



Journal of Negative and No Positive Results

ISSN: 2529-850X

ISSN: 2529-850X

Grupo CINUSA

Jáuregui-Lobera, Ignacio
Navegación e Historia de la Ciencia: La Expedición *Terra Nova* de Robert Falcon Scott
Journal of Negative and No Positive Results, vol. 4, núm. 10, 2019, pp. 1032-1046
Grupo CINUSA

DOI: <https://doi.org/10.19230/jonnpr.3197>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=564561530007>

- ▶ [Cómo citar el artículo](#)
- ▶ [Número completo](#)
- ▶ [Más información del artículo](#)
- ▶ [Página de la revista en redalyc.org](#)

LUEN 

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



RINCÓN DE LA HISTORIA

Navegación e Historia de la Ciencia: La Expedición *Terra Nova* de Robert Falcon Scott

Navigation and History of Science: The Robert Falcon Scott's *Terra Nova* Expedition

Ignacio Jáuregui-Lobera

Instituto de Ciencias de la Conducta y Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. España.

* Autor para correspondencia.
Correo electrónico: ijl@tcasevilla.com (Ignacio Jáuregui-Lobera).

Recibido el 20 de julio de 2019; aceptado el 13 de agosto de 2019.

Como citar este artículo:

Jáuregui-Lobera I. Navegación e Historia de la Ciencia: La Expedición *Terra Nova* de Robert Falcon Scott. JONNPR. 2019;4(10):1032-46. DOI: 10.19230/jonnpr.3197

How to cite this paper:

Jáuregui-Lobera I. Navigation and History of Science: The Robert Falcon Scott's *Terra Nova* Expedition. JONNPR. 2019;4(10):1032-46. DOI: 10.19230/jonnpr.3197



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License
La revista no cobra tasas por el envío de trabajos,
ni tampoco cuotas por la publicación de sus artículos.

Resumen

En 1910 el Capitán Robert Falcon Scott, de la Armada británica, zarpó en un segundo intento (previamente había dirigido otra expedición en 1901) de llegar al Polo Sur. Dos años después, el 18 de enero de 1912, tras una peligrosa travesía por las heladas planicies de la Antártida, Scott y cuatro compañeros llegaron a su destino, sólo para descubrir que la expedición rival noruega, comandada por Amundsen, los había vencido por treinta y cinco días de diferencia. Encontraron la tienda de Amundsen todavía no cubierta por la nieve. En este artículo nos quedamos con la historia del “perdedor”, una historia llena de dolor que acabó en unos sacos de dormir cubiertos de nieve en cuyo interior había cadáveres y una nota manuscrita de Scott: *los ingleses aún saben morir con gallardía, luchando hasta el final*. Resultados negativos, no positivos, de eso trata esta heroica historia.



Palabras clave

Robert Falcon Scott; Polo Sur; Antártida; expedición Terra Nova; escorbuto; desnutrición; deshidratación

Abstract

In 1910, Captain Robert Falcon Scott, a member of the Royal Navy, sailed on his second attempt (he had previously led another expedition in 1901) to reach the South Pole. Two years later, on January 18, 1912, after a dangerous crossing through the frozen plains of Antarctica, Scott and four companions arrived at their destination, only to discover that the rival Norwegian expedition, commanded by Amundsen, had defeated them for thirty and five days apart. They found the Amundsen's tent not yet covered by snow. In this article we focus on the story of the "loser", a story full of pain that ended in sleeping bags covered with snow in which there were several died men and a Scott's handwritten note: *The English still know how to die with gallantry, fighting until the end*. Negative results, not positive, that's what this heroic story is about.

Keywords

Robert Falcon Scott; South Pole; Antarctica; Terra Nova expedition; scurvy; denutrition; dehydration

La Expedición *Terra Nova* de Robert Falcon Scott

Si hubiéramos vivido, debería haber contado la historia de la audacia, resistencia y coraje de mis compañeros, que han llenado el corazón de todos los ingleses. Estas ásperas notas y nuestros cadáveres deberán contar la historia. Sin duda, un gran país como el nuestro se encargará de que todos los que dependen de nosotros estén adecuadamente provistos.

Robert Falcon Scott ⁽¹⁾

Como Jefe de una expedición científica yo elegiría a Scott; para un raid polar rápido y eficaz a Amundsen; en medio de la adversidad, cuando no veas salida, ponte de rodillas y reza para que te envíen a Shackleton.

Sir Edward Raymond Priestley ⁽²⁾

Introducción

Desde finales del siglo XIX hasta poco después de la I Guerra Mundial se sitúa la denominada Edad Heroica de la Exploración Antártica (1897-1922). Diferentes países se



lanzaron a la exploración de una región que tenía gran interés geográfico y científico, además de político. Fueron 10 países los que pusieron a punto un total de 17 expediciones con grandes dificultades dados los medios de la época. No es de extrañar que se hable de una edad “heroica” al respecto. Fue una época en la que se alcanzaron los polos geográfico y magnético, todos pugnaban por alcanzar, antes que el resto, el Polo Sur. Entre unos y otros descubrieron y cartografiaron toda la línea de costa y fueron analizadas muchas zonas del interior. Los datos recabados dieron lugar a trabajos científicos durante décadas. Lo cierto es que ya antes había existido interés por estas zonas. De hecho, James Cook, en su segundo viaje (1772-1775), se había movido por esas regiones más al Sur y sus descubrimientos cambiarían los mapas para siempre ⁽³⁾.

A diferencia del Polo Norte, jamás ha quedado duda acerca de quién llegó primero al Polo Sur. Fue el grupo del explorador noruego Roald Amundsen, el 14 de diciembre de 1911. Ese día el noruego resultó vencedor en el duelo que mantenía con el grupo británico que lideraba el Capitán Robert Falcon Scott. Había sido toda una carrera hasta el punto de que casi hubo un disparador de partida cuando, mediante, un telegrama, Amundsen se dirigía a Scott diciendo: *me permito informarle que el Fram se dirige a la Antártida*. El *Fram* era un barco construido expresamente para enfrentarse a los hielos ⁽⁴⁾.

En 1910 el Capitán Robert Falcon Scott, de la Armada británica, zarpó en un segundo intento (previamente había dirigido otra expedición en 1901) de llegar al Polo Sur. Dos años después, el 18 de enero de 1912, tras una peligrosa travesía por las heladas planicies de la Antártida, Scott y cuatro compañeros llegaron a su destino, sólo para descubrir que la expedición rival noruega, comandada por Amundsen, los había vencido por treinta y cinco días de diferencia (Figura 1). Encontraron la tienda de Amundsen todavía no cubierta por la nieve. En este artículo nos quedamos con la historia del “perdedor”, una historia llena de dolor que acabó en unos sacos de dormir cubiertos de nieve en cuyo interior había cadáveres y una nota manuscrita de Scott: *los ingleses aún saben morir con gallardía, luchando hasta el final*. Resultados negativos, no positivos, de eso trata lo que sigue ⁽⁵⁾.

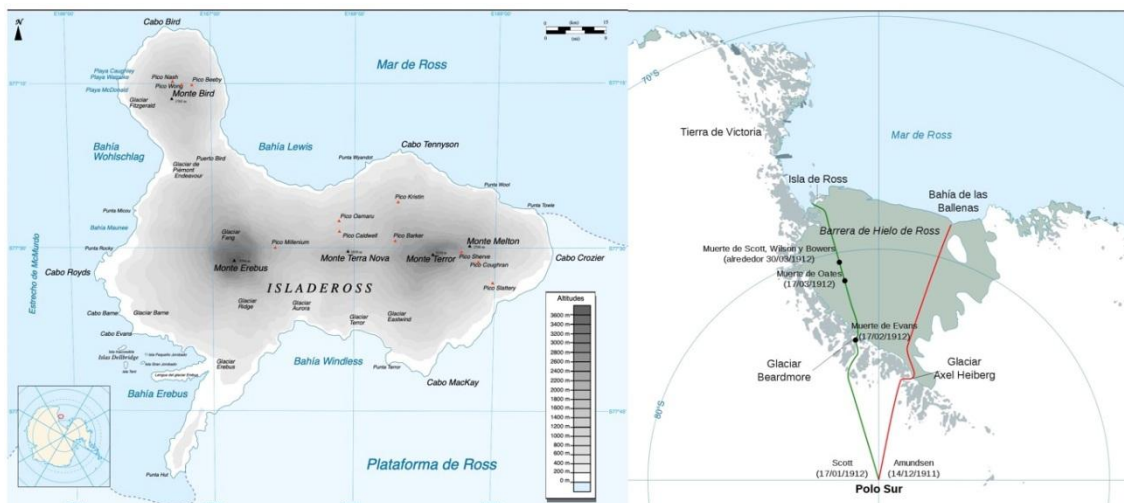


Figura 1. La “carrera” entre Scott y Amundsen

Antecedentes de la expedición

Scott había comandado la expedición *Discovery*, culminada en 1904 y que daba verdadero inicio a la “Edad Heroica”. Había partido hacia el estrecho de McMurdo en la Antártida, en agosto de 1901. Desde entonces ansiaba conquistar el Polo Sur para Gran Bretaña, ya que nadie lo había reclamado todavía. En esa primera ocasión, había llegado “sólo” a una Latitud 82° 17’ S, pero no había logrado traspasar la Gran Barrera de Hielo. En aquella expedición le acompañaban Edward Wilson (médico) y el Teniente Shackleton (Oficial de la marina mercante de 28 años, que ya había navegado por África y Oriente), además de 5 trineos cargados y 19 perros. En trineo habrían de hacer, entre ida y vuelta, más de 2.500 Km. Todo fueron problemas: esquís atados a los trineos que no manejaban bien, los perros sin guía adecuada y hambre (ni siquiera calcularon bien las provisiones). Y pelea de gallos: Scott (de la Armada) y Shackleton (anglo-irlandés de la marina mercante), se pelearon sin cuartel, no se podían ni ver. Así que, entre silencios, tedio, esfuerzo, y el roce que da la cercanía, aquellos hombres estaban desquiciados, con Wilson haciendo de mediador. Al final del viaje, Scott mandó a Shackleton, enfermo, a Inglaterra ^(4,6).

Años, después, en 1909, Shackleton, llegaba a los 88° 23’ S quedando a sólo unas 112 millas del objetivo. Scott, conocía el dato y tenía noticias de otras expediciones, y parece que aumentaba su ansiedad. Y puso en marcha su último viaje ^(3,5,6).

Con esos antecedentes, comenzó el diseño de una expedición con fondos privados y alguna ayuda gubernamental. Quienes más apoyaron la aventura fueron el Almirantazgo, prestando marineros experimentados, y la Royal Geographical Society. La expedición fue



seleccionada de entre 8.000 candidatos siendo elegidos 65, incluyendo algunos veteranos de la expedición *Discovery* y otros que habían estado en la expedición de Shackleton entre 1907-1909. Al mando estaba el Capitán Scott y como segundo el Teniente Edward Evans. Entre los mandos, se añadían otro Teniente, Harry Pennell, y dos Tenientes Médicos, George Murray Levick y Edward L. Atkinson. El ex-miembro de la Royal Navy Victor Campbell, el Teniente de la Royal Indian Marine Henry Robertson Bowers y el Capitán del Ejército Lawrence Oates completaban la jerarquía de la expedición. Como jefe científico iba Edward Wilson, doctor en medicina, zoólogo y gran dibujante. Económicamente se estima que aquello costó unas 40.000 £ de la época (más de 3 millones en la actualidad). En cuanto al objetivo de la expedición, Scott lo dejó bien claro: *The main objective of this expedition is to reach the South Pole, and to secure for The British Empire the honour of this achievement* ^(5,6).

El buque *Terra Nova* era un ballenero que costó más de 12.000 £ y que, además, había que adaptar (Figura 2). En su momento había participado en el socorro de la expedición *Discovery*. El barco no superaba los criterios de navegación de la Board of Trade, así que Scott consiguió encuadrarlo en el Real Escuadrón de Yates y que tuviera rango de navío de la Royal Navy. De ese modo pudo enarbolar la White Ensign, mezcla de la cruz de San Jorge y de la bandera de la Unión propia de la Royal Navy. El *Terra Nova* desplazaba 744 toneladas, tenía una eslora de 57 metros, una manga de 9,6 metros y un calado de 5,8. La propulsión era a vela y motor (vapor) y podía alcanzar algo más de 10 nudos de velocidad ^(6,7).



Figura 2. A bordo del Terra Nova



Se inicia la expedición *Terra Nova*

En octubre de 1910 se sabía que el explorador noruego Roald Amundsen se había desviado de un proyectado viaje al Ártico y se dirigía al Sur, decidido a llegar al Polo antes que los británicos. Y así fue como en octubre de 1911 salieron dos expediciones “a la carrera”: la de Scott desde Cabo Evans y la de Amundsen desde la bahía de Whales (a cierta distancia al Este de la otra). Además de los mandos antes mencionados y el resto de hombres, el grupo de Scott llevaba una gran variedad de medios de transporte como caballos (Shackleton había demostrado su inutilidad en estos menesteres), trineos de motor que no funcionaban bien y perros sin guías adecuados. Por el contrario, el grupo de Amundsen iba con esquís y 52 perros bien entrenados, avanzando unos 25-35 Km/día (Scott iba a un ritmo de 15-20). EL *Terra Nova* había zarpado de Cardiff (Gales) en enero de 1910 y más tarde se incorporó Scott, que llegó desde Sudáfrica en buque de línea. En Australia desembarcó Scott (para seguir logrando dinero) y el *Terra Nova* prosiguió con rumbo a Nueva Zelanda. Allí, una vez llegó Scott, estibaron más material del mismo estilo (perros, caballos, trineos). El 29 de noviembre de 1910 zarpaban, ya sabedores de la intención de Amundsen. Mal comenzaron, en una primera tormenta perdieron 2 caballos, dos perros, 10 toneladas de carbón y 300 litros de combustible. Entre el 08 y 10 de diciembre entraron en los bloques de hielo más al Sur, tardando 20 días en hacerse con una vía de paso, perdiendo unas 61 toneladas de carbón. Tras arribar a la isla de Ross, buscando algún lugar seguro, el 4 de enero de 1911 navegaban por Cabo Crozier y decidieron fondear en Cabo Evans. Pensó Scott que era un buen lugar, pues estaría libre de hielo en el corto verano Antártico, facilitando así la maniobra. Y fue llamado Cabo Evans por Scott en honor de su segundo al mando, el Teniente Evans. Era un lugar que Scott conocía desde 1902, a unas 15 millas al Norte de *Hut Point*. Allí desembarcaron caballos, perros y trineos (uno de los trineos a motor cayó al mar y se perdió). Hacia el 18 de enero de 1911 habían montado una especie de refugio prefabricado de 15m x 7,7 m. Dicha cabaña (Figura 3) se conoce hoy como “Cabaña Terra Nova” (sitio histórico HSM 16, en 77°38' S; 166°24'E). El *Terra Nova* pondría rumbo a Nueva Zelanda tras el desembarco. El barco volvería a principio de 2012 para abastecimientos y reemplazo de personal, y a principio de 2013 para repatriar lo que quedara de la expedición ^(1,6,8).



Figura 3. "Cabaña Terra Nova"

Preparando exploraciones

Tenían que empezar a caminar hacia el Polo y para ello Scott decidió instalar depósitos de víveres desde donde estaban (*Safety Camp*), límite Norte de la barrera de hielo, hasta los 80° S. Todo ello antes de que llegara la "noche polar" (noche de más de 24 horas de duración; en ese período no hay sol ni crepúsculo y en muchas personas origina síntomas depresivos), que se iniciaría en la siguiente primavera. Comenzaron los trabajos a finales de enero instalando un primer depósito (*Corner Camp*) a unas 40 millas de *Hut Point*. En 79°29' S instalaron el depósito *One Ton* (a más de 200 Km de Cabo Evans), aunque su idea, como se ha dicho, era llegar a los 80° S (dato importante, pues de haberse alcanzado la Latitud inicialmente prevista tal vez el trágico final que les esperaba no se habría producido). Tras estos trabajos sólo les quedaron 2 caballos con vida (de los 8 que empezaron a trabajar). Tras instalar todo ello, regresaron a Cabo Evans (unos 210 Km), estaban en abril de 1911 (Figura 4) (8-10)



Figura 4. Vida de la expedición (Scott presidiendo la mesa)



Establecido el campamento base y los depósitos de alimentos y provisiones, iba a completarse una primera parte de la expedición (1910-1911) con ciertas exploraciones. Una parte del grupo (equipo Norte al mando de Campbell) exploraría la península de Eduardo VII o de la Tierra de Victoria. Este equipo Norte fue inicialmente un equipo Este, pero se toparon con el grupo rival de Amundsen y cambiaron de rumbo expedicionario; otra parte, un equipo de geólogos, trabajaría al Oeste de las montañas Trans-antárticas (equipo de Taylor, Debenham, Wright y Evans). Este grupo de Taylor haría dos expediciones geológicas (enero-marzo de 1911 y noviembre de 1911 a febrero de 1912). Por otra parte, liderada por Wilson, también hubo una travesía, con fines zoológicos, por Cabo Crozier; finalmente, la parte mayor del grupo se concentraría en el establecimiento de depósitos intermedios de víveres en la barrera de hielo de Ross en el itinerario previsto hacia el Polo Sur, objetivo clave ^(6,8-10).

Esta ruta al Polo Sur era lo primordial de la segunda parte de la expedición (1911-1912). En este caso iría todo el personal posible, en partes limitadas del trayecto. Tenían previsto seguir el camino de Shackleton (expedición *Nimrod*) a través de la barrera de hielo de Ross, por el glaciar Beardmore, atravesando la meseta Antártica, y de ahí al Polo Sur. Los trabajos científicos y geológicos proseguirían tanto en la base como durante este trayecto. Por último, en una tercera parte (1912-1913) se finalizaría el programa científico. Se tenía planificado, además, que, si el primer viaje hacia el Polo no tuviera éxito, se intentaría en este periodo otra nueva travesía al Polo ^(1,11,12).

La travesía al Polo Sur

Fue el 13 de septiembre de 1911 cuando Scott expuso sus planes para un viaje de ida y vuelta al Polo Sur, de casi 1.770 millas y unos 140-145 días, partiendo de la península de *Hut Point*. En una primera etapa, 16 hombres, caballos, perros y trineos motorizados irían por la barrera de hielo de Ross hasta el glaciar Beardmore. La idea era sacrificar los caballos para tener alimento. Doce hombres en tres grupos entrarían en el glaciar, un grupo trataría de conquistar el Polo y los otros dos quedarían como apoyo. El grupo motorizado de Evans, Day, Lashly y Hooper partió el 24 de octubre con dos vehículos para llevar la carga hasta los 80° 30'S y esperar a los otros equipos. Para el 1 de noviembre ya se habían estropeado los vehículos. A esos hombres les quedaban 241 Km llevando más de 300 Kg, llegaron con dos semanas de retraso. El 21 de noviembre se reunieron los equipos, y con nunca más de -18° se desplazaban con gran penalidad para ellos y los caballos. Una tormenta los detuvo acampados



hasta el 9 de diciembre y tuvieron que consumir raciones previstas para el glaciar. Sacrificaron los caballos, añadieron carne a las raciones y almacenaron lo que pudieron. El 2 de diciembre, ya en el glaciar, instalaron otro depósito (*Upper Galciar Depot*). El 22 de diciembre, a 85°20'S, Scott hizo regresar a Atkinson, Cherry-Garrard, Wright y Keohane. Al primero le dio instrucciones sobre los perros y le pidió vigilar el depósito *One Ton*. Para el 4 de enero de 1912, a 87°32'S, se formó el último equipo (además de Scott, Wilson, Oates, Robertson Bowers y Edgar Evans). Por su parte, el Teniente Edward Evans, Lashly y Crean volverían con el equipo de apoyo ^(1,3,11,12).

La enfermedad mata más que la mar y los hielos

En el regreso, el Teniente Evans enfermó gravemente de escorbuto. En el *One Ton* pudo seguir y en trineo fue llevado hasta 8 Km al Sur de la península de *Hut Point*. Crean siguió y encontró a Atkinson y Demetri. Formaron un equipo de socorro y consiguieron llevar a Evans, ya moribundo, a *Hut Point* el 22 de febrero ⁽¹³⁾.

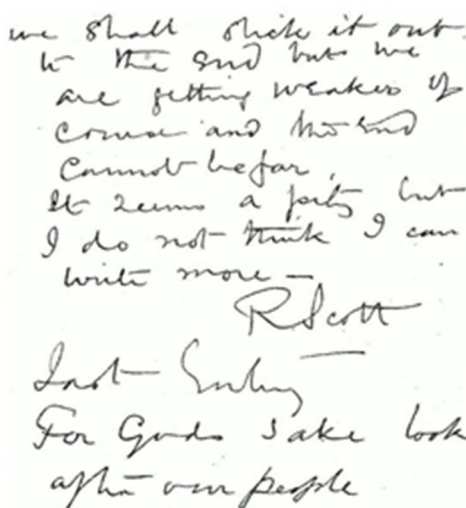
El grupo del Polo siguió hacia el Sur y sobrepasaron el punto que tres años antes había alcanzado Shackleton (88° 23'S, a tan solo 180 Km del Polo). Ya a 24 Km de su destino hallaron una tienda con la bandera noruega de Amundsen, ¡les habían adelantado!. El 17 de enero llegaron al Polo: había una tienda, suministros y una carta para el Rey Haakon VII; Amundsen había llegado el 14 de diciembre de 1911. Parece que el tal Amundsen tenía sentido del humor: había dejado una nota encomendando a Scott que entregara la carta dirigida al Rey Haakon VII. Mejor sólo perros que perros y caballos, ese fue el éxito del noruego (57 días para Amundsen, 79 para Scott). Y Scott debió decir que, ya que estaban, había que plantar la bandera. Así lo hicieron y empezaron un retorno de 3 semanas a unos 23 Km/día ^(1,6).

El tiempo empeoraba, -29°, con nieve cada vez más dura y espesa. Era difícil localizar los depósitos. Y cayó otro enfermo: Edgar Evans, con una herida en la mano que no curaba, estaba hipotérmico y con golpes en la cabeza por el hielo. Todos presentaban desnutrición y, siendo Evans el mayor, pensaban que por ello estaba peor. Al pie del glaciar Beardmore, falleció el 17 de febrero ⁽⁶⁾.

Y peor tiempo todavía, extremo y hostil. Ya no había duda: deshidratación, desnutrición y escorbuto eran los acompañantes de aquellos sufridores. Las raciones que iban recuperando de los depósitos eran ya insuficientes. Ahora otro que no podía seguir: Oates, con congelaciones y gangrena, hizo algo que ahora llamamos heroico: dejó la tienda con un "voy a salir y posiblemente me quedará mucho tiempo". Y se perdió entre la nieve. Pero, más allá del cine, estos sacrificios individuales no siempre salvan al resto. Scott, Wilson y Bowers se



quedaron a unos 18 Km de *One Ton*, bloqueados por una tormenta de nieve. Era el 20 de marzo y Scott escribía aquello de "imposible avanzar". Y se acabaron los suministros. Scott escribió por última vez el 29 de marzo (Figura 5) ^(6,10).



we shall strike it out
to the end but we
are getting weaker &
colder and the land
cannot be far
It seems a pity but
I do not think I can
write more -
R Scott
Last Sunday
For Gods sake look
after our people

Figura 5. Últimas notas de Scott

Entretanto, las órdenes que diera Scott antes de partir para El Polo (abastecer *One Ton Depot*) se trataban de cumplir. Cuando Atkinson volvió a cabo Evans a finales de enero, confió dicha misión a Cherry-Garrard, quien llegó a *One Ton* el 4 de marzo, comprobando que Scott no estaba allí. Decidió esperarle. A los seis días, Scott no aparecía, los víveres escaseaban y el tiempo empeoraba, así que decidió regresar, llegando a *Hut Point* el 16 de marzo. El nerviosismo aumentaba, Scott no aparecía ni se dejaba ver. Atkinson hizo un intento de rescate y, junto con Keohane y un trineo, inició la búsqueda con provisiones para casi 20 días. Con -40° llegaron a *Corner camp* a finales de marzo y viendo imposible seguir más al Sur, Atkinson decidió regresar. Y siguieron con sus trabajos hasta que otro equipo formado por Atkinson reintentó la búsqueda a finales de octubre de 1912. En esta ocasión, el 12 de noviembre, hallaron una tienda con los cuerpos congelados de Scott, Wilson y Bowers a unos 18 Km al Sur de *One Ton*. Oates no apareció, sólo encontraron su saco de dormir. Tras volver a *Hut Point* (25 de noviembre), vieron que el equipo de Campbell había regresado a la base el 5 de noviembre. El propio Campbell, al ser el mayor, tomó el mando de la expedición las últimas semanas, hasta la llegada del *Terra Nova* el 18 de enero de 1913 ⁽¹⁾.

Antes de partir levantaron una gran cruz en la colina que domina *Hut Point*, inscribieron en ella los nombres de los desaparecidos y unos versos de *Ulises* de Alfred Tennyson: "To strive, to seek, to find, and not to yield" ⁽⁸⁾.



Scott y su carta “de despedida”

“Los ingleses aún saben morir con gallardía, luchando hasta el final”. Esas fueron unas de las últimas palabras de Scott. En su escrito final hacía comentarios acerca de su suerte, señalando que *las causas del desastre no obedecen a una organización deficiente, sino a cierto infortunio en todos los riesgos que debían afrontarse*. Y mencionaba: a) “La pérdida del furgón en marzo de 1911 me obligó a partir más tarde de lo que me proponía, y obligó a reducir la cantidad de material a transportar”; b) “El tiempo nos demoró durante el viaje, sobre todo la prolongada tormenta en los 83° S”; y c) “La nieve blanda en las partes inferiores del glaciar, de nuevo redujo nuestra velocidad”. Y apuntaba ⁽¹⁴⁾:

- *Enfrentamos estas desgracias con voluntad y triunfamos, pero a costa de nuestra reserva de provisiones.*
- *El glaciar Beardmore no es dificultoso con buen tiempo, pero a nuestro retorno no tuvimos un solo día de buen tiempo; esto, sumado a un compañero enfermo, agravó sobremanera nuestras dificultades.*
- *Nos topamos con hielos sumamente escabrosos, y Edgar Evans sufrió una **conmoción cerebral**. Perekó de muerte natural, pero **su pérdida afectó muchísimo a nuestra partida**.*
- *Todos los inconvenientes enumerados no fueron nada en comparación con la sorpresa que nos aguardaba en la Barrera.*
- *En la cima de las latitudes 85° y 86° tuvimos unos 30 grados bajo cero. En la Barrera, en la latitud 80°, 10.000 pies [3 kilómetros] más abajo, tuvimos **35° bajo cero** durante el día, y **45° bajo cero** muchas noches, con un **continuo viento** de frente durante las marchas diurnas. Es evidente que estas circunstancias se presentaron de repente, y nuestro fracaso sin duda se debe a esas repentinas inclemencias, que no parecen tener ninguna causa justificada.*
- *Habríamos triunfado a pesar del tiempo, pero **se enfermó un segundo compañero**, el Capitán Oates.*
- *Ningún infortunio pudo superar **este último revés**. Llegamos a 11 millas de nuestro viejo campamento One Ton, con combustible para una última comida y alimentos para dos días.*
- *Durante cuatro días **no hemos podido salir de la tienda**. El temporal aúlla en torno. **Estamos débiles, escribir es difícil**, pero por mi parte no lamento esta travesía, que demuestra que los ingleses pueden resistir penurias, ayudarse y afrontar la muerte con tanta entereza como en el pasado. Corrimos riesgos, y a sabiendas; si la suerte no nos ha sonreído,*



*no tenemos motivos de queja, sino que nos sometemos a la voluntad de la Providencia, aún decididos a esforzarnos hasta el final. Pero, así como estuvimos dispuestos a ofrendar la vida en esta empresa, que redundará en honra para nuestro país, pido a nuestros compatriotas que procuren a nuestros seres queridos las merecidas atenciones. Si hubiéramos sobrevivido, yo habría podido contar la historia del empeño, la resistencia y el coraje de estos compañeros, que habría conmovido a cualquier inglés. **Estas toscas notas y nuestros cadáveres deberán contar la historia**, pero sin duda un gran país, rico como el nuestro, verá que nuestros deudos reciban los cuidados necesarios.*

Una muerte no anunciada

Con un estilo muy británico, Scott no parecía haber dejado cabos sueltos: *cada detalle de nuestro aprovisionamiento de alimentos, ropas y refugios cavados en la capa interior de hielo en esa larga extensión de 700 millas [1.126 kilómetros] hasta el Polo, **funcionó a la perfección**. La partida de vanguardia habría regresado al glaciar en excelente estado y con **superávit de alimentos**, salvo por el **insólito fracaso del hombre cuyo fracaso menos esperaba**. Edgar Evans era considerado el hombre más fuerte de la partida. El glaciar Beardmore no es dificultoso con buen **tiempo**, pero a nuestro retorno no tuvimos un solo día de buen tiempo; esto, sumado a un compañero enfermo, agravó sobremanera nuestras dificultades ⁽¹⁴⁾. Ni Scott ni nadie parecían aventurar una posible tragedia. De hecho, las muertes de Scott y su equipo eclipsaron las proezas logradas por la expedición del equipo de Amundsen (el primero en llegar al Polo Sur). El héroe era Scott. Pasado el tiempo, el héroe se hizo villano. Progresivos análisis de las vicisitudes de la expedición dieron lugar a muchas críticas, como la referente al estilo autoritario de Scott, la mala elección del personal (no muy adecuado), mediocre organización y un inadecuado transporte combinado (mecanizado, perros y caballos). Aunque, en una tercera fase, se ha ido poniendo en valor el trabajo de aquellos hombres. En todo caso, hay consenso en señalar que las técnicas de Amundsen (con más experiencia en el Ártico y su familiaridad con condiciones meteorológicas muy adversas) le dieron gran ventaja en la carrera al Polo Sur.*

Nada parecía negativo. Según Scott, todo parecía estar bien organizado y controlado. Podríamos decir que el británico no había ido a luchar contra los elementos sino a explorar. Parece que el frío los mató, aunque no sólo eso. Como tantas veces en la historia, la desnutrición y carencias nutricionales hicieron su papel debilitador. En el momento de la expedición (1910), nada se sabía de la vitamina C. Fue en 1928 cuando Albert Szent-Györgyi (premio Nobel de Medicina en 1937) aisló el ácido ascórbico, lo identificó como tal en 1932 y su



estructura en 1933. Dicha estructura fue finalmente determinada por Walter Norman Haworth (premio Nobel de Química en 1937) ⁽¹⁵⁾. Así que, en 1910, en materia de nutrición, se estaba bastante al margen de los micronutrientes. Entonces primaban las proteínas, más cuando se pensaba en trabajos físicos potentes. No se calculó bien el gasto calórico y se sobrestimó el valor energético de las raciones que se prepararon, lo que resultó insuficiente para el trabajo realizado y las condiciones adversas a las que se sometieron. Y, por supuesto, el escorbuto hizo su presencia ante la falta de vitamina C, algo que ni se contemplaba. Tampoco con ello contaba Scott. En la dieta había galletas, azúcar, mantequilla, té y cacao, además de una masa cárnica, seca y pulverizada, conocida como pemmican. Eso sí, también la carne de caballo con la que suplementaron todo ello.

Un trágico resumen

Esta fue la última expedición del Capitán Robert Falcon Scott, ya que, tras alcanzar el Polo Sur (17 de enero de 1912), el científico Edward Adrian Wilson, el oficial de intendencia Henry Robertson Bowers, Lawrence Oates, Edgard Evans y el propio Scott, murieron en su viaje de regreso.

Al usarlos en el continente antártico se comprobó que los “caballos de Manchuria” eran poco aptos para una permanencia prolongada en esos lugares, pues la transpiración se les congelaba en todo el cuerpo rápidamente y su peso más la carga hacia que se hundieran en la nieve. La preferencia de Scott por estos animales surgió al enterarse que a Shackleton le habían resultado útiles, pero su experiencia con ellos era nula.

Ya en el momento de partir hacia la Antártida, la expedición perdió dos caballos y dos perros. Al navegar entre hielos, tuvieron un consumo mayor de carbón, incluso perdieron dos toneladas de carbón mojado por las inmensas olas que se abatían sobre las cubiertas al enfrentar las tormentas. El retraso de 20 días en el hielo obligó a gran consumo de víveres. Al desembarcar en Cabo Evans perdieron uno de los trineos motorizados.

Antes de entrar en la noche polar, les quedaban 8 caballos (habían partido con 19). Ya camino del Polo, acamparon cerca del glaciar Beardmore y una tormenta los detuvo durante cinco días, lo que les obligó a consumir las raciones destinadas para el momento en que marcharan sobre el glaciar. En el “Campamento del Matadero” mataron a los cuatro últimos caballos, porque sus condiciones eran deplorables (los perros tuvieron un buen rendimiento); parte de la carne de los caballos fue usada para reforzar la ración de hombres y perros, y enterraron el resto para que fuera consumida por las patrullas que regresaran.



En algún momento de la expedición las raciones de alimentos ya eran el 50% de lo inicialmente previsto. Evans enfermó de escorbuto.

Scott se despidió ⁽¹⁴⁾:

Martes 29 de marzo.

Desde el 21, tempestad constante del OSO y del SO. El 20 teníamos combustible para preparar seis tazas de té y víveres para dos días. Permanentemente hemos estado listos para partir hacia el depósito, distante 20 kilómetros, pero siempre, fuera, espesos torbellinos de nieve aventados por la tempestad. Ya toda esperanza debe ser abandonada. Esperaremos hasta el fin, pero nos debilitamos gradualmente; la muerte no puede estar lejos.

Es espantoso no puedo escribir mas.

Por el amor de Dios, ocupaos de nuestra gente.

R. Scott



1: Oates; 2: Scott; 3: Evans; 4: Bowers; 5: Wilson

Scott

Referencias

1. Huxley L (Ed.). Scott's last expedition. New York: Dodd, Mead and Company; 1913.
2. "Priestley". Gobierno de España. Ministerio de Defensa. Ejército de Tierra. Acceso el 08 de julio de 2019. Disponible en:
http://www.ejercito.mde.es/Galerias/Descarga_pdf/Unidades/Antartica/antartica/blog/120121Priestley.pdf
3. Alexander C. Atrapados en el hielo. Barcelona: Booket (Planeta); 2003.
4. Martínez de Pisón E, Álvaro S. El libro de los hielos. Madrid: Desnivel; 2007.
5. Scott RF. Diario del Polo Sur: el ultimo viaje del Capitán Scott 1910-1912. Manzanares el Real (Madrid): Interfolio; 2011.



6. Crane D. *Scott of the Antarctic: A life of courage and tragedy in the extreme South*. London: HarperCollins; 2005.
7. Smallwood J. *Encyclopedia of Newfoundland and Labrador*. Newfoundland: Newfoundland Book Publishers; 1967.
8. Preston D. *A first rate tragedy: A brief history of Captain Scott's Antarctic expeditions*. Boston: Houghton Mifflin/Mariner Book; 1999.
9. Fiennes R. *Captain Scott*. London: Hodder & Stoughton Limited; 1970.
10. Cherry-Garrard A. *The worst journey in the world*. York (UK): Empire Books; 2011.
11. Evans E. *South with Scott*. San Francisco (CA): Tutis Digital Publishing; 2008.
12. May K. Could Captain Scott have been saved? Revisiting Scott's last expedition. *Polar Record* 2013; 49: 72-90.
13. Solomon S. *The coldest march: Scott's fatal Antarctic expedition*. New Haven (US): Yale University Press; 2001.
14. Scott RF. *Journals Captain Scott's Last Expedition*. Oxford: Oxford University Press; 2008.
15. Jáuregui-Lobera I. Navegación e historia de la ciencia: Escorbuto. *JONNPR* 2017; 2: 416-430.