

LAS BLANCAS MANZANAS DEL JARDÍN DE LAS HESPÉRIDES

Beatriz Sanz Alonso. Departamento de Lengua Española. Universidad de Valladolid

El undécimo trabajo que la diosa Hera ordenó a Hércules fue robar las manzanas doradas del Jardín de las Hespérides. Manzanas que otorgaban la inmortalidad y cuya localización se desconocía. Para conseguirlas, Hércules tuvo que vencer a dragones, recorrer el mundo e incluso sostener la bóveda celeste.

Pero su hazaña, tan relatada en mito, en pinturas o en tapices se mengua ante la búsqueda de las blancas manzanas de la sabiduría que lleva al *Hespérides*, el buque científico de la Armada española, con su dotación de sabios marineros, a los confines helados del planeta.

Como investigadora de los documentos del mar, he leído profusión de relatos de océanos tempestuosos, de singladuras terribles, de peligros insondables ante los que la gente de mar enmudece. Y su mutismo, su “estar con el credo en la boca” es un alarido de profesionalidad y resistencia que nos llega desde el pasado. Por eso, porque para mí todo aquello pertenecía a la navegación de otra época, siento un asombrado y profundo respeto ante la crónica que el capitán de navío Carlos Cordón Scharfhausen, comandante del *Hespérides* escribe sobre la navegación en la Antártida¹.

Describe el capitán de navío Cordón los peligros de la navegación en el océano Antártico así: “Existen grandes extensiones marítimas antárticas que no han podido ser cartografiadas y muchas cartas náuticas tienen varias áreas marcadas en las que puede leerse: “El área cubierta por esta carta no ha sido completamente cartografiada y la mayoría de los datos proceden de reconocimientos y exploraciones (barcos que se han aventurado a pasar por allí). Se alerta a todos los navegantes que ejerciten las máximas precauciones cuando naveguen en estas aguas. Se carece de información detallada. Debido a la presencia de témpanos (que ocultan peligros submarinos) y la naturaleza irregular del fondo (lleno de agujas), es posible que existan peligros sin cartografiar (que no aparecen en la carta), particularmente con aguas de menos de 200 metros de profundidad”. Pero no solo es casi imposible cartografiar la Antártida, sigue diciendo, porque a ese aprieto hay que sumar que, puesto que “a partir de 1819 el interés en la Antártida era meramente comercial y que las cartas náuticas y derroteros estaban considerados secretos industriales, por ser imprescindibles para la caza de ballenas, de focas peleteras, de elefantes marinos..., no es de extrañar que muchos derroteros estuvieran llenos de imprecisiones cuando no de errores intencionados, algunos de los cuales todavía hoy perduran”.

Otro gran problema es el de los fondeaderos, el lugar donde el barco da fondo, porque “son escasos, muy próximos a rocas y peligros y están sujetos a que los hielos arrastrados por las corrientes los bloqueen”. Además, “la naturaleza del fondo, la

1 Cordón Scharfhausen, C., “Peligros en la Antártida. Una visión de pingüino”, *Revista General de Marina*, octubre 2001, pp. 389 – 403.

mayoría de las veces es de roca o fango que se traga el ancla sin agarrar”; o sea donde no agarra bien el ancla. Y son enormes las profundidades en las que hay que dejar caer el ancla, en general 110 metros y con fondo en talud. “Otra recomendación general -sigue contando el capitán de navío Cerdón- que casi nunca se puede seguir, es no fondear cerca de un glaciar o frente a él, por el peligro que suponen los hielos que se desprenden y por lo expuesto que queda el barco a los terribles vientos. La realidad es que los mejores, y a veces únicos fondeaderos existentes para el apoyo logístico a las bases antárticas suelen estar frente a glaciares, pues casi todo el continente helado y sus islas antárticas están constituídas por glaciares. Es el caso del fondeadero en Bahía Sur, frente a la base antártica española Juan Carlos I”.

Ahora bien, nada en su narración es tan sobrecogedor como el relato de la ocasión en la que el buque se encontró con un campo de hielo marino. “Pues bien -nos dice el capitán- el pasado día 6 de diciembre de 2000, el *Hespérides*, al dirigirse a la zona de la campaña geológica, al sudeste de las islas Orcadas del Sur (...), penetró inopinadamente, por dos veces, en medio de una niebla de advección impresionante, en un campo cerrado de hielo marino viejo, con bandejones de más de tres metros de espesor, cuando el barco está diseñado para penetrar en campos de hielo marino joven de 40 centímetros de espesor y con innumerables precauciones. Hubo que salir, de lo que pudo haber sido nuestra prisión blanca, invirtiendo el rumbo dando avante, empujando bandejones que crujían de una forma que ponía los pelos de punta”.

Por todo esto, desde mi caliente rincón, doy las gracias a todos los científicos y a todos los marinos que se aventuran por las aguas del Antártico y se confinan en sus bases heladas haciendo que progrese el conocimiento de la Humanidad.