

Extracto de un diario antártico

55 días entre los hielos

CARLOS BORGES CHAMORRO
Capitán de Aviación

MUY pocas cosas existen en este mundo con las que se puedan describir las sensaciones que se viven diariamente en el continente más aislado, frío, inhóspito, elevado, ventoso, seco, inaccesible y desconocido de la Tierra: la Antártida. En estos 14 millones de blancos kilómetros cuadrados, la presencia del hombre se mide con cuentagotas,

y cualquier manifestación de vida más allá de los pingüinos, focas, aves costeras y especies marinas es una mera anécdota.

Uno de los pocos asentamientos humanos, situado en el sector antártico argentino, es esta base "Vicecomodoro Marambio", lugar de paso obligado para todo el personal y carga que ingresan en dicho sector. Son

en su mayoría científicos de varios países con sus enseres y equipos, víveres y material indispensables para la supervivencia cotidiana, y que posteriormente y desde aquí, serán repartidos al resto de las bases antárticas. En ella, cuarenta hombres abnegados pertenecientes a la Fuerza Aérea argentina pasan doce meses ininterrumpidos, sacrificando su tiempo, vida

El anevizaje con esquís requiere una técnica muy depurada y una especial destreza en el manejo del avión. El peligro puede estar oculto bajo la nieve: grietas y "sastruguis".



familiar, amigos y cualquier otra aspiración profesional que no sea la de mantener operativo este reducto de la civilización, que cuenta con el exclusivo privilegio de una pista de tierra compactada, en la que aproximadamente una vez al mes aterriza el avión de transporte cargado de material, comida, correo y noticias del mundo exterior procedentes del continente americano.

Hoy, día 23 de octubre, la tripulación del Twin Otter cumple ocho días de inactividad aeronáutica impuesta por la tremenda meteorología. El aire frío y pesado que cae por las laderas de hielo y nieve, origina vientos de superficie llamados "catabáticos", particularmente intensos al pie de la meseta, levantando a su paso gran

cantidad de nieve, con lo que la visibilidad se reduce prácticamente a cero, los anemómetros registran valores superiores a los 80 nudos, y la sensación térmica ronda los 40°C negativos, en medio de una impresionante ventisca que parece no tener fin. Cualquier parte del cuerpo que quedara expuesta a la intemperie, tardaría menos de un minuto en congelarse.

El tiempo pasa despacio, muy despacio en la primavera polar; las 24 horas de luz rompen violentamente los ritmos circadianos, y la monotonía de los trabajos diarios, las escasas posibilidades de ocio y el reducido contacto con el exterior, hacen necesario planificar mucho las actividades de cada día para mantener la mente ocupada y romper la ansiedad que produce el

verse completamente aislado y desprotegido. Limpiar el barracón, lavar la ropa, derretir nieve para disponer de agua cotidiana, llenar bidones de JP-1, revisar el estado de la pista, despejar las balizas de nieve, la lectura más diversa, y el cambio de impresiones con los tripulantes argentinos al calor de un mate, se han convertido ya en una rutina, y no consiguen hacer olvidar la desesperación por volver al aire.

Esta mañana la ausencia del fuerte silbido del viento colándose por las rendijas del barracón, y un cielo totalmente iluminado a las cuatro de la mañana, invitan a poner en marcha sin demora. El parte meteo, dentro de la traicionera incertidumbre que supone el clima polar, preve un día claro y viento débil.





En poco tiempo nos encontramos enfundados en un aparatoso equipo para combatir un frío insoportable, y metiendo motor con frenos pisados, para iniciar una carrera de despegue que no recorrerá más de mil pies de pista. Curiosamente, la técnica empleada para despegar en corto el Twin Otter consiste en mantener desde el principio todo el mando de profundidad atrás, esperando a que el avión rote a la Vr, levantándose por la cola en una actitud de morro bajo. Es algo que aún no conseguimos explicarnos.

Nada más despegar, se extienden los esquís por debajo del tren de aterrizaje, pues a partir de este momento no hay más pistas convencionales, y

cualquier glaciar es una superficie potencialmente válida para "anevizar".

Durante el ascenso a 7.000 pies vamos disfrutando del maravilloso y peculiar paisaje sobrevolado. Con rumbo NW divisamos a la derecha la isla de Cockburn, blanca y solitaria, y al frente la gigantesca y majestuosa isla de Ross, atrapada por el mar congelado junto a cientos de témpanos y bandejones de hielos, icebergs tabulares de un color azul y blanco intensísimos.

En la Antártida no hay prácticamente aerovías, ni ayudas a la navegación, ni alternativos con garantías; el mismo tráfico aéreo casi no existe, el SAR (aparte del propio Twin Otter) es una utopía, las estaciones me-



teorológicas son escasísimas, el QNH varía con la distancia a un régimen increíble, las brújulas magnéticas no encuentran el norte y las comunicaciones son inciertas, por lo que una buena navegación visual apoyada por GPS y la elección de las rutas más frecuentadas, son indispensables para mantener unas garantías mínimas de seguridad en vuelo.

El avión va equipado con comida y equipo suficientes para sobrevivir unos diez días, supuesto el hecho de que tras un anevizaje forzoso, el equipo de rescate puede tardar semanas en encontrar los restos, máxime si la emergencia es causada por el mal tiempo, el cual suele permanecer estacionado por muchos días, impidiendo cualquier despegue.

Pronto nos encontramos sobre la tierra de San Martín en la Península Antártica, decorado gigante de corcho blanco que emerge entre el mar de Weddell y el mar de Bellingshausen. Sobre ella, grupos de miles de pingüinos de distintas especies corren torpes, sorprendidos por el ruido de los motores al paso del Twin Otter. El aire es tan limpio y transparente que la visibilidad es ilimitada, y podemos contemplar al sur una llanura inmensa, sin fin, un espectáculo desafiante y sobrecogedor a la vez.

Al fin llegamos a la isla 25 de Mayo (entre las Shetland del Sur), donde se encuentra la base Jubany. Antes de anevizar en su glaciar, hay que dar una pasada baja a unos 30 pies de altura para identificar los mayores peligros que pueden esconderse bajo la nieve: las grietas y los "sastruguis", auténticas dunas de hielo que origina el fuerte viento cuando la nieve está blanda, y que al endurecerse por el frío forma escalones que pueden llegar a destrozar los esquís o hacer perder el control del avión.

En el anevizaje, se produce otro fenómeno muy peligroso: el blanqueo. Este se da en circunstancias de techos medios y bajos cuando la luz se refleja continuamente en la nieve y a su vez en la capa de estratos, llegando a difuminarse totalmente el horizonte; cualquier persona u objeto oscuro aparece como flotando en un barreño de leche, y las ilusiones ópticas pueden llegar a jugar una mala pasada.



El pingüino Adelia, simpático anfitrión en la tierra del frío. Más de 250.000 pingüinos Adelia se reúnen en una colonia junto a Base Esperanza.

Esta situación es muy incómoda, al verse impedida la apreciación de la distancia al suelo, y la labor del copiloto controlando el radioaltímetro llega a ser vital.

La elección del rumbo de aterrizaje es un compromiso entre la pendiente del glaciar, la dirección del viento, la orientación de los sastruguis, y otras consideraciones que sólo la experiencia de un comandante antártico sabe conjugar.

Sacar el Twin Otter de la nieve es un ejercicio de fe a base de continuos golpes de motor y reversa incluso con la ayuda del personal de tierra que se cuelga de la cola del avión para desclavar los esquís. La limitación impuesta por el esquí de morro hace que el rodaje sea torpe y costoso, pues el control direccional sólo se consigue con potencia diferencial.

Iniciamos la carrera de despegue dejando un surco sobre la alfombra blanca, y poniendo rumbo a la isla Nelson, donde lanzamos una carga a través de un hueco situado en el piso del avión, a baja altura y sin paracaídas. Los científicos que esperaban ansiosos en el refugio "Gurruchaga" agradecen el apoyo agitando los brazos enérgicamente; concluida con

éxito la misión regresamos de nuevo a Marambio.

Cuando el buen tiempo acompaña en el día el mayor número de misiones posibles, pues la meteo puede cambiar radicalmente en cualquier momento, aislando los pocos asentamientos humanos que hay por tiempo indefinido, y privándoles de cualquier

contacto con el exterior. Teniendo en cuenta que somos su único enlace posible durante casi todo el año, nos dirigimos esta vez a la base Matienzo, situada entre los "Nunatak Foca", al borde de la barrera de hielo Larsen.

Esta vez la carga incluye una moto de nieve en la cual los científicos de la base deben desplazarse hasta la península Jason para realizar estudios y mediciones de glaciología. En



Sólo cuando la temperatura sube a 15 bajo cero, pueden permitirse las salidas a la intemperie sin guantes ni pasamontañas.

el trayecto sobrevolamos varias bases y refugios, casi todos deshabitados hasta la llegada del verano austral.

A esta latitud, el sol describe una circunferencia alrededor del horizonte formando una curiosa curva cuyo cénit se alza a poca altura, pero que en esta época del año no llega a esconderse nunca. Incluso en los momentos más oscuros del día se mantiene una tenue luz oblicua que da un aspecto dorado a los témpanos de hielo. Aprovechando esta luz volvemos otra vez al aire, esta vez hacia el extremo de la península Antártica, donde se encuentra la base

más antigua del sector antártico argentino: la base de Ejército Esperanza.

Por el camino sobrevolamos las islas más orientales de las que rodean la tierra de San Martín, en busca del refugio Trifluentes y la base naval de Petrel, aunque en ninguno de los dos encontramos señales de vida, aparte de alguna bandada de skúas. Remontando el vuelo hacia las islas Rosamel y Dundee, podemos divisar a lo lejos varios puntos en la nieve que destacan como hormigas rojas en azúcar. Es el equipo de apoyo en tierra de la base Esperanza, que con un vehículo oruga para

ablandar la nieve, un radiotransmisor y una manga de viento portátil, facilitan enormemente el empleo del glaciar.

Tras la toma, nos desplazamos en motos de nieve hasta la cima del barranco desde donde podemos divisar un espectáculo paradisíaco al fondo de la bahía: las cabañas que conforman la base, casi totalmente cubiertas de nieve, la luz de media tarde anaranjando el cielo y los hielos, y el sobrecogedor silencio antártico imponiendo su solemnidad.

El enclave de base Esperanza es inmejorable, y su alrededor de cincuenta almas (algunas familias incluidas) com-



parten todo un año con miles de pingüinos que campan por sus respetos junto a los barracones, focas de Weddell, petreles, gaviotas antárticas, skúas y cientos de icebergs junto a la orilla del mar congelado, protegidos por una bahía blanca, hasta la esperadísima llegada anual del barco rompehielos. Sus habitantes desbordan amabilidad y cortesía, y cuando el avión despegas del suelo, uno siente con pena que abandona al grupo humano más privilegiado del mundo.

Llegando a Marambio, retraemos los esquís para dar paso a las ruedas del tren, acelerando el descenso al

máximo, pues el viento arrecia ya con fuerza y amenaza con ponerse prohibitivo. Las tumbas de los pilotos con sus cruces junto a la pista, y la cabina de Fokker 27 siniestrado que vemos al fondo del precipicio, nos recuerdan que el continente blanco no perdona los errores en vuelo. La pista tiene una capa de hielo superficial, pero el control direccional ahora es más sencillo gracias al mando sobre la rueda de morro. Los frenos vuelven a ser efectivos, aunque el empleo de la reversa sigue siendo prioritario para detener el avión.

Han sido quince horas de intensa actividad, sentimos que han merecido totalmente la pena, y lo celebramos con la imprescindible yerba mate, el asado estilo argentino, guitarras y bebidas acompañadas de cubitos milenarios procedentes de la barrera de hielo. La claridad engaña los sentidos, y en la tranquilidad antártica el Twin Otter contempla paciente una noche que ya no existe. Un lema grabado sobre madera en la pared del comedor resume el sentir de esta incomparable experiencia: "Cuando llegastes, apenas me conocías; cuanto te marches, me llevarás contigo" ■



El sol de medianoche viste de ocre montes/témpanos de hielo/el paisaje.