



Groenlandia encrucijada del Aire

Por J. J. B.

Se ha dicho repetidas veces que uno de los signos de nuestro tiempo es el nuevo valor que las regiones árticas han adquirido como posibles centros de desarrollo de un gran tráfico aéreo. Inclínarse de nuevo sobre las viejas cartas para intentar comprenderlas a la luz que las posibilidades de la navegación aérea arroja sobre ellas, es una necesidad sentida no sólo por los especialistas sino por cualquier observador atento a la sorda actividad llevada a cabo desde los días de la pasada contienda en aquellos, en otro tiempo, desolados parajes. Posibilidades insospechadas se ofrecen a este mundo boreal poco conocido hasta ahora y refractario a los aislados intentos de penetración realizados con éxito en contadas ocasiones, dadas las dificultades que las bajas temperaturas y escaso interés económico de estas regiones oponían al establecimiento de vías de comunicación y de

puestos avanzados. Así fué posible el apartamiento casi completo de esta gran cuenca interior formada por el Océano Glacial Ártico y tierras circundantes de cuyo conjunto, puede decirse que está llamado a representar en la Era del Aire el mismo papel central que el Mediterráneo desempeñó en la Historia del Imperio Romano.

En efecto, alrededor del Polo Norte se agrupan la inmensa mayoría de las tierras de nuestro planeta, de donde irradian como puntas de una estrella, revalorizando a este nuevo Mediterráneo al mismo tiempo que señalan con dedo implacable el escenario de la futura contienda. No es posible dudar ante una proyección polar del porvenir de esta región a la que rodean y limitan los más vastos continentes, en cuyos confines se encuentran las mayores agrupaciones humanas y las actividades industriales más desarrolladas.

Estos mundos separados ayer por las dificultades que a los medios de transporte de superficie ofrecían una serie de mares y tierras inhóspitas, se encuentran hoy en contacto directo a través de las rutas del aire que han creado las condiciones necesarias para la constitución de un conjunto geográfico de características propias absolutamente ajenas a las hasta ahora conocidas y que realzan la nueva entidad integrada en el hemisferio septentrional. Carece de sentido referirnos hoy al hemisferio occidental con una mentalidad propia de los conocimientos geográficos del Renacimiento, ni hablar del aislamiento de determinado continente del hemisferio boreal ya que todas las tierras de esta parte del mundo se encuentran congregadas en torno al Océano Artico impracticable para los buques, pero que pueden salvar los aviones cuyas velocidades y autonomías crecientes contribuyen a dotar de unidad y enlazar cada vez más estrechamente.

Pero entre todas las tierras incluidas en esta vasta cuenca interior, ninguna tiene la importancia que la Gran Isla de Groenlandia, ofrece en cuanto a posibilidades de ejercer un dominio sobre las rutas aéreas que forzosamente han de tener su encuentro en los cielos de esta extensa posesión danesa. ¿Por dónde pasa la línea más corta entre Washington y Moscu? Por Groenlandia. Lo mismo ocurre para Copenhague y Nueva York o para Estocolmo y San Francisco. De Nueva York a Pekín la línea más corta pasa por el polo y entre Londres y Tokio este camino es 2.300 kilómetros más corto que la ruta de las Indias.

Hace once años que Roosevelt y Churchill al reunirse en "alguna parte del Atlántico" pudieron hacer el descubrimiento de que, a través de Groenlandia, Inglaterra podía recibir por vía aérea los aviones de caza y bombarderos americanos para la batalla contra Alemania.

En septiembre de 1941 las tropas americanas desembarcaron en esta gran isla

cuya extensión equivale a unas cuatro veces la de nuestra Península. Entonces nacieron algunas bases aéreas en la parte meridional, destinadas a facilitar el tráfico sobre el Atlántico Norte tan frecuentado a partir de aquellos años. Surgieron como por encanto Blue West 1 el gran Aeródromo de la punta Sur; Blue West 8 en el círculo polar; Blue East 2 en Ikattek en la costa Este y las bases secundarias de las cuales la más importante es Blue West 7 para hidroaviones cerca de la pequeña base naval de Groendal y de las minas de criolita.

Nunca desde el origen de los tiempos se habían visto en Groenlandia tantos hombres blancos ni las soledades del Arctico contemplado un despliegue de medios y material como el que entonces hizo su aparición en la Isla. Eran los primeros pasos de una marcha hacia el Norte que continúa hoy en día.

Se ponen de manifiesto entonces las ventajas de las rutas aéreas del Norte; las etapas son más cortas. El terreno no es siempre desfavorable; en el extremo Norte, en la Tierra de Peary el suelo está libre de hielos durante meses, el invierno seco, no ocasiona mucha nieve, el suelo helado es duro como el asfalto. La atmósfera está tranquila y despejada por encima del círculo polar mientras que más al Sur, el encuentro de las corrientes nórdicas y las cálidas que suben del Ecuador ocasionan la zona de nieblas y huracanes.

El mal tiempo fué por los siglos de los siglos la principal exportación de Groenlandia. La gran Isla es la fábrica de las tempestades del Atlántico. He aquí porqué otra marcha hacia el Norte se ha producido; la de las estaciones meteorológicas. Su establecimiento comienza con la guerra (en cuya ocasión, incluso los alemanes llegaron a tener alguna estación clandestina en la costa Este de la Isla), pero alcanza su máximo desarrollo en los últimos años. Estos centros son sostenidos principalmente por los daneses, pero los países atlánticos participan de los gas-

tos. La expedición Víctor ha mantenido una estación en la latitud de Umanak desde 1948 a 1950. Este año la expedición británica del Comandante Simpson establecerá otra todavía más al Norte hacia la latitud de 78°. Pero el record de alejamiento es ostentado por la base North. Su instalación ha comenzado bajo la dirección de los americanos en marzo de 1952 con treinta y cinco obreros daneses dotados de seiscientas toneladas de material y una docena de casas prefabricadas. La estación está por encima del grado 81 en la tierra del Príncipe Christian. Un aeródromo le permite ser abastecida por el aire.

La Gran Base Aérea de Thule.

Pero hace pocas semanas se ha revelado por las Fuerzas Aéreas Norteamericanas la espectacular construcción de la base de Thule en el Extremo NO. de Groenlandia, en el fondo de un Fiord del mar de Baffin y estratégicamente situada frente al flanco descubierto de la URSS.

La construcción de Thule es una fantástica historia que puede considerarse como una de las más grandes y más dramáticas empresas de la Aviación. Conocida durante meses como la "Operación Bluejay", la reserva fué tan celosamente mantenida, que fué calificada como "la más grande operación secreta desde la invasión de Normandía".

Hace dieciocho meses la base era tan sólo una estación meteorológica mantenida conjuntamente por los Estados Unidos y Dinamarca. Una pequeña pista permitía los ocasionales aterrizajes de algunos aviones encargados del abastecimiento y relevo del corto número de observadores estacionados en aquellas latitudes. En estos momentos, aun cuando sin concluir, puede ser utilizada por los gigantescos C-124, y en el futuro lo será por los B-52.

La grandiosa empresa fué llevada a cabo a pesar de la noche Ártica, los fuertes vientos y el terrible invierno. La con-

versión del pequeño aeródromo de Thule en la base actual, significó el envío de 280.000 toneladas de material y unas 50.000 toneladas de equipo y herramientas. Fué posible su llegada gracias al pequeño puerto que en las cercanías de la base permite la realización de las operaciones de desembarco, pero como la mayor parte del año los hielos bloquean las costas de Groenlandia, el transporte aéreo, a través de Labrador y Blue West 8, realizó desde Estados Unidos el traslado de 12.000 toneladas de equipo y pasajeros. El coste total de la operación se cifra oficialmente en 263 millones de dólares aun cuando oficiosamente se hace llegar hasta los mil millones.

La base tiene la forma de un gran anfiteatro y cubre una superficie de 20.000 hectáreas. Está construida al pie de la gran meseta groenlandesa, y a pesar del frío glacial que da al suelo la consistencia de la roca, los ingenieros americanos han construido las pistas de vuelo por una longitud de decenas de kilómetros. Una torre de radio de casi 400 metros de altura—más alta que la torre Eiffel—permite a Thule comunicarse directamente con el Pentágono y con las principales bases americanas del mundo. Dos hangares gigantes para protección y mantenimiento y la reparación de los aviones pueden cobijar aparatos de los tipos más pesados. Cuatro hangares más serán construidos, y en la actualidad la base está ampliamente abastecida de toda clase de piezas de recambio, de material y de combustibles.

Todos los obreros de la base, unos 5.000 aproximadamente, son americanos, y cobran jornales elevadísimos aun teniendo en cuenta los promedios americanos. Todos los trabajos se realizan en una atmósfera de urgencia como si se tratara de una carrera contra el reloj. La mayor parte de las construcciones al aire libre fueron efectuadas en dos períodos de seis meses desde abril a octubre. Durante el invierno a causa de las temperaturas que alcanzan a 43° bajo cero y la congelación del suelo los trabajos son casi impracti-

cables. El ejército de obreros fué devuelto a Estados Unidos hasta la próxima primavera y en noviembre sólo quedaban en Thule unos centenares dedicados a diversas tareas en el interior de los edificios.

Hoy Thule no es la pequeña aldea de hace dos años habitada por algunos barbados exploradores alojados en barracas improvisadas. En realidad, una ciudad enteramente metálica se alza sobre el antiguo poblado esquimal y durante los meses de verano una cincuenta de buques realizan en el puerto las faenas de descarga. En la playa, son clasificados y alineados enormes cantidades de bidones, cajas, camiones y tractores, mientras una cadena de camiones realiza el transporte de toda esta mercancía. Aviones y helicópteros sobrevuelan continuamente el aeródromo al mismo tiempo que en la lejanía se puede contemplar un verdadero hormiguero de obreros en pleno trabajo auxiliados por la maquinaria más moderna y perfeccionada.

Las viviendas, de paredes de aluminio, pertenecen a un modelo prefabricado que simplifica su construcción y reduce la cantidad y especialización de la mano de obra a emplear. Las habitaciones tienen el aspecto de frigoríficos pero en su interior reina la temperatura de una estufa. Las ventanas dobles no se abren y la ventilación se realiza por instalaciones renovadoras del aire. Un pasillo central conduce a los lujosos lavabos refulgentes de porcelanas y niquelados bajo las luces de neón.

Como se carece de agua, una fábrica ha sido especialmente construída para destilar agua del mar con destino al consumo de la población.

Militares y civiles viven separadamente, pero disfrutan aproximadamente de las mismas comodidades. A todas horas del día y de la noche, es posible sentarse gratuitamente en cualquiera de los tres cinematógrafos permanentes que proyectan los últimos estrenos de Hollywood. Las mismas facilidades se encuentran en cuanto se refiere a los servicios de peluque-

rías, salas de deportes, gimnasios y bibliotecas.

Almacenes abastecidos con todo lo que puede necesitar el comprador más exigente, abren sus puertas al público que puede encontrar allí desde una Leica último modelo a un aparato de radio, o un aspirador. El periódico local el "Polar Post" es distribuído gratuitamente a la entrada de los restaurantes a la hora de la comida. Facilita a los habitantes de Thule las previsiones meteorológicas, las noticias internacionales y políticas, anuncia los partidos de base ball, los programas de cine y radio y hasta las últimas habladurías locales.

Una distribución diaria de la correspondencia está garantizada por la oficina de correos más septentrional del mundo, y por todos los medios a su alcance los americanos han tratado de demostrar a los que trabajan a 900 millas del polo, que las distancias no existen, y que ellos permanecen próximos a sus familias. Sin este sentimiento, los obreros de Thule perderían el 50 por 100 de su eficacia. Todos los trabajadores usan una gorra de jockey sobre la que un disco de esmalte indica su misión: conductor, carpintero, mecánico, etc. Pagan cinco dólares y medio diarios por alojamiento y alimentación y cobran jornales que en algunos casos alcanzan los 1.500 dólares mensuales, si bien trabajan los siete días de la semana.

He aquí pues, a Groenlandia revalorizada de manera sorprendente. Los daneses han advertido que la vieja tierra de los esquimales puede dar a Dinamarca una nueva importancia en el mundo. Todo sería perfecto si la marcha hacia el Norte de estos últimos años tuviera las puras intenciones de los exploradores de ayer. Pero no se trata de eso, lo que la impulsa es la guerra fría en el Polo Norte. La posesión de Groenlandia, es demasiado preciosa para permitir al adversario el poner pie en ella. Un enemigo que la ocupara estaría solamente a 2.500 kilómetros de Otawa y a 3.500 de Wáshington. Si se contempla su tamaño relativo se observa que es sesenta veces mayor que la metró-

poli Dinamarca. ¿Tendrán los daneses alguna vez fuerza suficiente para defenderla?

Durante la guerra "los daneses libres" firmaron con los Estados Unidos el tratado del 9 de abril de 1941 que Dinamarca ratificó en 1945 cediendo a los americanos, con las bases ya citadas, la defensa de la gran isla y, aun cuando un artículo del tratado de 1941 decía en términos vagos: "El tratado tendrá vigencia hasta que los peligros presentes no amenacen a la paz y a la seguridad del continente americano", la cláusula, que se refería a los alemanes de entonces, se considera tácitamente aplicable a los rusos de hoy o por lo menos esta es la versión americana, que fué confirmada con el tratado de 21 de abril de 1951 que asegura a los Estados Unidos la posesión de sus bases groenlandesas a cambio del compromiso formal de respetar la soberanía danesa.

La base de Thule comenzará este invierno a ser utilizada por los aviones comerciales de la S. A. S. Los DC-6 B iniciarán el viaje en Santa Mónica (California) y después de hacer escala en Edmonton (Canadá) y Thule tomarán tierra por último en Copenhague.

De esta forma la penosa y antieconómica instalación de las bases aéreas en el casquete polar será rápidamente provechosa al transporte aéreo comercial. El tiempo se acorta considerablemente: el viaje por el polo desde la costa Oeste de los Estados Unidos hasta Dinamarca, durará unas diez horas menos que por la ruta tradicional San Francisco - Nueva York - Copenhague. Igualmente otras compañías aéreas entre las que se encuentra la Alaska Airlines intentan el estableci-

miento de diversas líneas a través de las rutas del Norte. Entre ellas la de Fairbanks (Alaska) a París utilizando aviones de reacción. Estas empresas, al decidirse a utilizar los aeródromos de estas latitudes, no sólo se benefician de los acorta-



mientos de las distancias a recorrer, sino que también se aprovechan de las condiciones meteorológicas del Artico por lo general mejores que las reinantes en las zonas templadas como ya hemos hecho constar. Sin embargo, las dificultades a la navegación serán el reverso de la medalla, a causa de los entorpecimientos que las transmisiones experimentan en la atmósfera polar. Pero ningún esfuerzo ha sido escatimado a fin de conseguir unas perfectas comunicaciones con los aviones en vuelo y como prueba de ello puede decirse que los últimos perfeccionamientos en el terreno de la electrónica se experimentan en Groenlandia y son tan celosamente guardados, que incluso el personal destinado en las bases debe ser provisto de autorización para visitar las instalaciones.

Los rivales en presencia.

Las bases aéreas emplazadas en tierras groenlandesas forman parte de un sistema cuyas ramificaciones se extienden por los sectores europeos y americanos del Océano Glacial Ártico, constituyendo el conjunto de bases norteamericanas de Alaska (entre las que deben destacarse las de Anchorage, Eirson y Fairbanks); las de Abureyri y Keflavik en Islandia; y las establecidas en Noruega (especialmente en Bodoe y Sola) y en Canadá en donde norteamericanos y canadienses mantienen en servicio cinco grandes bases jalando las rutas del Norte. Esta cadena de bases ha sido completada con otra de observatorios meteorológicos establecidos en la región y cuyas primeras instalaciones datan de la guerra pasada como ya hemos dicho. Su importancia como es natural aumenta de día en día lo mismo que el número de expediciones científicas que cruzan los diversos territorios en un afanoso intento de alcanzar un más completo conocimiento del medio geográfico y de sus posibilidades y limitaciones. En este aspecto merecen citarse las tres bases experimentales sobre islas de hielo flotante utilizadas como portaviones naturales en las cercanías del polo.

Este es, poco más o menos, el estado de las instalaciones realizadas por los norteamericanos y aliados si tenemos en cuenta las informaciones que ellos mismos han dejado divulgar. Menos se sabe de los preparativos realizados por la U. R. S. S. en los vastos territorios nórdicos que forman parte del Imperio soviético. Sin embargo, los indicios permiten suponer que estos trabajos no van a la zaga en absoluto de los llevados a cabo por sus adversarios. No en vano los soviets poseen la más completa experiencia sobre regiones árticas cuyas costas dominan en su mayor parte y en donde, a decir verdad, no pueden ser considerados como advenedizos. El "Christian Science Monitor" daba no hace mucho la relación de quince aeródromos polares soviéticos. Unos cincuenta mil rusos son empleados en el esfuerzo de preparar estas bases árticas. En

caso de conflicto bélico, el archipiélago noruego de Spitzberg se ofrece al alcance de la mano de un agresor que lo atacara desde el continente. Esta ocupación situaría a los rusos a unas 400 millas de Groenlandia. Pero sin esperar a tanto están ya instalados en la tierra de Francisco José aproximadamente a una distancia de 600 millas. En menos de una hora de vuelo, sus aviones de reacción pueden sobrevolar los aeródromos americanos de la costa groenlandesa.

Todo ello contribuye a valorar a "la grande e insignificante Groenlandia" de otro tiempo. Por su posición central y por su extensión está llamada a desempeñar un papel rector en la estrategia del Norte. Inglaterra ya no será el único portaviones anclado en aguas europeas y si las características que definen una base periférica están regidas por su situación, su posibilidad de ser abastecida y su capacidad productora, hemos de confesar que sólo en esta última cede Groenlandia al Reino Unido y no debe extrañarnos la atención con que ha sido considerada desde hace años por las autoridades militares norteamericanas.

Groenlandia en fin, ofrece la posibilidad de atacar a la U. R. S. S. por el gran arco ártico, oportunidad históricamente insólita que alteraría el dispositivo soviético que, encerrado entre la tundra boreal y los desiertos de Asia, se ha visto obligado a desarrollar su sistema de comunicaciones en sentido Oeste-Este, en los extremos de cuya línea han surgido tradicionalmente sus conflictos militares.

Quedan al alcance de las bases aéreas de Groenlandia las más remotas cuencas industriales cuidadosamente retiradas a los Urales con objeto de sustraerlas a la agresión procedente del Oeste y tanto este tipo de incursión como cualquier otro golpe que buscara las regiones vitales de la U. R. S. S. sería posible siguiendo las rutas del mar Blanco y del mar de Barents teniendo como origen la gran isla a la que con justicia se puede considerar como otra Sicilia del nuevo Mediterráneo surgido en el centro del mundo de la Era del Aire.