

# A la Antártida en comisión de servicio

ANDRES NAVAS RAEZ  
Comandante de Aviación

**E**L pasado 17 de enero de 1986 se me ordenó la presentación en la Dirección General de Política de Defensa para recibir instrucciones relativas a lo que esa misma mañana suponía (en la era de la electrónica "radiomacuto" sigue funcionando) un gol para algunos y una aventura, ciertamente incierta para la mayoría: había sido nombrado miembro del equipo español de observadores en la Campaña Antártica 85-86 del Reino Unido.

¡Ahí es nada!

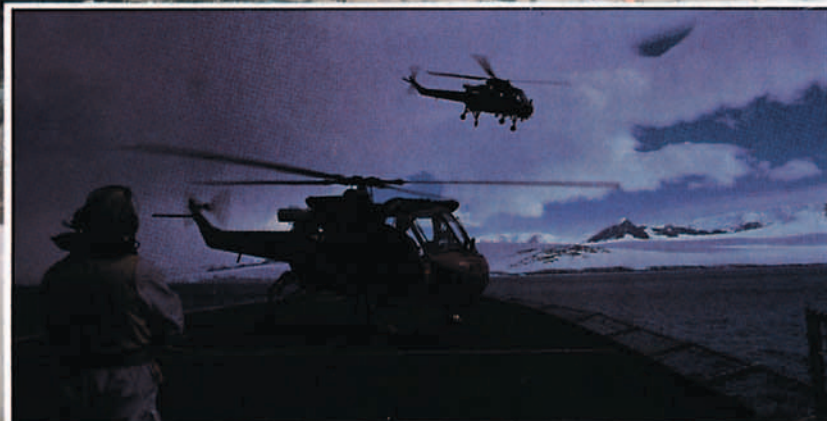
Inmediatamente me surgieron dos preguntas. La primera: ¿y eso que es?, seguramente entonada con ese acento murciano que brota cuando se pone cara de haba; y la segunda: ¿y qué hace un piloto como yo en un sitio como ése?

Las oportunas contestaciones me fueron dadas por el capitán de fragata Rodríguez Casau, verdadero impulsor del tema Antártico en España y en cuya compañía habría de realizar el servicio. Como comprendió mi absoluta ignorancia sobre el tema, se extendió en la exposición de los factores de la situación, que a la sazón eran los siguientes:

Como parte de las actividades relativas al Año Geofísico Internacional 1957-58, doce naciones tomaron parte activa en una campaña conjunta de estudios de tal naturaleza en la Antártida. Una de ellas eran los Estados Unidos de Norteamérica que, a la vista de las peculiaridades de la problemática relativa a esa zona de la tierra, cursó invitación a las otras once para que en 1959 se llevasen a cabo en Washington unas reuniones diplomáticas que fijaran los principios a los que habría de ceñirse cualquier actividad en la Antártida. Y estas reuniones culminaron con la redacción del texto del Tratado Antártico, que recogemos en el cuadro adjunto.



El autor de este reportaje aguantando estóicamente las inclemencias del tiempo.



Son sólo dos las tripulaciones a bordo del Endurance. Constan de piloto y observador que, dado el poco espacio disponible en el helicóptero, tienen que hacer de todo.

### CUADRO 1

— El exclusivo uso pacífico de la Antártida. Con ello se comprometen a no llevar a cabo actividades de carácter militar, como ensayos de armamento, establecimiento de fortificaciones o bases militares, etc., admitiéndose la presencia de personal y medios militares exclusivamente en apoyo de las actividades científicas o de cualquier tipo siempre que sean pacíficas.

— Libertad y cooperación en la investigación, comprometiéndose al intercambio de planes, personal y resultados.

— Queda al margen del Tratado de la Antártida toda cuestión de soberanía que, sobre el territorio antártico, tenga planteada cualquiera de los Estados firmantes. Por tanto, ninguna de las actividades llevadas a cabo a la sombra del Tratado supondrán adquisición, confirmación o renuncia de reclamación de soberanía.

— Quedan prohibidas las explosiones nucleares y la utilización de medios radioactivos. El empleo de tales formas de energía deberá ser acordada por unanimidad.

— El área geográfica de aplicación del Tratado es la que se encuentra al Sur de los 60º de latitud Sur, sin que el Tratado suponga perjuicio o pueda perjudicar al ejercicio de los derechos en dicha zona de cualquier Estado, de acuerdo con las leyes internacionales.

— Se establece el derecho de inspección a las actividades antárticas de los miembros.

— No llevar a cabo, ni promover, actividades contrarias a los propósitos del Tratado.

— Resolver por medios pacíficos cualquier disputa que, de la interpretación del Tratado, pueda surgir entre partes contratantes.

— Se establecía una primera reunión consultiva en Canberra, y se aconsejaban cualesquiera otras que, a intervalos convenientes, sirvieran para coordinar y recomendar a los Gobiernos medidas a adoptar para el cumplimiento de los principios y objetivos del Tratado.

— El Tratado puede ser modificado o enmendado por acuerdo unánime de los miembros Contratantes.

— Los doce Estados Contratantes, una vez ratificada por los respectivos Gobiernos la adhesión al Tratado, adquieren la calificación de Miembros Consultivos.

Este tratado está abierto para su ratificación y adhesión por parte de cualquier Estado Miembro de las Naciones Unidas; y a aquellos que no lo son, previo acuerdo unánime de los Miembros Consultivos.

Cualquiera de estos Estados puede, tras ser aceptado como Miembro del Tratado, alcanzar la categoría de Miembro Consultivo si demuestra su interés por los temas de la Antártida asistiendo y participando activamente de las reuniones periódicas, organizando y llevando a cabo campañas científicas continuadas, estableciendo bases científicas en el área, etc. (Además de los doce Estados que originaron el Tratado, tan sólo cuatro han alcanzado posteriormente dicha categoría).

Las Reuniones de Miembros Consultivos tienen lugar cada dos años (la última y decimotercera en Bruselas en octubre del 85). A grandes rasgos su funcionamiento es el siguiente:

— Los Estados Miembros del Tratado, a través de su Comité Antártico, presentan en la Reunión los temas a considerar en la misma.

— Los Miembros Consultivos participan en ella con voz y voto; los que no lo son, tan sólo con voz.

— Cualquier decisión corresponde a los Miembros Consultivos, y presentada en forma de "Recomendación" ha de ser adoptada por todos los Estados Miembros del Tratado.

Dada la gran variedad de temas a considerar y la enorme evolución que en los veintiséis años que lleva en vigor el Tratado han experimentado la investigación científica y los medios que la apoyan, se ha hecho necesaria la creación del Comité Científico de Investigaciones Antárticas (SCAR), cuyos grupos de trabajo relativos a cada materia en particular configuran las actuales Reuniones de Miembros Consultivos.

Con ello quedaba aclarada la primera de mis dudas. La segunda era más fácil de contestar: desde el 31 de marzo de 1982 España es Miembro del Tratado de la Antártida, y existe voluntad de nuestro Gobierno, y la esperanza por parte de los Organismos afectados, de alcanzar el "status" de Miembro Consultivo y, poder participar en la toma de decisiones que afecten a los territorios Antárticos y sus recursos.

Carlos, que tal es el nombre del capitán de fragata R. Casau, me comentaba lo duro que es participar entusiasmado en la Reunión de Bruselas como miembro de la Comisión Española, y comprender que tan sólo se es un mero observador; que las decisiones (y es lógico que así sea), las toman los ahora dieciséis Miembros Consultivos.

Pero claro: para conseguir ser uno de ellos, como bien se defiende el Tratado, no sólo hay que demostrar voluntad de serlo y estar dispuesto a aceptar las responsabilidades que se derivan, sino que hay que participar de la actividad científica en la Antártida y estar presente, y no esporádicamente, en todos los foros internacionales en que se pueda manejar el tema antártico. Es decir, se ha de trazar un plan a escala nacional que, asignando cometidos a los Organismos adecuados, permita alcanzar esa finalidad superior de ser Miembro Consultivo.

Como el movimiento se demuestra andando, se establecieron los contactos oportunos con otros Miembros del Tratado para que, en sus campañas Antárticas correspondientes al verano austral 85-86, admitiesen como observadores a personal español. De esta forma, Carlos y yo deberíamos embarcar el día 23 de enero en el buque *HMS ENDURANCE*, de la Armada Británica, en la Base Chilena Rodolfo Marsh situada en la Isla Rey Jorge —una de las Shetland del Sur— ya en la Antártida.

Desde ese momento nos esperarían ¡veintinueve! días embarcados, tomando buena nota de lo que lleva consigo el apoyo a una campaña antártica.

Contestadas mis preguntas, no por ello dejaba de sentirme en un mar de dudas aunque, eso sí, confiando en que ese mar, como los que esperaba encontrarme allá abajo, contase con suficientes "icebergs" en que apoyarme para no hundirme.

Preparar un viaje como éste en tan sólo dos días, y encima fin de semana, es lo que a mí me gusta: que no haya posibilidad de arrepentimientos.

Unos cuantos carretes de fotos y los billetes de avión, y el 21 de enero partíamos Carlos y yo del Aeropuerto de Barajas.

Boeing 747 de Aerolíneas Argentinas hasta el aeropuerto de Ezeiza en Buenos Aires; cinco horas en el aeropuerto y un clima extraordinario.

Boeing 747 de PANAM hasta Santiago de Chile.

En el cielo de Hispanoamérica no hay ni una sola nube: su espina dorsal, que son los Andes, se puede observar en toda su impresionante magnitud. Como es verano, es muy poca la nieve que adorna sus altas cumbres y éstas, por serlo, se encuentran desprovistas de toda vegetación. El resultado es que a simple vista se observa su enorme riqueza mineral: montañas cobrizas mezcladas entre abismos de fondo ocre y cañadas parduzcas. Aquello parecía un gigantesco Riotinto, o la Unión a la enésima potencia.

¡Qué agradable es cruzar la Tierra para llegar a un aeropuerto que se llama Arturo Benítez Merino y que por los altavoces esté sonando "El barbero de Sevilla"!

Otras cinco horas en el aeropuerto de Santiago, y bastante más calor del que puedan recordar en el de Compostela. Mientras la espera, varios despegues y aterrizajes de Mirages V.

Boeing 737 de LANCHILE que lo tiene fácil: rumbo Sur dejando el Pacífico a la derecha y los Andes a la izquierda; cuando se juntan es que se acaba el continente y allí está Punta Arenas, en pleno estrecho de Magallanes, punto de partida obligado para el salto a la Antártida desde Chile.

De esta base despegan quincenalmente un C-130 de la Fuerza Aérea Chilena con destino a su base antártica Rodolfo Marsh, que junto a la Argentina de Marambio son las únicas que por esas longitudes geográficas admiten aviones de tales características.

Por ello, y atendiendo a la filosofía del Tratado, el avión parecía la Torre de Babel: ciudadanos de muy distintas nacionalidades e idiomas se dan cita en él para, aprovechando los relevos del personal de la base chilena, llevar a cabo los suyos propios. Esto lo comprendimos al llegar a Rodolfo Marsh y comprobar cómo, en menos de dos kilómetros a la redonda, hay tres estaciones antárticas: la chilena, una rusa y la china; y un poco más allá, y en la misma isla, la polaca, la uruguayaya, la brasileña y una argentina.

La primera de las conclusiones de mi viaje ya me rondaba la cabeza: el hecho de que Argentina y Chile sean los dos países más próximos a la Antártida, y contar con infraestructura capaz para la operación de los Hércules en sus bases destacadas sería motivo más que suficiente para que, si no fuesen Miembros Consultivos del Tratado Antártico, invitarles a que lo fueran.



Desde la base de Punta Arenas despegan quincenalmente un C-130 de la Fuerza Aérea Chilena con destino a la base antártica Rodolfo Marsh.



El HMS Endurance, navío que tuvo parte activa en el conflicto de las Malvinas, navega por la Antártida con peculiares colores: el casco y las grúas rojos y el puente y la arboladura blancos.



Desde el primer momento hay libertad absoluta para entrar, recorrer, fotografiar, pedir, etc., todo lo que a uno se le antoje.

Por su parte, toda la actividad antártica británica parte de Port Stanley, en las Falkland o Malvinas, lo que convierte al Reino Unido en el tercer país geográficamente más próximo a la Antártida.

Jesús Romero. Recordaba que en él se hablaba de la actuación del HMS Endurance en el conflicto, e incluso creía haber visto una fotografía.

Efectivamente así era; pero la fotografía, en blanco y negro, me hizo imaginar un barco color ... como todos los barcos de guerra. ¡Pues no! el Endurance pasea por la Antártida los colores de mi "Atletí": el casco y las grúas rojos, y el puente y la arboladura blancos. Como remate, por debajo de la línea de flotación, el azul del mar.

Los días de avión, Base Marsh es una romería a la que por uno u otro motivo se suman todos los vecinos: chinos diciendo "buenas tardes" a todo el mundo, chilenos saludando a alemanes en perfecto inglés, y algún ruso que otro tratando de hacerse entender aunque sea por señas. A simple vista cooperación; o lo que es lo mismo, se practica la filosofía del Tratado.

Y así nos lo aseguró el Jefe de la Base Chilena, coronel Furshlogen de la Fuerza Aérea: en la Antártida, y tan sólo en ella, puede disfrutarse de una sensación tan grande de libertad; el hombre no ha puesto ninguna barrera que separe lo suyo de lo de los demás. Porque nada es suyo; tan sólo, y en beneficio de todos, está ocupando el lugar que necesita para poder llevar a cabo sus investigaciones.

Las relaciones humanas están a la orden del día siendo muy frecuentes, según sus palabras, las reuniones de todos los Jefes de Base en el domicilio de alguno de ellos. Realmente el güisquí sabe mejor con cubitos de hielo de hace miles de años, y eso sólo es posible en la Antártida.

Aunque estaba previsto que aquella misma tarde nos recogiera uno de los dos helicópteros Wasp del Endurance para llevarnos a bordo, las condiciones meteorológicas no lo hicieron posible. Por radio se nos comunicó que en la mañana siguiente, si no mejoraban, el barco entraría en la bahía y nos enviaría un bote para nuestro traslado. Efectivamente así ocurrió.

Con anterioridad y tratando de no llegar al barco de nuevas, había consultado el libro que sobre la Guerra de las Malvinas tiene editado mi querido amigo y compañero

Ya a bordo, se nos condujo a nuestras respectivas camareras. La de Carlos acogedora y bien equipada estaba situada en el piso de "autoridades", el superior, la más cercana a la del comandante. En él sólo viven, además, el segundo del barco y el Jefe de Vuelos, comandante J. J. WHITE. Son camareras individuales.

Los dos pisos inmediatamente inferiores corresponden al resto de Jefes y Oficiales del barco, ya en camareras dobles. La suerte estaba echada y me tocó compartir aposento con el capitán Steve Malcom, el H-2 del barco que exactamente no sé cómo se traduce su labor al argot marino, pero que si fuese en tierra sería agrimensor. Se pasaba el día con una especie de teodolito midiendo ángulos, echando cuentas, y al final pintaba un mapa.

En la camarera nos encontramos una carta del capitán (tradición de la Armada Británica) donde, además de la bienvenida, se hacían algunas indicaciones acerca de las disponibilidades del barco (tienda, lavandería, horarios, etc.), y se nos presentaba a la Oficialidad con sus cargos respectivos; además, se nos asignaba uno de ellos como enlace. A mí me correspondió, lógicamente, el Jefe de Vuelos.

Desde el primer momento se nos hace la misma indicación: tenemos libertad absoluta para entrar, recorrer, fotografiar, pedir ... todo lo que se nos antoje; formamos parte de la Campaña de este año.

A todo esto, el barco no dejaba de navegar, adentrándose cada vez más en los mares antárticos. Lo que hasta ahora habían sido algunos tém-

panos de hielo, empezaban a ser verdaderos "icebergs" que emergían sobre placas de hielo que flotaban en la superficie; eran los restos de lo que había sido durante el invierno un mar completamente helado.

Por los altavoces del barco, situados por doquier, se dieron las órdenes previas al vuelo; la meteorología había mejorado y los dos helicópteros se disponían a realizar unas tomas y despegues y acompañar en

Sin lugar a dudas **el helicóptero es la pieza fundamental de la actividad británica en la Antártida;** gracias a él el **Instituto Antártico Británico puede fijar y alcanzar unos objetivos a su investigación ciertamente impensables si no contase con el medio de apoyo.**



## CUADRO 2

### CURIOSIDADES ACERCA DE LA ANTÁRTIDA

La primera es que en Chile nadie la llama Antártida sino Antártica, tal vez porque en los países de habla hispana haya acabado sustantivándose lo que gramaticalmente es un adjetivo (Islas Antárticas, el Continente Antártico, etc.), tal vez porque la mayoría de lo que sobre aquellas tierras se ha escrito haya sido en inglés (Antartic), o tal vez porque sea correcto y yo no lo sepa.

La Antártida, y que me perdonen los chilenos, fue descubierta ¡cómo no! por un español: el almirante Gabriel del Castillo que avistó las islas Shetland del Sur en marzo de 1603.

Cuentan las crónicas que allá por 1599 la flota holandesa organizó una expedición al Pacífico y a uno de sus buques, el "Buena Nueva", se le ocurrió acercarse a Valparaíso. Claro, fue tomado por los españoles. El mando del nuevo buque español, correspondió al citado almirante quien decidió mantener parte de la tripulación holandesa.

Dice el Derrotero de la Costa Chilena (algo así como un Manual de Baja Cota en versión marinera y que además cuenta cosas) que en 1603 el Buena Nueva, que zarpó de Valparaíso, fue arrastrado hacia el Sur por fuertes vientos, hasta alcanzar la latitud de 64° S. Y sigue: "... Los españoles, según su costumbre, mantuvieron en secreto este descubrimiento, que sólo vino a conocerse a principios de este siglo, gracias a los trabajos de investigación del escritor norteamericano Edwin Swift Balch, quien encontró en el Archivo Municipal de La Haya, la declaración de Lauren Claess, uno de los tripulantes holandeses de la nave de Gabriel del Castillo".

Es curioso que el continente Antártico figure en mapas y crónicas con anterioridad a su descubrimiento. En efecto, aparece dibujado con bastante exactitud en el mapa de un tal Piris Rey, —se desconoce si pertenecía a la escuela de Cartógrafos genovesa, o simplemente era de Cullera— editada en 1513. Además Ercilla lo menciona en su Araucana, publicada en 1569.

El Polo Sur es todo lo contrario que el Polo Norte, y no sólo porque esté en la otra punta de la tierra. Mientras el Ártico es una masa de agua rodeada de tierra, la Antártida es un continente (su contorno exacto no acaba de conocerse a causa de los hielos), rodeado de inmensos océanos.

Se trata de 13 millones de kilómetros cuadrados (casi tan grande como Sudamérica y mayor que Europa), con forma más bien redondeada, quedando englobado dentro del casquete limitado por el paralelo de 66° S., con la sola excepción de una península denominada Tierra de O'Higgins donde la Cordillera de los Andes vuelve a enseñar sus volcanes. Es esta la única zona que cuenta con abundante número de islas, que intentan acercarse a la Tierra del Fuego.

El continente antártico está cubierto por una manta de hielo y nieve que en algunos sectores alcanza un espesor de más de 3.000 metros. Se calcula que al derretirse subiría el nivel de todos los Océanos en ¡60 metros!, suficiente para cubrir todos los puertos de la tierra y transformar en mares enormes extensiones de sus llanuras costeras.

Las grandes precipitaciones de nieve son compensadas, no tanto por efecto del calor solar como por las corrientes marinas que llevan hasta la Antártida aguas lo suficientemente templadas como para derretir los enormes témpanos de hielo que continuamente dejan escapar sus glaciares. En cualquier caso, parece existir un equilibrio entre las cantidades de hielo que recibe la Antártida, y las que pierde.

Es, con mucho, el continente de mayor elevación media; cabe describirlo como una meseta nevada de 2.200 metros de altura, que se abre al mar en forma de enormes glaciares. Algunos de ellos acaban por adentrarse en el mar formando un frente helado de 500 millas de extensión.

Desde que Don Gabriel del Castillo navegara por aquellos derroteros, la Antártida permaneció olvidada hasta comienzos del siglo XIX; y fue (otro que también debió olvidar el sextante) el capitán inglés William Smith el que, el 18 de febrero de 1819, se topó con las Shetland cuando navegaba en demanda de Valparaíso.

Aunque el Derrotero Chileno ahora no lo achaca a la costumbre inglesa, lo cierto es que esta vez no se silenció el tema, y a finales de ese mismo año (verano austral) fueron 40 los buques cazadores de focas, ingleses y estadounidenses, que se desplazaron a aquellas latitudes. La persecución despiadada hacia todo lo que tuviera piel hizo que muy pronto se exterminasen algunas especies, quedando peligrosamente diezmadas las demás, como las ballenas, de las que tan sólo restan las orcas cuyo "instinto asesino" hacía desistir a sus perseguidores.

Estas expediciones de carácter comercial fueron aprovechadas para realizar estudios científicos. Lo que comenzó por ser un cartógrafo dibujando planos de la costa en que se faenaba, siguió con observaciones magnéticas, levantamientos topográficos, estudios geológicos, etc.

En 1912 se registran las expediciones simultáneas del noruego Roald Amundsen y del británico Robert F. Scott que se lanzaron en carrera desenfundada a la conquista del Polo Sur. Cuando Scott logró su meta la bandera noruega ya ondeaba al viento en aquel lugar. En el viaje de regreso el equipo de Scott fue alcanzado por una fuerte ventisca que les impidió continuar su marcha, pereciendo todos a tan sólo once millas de la base de partida.

La meteorología en la Antártida es muy simple: se trata de un anticiclón —que ocupa todo el continente— rodeado de, cuando menos, cinco profundas borrascas cuyo ciclo de vida siempre se desarrolla en los mares de la periferia. Por todo ello, el tiempo meteorológico es más estable en el continente, con muy bajas temperaturas permanentes (el record está registrado en la estación soviética de Sovietskaya con —86,8° C) y precipitaciones siempre de nieve. En la periferia, y principalmente en la zona de la Península, el tiempo meteorológico es mucho más variable: a los vientos, gran oleaje y fuertes nevadas asociados al paso de una borrasca, sigue el soleado e increíblemente calmado compás de espera hasta que la siguiente borrasca hace su aparición.

Es enormemente desagradable la total desorientación que produce, en un aviador que como yo goza con la navegación visual, el hecho de que el sol vaya de Este a Oeste pero pasando por el Norte y siempre rondando el horizonte. Cuando navegábamos en una dirección tenía la sensación de ir en sentido contrario.

Durante el verano austral, y dado que el sol alcanza poca elevación sobre el horizonte, más que de días muy largos se trata de crepúsculos inacabables.

En los barcos de la Armada Británica todos los Oficiales hacen servicio de puente, por lo que era curioso ver cómo el "HMS Endurance" maniobraba entre aquél laberinto de hielos gobernado por el médico, el habilitado o el meteorólogo de a bordo.

La Antártida es la única y última región del planeta en que la huella del hombre todavía no se ha dejado sentir. Es pues el laboratorio ideal en el que establecer modelos científicos de referencia y desarrollar el conocimiento del funcionamiento natural de ecosistemas. Comparando y extrapolando los resultados de estos estudios se pueden establecer las bases científicas necesarias en la lucha contra la contaminación y la gestión racional de ciertos recursos naturales en las zonas industrializadas.

Por otra parte, la Antártida y el océano que la rodea tienen un papel importante en la regulación del clima terrestre; los efectos de la dinámica y el balance de sus intercambios océano-hielo-atmósfera, se dejan sentir en todo el mundo.

El Tratado Antártico, que enmarca la presencia y actividad del hombre en la Antártida, tiene un periodo de validez, en su actual redacción, de treinta años. Será pues a comienzos de la próxima década cuando habrá de decidirse sobre los grandes temas que la rodean: soberanía, acceso a sus recursos, etc. Poder participar de estas decisiones, como miembro consultivo del Tratado Antártico se ha convertido en objetivo de la política exterior de la mayoría de los Estados actuales, objetivo que sólo se puede alcanzar a través de una importante actividad de investigación científica relacionada con esta región.

Van de marcarse, pues, los objetivos científicos a alcanzar a través de la investigación, teniendo en cuenta las prioridades de política científica nacional e internacional ajustándolos a los correspondientes medios presupuestarios.

Todo parece indicar que el último tren que permita a los países capacidad de decisión en la Antártida está a punto de partir. España debe viajar en él.



**Los pilotos manejaban los helicópteros Wasp con gran destreza.** Su veteranía y experiencia antártica les permitía saber sobre qué placa de hielo podía ponerse.

formación al barco en lo que se me antojó una especie de demostración de bienvenida.

Son sólo dos las tripulaciones a bordo del Endurance. Constan de piloto y observador que, dado el poco espacio disponible en el helicóptero, tiene que hacer de todo: desde manejar la grúa a la hora de recoger las muestras minerales tomadas por los geólogos, hasta utilizar la cámara oblicua que se le puede instalar.

Mi "enlace" manejaba el helicóptero con gran destreza; su veteranía le permitía aproximarse a la plataforma de popa, aterrizar y despegar en muy poco tiempo y con gran exactitud. Además, su experiencia antártica le permitía saber sobre qué placa de hielo podía posarse, y así lo hacía.

El otro helicóptero lo pilotaba un "joven e inexperto" teniente: joven porque a los pocos días cumplió 24 años, e inexperto porque, a pesar de sus primeras 1.000 horas de vuelo que sumó ese mismo día, era su primera experiencia antártica. Movido por ese afán casi infantil que



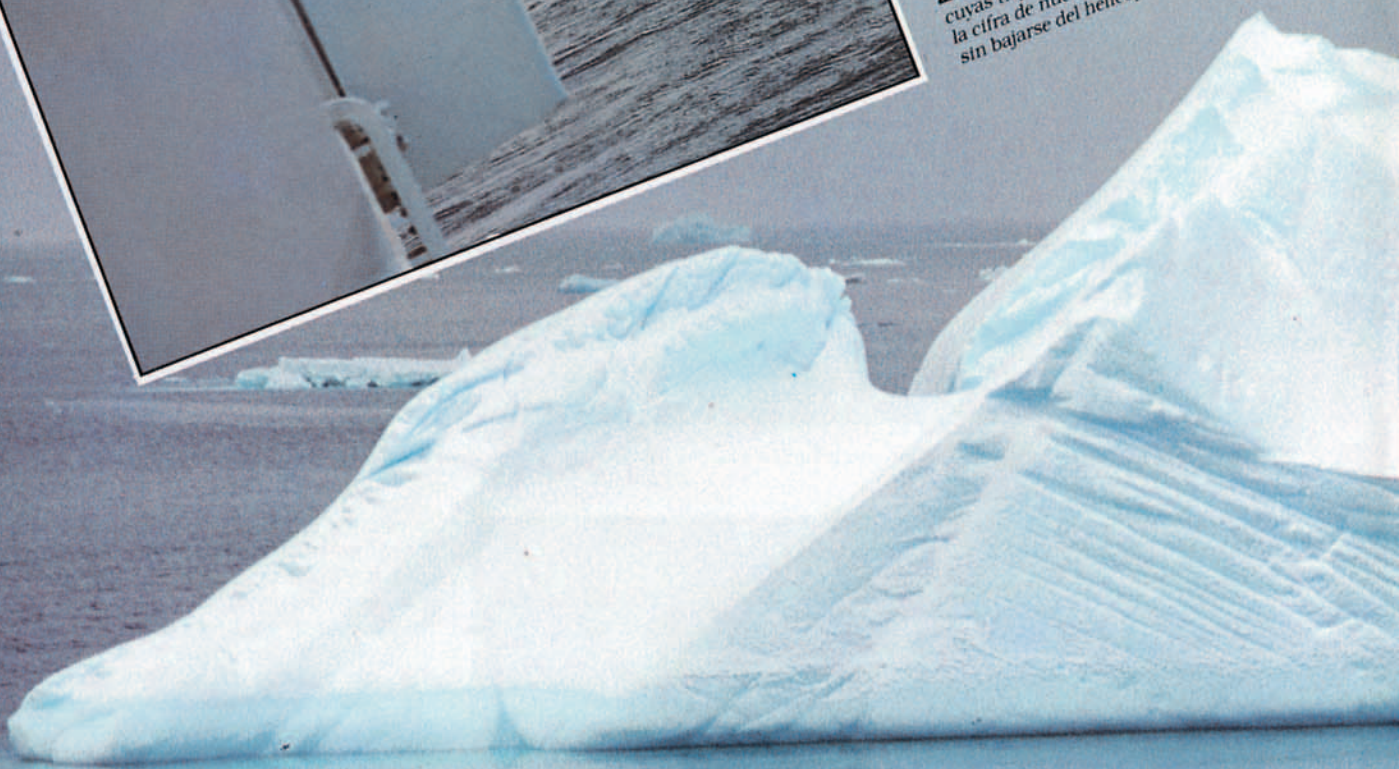
**Durante el verano austral,** y dado que el sol alcanza poca elevación sobre el horizonte, más que de días muy largos se trata de crepúsculos inacabables.

tienen los tenientes de emular a sus mayores, trató de posarse sobre lo que a él, desde arriba, le parecía una, aunque pequeña, perfectamente lisa placa de hielo. Pero con el hielo pasa como con las dunas en el desierto cuando el sol está en su cenit, que no se aprecia su relieve, y lo que a él le pareció el mejor de los helipuertos era en realidad un montículo deforme, puntiagudo y lleno de aristas. No obstante, y ya que estaba allí, pensó que por lo menos una rueda le ponía encima; y así lo hizo. Pero con los "icebergs" pasa otra cosa curiosa, sobre todo si no son muy grandes: se van derritiendo en forma desigual por su superficie, pudiendo llegar a adoptar una situación de equilibrio inestable. Son muy peligrosos porque cualquier fuerza que les afecte puede hacerlos voltear sobre sí mismos.

Efectivamente, el "iceberg" elegido por el teniente Guido Sollewerd era uno de éstos, y nada más sentir la acción del viento producido por el rotor ejecutó su extraña voltereta. El sobresalto del piloto al ver aquello le hizo subir a mil pies en un suspiro y tardar un rato en bajar.



Para cualquiera de las operaciones proyectadas por los geólogos del Instituto Antártico Británico era imprescindible la presencia al menos de uno de los dos Wasp cuyas tripulaciones llegaban a totalizar la cifra de nueve horas sin bajarse del helicóptero en un solo día.



Desde el año 1819 en el que el capitán inglés William Smith descubriese las Shetland, buques cazadores de focas, ingleses y estadounidenses principalmente, **practicaron una despiadada persecución**, lo que en poco tiempo llevó al exterminio de algunas especies, quedándose peligrosamente diezmadas las demás.





La Antártida y el océano que la rodea tienen un papel importante en la regulación del clima terrestre; los efectos de la dinámica y el balance de sus intercambios océano-hielo-atmósfera se dejan sentir en todo el mundo.

La destreza de los pilotos de los helicópteros Wasp les permitía aproximarse a la plataforma de popa, aterrizar y despegar en muy poco tiempo y con gran exactitud.



El autor del presente reportaje disfrutando de un calmado día, de los que anteceden a las inevitables borrascas con fuertes vientos y precipitaciones y grandes oleajes.

Días después tuve el placer de volar con él y comprobar todo lo que un extraordinario piloto puede hacer con un helicóptero Wasp.

La vida en el barco es ciertamente dura, máxime si a la falta de costumbre a habitar espacios reducidos se unen unas condiciones meteorológicas tan extremas, donde la temperatura siempre es bajo cero, las nevadas casi constantes y de la calma más absoluta se pasa, en menos de media hora, a vientos de ochenta nudos.

Pero la Armada Británica se organiza bien, y tras la actividad más febril que imaginarse pueda —a cada tripulación le tengo contadas nueve horas sin bajarse del helicóptero en un solo día— las charlas, juegos, y entretenimientos colectivos, acababan por conseguir un ambiente muy agradable y de gran camaradería.

Dos son las misiones que, año tras año, desarrolla el HMS Endurance en sus campañas antárticas: llevar a cabo los trabajos de investigación para los que está especialmente equipado —magnetismo, desarrollo de costas, cotas marinas, etc.— y apoyar la actividad científica del Instituto Antártico Británico.

En este sentido, un equipo de catorce geólogos británicos y uno alemán hacían las delicias del personal presentando diariamente los fósiles increíbles que habían encontrado, las pruebas conseguidas que afirmaban cada día más su teoría sobre el origen tectónico de aquel continente, o demostrando continuamente esa vena marinera que acompaña a todo inglés.

Diariamente, luego de la cena, se planeaba la actividad del día siguiente: se trataba de un "briefing" en que tras la predicción meteorológica basada en una exacta información vía satélite, el jefe del equipo de geólogos exponía sus requerimientos para llevar a cabo la actividad proyectada (dependencia absoluta del helicóptero), el jefe de operaciones del barco concretaba el tipo de investigación y las maniobras consiguientes a realizar con el barco, y por último se redactaba la orden del día.

Por cierto, si algunos de los geólogos —en su mayoría jóvenes con la licenciatura recién conseguida— no tenía ninguna actividad asignada, entraba de servicio, a petición propia, como ayudante del Oficial de servicio en el puente de mando. Aprendían a tomar marcaciones, observaciones en el radar, trazar la

ruta, manejar el cuadro de mandos, etcétera. En definitiva, demostraban un interés envidiable por conocer y compartir la actividad de los Oficiales de su Armada.

El plan de operaciones decidido, junto con la información meteorológica y toda otra de interés que hubiera sido recibida durante el día a través de la BBC, era grabado en video y presentado por el circuito cerrado de televisión instalado en el barco.

La jornada comenzaba temprano: a las seis y media sonaban por los altavoces los pitidos correspondientes a diana, ciertamente desagradables por su tono históricamente agudo. El desayuno a las siete "o'clock" era tan anglosajón como uno pueda imaginarse: en él, las judías se mezclaban con la mermelada y los huevos fritos con la mantequilla; y todo regado con zumos y aderezado con el silencio más sepulcral. Durante el desayuno se lee. (A falta del diario de la mañana, el Boletín Antártico era el sucedáneo preferido por la mayoría).

Una anécdota me ocurrió el primer día con eso del horario. Tal vez demasiado sensibilizado con la implacable puntualidad británica, y conocedor de mis propias limitaciones por aquello de mi sueño, la primera mañana me desperté sobresaltado. Un sol de justicia iluminaba el habitáculo a través del clásico ventanuco de barco, redondo, de marco metálico dorado, y con tuercas a modo de cerradura. La cosa estaba clara: mi compañero de camarera no me había despertado por aquello de no crearme traumas, y Dios sabe la hora que sería y lo que iban a pensar de mí y de la capacidad de adaptación de los españoles.

Salté de la litera tan angustiado que casi me disloco un tobillo (dormía en la cama de arriba), y me disfracé, más que me vestí, tan rápido como pude. Siguiendo mi costumbre, que desde entonces he abandonado, sólo cuando estaba listo para salir de la habitación tomé el reloj del cajón de mis efectos personales. Sin querer, y tal vez porque el reloj estaba de cara, contemplé la posición de sus agujas: ¡eran las cuatro de la mañana!

Aquél, mi primer día en la Antártida, comprendí lo bien que se duerme en latitudes medias como la nuestra, y que si el Creador quisiese que los hombres durmiesen de día, en el Polo Sur en vez de una Antártida deshabitada, estaría Japón, por ejemplo.

Tras el desayuno, la tripulación

del Endurance acometía las operaciones del día desarrollando una enorme actividad envuelta en ese aire de aventura que sólo el continente blanco contagia.

Todo el personal que fuese a volar —necesariamente lo haría, aunque sólo fuese un momento, sobre un mar de aguas a temperatura bajo cero— nos enfundábamos aquel mono de caucho enterizo, herméticamente cerrado a base de cremalleras, y con presillas de "velcro" hasta en los sobacos. Es importante ceñirlas bien, empezando por la de los pies y de abajo a arriba antes de ajustar las cremalleras que cierran a la altura del cuello, pues de otra forma quedaría aire dentro del traje y, caso de caer al agua, podrías quedar flotando con los pies para afuera y la cabeza dentro del agua, posición poco recomendable.

Sin lugar a dudas el helicóptero es la pieza fundamental de la actividad británica en la Antártida; gracias a él el Instituto Antártico Británico puede fijar, y alcanzar, unos objetivos a su investigación ciertamente impensables si no contase con ese medio de apoyo.

Sus idas y venidas entre el barco y la tierra firme eran continuas: transportar pesados equipos necesarios a la investigación al cráter de aquel volcán cuya pasada actividad se quiere conocer; recoger las muestras de minerales del grupo que hace unos días desembarcó en la isla de más al Sur; o desmantelar el pequeño campamento en el que tres de esos entusiastas geólogos han pasado la última semana. Compartir todas estas actividades ha supuesto para nosotros una experiencia maravillosa.

Los días iban transcurriendo, largos pero no monótonos, desarrollándose una gran actividad envuelta de la más grande soledad, silencios de Maestranza sevillana en que la hora del ¡olé! nunca llega. Porque la admiración que en la Antártida se siente es profunda, sobrenatural; invade el alma y te hace comprender cuán pequeño y grande a la vez es el hombre. Pequeño porque no se es nada perdido en esos inmensos desiertos helados; quizás el menor y más helado de ese mundo de témpanos. Y a la vez grande, porque en su condición está la capacidad de sentir tanta belleza y en sus manos la posibilidad de que allí nada cambie.

En todo caso das gracias a Dios, que ahí lo ha puesto para poder vivirlo y contarlo. Aunque mal. ■