

A bordo del Irizar

Verano Blanco

Lic. Carlos Pedro Vairo

A poco de comenzar la primavera, el Continente Blanco empieza a ver cómo se llenan sus costas. Entre los primeros en llegar están los pingüinos y los skuas. Los focidos empiezan a salir del agua, y a quedarse más tiempo en la costa, mientras que las ballenas dejan ver sus colas y aletas.



Una vista de la cubierta del Irizar.

El verano austral está llegando y la gente que inverna en las bases comienza a preparar informes, guardar el material científico, o simplemente contar con creciente desesperación cuántos días le quedan. Esta ansiosa cuenta regresiva por lo general se comprende mal, son más los que no quieren volver que los que están esperando el buque para volver a sus "dulces hogares".

Regreso...

Entre los casos extraños para el común de los vivientes, hay uno que vale la pena contar. Fue en la Base Brown el 9 de mayo pasado. Durante la campaña de invierno el rompehielos A.R.A. Almirante Irizar tenía que replegar todo el personal que estaba trabajando en la base, y los residuos que volvían al continente para la disposición fi-

nal. Bajamos a echar un vistazo a las nuevas instalaciones y me cruzo con el "nene", un grandote de dos metros, veterano de la Antártida, a quien había conocido en el viaje del velero "Callas" en el '94. Luego de charlar un rato se me ocurrió preguntarle si pensaba volver; la respuesta me dejó pensando: "Sí, me prometieron que en setiembre o a más tardar, en octubre me llevan a Marambio". Y éste no es el único caso.

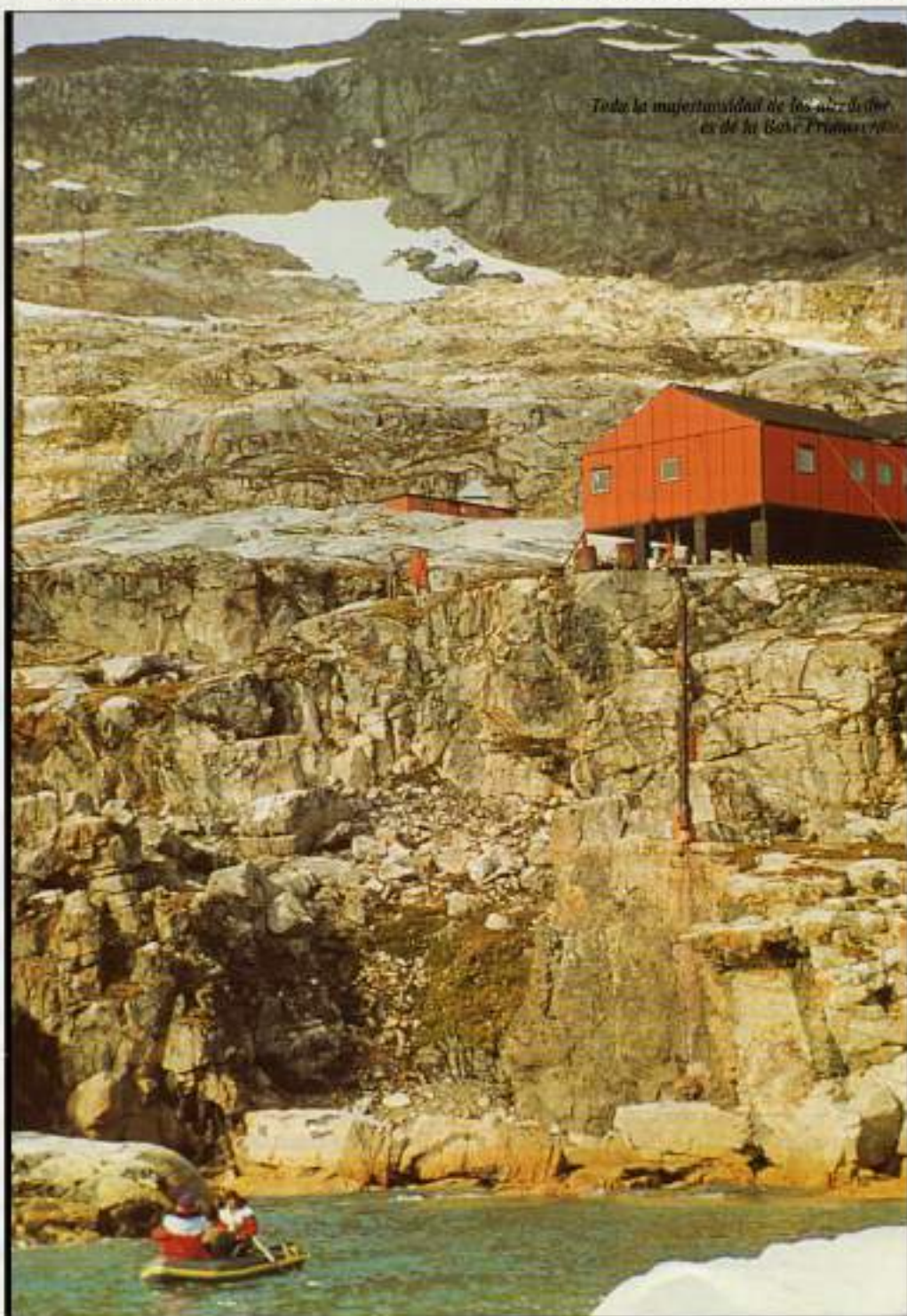
Tanto es así que en otra oportunidad nos encontramos, en la Base Jubany, con dos psicólogos (uno y una), que habían sido enviados para estudiar la depresión que antecede al regreso. Además del hecho de que todos querían ser atendidos por "una", nosotros pudimos charlar con "uno", que, según nos explicó, las reacciones pueden ser de lo más dispares, llegando a tener un alto grado de destrucción, sea hacia la base, a al-

gún componente e incluso autodestructiva. Pero dejemos el regreso y veamos cómo es que se llega al Continente Blanco.

Verano Antártico

En noviembre, el rompehielos A.R.A. Almirante Irizar empieza la campaña de verano. Por lo general está superpoblado y cargado al máximo. Comienza a llevar personal científico con su material y las dotaciones de las bases, además de combustible, alimentos y todo tipo de material que haya sido requerido para mantenimiento, reemplazo o ampliación. Así es normal ver desde botes hasta una camioneta 4 X 4 Chrysler que fue a parar a la Estación Científica Jubany, en la isla 25 de Mayo.

Saliendo de Buenos Aires por lo general recalca en puerto Belgrano donde completa carga y



Toda la majestuosidad de los picos de la Base Prometeo.



El autor y, al fondo, uno de los Super Puma que cumplen servicio en el Continente Blanco.

combustible para luego realizar el relevo en las islas Orcadas. Esta fue la primera base argentina en la Antártida con ocupación permanente desde el 22 de febrero de 1904. De allí se dirige al continente y realiza las operaciones según un esquema preestablecido por el Comando Conjunto Antártico que coordina las actividades del Ejército y de la marina conjuntamente con la Dirección Nacional del Antártico. El movimiento del personal científico y de dotación se hace con helicópteros del Ejército y de la Armada. Esto tiene grandes limitaciones dado que no siempre pueden operar y el mayor problema lo causa el viento y la escora del buque. Sucede que con 5 grados de escora y una cubierta con hielo hace que el aparato se pueda deslizar siendo imposible frenarlo.

Las condiciones meteorológicas, tan cambiantes en la Antártida, pueden hacer que todas las tareas sean rápidamente abortadas o cuando se pensaba desembarcar en helicóptero termine siendo en lancha o en otra hora y fecha. En pocas palabras, hay que estar preparado para lo que sea, en el momento en que la conjunción de todos los elementos que participan de la decisión encajen uno con otro. Esto dicho así puede sonar a "que sea lo que Dios quiera" pero mucho peor es en invierno, donde las tormentas son mayores, las temperaturas superan constantemente los 10° C. bajo cero y el buque está prácticamente todo cubierto por una capa de varios centímetros de hielo, además de las escasas seis horas de luz solar.

Rompehielos A.R.A. Almirante Irizar

Durante la campaña de verano se realizan, además de los relevos, trabajos de oceanografía e hidrografía. Pero vayamos al barco. Construido en Finlandia en 1978, tiene 119 metros de eslora y una manga de 25 metros. La velocidad crucero es de 15 nudos, desplazando 14.140 toneladas. La autonomía por combustible es de unos 45 días a velocidad crucero. Lleva una tripulación de 121 personas que durante el verano se duplica y llega casi a triplicarse con los científicos y dotaciones de las bases. Así es como uno comienza a justificar tantos colchones dando vueltas por todas las bodegas.

Internarse por el buque es una gran experiencia. Cuenta con quirófano, enfermería, biblioteca, odontólogo, lavandería, sala de internación, sauna, laboratorio de oceanografía, gimnasio, helipuerto, compactadora de residuos y un largo etcétera en el que se debe incluir una capilla, una cancha de fútbol 5 (una de las bodegas) y hasta peluquería.

La actividad es constante y como si nadie tuviera nada que hacer, el Segundo Comandante (en nuestro viaje el Capitán de Fragata Fugazzotto) por lo general se encarga de organizar desde conferencias —ofrecidas por los distintos especialistas que se pueden encontrar a bordo—, hasta cenas especiales o un brindis, para celebrar algún acontecimiento o fecha en especial.

Existen algunos datos que hacen a la vida diaria y nos muestran un buque bien pensado, como los 50.000 litros de agua potable que diariamente la planta desalinizadora y mineralizadora se encarga de reponer, o los 45 kilogramos de pan que, además de las facturas, masas o tortas, salen todos los días de la repostería. Posee varias cámaras de frío para los elementos de uso diario, verdura, lácteos, bebidas y en especial para los 18.000 kilogramos de carne a consumirse en los 130 días que dura la campaña antártica.

El puente de mando en la sexta cubierta tiene una visibilidad de casi 360 grados. Lo único que no se puede verse es la zona de popa propiamente dicha, dado que están las chimeneas.

Tan ancho como la manga del buque, nos alojaba a todos con holgura. Al decir todos me refiero al personal del barco trabajando, además de invitados especiales como lo eran en este caso un oficial de la marina española, otro de la norteamericana, Agregado Naval y Embajador de Uruguay, periodistas (unos veinticuatro), científicos haciendo avistajes de aves o lo que sea. Para quienes les gusta la náutica este puente es inolvidable; además de estar cómodo se puede aprender mucho. Tanto de navegación como de maniobras de todo tipo, y, en mi caso especial, después de haber navegado la zona en un velero ("Callas" 1994) poder embestir hielos a discreción no deja de ser una satisfacción.

La singladura de Jubany hasta la base Esperanza nos tomó una tarde y toda la noche para pasar el pack de hielo que, al 10 de mayo, tenía unas 30 millas de ancho. El espectáculo fue único. Nos quedamos toda la noche embistiendo las placas

que a veces se rajaban con facilidad, y otras veces subíamos al hielo, el buque detenía su estropeada y empezaba a retroceder. Con la máquina en reversa seguía hasta que una voz gritaba "Pica, Pica" y de nuevo todo adelante para romper el hielo (esta maniobra se hacía para que el buque tome estropeada) Hay témpanos que requieren tres o cuatro embestidas para que se rajen; algunos aún más.

Demás está decir que esta situación es única, dado que ningún otro buque realiza una campaña durante el comienzo del invierno. El Rompehielos A.R.A. Almirante Irizar puede romper hielos por embestida de entre cinco y seis metros de grosor. En el caso de hielo en capa y a velocidad constante, no más de 1 metro de grueso. Por otra parte tiene burbujadores en el casco para despegarse del hielo roto o en formación que puede llegar a impedir la navegación al solidificarse en el casco. Creo que esta posibilidad de conocer la Antártida es única pero sólo aconsejable si ya se fue en verano, cuando es posible ver un continente blanco pero con abundancia de vida. Pero vayamos a un Rompehielos ruso, en plena temporada de verano charreado por alguna empresa de turismo.

Buque polar "Akademik Sergey Vavilov"-Marine Expeditions

La mayoría de los buques charreados son rompehielos o, en ciertos casos, buques polares. Esto quiere decir que tienen capacidad para navegar en zonas que se congelan, están debidamente reforzados y acondicionados pero no es el tema de embicarlos contra un témpano.

En este tipo de buques la ex U.R.S.S. se lleva las palmas. Posee en cantidades, tanto por motivos estratégicos de guerra como simplemente para formar canales en los accesos a los puertos o romper el aislamiento de regiones enteras en sus duros inviernos.

En realidad ahora son de algunos de los países en que se disgregó la U.R.S.S., como Letonia o Estonia y por otra parte al decir ruso, no quiere decir en estado calamitoso o viejos. Estos buques fueron construidos en su mayoría por Finlandia, que es el mayor especialista del mundo, y casi todos cuentan con excelente equipo, incluso laboratorios de investigación, y una especie de alerones de plástico para poder navegar a vela y dejar que el sonar no sea molestado por las máquinas en caso de que se estén realizando investigaciones. O eran buques espías??

Por supuesto que el interior se reacondicionó por la empresa Marine Expeditions que con otras (Society Expeditions, Explorer Shipping y Quark) se dedican a esta actividad. Los buques son similares y la capacidad de pasajeros oscila entre los 36 del "Molchanov", los 79 del "Vavilov" y los 138 del "Discoverer". En pocas palabras, no se trata de esos cruceros de locos como los que cumplen servicio al Caribe. En estos buques, modestos pero muy cómodos, se vive una notable camaradería y una mayor integración con el medio y como con la tripulación (rusa) o los

guías y organizadores norteamericanos. El clima sería como en una exclusiva Universidad del Hemisferio Norte. Una excelente biblioteca, guías y especialistas en biología, historia antártica, geología, etc., van evacuando las dudas. El idioma base es el inglés pero no es raro encontrar argentinos haciendo de guías. Si llega a saber ruso lo más probable es que se haga amigo del capitán y del resto de la tripulación, obteniendo grandes ventajas a comparación del resto.

Hora de zarpar

En unos pocos años la actividad se desarrolló notablemente. Se esperan para esta temporada unos 110 zarpes desde Ushuaia. También operan las Islas Malvinas y Punta Arenas (Chile), pero en menor cantidad. Esto no quiere decir que Ushuaia tenga exclusividad para siempre de ser la "Puerta de la Antártida". Deberá aplicar



Trabajos oceanográficos, una rutina de a bordo.

políticas coherentes que el actual gobierno, dada la depresión del Señor Gobernador, no está encarando en forma resolutoria. Es que los buques funcionan con combustible y el monopolio está en manos de YPF, que decidió una suba. Se llegó a un arreglo momentáneo, pero está la constante tentación de los chilenos, que en la prestación de servicios son excelentes e incluso tienen algunos precios menores, o la vía más directa, las Islas Malvinas, con el consiguiente ahorro en combustible, practicidad, etc..

Veamos ahora cómo se distribuyen los viajes: en octubre, 2; noviembre 17, diciembre 22, enero 31, 26 en febrero y 12 en marzo.

Todos esos meses son buenos, aunque en lo personal me inclino para diciembre, enero y febrero, que es cuando ya nacieron los pichones de pingüinos; pero si uno no está enamorado son

válidas las otras fechas que, por otra parte tiene un gran atractivo. Es común que para completar el pasaje las agencias locales o directamente las empresas en su casa matriz realicen ofertas. En realidad, como en notas anteriores, recomiendo tratar con las agencias de Ushuaia o sus representantes en Buenos Aires, que todas los tienen. Abstenerse de agencias turísticas que no sean especializadas; son capaces de recomendar el invierno, como suelen hacer con el Caribe que recomiendan la época de huracanes; que tiene su comienzo oficial el 1° de junio y dura hasta pasado octubre. Aunque eso no quiere decir que haya huracanes todos los días.

El costo oscila desde los 2.500 a más de 8.000 dólares, según el caso. Lógicamente, depende de la empresa, la ubicación del camarote, las comodidades ofrecidas y, en algunos casos, la duración del crucero. Sucede que la mayoría de los cruceros actuales tienen una duración de 8 a 10 días.

La comida por lo general se divide en 2 opciones: vegetarianos y los otros. La bebida se cobra aparte y salvo cerveza, vodka, rum y whisky el resto es mediocre. Se puede llevar la propia bebida como unas buenas cajas de vino y unas champañas para brindar mientras se cruza el círculo polar subantártico.

Un día típico

En este tipo de cruceros la actividad gastronómica es de gran importancia. Eso no quiere decir que la comida sea excelente porque va a depender del cocinero ruso de turno y su habilidad para adaptarse a nuestro gusto que, en realidad, es el yankee.

Por ejemplo: sábado 17 de febrero de 1996. A partir de las 6,30 es posible contar con té y café en el bar. El desayuno se sirve a las 8 y es completo. A las 10 hs. una conferencia sobre aves de mar que en este caso fue dada por Jeff Sauer. El almuerzo llega a las 12,30 con las dos opciones y tres platos. Teresa Svancara se encar-



Una playa en un día de verano, sólo que en la Antártida.

gó de la conferencia sobre ballenas a las 15 hs. A las 16 hs. se sirve un té para pasar a las 18,30 al fundamental "Happy Hour". A las 20, la cena que va teniendo distinta importancia según la ocasión (por ejemplo bienvenida, despedida, el punto más austral, cruzar el círculo, etc.)

Ese día se celebró el cruce del Drake, pero para otros días además de esta actividad están los desembarcos para visitar pingüineras, bases, la isla Decepción, sus cráteres, y un baño con agua caliente en pleno Mar Antártico.

Se debería decir que todos los viajes son similares, pero no es así. Eso va a depender de las condiciones meteorológicas, del grupo humano y, como es lógico, de la disposición de los guías y líderes de los grupos.

Un desembarco no es sencillo por el peligro que representa una gran cantidad de ropa, el salvavidas y las cambiantes condiciones climáticas. Pero así y todo no es un obstáculo, y en el viaje que comento se llegó a un promedio de tres desembarcos diarios, con un día en el que hubo seis.

¿Qué llevar?

Como los desembarcos son en botes de goma es ideal un par de botas tipo náuticas o de campo. El resto se resume a un abrigo similar para un día frío de invierno en Buenos Aires. Puede llover, llover, caer aguanieve o nevar en cualquier momento; un saco de agua (tipo traje de agua liviano) es lo ideal. Salvavidas se provee en

los buques, pero si se puede conseguir uno de inflado por aire comprimido es más cómodo. Anteojos oscuros, guantes, malla para darse un chapuzón en la Isla Decepción, y muchas ganas de conocer un continente poco explorado, donde todos los gobiernos del mundo tienen puesta la mira. Es que existen grandes riquezas minerales que son posibles de extraer y sin tener que expulsar a nadie; sin reclamos posteriores.

Para mayores informes: Rumbo Sur, San Martín 342 0901-21139 Ushuaia; Tolkeyen Turismo 0901-22637 o en el In.Fue.Tur. (Instituto Fueguino de Turismo) en Buenos Aires: 325-3106, 322-8855 Santa Fe 919, CP1059 donde va a recibir buena información y una nómina de agencias especializadas.