



CRUCERO AL CONTINENTE BLANCO

por Carlos Vairo.

Revista Barcos n° 205. Agosto de 1994.

En una de las guardias, cruzando el pasaje Drake con dirección a las islas Shetland del Sur, me preguntaba entre otras cosas, ¿cómo había empezado todo esto? La situación no era de las más agradables: uno de los tripulantes y gran amigo con el cual pasamos cientos de peripecias juntos, estaba desde hacía un par de días en la cucheta en una situación a la que los que navegan llaman "muerto", es decir: no apto para nada. Otro de los duros, de aquellos que nunca se descomponen, decía: "El Drake me hizo perder la virginidad; es la primera vez que vomito". A todo esto, durante la mañana, el timonel de guardia no tuvo tiempo de largar la rueda del timón y dejó todo adornado con la última comida ingerida. Por suerte siguió timoneando como tal cosa, mientras limpiaba el instrumental. Se notaba que tenía experiencia en aventuras de todo tipo, algunas de ellas verdaderas proezas que ponen a prueba el temple de una persona, como ser doblar el Cabo de Hornos en kayak.

Así es como sentado a la mesa, con un plato de comida sobre una carpeta antideslizante, me constituí en el único de a bordo que se presentó a cenar. Situación un tanto deprimente si además se es el cocinero y veía como el trabajo de hacer carne a la cacerola, tratando de mantener el equilibrio y no lastimarme en cualquiera de los bandazos, iba a terminar de alimento a los peces. Me faltaba una hora para tomar la guardia al timón. Por suerte esto se hacía en el interior del barco dado que cuenta con una excelente timonera cubierta.

Mirando desde la timonera al exterior veíamos cómo un cielo gris se unía a lo lejos, en una indenfida línea del horizonte, con un plumizo mar cubierto de olas y espuma blanca.

Los rociones de agua helada llegaban hasta la popa. Las olas sin ser muy grandes se acercaban casi de través al barco. La cresta rompiente me hacía abrir los ojos y mirar con gran expectativa mientras pensaba: ¿romperá arriba del barco o será capaz de subir hasta la cresta? Así, pendientes de que 18 toneladas suban lo suficiente, se sentía un suave cachetazo que indicaba que todo había pasado. A eso le seguía un profundo rolido y, luego de la correspondiente zaranda, había que compensar con el timón y nuevamente fijábamos la vista al horizonte para buscar otra ola. Sí, es el clásico momento en que todo navegante se pregunta: "¿qué hago aquí? ¿Cómo y en qué momento se me ocurrió meterme en esto?".

Todo esto comenzó concretamente cuando una noche, después de una regia cena con abundante vino en los "ventisqueros chilenos" (Barcos Nros. 189-190-191-192), Jorge Trabuchi dijo: "Y la próxima navegación va a ser entre los hielos de la Antártida". Inmediatamente levantamos las copas y brindamos afirmando que hasta la Antártida nadie nos iba a parar. En esa ocasión estábamos navegando con Eric Trabuchi, de sólo 3 años, Cecilia Illa, Danilo Clement y Roberto Rocca. Junto a nosotros,

en un Beagle 26, estaba Brunet con los hermanos Ludueña. La noche era espectacular, con hielos y glaciares por todas partes. Habíamos vivido uno de los días más hermosos de nuestras vidas navegando entre los hielos rotos del Glaciar Garibaldi de la Cordillera Darwin. Un par de témpanos grandes nos hicieron imaginar como sería todo eso. Lo único que nos quedaba era ir a sacarnos la duda. Así que allí estaba yo, sólo nueve meses después, pariendo semejante brillante idea frente a un plato de carne a la cacerola, junto a una mesa desierta, en una de las coteleras más caras que puede haber en el mundo.

EXCUSAS O MOTIVOS

¿Por qué no? Tal vez esa sería la respuesta correcta o por lo menos la que más me hubiese gustado dar en cada una de las oportunidades que me preguntaron: ¿Por qué ir a la Antártida?

Motivaciones puede haber muchas, todos las teníamos y, en algunos casos, coincidían. Pero si hay algo que es importante dejar en claro es que ninguno de nosotros fue para batir un record, o con el afán de realizar una proeza; aunque sí existió el desafío deportivo. Cuando exponíamos el proyecto ante las autoridades navales, gubernamentales y en especial en la Dirección Nacional del Antártico o en el Instituto Antártico, nos miraban como si fuéramos inconcientos que queríamos desafiar las leyes de la naturaleza y que por eso nos largábamos a la conquista de la mayor latitud sur a la que pudiéramos llegar en un indefenso velero. Aún luego de regresar, y ya planeando una estada más larga en la Antártida, muchos nos miran como si estuviéramos mentalmente perturbados.

Como entusiastas en la nave-

gación por mares australes es algo natural pensar en la Antártida. Recordemos que navegando por el Beagle, el Le Maire, la isla de los Estados, el Cabo de Hornos, las famosas islas perdidas y el Magallanes no hacíamos otra cosa que recorrer la provincia a la cual pertenecemos. Por otra parte descubrimos que, si bien no es sencillo navegar la zona, tiene más de "mito" que de otra cosa. ¿Sería igual ir a la Antártida?

Sólo sabíamos que mucho se ha hablado del Drake, bastante menos se ha escrito, pero las versiones eran por demás diferentes. Algunos hablan de vientos huracanados con olas de 20 metros, cuando otros comentan de suaves brisas y un mar como el aceite. A esto saltaba la clásica pregunta: ¿Cuál sería la realidad? ¿Puras exageraciones o las dos versiones tendrían algo de verdad?

Desde el club náutico veíamos, verano tras verano, como veleros franceses y de todas partes del mundo, zarpaban hacia el continente blanco. Volvían, un tiempo después, contando las más insólitas experiencias. Incluso hubo algunos que dejaron el barco abandonado y se tomaron el primer avión para no regresar nunca más. Recuerdo de un solitario que decidió suicidarse con una bengala, otro se cayó del tope del palo y así miles de historias. Pascal, del "Scherzzo", iba año tras año y nos contaba que le encantaba el lugar para tocar el piano que llevaba en la dinette. Cada loco con su raye, pero de argentinos sabíamos muy poco; sólo lo relatado por Gustavo Díaz y por Alvarez Forn que fue el primero en cruzar el Drake y visitar la península con un velero deportivo, de pequeñas dimensiones y equipado sencillamente.

Así fue como decidimos, en lo posible, armar una tripulación de

"fueguinos" (y/o residentes) que quisieran recorrer parte de su provincia: Provincia de Tierra del Fuego, islas del Atlántico Sur y Antártida; por lo menos así es como se llama. Con el correr del tiempo las pretensiones bajaron y nos conformamos con armar una tripulación "patagónica", con un invitado de Buenos Aires. De esa forma sería el primer velero argentino, con asiento en Ushuaia, que visitara otra parte de su provincia.

A eso se le fueron sumando otras motivaciones, como la de tratar de reeditar el periplo que hiciera hace 90 años la Corbeta "Uruguay", cosa que sólo cumplimos en parte. Mi interés particular era poder palpar "in situ" lo que vivieron balleneros y foqueros del siglo pasado y muy especialmente los lugares que exploró Msr. Charcot en sus dos invernales antárticas (1903 y 1908).

LOS PREPARATIVOS

Así comenzamos a buscar información y a completar el equipo del barco. Una de las cosas más importantes que se le agregó fue una computadora AT-286 que además

de usarla para los jueguitos clásicos, poseía un modem para recibir vía B.L.U. cartas meteorológicas: sinopsis del momento y la pronosticada. Eso nos daba una gran herramienta ya que podíamos ir comparando los movimientos de los centros de baja y el gradiente de las isobaras. El resto del instrumental, incluido el piloto automático "Autohelm", eran los que ya poseía el barco.

Una de las reformas importantes realizadas durante el año fue el cambio de ubicación del cabrestante y la caja de cadenas, que de proa pasó a la base del palo. Con ello se logró levantar la proa del barco dado que casi unos 400 kg cambiaron de lugar.

La proa se modificó para guardar verduras y estibaje en general. Como ese sector no está calefaccionado resultó una especie de cámara frigorífica ideal para verduras y frutas.

Nos aconsejaron poner un mamparo estanco en proa (anticolisión), protector de hélice y reforzar la roda y proa en el sector cercano a la línea de flotación (donde los hielos golpearían con mayor



Puerto Williams - centro comercial.



violencia). Esos trabajos no se hicieron; personalmente creo que son útiles y si se planea ir a esas latitudes convendría hacerlos.

Al barco se le dio una recorrida general, pintura, ánodos y miles de pequeneces que van surgiendo a medida que uno se pone a trabajar. Vale la pena aclarar que yo participé muy poco en esos preparativos dado que casi no estuve en Ushuaia. Uno de los que más trabajó fue "King George", que lamentablemente no pudo acompañarnos en la travesía.

CONSEJOS: ACIERTOS Y DESACIERTOS

Tuvimos varios asesores en esta pequeña aventura. Uno de ellos fue Olleg; se trata de un gran navegante francés, algo excéntrico, profesor de la universidad, que año tras año viaja a la Antártida, 2 o 3 veces en la temporada, llevando turistas junto a su familia. Su barco es una gran biblioteca flotante, posee libros de náutica de todos los tiempos. Fue el responsable de hacernos cuarterones, a mano alzada, de los principales puertos naturales que podíamos utilizar en nuestra excursión. El

"Callas" en el muelle de Ushuaia.

"El Logos" sobre una piedra en el Beagle.

único consejo que nos dio fue que tuviéramos cuidado de no perderlos cuando saliéramos a caminar dado que la visibilidad desaparece de golpe; también nos indicó qué cartas náuticas llevar. Otro fue Jean Paul Bassaget que en una oportunidad navegó bien al sur con su doble proa "Ksar"; siempre muy cordial es interesante escuchar los datos que va dando.

Don Pedro Margalot fue un verdadero estratega de las derrotas a seguir y sus consejos fueron por demás acertados. También fue el responsable de indicarnos cómo obtener toda la ayuda posible de los partes meteorológicos y en especial de la tranquilidad que daba estar comunicados. Durante muchas horas de charlas fui tomando notas y recuerdo haber anotado desde frecuencias a obsequios que debíamos llevar, como así también cómo seríamos recibidos y a qué países enviarles notas avisando de nuestra recalada por la península. Realmente todas las indicaciones fueron de utilidad, aunque en un primer momento tomé algunas como totalmente irrelevantes. Personalmente creo que entre las cosas que más me clarificaron estuvo el porcentaje de días al año que puede haber una intensidad de viento dada. Es decir, las posibilidades que teníamos de toparnos con una u otra cosa y como valernos de las bases para obtener dicha información.

Muchos aspectos fueron ampliados por Skip Novac pero lo cierto que teníamos era: todos sostenían que lo podíamos hacer sin mayores dificultades, que cada cruce es algo particular y lo subjetivo está presente en un porcentaje muy alto.

Los peores consejos los recibimos de oficiales de buques, de pasajeros o rompehielos, sin experiencia en veleros, y de ciertos organismos especializados vaya a saberse en qué.

PUBLICACIONES

De la cartografía se encargó un gran amigo y propulsor de la actividad náutica en el sur: Don Héctor Julio Alvarez. En su cargo como Agregado Naval en Londres se ocupó de conseguir las cartas y enviárnoslas. Usamos muy poca cartografía argentina. Desconfiamos de ella a partir de lo sucedido al Bahía Paraíso en 1989, pero puedo decir, con total seguridad, que las cartas inglesas están plagadas de errores. Estos son cada vez mayores a medida que se avanza hacia el sur.

Un punto muy importante es no olvidar al DERROTERO ARGENTINO. Está muy bien escrito con profusión de detalles y es de una ayuda invaluable. Tampoco dejar de lado una guía de aves, en lo posible la de aves marinas. También es interesante tener a mano un libro de mamíferos marinos. Si se desea colaborar con la Fundación de Vida Silvestre o el CADIC de Ushuaia, darse una vuelta y llevar las planillas de avistajes de ballenas y la



forma de identificarlas. Además de ser entretenido por lo menos uno hace un viaje importante no tan al pepe.

Las cartas utilizadas fueron: (si en el momento de encargarnos cambian, van a entregar su reemplazo moderno; no dicen un simplemente "están agotadas") del British Hydrographic Office N° 3573, 3571, 3202, 3570, 3572, 3213, 3566, 3560, 3200 ésta es del Drake. También es bueno llevar las argentinas: 1776, 3205, 1774, además es importante llevar todas las que corresponden a Tierra del Fuego e Isla de los Estados.

EQUIPOS VARIOS Y APOYO MORAL

El tema de la vestimenta era un punto difícil de solucionar. Tomamos al toro por las astas y nos dirigimos a los mejores especialistas en ropa para navegantes de altas latitudes. Así fue que la firma "Musto" nos proveyó de todo lo necesario. El resultado, como veremos, fue excelente. Las prendas utilizadas durante dos meses, todos los días, parecían recién sacadas del container. En las bases argentinas se quedaron sorprendidos al verlas. Luego de probarlas se preguntaron cuál sería el motivo por el cual ellos siguen vistiendo como a mediados de siglo. Pero veremos el tema bajo distintos aspectos a lo largo del presente relato.

También optamos para la misma solución en cuanto a calzado de montaña y hielo. La empresa "Sorell" de Canadá se ocupó del tema. El equipo para escalar montañas, hielo, campamento y esquí de fondo fue preocupación de nuestro montañista: "Gato" Curuchet. Así fue como llenó el barco con clavos, piquetas, grampones, esquíes, sogas, carpas, camperas, pasamontañas y mil cosas más que en un primer momento daban ganas de tirar por la borda.

Fotografía y video: gran incógnita.

Así es cómo decidimos hacer todo por partida doble. Beccquer Casaballe, propietario de la revista Fotomundo, y yo nos encargamos del tema. Muchas cámaras fotográficas que incluyeron dos submarinas y dos equipos de video Super VHS, además de trípodes, flashes, cargadores de baterías y centenares de rollos fueron subidos a bordo. Por supuesto que a todo esto se le debe sumar los equipos que cada tripulante llevó para sí mismo. Pero sobre el tema volveremos más adelante.

Uno de los mayores problemas ante travesías de esta índole estaba casi totalmente resuelto. Todos contábamos con el apoyo familiar y de nuestros socios, en cuanto a la parte laboral. Creo que un poco forzados, dado que en todos los casos no era la primera vez, ni tampoco sería la última, que se nos cruzara por la cabeza salir unos días de paseo. Por otra parte todas las familias participaron, de una u otra forma, del alistamiento del barco. Realmente fue una gran suma de fuerzas y a medida que se acercaba la fecha ésta era mayor.

También contamos con el apoyo del gobierno provincial que por intermedio del In.Fuer.Tur. (Instituto Fueguino de Turismo) nos suministraron los fondos para combustible y alimentos. Tanto la Municipalidad de Ushuaia, como legisladores, artistas y maquetistas se involucraron en el viaje proveyéndonos de elementos para entregar en las bases. Así fue como un pesadísimo juego de ajedrez esculpido en mármol iba para la base Esperanza; un faro alegórico al del Fin del Mundo, a la base Jubany; plaquetas para las otras bases argentinas; banderas de la expedición, para cada punto que tocáramos; información turística de la Provincia para ser entregadas a las bases extranjeras; a eso se le debe sumar platos de la goberna-

ción, maquetas de canoas de corteza, libros, revistas, mapas, souvenirs varios (remeras, buzos, gorros de World's End) y un largo etcétera. Por momentos sentía lo que deben haber sentido aquellos capitanes de la "era de los descubrimientos", cuando cargaban las naves con obsequios para los posibles encuentros con culturas distintas. Fue desconcertante ver como una pequeña atención puede dejar descolocado al jefe de la base más estricto y descortés (base Frei).

LOS ULTIMOS PREPARATIVOS; POR FIN ZARPAMOS

Agua potable llevamos la necesaria para el cruce del Drake. En Tierra del Fuego y en la Antártida el agua no es un problema. La hay por todas partes. A veces sólo se necesita acercar el barco a la orilla para llenar los tanques con un embudo y una manguera.

Los enlatados fueron a la sentina de proa y cerca del palo, tanto el freezer como la heladera salieron repletos de carne y pollos. Los artículos de almacén se ubicaron por sobre los tanques de agua y combustible para que no sean alcanzados por la humedad. Estos incluían desde postres instantáneos a fideos, polenta, puré de papas y cuanto cosa se puede encontrar en un supermercado. Levadura y harina se llevó en cantidad suficiente para elaborar pan cada 3 días. Gracias a la habilidad del "Gato" esto sucedió una sola vez en 56 días de viaje, cuando 3 panecitos aparecieron en la mesa.

Fiambras fueron cargados en cantidades abismales, así y todo no fueron suficientes y en las bases nos proveyeron todo el resto que necesitábamos.

Un gran error fue en el cálculo de las bebidas alcohólicas. Con un "Yo no tomo" 3 tripulantes se borraron de la lista. Pero cual fue



"Callas" en el Beagle.

la sorpresa al ver como Beccquer, Marcos e incluso Daniel (sólo cerveza) fueron reincorporándose a la lista de bebedores. Nuevamente todas las bases, incluidas China, Korea, Inglaterra y salvo Chile y Rusia (en ésta última tomaban alcohol puro) contribuyeron a que no pasáramos penurias.

Marcos Olivadey, de Puerto Deseado, con su experiencia en comida de supervivencia se ocupó de las raciones de Quacker, Vitina, sopas Campbell, Nestum, chocolate y demás comidas rápidas y nutritivas.

Lo último en ser subido a bordo fueron las frutas y verduras. Estas incluían desde kiwi a repollo, ajo, bananas, melones, tomates, manzanas, naranjas y a cuanto cosa viéramos que podía conservarse por mucho tiempo y viniese en cajones. Cargamos tanto que en las bases íbamos repartiendo frutas frescas y algunas verduras.

Además de los 1.200 litros de Gas Oil en los tanques estructurales, Jorge Trabuchi se encargó de llevar 8 bidones con Gas Oil filtrado estibados cerca del palo por si había algún inconveniente.

USHUAIA, 11 DE ENERO DE 1994

Zarpamos sólo un día después de lo planeado. Esto se motivó en que Jorge olvidó el cumpleaños de Sandra, su esposa. No sabemos si



la "bruja" (o cebra) se puso las tiras, pero el resultado fue que partimos al día siguiente.

A las 09:10 del día 11 zarpamos desde el muelle del Club Náutico Ushuaia. Al timón estaban Don José Estabillo, Gobernador de Tierra del Fuego, y Don Carlos Berisso, Almirante de la Base Naval; le hacía compañía Jorge Trabuchi, capitán del Callas.

Desde el muelle nos saludaban amigos, familiares y simples curiosos, todos entremezclados con Ministros, Secretarios, Legisladores, artistas, científicos, militares, custodios, periodistas de diarios y cama-

rógrafos de la televisión, con los cuales nos filmábamos mutuamente. La situación resultó ser entre emotiva y divertida a esencialmente caótica. Se podía llegar a abrazar a un Ministro, darle la mano a un camarógrafo o besar a alguna chica que vaya a saber uno de dónde salió.

El viaje prometía, no vaya a ser que saliéramos como unos simple navegantes que van a dar una vuelta. Lo lindo de esto es que no pone nervioso a nadie. En especial cuando decidimos largar amarras y comprobamos que con toda la carga e invitados que teníamos estábamos varados. Una potente marcha atrás resolvió el problema y gracias al gomone del "Biri Biri" no estropeamos el barco, lo usamos como gigantesca defensa.

EL CANAL BEAGLE

A las 09:30 la lancha rápida "Concepción del Uruguay" recogió a los invitados y con una formación de honor se despidieron tocando la sirena.

A partir de ese momento dejamos que aparezcan en cubierta a Regina y Pat, de Yugoslavia, que llevábamos hacia Puerto Williams, Isla Navarino (Chile). No faltaron algunos "piolas", como Machado que al espiar adentro preguntaban qué hacían esos invitados.

Por suete el Beagle nos trató muy bien y en una suave navega-

Trabuchi, el gobernador de Tierra del Fuego con José Estabillo y el Almirante Beriso, jefe de la Base.

co que nos diera aliento para largarnos a cruzar el Drake. Acto seguido se impuso una fuerte compra de vino chileno a precios ridículos sin que falte una buena provisión de Pisco y ají chilenos.

A las 22:30, después de cenar continuamos viaje hacia el Cabo. El pronóstico era bueno así que la decisión fue aprovechar todo momento de buen tiempo. En general, por las noches no se suele navegar pero con radar y experiencia en el lugar no había mayores problemas. Así fue como Daniel Kuntschik, que hasta un mes antes de comenzar el viaje era capitán del Guardacosta, tomó el timón y le dejamos hacer la navegación de esa zona que conoce tan bien.

Este viaje ya le había costado bastante. Después de pedir licencia para poder navegar hasta la Antártida, que le fue denegada y luego de pedir permiso para poder participar de este evento deportivo, que también le fue denegado, pidió la baja. Así es como los grandes pensadores de la "superioridad" valoran a la gente que tienen y formaron. Ahora opera, en forma privada, la lancha de prácticos que ganó la licitación en el canal Beagle. Es una tranquilidad pensar que no todas las fuerzas de seguridad tienen esa misma lógica del razonamiento. Sino estaríamos en la más completa inseguridad.

BAHIA NASSAU Y CALETA LENNOX

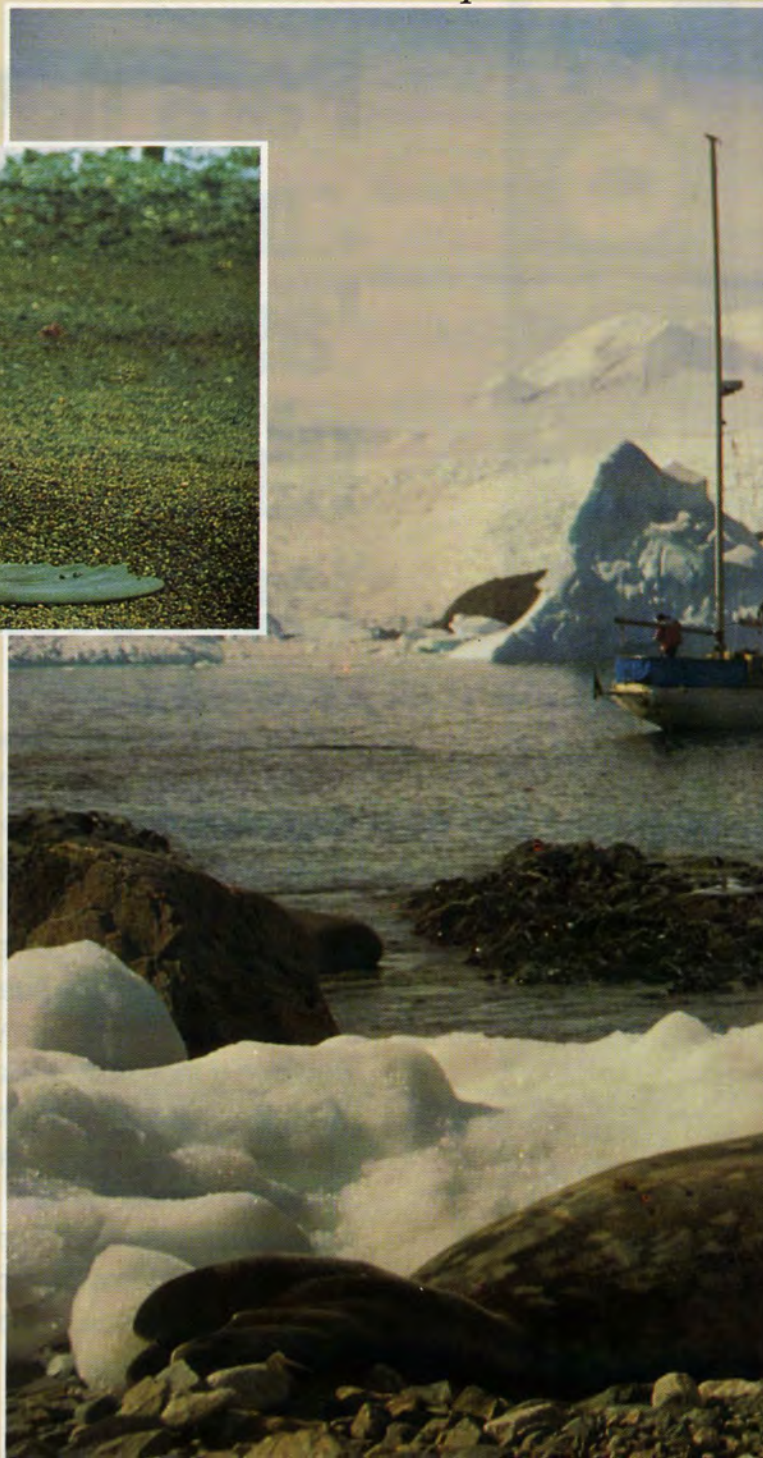
Durante toda la noche navegamos por un canal Beagle por demás concurrido. Buques de carga y de pasajeros, se cruzaban con la lancha de prácticos, rompehielos con rumbo a la Antártida, buques de guerra y lanchas pesqueras.

De un viento de 14 nudos pasamos a los 35 en Bahía Nassau. A las 5:30 decidimos pegar la vuelta y fondear en Caleta Lennox (isla homónima). Como lo hicimos en la caleta de al lado fuimos llamados por VHF, desde el puesto chileno de Lennox, avisándonos que allí no podíamos fondear.

A las 10:30, ante el cambio de las condiciones meteorológicas, levamos ancla y salimos hacia el Cabo de Hornos. El viento había bajado a 10/15 nudos y rotado del S.W. al N.W. No bien salimos vimos como el "Ksar" fondeaba correctamente en Caleta Lennox y al rato escuchamos como una lancha de la Armada de Chile interrogaba a Jean Paul sobre qué estaba haciendo en el lugar. Evidentemente esta lancha estaba dirigida hacia nosotros. Ambos veleros de 2 palos y con casco blanco se prestan a ciertas confusiones, pero lo insólito era ver como estos militares siguen hostigando todo lo que pueden en el último baluarte que les queda. Del resto de Chile la Democracia fue apartándolos.

La sensación de hastío que sentíamos era tremenda. Lo único que deseábamos era llegar al "mítico" Cabo de Hornos. Por suerte unos delfines cruzados decidieron acompañarnos hasta Caleta Marcial donde fondeamos. Con ellos como compañía y los gigantes albatros del Cabo pasamos el resto de la tarde. Ya estábamos en la puerta del Drake.

Lobo antártico de dos pelos, en isla Decepción. Casi extinguido, hoy vuelve a poblar las costas.



CRUCERO AL CONTINENTE BLANCO

Carlos P. Vairo

Fondeados en Caleta Martial recibimos la visita de Jean Paul Bassaget, que a bordo del "Ksar" llevaba turistas al Cabo, y de Alex, que con el "Croix St. Paul" llevaba turistas a la Antártida. Con este último pensábamos cruzar el Drake juntos. El "Croix St. Paul" fue un maxi racer preparado para la Whitebread, que nunca llegó a participar. Comprado por Alex en Francia, fue reformado para trabajar en charters. Este año tenía planeado dos viajes a la Antártida. El también navega con su familia, y el pequeño hijo está siempre contento de cruzar el Drake, dado que de esa manera se salva de las clases de la primaria a distancia, que hace para continuar con la escolaridad francesa. Nosotros, nos mirábamos como preguntando: ¿o este pibe era supermán o los padres estaban locos?, cosa más factible la primera; o ¿quizás el Drake sea un

juego de niños?

Luego de abarloarse al "Callas", Alex estudió con nosotros las cartas del tiempo. El parte era alentador y mucho más el hecho que, al comunicarnos con Héctor, radio operador de la base Jubany, nos pasó el pronóstico elaborado por la base Marambio, que auguraba unas cuantas horas de muy buen tiempo. Esta primera comunicación la hicimos por BLU en 4490. Siempre es útil tener las frecuencias de las bases.

Nuevamente, decidimos esperar un poco, y después de cenar comenzamos a navegar hacia el Sur. A las 22:10 salimos de Caleta Martial los dos veleros. A las 00:20 del 13 de enero dejábamos atrás al mítico "Cabo de Hornos" y en

nuestra proa sólo nos quedaban 442 millas del mar más temido del planeta. Teníamos planeado ingresar al Mar de la Flota a la altura de la isla Smith. Al ser la más alta de las que componen las Shetland del Sur, nos la recomendaron para hacer recalada. Lo cierto es que nunca la vimos, dado que nubes bajas y neblinas sólo nos permitieron navegar la zona por radar. Avisamos a Radio Hornos de nuestro paso y el rumbo que teníamos. Nos felicitaron, y luego de darnos el pronóstico nos recordaron las frecuencias en las que hace escucha en H.F.

La temperatura interna del barco bajó de 22,5°C a 18°C. Afuera, el termómetro no subía de los 11 grados y la temperatura del agua había descendido 3 grados; estaba



a sólo 8°C.

A las 2:30 tomamos con "Gato" la guardia. A la media hora me quedé solo. El mar revuelto, que muy a menudo rodea al "Cabo", cobró su primera víctima. Olas de 2 a 3 metros del través, con cresta rompiendo, incomodaban un poco la navegación. El viento se afirmó del S.W. a 30 nudos; guardamos el yankee y dejamos solo la mesana y la trinquetilla. El barco a 5/6 nudos de velocidad, avanzaba rápidamente. Ya, a esta altura el "maxi-racer" de Allex había desaparecido por nuestra proa. Debería estar andando a 9/10 nudos.

El pasaje de Drake

Por la mañana, temprano, co-

menzaron a aparecer Petreles y los gigantes Albatros errantes del Cabo, un espectáculo fascinante. Había soñado más de una vez con esta imagen, relatada en muchos libros de navegantes, pero la realidad superaba a cualquier fantasía. Verlos volar con esas inmensas alas, rozando con la punta la cresta de las olas, era majestuoso. Según las leyendas, matar uno de estos bichos es de mal agüero, lo cierto es que los cazaban a mansalva y además de comerlos, aprovechaban las plumas (duvet); con las patas hacían bolsas para el tabaco, con los huesos largos punzones, agujas y boquillas, y en muchos museos de Europa se puede apreciar el pico puesto sobre madera, a modo de trofeo.

Este era el comienzo de una navegación de vaya a saber cuantos días, hacia la Antártida, tierra desconocida e inhabitada, pues salvo por algunas bases, sólo aves y mamíferos marinos la tienen como hábitat natural. Esta perspectiva nos hacía sentir como astronautas en una pequeña cápsula preparándose a recalar en otro planeta. En el medio, un mar con muy mala prensa, hacía las veces de espacio inhabitable.

Las aguas en cercanías al "Cabo" son muy caóticas. El Pacífico encuentra un cambio de profundidad muy brusco y la clásica onda extendida pasa a comprimirse y tener olas con rompientes. A sólo 60 millas de la costa las profundidades varían de muchos miles de

El "Callas" en base Primavera.

metros a pocos cientos, para llegar rápidamente al archipiélago del Cabo de Hornos. Esta tierra es la única que encuentra el mar en su giro alrededor del mundo. En pocas palabras, ballamos a lo lindo.

Recordaba las intenciones de Cecilia, de acompañarnos en esta travesía, pero por suerte se salvó. Si bien las consecuencias no fueron mayores, recuerdo que cuando terminamos el cruce, estaba lleno de moretones ante los sucesivos golpes que me daba con los bandazos, sea al timonear o cocinando.

Llegada a la Isla Decepción.

¿Mareados?

A pesar del movimiento, el barco se comportaba perfectamente bien y lo más importante fue que ninguno, barco o tripulante, trataba de engañar al otro ni a sí mismo. En muchas regatas oceánicas me tocó escuchar: "No, esto nunca me pasó, me debe haber caído mal el salame que comí antes de ayer". La excusa de lo mal que uno se siente, referida a los alimentos que ingirió, es insólita. En realidad, uno los expulsa por una simple cuestión de mareo o "revoltijo" total. El motivo, por lo general, es una combinación de factores que pueden estar presentes, o no, en diferentes cantidades: falta de costumbre al movimiento, nervios, stress, mal dormido, alimentación inadecuada, frío y muchas veces simplemente miedo. Lo cierto es que, es bastante normal, pero suena tonto no admitirlo y, peor aún, disfrazarlo como indigestión. Por otra parte, suele suceder muy a menudo cuando hace mucho que no se navega, y por lo general no bien uno se "mariniza", el mareo queda atrás.

Pero, cruzar el Drake, con su fama tan siniestra, tiene muchos de los ingredientes ya mencionados. Las 440 o más millas de mar que separan al Cabo de Hornos de las Shetland del Sur, conforman la región del mundo más temida por todos los navegantes, desde el primero que pasó por ellas.

Características de este Estrecho

Fueron miles los barcos desaparecidos en esas aguas. En realidad, al no dejar rastros, no se sabe bien donde sucedió el naufragio, pero las tormentas existen y las olas también. Es cierto que la situación que se vive en el Drake es muy particular para cada tipo de embarcación, y a su vez para cada persona.

Si vemos la situación objetivamente, tenemos que los centros de baja presión en verano se suceden unos a otros entre 36 a 72 horas. En pocas palabras, esto significa una posibilidad de tormenta cada 2 a 3 días. Pero, si bien el viento es fuerte (60% vientos de 40 nudos; 20% de 60 nudos y el resto que varía de calmas a 80 nudos con un 5% de posibilidades de vientos huracanados) tampoco lo es tanto, y menos para un barco bien preparado. En la tripulación no había grandes expertos y todos realizamos el cruce por primera vez. Lo cierto es que el "Callas" nos llevó y nos trajo sin mayores problemas.

La velocidad con que pasan las bajas, está dada por la posición de los centros de alta presión que se encuentran en el norte del Drake; uno a cada lado de la cordillera de los Andes (uno en el Pacífico Sur, el otro en el Atlántico Sur).

Por esta misma sucesión, en el tercio inferior del Drake puede estar soplando Sudeste a 25 nudos,



mientras en el centro del estrecho puede haber unos 35 nudos del Oeste, para tener cerca del Cabo de Hornos 70 nudos del Noroeste. Todo simultáneamente. Esto significa tempestad en el Cabo, un centro del Drake poco movido y una llegada a la Antártida casi calma. Así es, que en un mismo día puede haber tres situaciones diferentes según la ubicación de la embarcación. Por supuesto, puede existir una tormenta con vientos huracanados en todo el estrecho, lo cual sucede en menos de un cinco por ciento en el año. Las estadísticas dan como vientos frecuentes los del Sudoeste, con una intensidad de 40 nudos en un 60% del año; con un 20% de probabilidades aseguran que el viento llega a los 60 nudos y el resto se reparte entre las demás posibilidades.

Si bien todos afirman que el viento reinante en la zona es del sector Sudoeste/Sur, se da con mucha frecuencia el viento Norte y en especial el Noroeste, con intensidad de fuertes a muy fuertes (40 nudos) lo cual puede durar varios días, diez o más. Esto fue lo que exactamente nos pasó a nosotros, lamentablemente cuando volvíamos. Son muchos los navegantes que comentan lo mismo, como el caso del "Pequod" de Alvarez Forn, y del "Ovirí", entre muchos otros.

Vale la pena rescatar el cruce a remo del "Sweet Tomatote" registrado en el libro de los "Guinness". Este bote a remo, especialmente diseñado para que pueda dar tumbos, tiene ocho metros de eslora y velas auxiliares. Al cruzar el pasaje Drake en 1988, se especuló con 10 días de viento Norte, lo cual sería avisado por partes meteorológicos desde los EE.UU., lo cierto es que lo cruzaron con vientos del Noreste al Noroeste, y dicen las malas lenguas que lo hicieron todo a vela. El bote lo trajo de regreso, de la Antártida a Puerto Williams,

un buque chileno.

Ondas más olas

Las olas también son particulares para cada parte del Drake. En líneas generales, se puede apreciar una larga y majestuosa onda, proveniente del Pacífico. Esta, al llegar al Cabo de Hornos, se va descomponiendo en olas más cortas y a veces con rompiente, dado el gran cambio de profundidad. A esta onda, se le deben agregar las olas producidas por el viento y las tormentas; el mar puede llegar a convertirse en caótico, cuando se suma la ola producida al rebotar la onda contra tierra.

Nosotros vimos majestuosas ondas de mar, muy altas. Es difícil calcular su altura, dado que la distancia entre ondas era grande, unos 100 a 150 metros. Daba la sensación de estar en un paisaje serrano, dado que desde la cresta de una onda se veía el valle hasta la otra y también varias más con su extendido y pronunciado valle entre ellas. En ningún mar del mundo llegue a apreciar semejante espectáculo; fue algo sublime. Si hablamos de altura, es posible que hayan pasado tranquilamente los 12 o 14 metros, pero atención; no es una ola rompiente tipo Hawai para hacer surf, sino algo plácido y emocionante. En los momentos de tormenta, pasamos olas de unos 5 a 6 metros de altura que estaban sobre estas ondas. Esas olas nos daban raciones y nos sacudían bastante.

Hacia las Shetland del Sur, este mar cambia, dado que la corriente proviene de la Península Antártica. En el Mar de la Flota, entre las Shetland y la Península, si bien todavía se tiene el clima del Drake, las olas son cortas y la onda es chica. Por el contrario, hacia el Cabo de Hornos o la isla de los Estados, el mar es bastante caótico como consecuencia del rebote de la onda del Pacífico contra tierra, como ya

comentáramos, agravado por las tempestades y fuertes corrientes.

Barómetro interno

Todo esto no sería nada para un navegante cualquiera, si no fuera que, por lo general, el sol brilla por su ausencia; cada vez que apareció fue una verdadera fiesta. Creo que me expreso mal, dado que sólo apareció 4 horas durante los 6 días que demoramos en el cruce de regreso, y a la ida lo hizo durante casi más de 10 horas. Bien nos había asesorado Don Pedro Margalot, un gran experto en mares australes, que el mayor desasosiego lo produce el eterno gris del cielo y el plomizo gris del mar. Al aparecer el sol, todo toma otro aspecto. El azul del cielo se convertía en celeste blanquecino hacia el horizonte, donde contrastaba con el profundo azul marino; inmediatamente el barómetro interno de los tripulantes cambiaba para mejor, con este colorido. Coincidió, en ambos casos, con un descenso en la intensidad del viento, y por ende un mar más sereno, pero creo que, si seguía soplando con todo, el resultado hubiese sido el mismo: rostros felices y mejoramiento general de las dolencias y el humor.

Por supuesto que no es como para secar los trapitos al viento, pero sí se puede salir a tomar algo de sol al reparo de la carroza.

El tema de la temperatura es algo importante; no tuvimos en ninguno de los cruces marcas muy bajas. El interior del barco nunca bajó los diez grados, siendo la externa siempre sobre cero. Usualmente, manteníamos una temperatura de 17 a 20 grados aunque hubo un par de días que, dada el agua con barro que nos vendieron con algo de gas oil en la planta Orión de Ushuaia, nos quedamos sin estufas. Hubo que esperar a que calmara un poco y, haciendo decantar el barro, cargamos gas oil sin agua



Despedida de la Base Decepción.

en el tanque que alimentaba las estufas. Por suerte, Jorge había llevado bidones con combustible filtrado, que nos sacaron de más de un apuro.

Vale la pena aclarar que en ambos cruces nunca fue necesario timonear en el cockpit, y si lo hicimos un par de veces, fue por placer. No sucedió lo mismo en la península, cuando esquivábamos hielos o entrando a puertos, dado que se tenía mejor maniobrabilidad con la rueda grande además de mejor visión.

Del diario de a bordo

A veces es increíble lo que uno va escribiendo sin darse cuenta. En el momento pueden parecer notas inconexas, pero después todas van manteniendo un sentido, a veces terrorífico.

"Viernes 14-01-94... No me gusta lo que pasa, va a ser el 2º día que no comen, salvo Daniel. A las 14:00 hs arriamos la vela mesana, totalmente rifada, con viento de 35 nudos y olas de 4 metros. No hay otra. Nos quedamos sin mesana. El rumbo que llevamos es Este/Sudeste. Animo por el piso, por lo menos el mío. Me quedé sin cámara de video, una ola le pasó por encima y arruiné una de fotos."

"Todo mojado, entra agua por tragacadenas y tambuchos. Las estufas no funcionan por la escora. A las 16:30 se traba la rueda del timón. El sector tenía un pedazo de madera que Jorge retira. Hablamos con el "Croix St. Paul", él rompió la mayor. Alex está capeando.

Sábado 15-01-94: "Duermo en el piso de la cocina dado que dos cuquetas están mojadas. Hoy de-

sayunan todos, un buen síntoma. Viento Sur, frío, apareció el sol. Temperatura interna 16°C, afuera 5°C agua a 3°C. No vamos a tener problema con las verduras que van en proa sin calefacción.

Domingo 16-01-94: "Todo va mejor. Viento más calmado y menos oleaje permite una mayor velocidad. La gente se fue amarinando salvo "Gato" que sigue en la cuqueta. Le damos de tomar el almibar de las latas de durazno que tolera bien, a falta de suero. Nos acompañan Albatros, Petreles y Damos. Marcos trata de fotografiarlos.

Lunes 17-01-94: "Con Marcos avistamos el Petrel de las tormentas. Es increíbles que un simple pájaro nos alegre la existencia. Anoche dormí en la Dinette, resto mojado. Viento suave (25 nudos) nos permite un rumbo casi directo. A las 11:00 hs Marcos avista un Petrel de las nieves (todo blanco). Frío. Las estufas siguen sin andar. Todos comen, salvo "Gato" que se defiende con almibar. Jorge se divierte jugando al mecánico y arregla las estufas: nuevamente más agua en los tanques de gas oil. Ya cerca de la isla Smith, el viento se va a popa y con yankee y trinquetilla nos acercamos rápidamente al Mar de la Flota. Mar calmado. Falta poco para ver tierra."

Martes 18-01-94: "00:45 Nublado, neblinas, mar calmado, viento 7 nudos, llovizna, oscuro, avistamos tierra gracias al radar. Isla Snow e isla Smith a 16 millas. Brindis con Pisco y Whisky. A las 03:00 horas Daniel pasa entre las islas. Nos avisa y vamos hacia Decepción. Se acabó el Drake."

Sin ánimo de extender mucho el relato, creo que estas líneas, ex-

traídas directamente del diario, dan una idea de cómo se sucedieron los días. Es un poco lo que se vivió en general, desde un punto de vista muy subjetivo. En realidad, nadie podría contar todo el viaje; mientras que uno duerme o está en otra, van sucediendo cosas que ni se entera.

Las Shetland del Sur: Isla Decepción

Ya en el Mar de la Flota, todo cambió. Un mar con ondas de un metro, nos lleva en popa hacia la isla Decepción. "Gato" se levantó y comenzó a reponerse rápidamente. Todo nublado y con neblina, la navegación fue por radar hasta casi llegar a tierra. Recién a esta altura vimos el primer iceberg, aunque no era muy grande. Cuando se avista el primero hay que estar atento porque de allí en más van a seguir apareciendo.

Unas millas antes, el



Pingüinos de Barbijo, un adulto dando de comer a un pichón.

viento comenzó a disipar nubes, que a modo de un gigantesco telón descubrieron montañas y glaciares. Los fueles de Neptuno, así llaman a la entrada del volcán por el sonido que hace al pasar el viento, se aparecieron en proa e ingresamos a la isla. Este gran volcán en actividad es uno de los puntos que toca toda excursión a la Antártida. Buen puerto, con capacidad suficiente para cientos de buques, posee un microclima envidiable. La peor de las tormentas, es aquí un simple ventarrón.

Desde el siglo pasado fue lugar ideal de recalada de las flotas de balleneros y loberos que se instalaron en Caleta Balleneros con tres importantes factorías. Una de ellas, Heक्टर, pertenecía a la importante empresa N. Bugge Heक्टर Whaling Cia. Restos de estas instalaciones y de la base inglesa abandonada, Biscoe House, se pueden visitar. También lo que queda del cementerio, luego de la última erupción, con la tumba del noruego Tommerm Hans A. Culliksen (1/4/1871-4/1/1928) que fue a morir bastante lejos de su patria. Cerca, un hangar y los restos de un avión monomotor de ala alta pintado de

naranja, y la correspondiente pista de aterrizaje de unos 700 metros de largo por 12 de ancho. Esta fue la primera pista que existió en la Antártida y por muchos años la única. Ahora, contamos con la chilena construida en la Base March, la argentina en Marambio, y una francesa.

Hoy, la naturaleza se está adueñando nuevamente del lugar, y en dónde existió un depósito de toneles para envasar aceite de lobo marino, se asentó una lobería de los casi extinguidos lobos antárticos de dos pelos.

Voces femeninas

Una de las sorpresas más agradables fue cuando, desde el barco, lanzamos por VHF, en canal 16, una llamada para ver si alguien nos contestaba. Sorprendidos, escuchamos una delicada voz femenina que nos daba la bienvenida al cráter del volcán, anunciando que se trataba del personal científico del Destacamento Decepción. Luego apareció una gruesa voz masculina, con el inconfundible acento español, que nos invitaba a pasar por la Base Gabriel de Castilla, española para más datos.

Así pasamos un par de días recorriendo la isla, las bases y tomando distintos vinos españoles, brandy y excelentes comidas. El jefe de la base Decepción, Teniente de Navío Marcelo Primo, resultó un viejo conocido mío que nos acompañó a la isla de los Estados y otros periplos, años antes. El reencuentro en la Antártida hizo que todo pareciera irreal, cosa que lo era dado que nos aseguraron que la base estaba cerrada. En cambio, nos encontramos con 13 militares y un grupo de geólogos-vulcanólogos a la espera que el volcán explote —alto insólito, por cierto—.

Por supuesto que no faltó la clásica visita a la gran colonia de pingüinos de barbijo, ni así tampoco el baño en las calientes aguas de la bahía, ante la atónita mirada de los pingüinos. La temperatura a pocos centímetros de la tierra llega a 70° en Bahía Péndulo.

¿Turismo versus Ecología?

Durante nuestra corta estadía ingresaron un par de veleros con turistas y varios buques. Primero el Bremen, con 88 turistas, luego el Marco Polo con 457 turistas a bordo y también hizo su ingreso el Explorer que se quedó en Caleta Balleneros. Se habla de viajes programados en avión; esto significa pistas de aterrizaje, construcciones a tal fin, además de hoteles y todo lo que luego implica mantener un hotel con gente ocupándolo. ¿Turismo o no turismo? Prohibir no se puede, pero ¿cómo manejarlo para que no se produzca un impacto desfavorable en el frágil ecosistema que impera en este continente? A nosotros nos venían a ver las ballenas, orcas, delfines, pingüinos, albatros, skúas, focas y cuanto animal apareciera cerca. Creo que más bien éramos una atracción para ellos, y no a la inversa.

CRUCERO AL CONTINENTE BLANCO

Por Carlos P. Vairo

El autor, posando
frente a la base
coreana, en la
isla 25 de Mayo

Polución, bases y basura

Siempre se habla de la contaminación, y qué sucede en las bases científicas, para llamarlas de algún modo. Sin ser más papistas que el Papa y sin llegar al Greenpeace, con su medición de la contaminación del agua cuando la recogían del caño de desagüe cloacal (filmación de 1989), creo que se están haciendo muchas cosas realmente negativas. En reali-

dad, estas bases, en un alto porcentaje, son sólo excusas para poder tener presencia en un continente que puede llegar a brindar riquezas.

Es el único continente en que no hubo que desplazar a un habitante anterior. Sin reclamos posteriores, los gobiernos del mundo proyectan sus ambiciones de agrandar sus fronteras. Es así como en la isla 25 de Mayo encontramos bases de Rusia, Chile, Uruguay, Korea, Polonia, Brasil, Perú, China, Argentina y un refugio de la antes Yugoslavia. En otras islas cercanas están España, EE.UU., Inglaterra, Francia, Australia y mu-

CAPITULO III



Foca de Ross descansando contra el paisaje antártico.



chos otros, que siguen llegando a ocupar un lugar. Por suerte, cumplen a medias con ciertas recomendaciones como el traslado de la basura que no sea posible procesar, de vuelta al continente de donde salió. Por lo menos eso hace Argentina. Separan papeles y plásticos de los residuos orgánicos, y de los metales y vidrios. Vimos como en cada base preparaban durante todo el verano enormes cargamentos (de varias toneladas) para llevarlos de vuelta a la Argentina. También vimos en buques rusos, cantidad de motores, generadores y demás equipos obsoletos, trincados en cubierta. ¿Llegarán a Rusia o caerán al medio del mar?

Con los demás residuos cada país, en realidad cada base, adopta

diferentes soluciones. El plástico y el papel, eran quemados. Los orgánicos reciclados; vidrios y metales, al país de origen. En algunas bases compactaban las dichas latas de aluminio haciendo baldosones para uso local.

Lamentablemente, han quedado muchas bases abandonadas que no fueron levantadas. La excusa es que pueden servir como refugio. En el estado que se encuentran no sirven para nada y solo fue una buena excusa para no gastar plata en levantar una base. ¿Pero cuál es el problema de esto? Sucede que tanto los animales que habitan el continente blanco y el hombre, ocupan las pocas partes no

cubiertas por hielo. Los primeros para reproducirse, los otros con fines "científicos". Cuando el hombre se retira y abandona una base, vuelven los animales. Así es como en Puerto Lockroy, la base inglesa abandonada, está habitada por una gran colonia de pingüinos Papua. Haciendo uso de un gran sentido de adaptación, llegan a armar sus nidos dentro de barriles que en algún momento contuvieron combustible.

Despedida de Decepción

Luego de cargar Gas oil en la base Decepción, dado que teníamos que reponer combustible sin agua y algunos víveres que nos ofrecieron, además de vino y cerveza, nos preparamos para continuar nuestro periplo hacia la isla Media Luna. En ella se encuentra el Destacamento Teniente Cámara, de la Argentina y del cual nos habían dicho que iba a estar desactivado.

La gente de la base Gabriel de Castilla nos invitó a tomar unas copas como despedida. Así es como luego de cenar en la base Argentina, nos fuimos con Corina Rizzo, jefe de los científicos argentinos y con Marcelo Primo (jefe de la base) a charlar con los españoles. Allí estaban, además de los militares, un grupo de científicos. Corrieron las bebidas: vino, manzanilla, jerez, brandy whisky, oporto, cerveza y licores varios. El resultado fue el previsible: una alegría generalizada y, por parte de los civiles, demasiado fuerte.

Por supuesto, salieron los temas de siempre: como la lejanía del hogar, el porqué de tanta gente regresando año tras año, y el tema de la relación hombres-mujeres y civiles-militares. Salvo casos aislados todos tienen bien claro dicha relación y no existen mayores problemas pero siempre se termina en lo mismo: pensando todo lo que uno va a hacer no bien regrese a la civilización. Para Ramón (un vulcanólogo español muy chistoso), tan fanático de la



Elefantes marinos

Restos de una embarcación de alije abandonada en la isla Media Luna.



Opera que los días jueves por la noche se reunían las dos bases a deleitarse con una excelente colección traída de España, la cosa estaba bastante clara. No bien arribado a Punta Arenas iba a hacer lo de siempre: dirigirse a "Casa de Piedra" o a "Tragotekas" o a cualquier otro antro, para tomar un poco, reírse y hacer bromas al mejor estilo marino de comienzo de siglo. Con respecto a estos sitios, tenía un gran repertorio de artimañas y cuentos.

Al día siguiente zarpamos un poco bastante más tarde de lo planeado. Una última ducha en la base se impuso como condición fundamental. Vaya a saber cuando contaríamos con otra.

Sin motor dentro de un cráter

Ya todos a bordo, un fuerte viento nos hizo garrear. Soplaban más de 40 nudos del Noroeste y nosotros estábamos al socaire de la pared del volcán. Arrancamos el motor y nos dirigimos hacia "Bahía Teléfono" (Telephone bay) donde ahora amarran los veleros. En realidad, es un pequeño saco cerca de la verdadera bahía que posee ese nombre. Apareció esta formación luego de la última erupción, por los años '70. Era de esperar que ahora no se le ocurra cambiar nuevamente de forma.

Ya muy cerca y listos para entrar, con un ventarrón de 35/45 nudos nos quedamos sin motor. Agua en el Gas Oil. Izamos la trinqueta y fui a parar a la rueda afuera. Jorge y Gato desarmaban lo más rápidamente posible, filtros, vasos decantadores, inyector, bombas y todo cuanto pudiera contener agua con algo de Gas Oil.

Tratando de que el barco no camine, puse proa a los fueles de Neptuno. Pero a 3 o 4 nudos, las 7 millas se estaban haciendo muy rápidamente. Solo había que tratar de mantener el barco sin que pierda barlovento. La costa de sotavento es de piedras, glaciares (negro por las cenizas volcánicas) y profundidad demasiado grande como para fondear.

Nuevamente la pregunta clásica ¿que diablos estoy haciendo dentro del cráter de un volcán, en la Antártida? Seguro que deben existir programas mejores, pero ahí estábamos. Ya cerca de Caleta Balleneros (a unos cientos de metros de la boca del volcán), arrancó el motor. Reinó la alegría y pegamos media vuelta.

Ingresamos al pequeño saco y nos abarloomos al velero francés contruido en ferrocemento, "Kikillitron" de Oliver. Este, con un grupo de turistas, estaba esperando que una señorita francesa se recuperara del Drake para continuar hacia la península. Aparentemente estaba con una fuerte inflamación intestinal que requirió del "brujo" (enfermero) de la base.

El clima interno de ese barco era bastante deplorable. Entre ellos casi no se hablaban. Creo que cada uno estaba "disfrutando" la experiencia antártica a su manera. ¿Como es que 3 turistas-tripulantes se suban a un velero por más de 30 días, sin conocerse previamente, y con un destino como la Antártida? No lo voy a entender jamás.

En definitiva, zarpamos al día siguiente. Con Gas Oil filtrado y decan-

tado. Si se tiene motor, no es conveniente manejar con vela solamente. Las costas no están bien relevadas y los icebergs suelen cortar el camino más de una vez.

Isla Media Luna

Al llegar a esta pequeña isla con forma de media luna, lo hicimos acompañados de una familia de ballenas jorobadas. Siempre resulta grato ver estos grandes mamíferos repoblando las aguas del continente.

Esta isla, fuera de los itinerarios turísticos, queda a medio camino con la isla 25 de Mayo. Nos recibieron muy contentos. Por lo general no tienen muchas visitas y el teniente de Navío Román Silva nos puso a disposición todo con lo que cuenta la base. Nuestra intención era visitarlos y continuar viaje pero gracias al excelente grupo humano que encontramos y que me luxé la rodilla izquierda, debimos quedarnos.

"Gonzalez", oriundo de Córdoba, era el "brujo" de la base, así llaman al enfermero o médico. Realizó un trabajo perfecto inmovilizando la coyuntura y diagnosticando rotura de meniscos, cápsula senovial y estiramiento de ligamentos (los cruzados). Colocar la pierna en el lugar que le corresponde lo hicimos en la playa no bien ocurrió el tonto accidente.

Osvaldo y Hugo, biólogos del grupo de científicos que estaba en la base, se convirtieron en improvisados arregla-huesos.

Así fue como me quedé a dormir en la base en el camarote del cocinero, que preparaba unos platos increíbles. Consultando el tema nos confesaron que era el cocinero del Almirante en Buenos Aires. Resulta ser que como faltaba un cocinero para una de las bases fue enviado él. Con un ataque de hipertensión, estaba con un riguroso régimen de comidas. Oscar (oceanógrafo), junto con Adriana y Liliana se encargaron de la cocina y prepararon pizzas para todos. Una vez por semana se le da franco a la gente de la cocina y esta es ocupada por el que se sienta más capaz o por que le tocó en suerte, para desgracia del resto. En algunas bases de otros países el turno de la cocina y limpieza es rotativo, debiendo una persona (o dos) ocuparse del tema una vez por semana. Como lo llaman los españoles deben cumplir con el turno de "María".

Luego de una estadía de un par de "giornos", Román, Osvaldo y Hugo se ofrecieron a llevarme al barco en camilla. Como se debe pasar por una pronunciada pendiente nevada, decidieron bajarme en un trineo-camilla. Me tocó compartirla con varias cajas de vino argentino y sudafricano, jamón, bombones y los cabos de amarre del barco. Luego de las consabidas maniobras, seguimos viaje hacia la base Jubany a la cual arribamos a las 17 hs. del 23 de enero, acompañados por dos grupos de ballenas jorobadas.

Caleta Potter base Jubany

A esta reparada caleta en la isla 25 de Mayo suelen recalcar buques turísticos de distintas nacionalidades. En sí, es la base más grande que visitamos. Al momento de nuestro arri-

bo acababan de inaugurar un laboratorio nuevo ("Dallmann") que, bajo un convenio con Alemania, va a estar dedicado a investigaciones conjuntas.

Con 88 personas, el lugar no sobra. Pero el recibimiento que nos brindaron fue de lo más emotivo. El jefe de la base, Tte. de Navío Guillermo Tarapow, muy querido por el resto del grupo humano (cosa rara), nos entregó diplomas y a su vez fue depositario de los distintos obsequios que llevábamos para su base y para la base "Esperanza".

Sólo 5 duchas estaban en servicio y nos dieron el turno de las 5 de la tarde, cuando el resto de la gente trabajaba. Superpoblada, había varias carpas e "iglús" de fibra que eran ocupados por los científicos para dormir. En realidad nos llamó la atención lo heterodoxo del grupo. Los militares eran integrantes de todas las fuerzas armadas, siendo su jefe el único representante de la marina. Entre los científicos había italianos, alemanes del Este, argentinos y alemanes de occidente, los cuales no se llevaban muy bien con los del Este y estos a

tártida, y a el Doc de la base, Eduardo. Una gran persona, con buenos conocimientos médicos, que quiso enyesarme a toda costa. Transamos y dejé que me diera una fêlula inflable para la pierna, con la promesa de que si continuaba hinchada y sin movilidad me iba a poner. No es que sea muy terco, pero estar con una pierna enyesada dentro de un velero en la Antártida, no es de lo más agradable.

Korea, Uruguay, Rusia, Chile, China y una larga estadía.

Así es como después de una corta estadía continuamos viaje hacia Marian Cove, a solo 7 millas de distancia. Allí se encuentra la base Coreana "King Sejong". Después de arbalarnos al muelle, nos recibieron muy cordialmente. Mientras ellos nos sacaban fotos y filmaban, les explicamos que nuestra intención era bajar a visitarlos. Nos pidieron que le diéramos una hora de tiempo y que luego gustosamente nos recibirían. Pasado el plazo nos fueron a buscar y nos condujeron ante una gran mesa puesta en el gimnasio, que estaba prepa-



Carlos Vairo, en camilla, junto a personal de la Base Tte Cámara, en la isla Media Luna

su vez no se hablaban con los argentinos. Para completar el panorama, había un grupo de "científicos" argentinos del INTA, que fueron a estudiar la germinación del trigo y un par de sicólogos de la UBA, Juan José y Patricia. Pienso que deben haber ido a estudiar qué raye hace que se junte toda esa gente allí.

Con la ayuda de Ricardo Causaux-Pipo, jefe del grupo científico argentino y un bote de goma grande, logramos llenar un par de tambores de 200 litros con agua, barro y Gas Oil. Habíamos logrado decantar el contenido de los tanques pero no sabíamos que hacer con el residuo. Lo único que sabíamos era que el agua no la íbamos a tirar, así es que les dejamos dos tambores para repatriar a la Argentina.

También tuvimos la oportunidad de conocer a Hector -Juan Zar- nuestro primer contacto radial con la An-

rada con diferentes bebidas, té, y comida. El jefe se disculpó diciéndonos que un incendio había destruido parte de la estación y que un gran grupo de su gente estaba alojado en el "Hotel de las Estrellas" en la base chilena.

Retribuimos la cortesía con una visita al "Callas" donde les ofrecimos un repugnante mate cocido -peor no nos podría haber salido-. También tuvieron la posibilidad de tomar mate, cosa que no les agradó. Luego de los consabidos presentes, té de Ginseng, cigarrillos y cerveza de Korea, por un paquete de yerba, soltamos amarras.

Base "Artigas", "Frei" y "Bellingshausen"

Continuamos viaje hacia la base "Artigas" de Uruguay, en Jasper Point en la bahía Maxwell. Esta isla, y en especial esta bahía, tiene varias ba-

ses, una muy cerca de la otra. Así es como una breve visita se convirtió en cena y quedarnos a pasar la noche. El jefe de la base -Tte. Cnl. Oscar Grané- nos invitó a que nos quedáramos el tiempo que quisiéramos y nuevamente nuestra bodega y despensa se vio avituallada con nuevos regalos.

Yo aprovechaba para seguir consultando médicos, y es así como el Doc. uruguayo -Victor Franco- dictaminó que si la pierna se inmovilizaba, todo iba a quedar bien. Cosa con la cual estaba de acuerdo un veterinario que no sé qué estaba estudiando en la Antártida.

Al día siguiente, zarpamos para recorrer unas 5 millas y fondear en Caleta Fildes donde dos bases están separadas solo por un arroyo de deshielo. Estas son la base Frei (ex Prat) de Chile y la rusa "Bellinghausen". Como dicen ellos, los separa solo el pequeño Volga.

Antes de la caída del muro de Berlín, la base rusa estaba al lado de la de Alemania Oriental, que fue absorbida por ellos.

El frío, aunque cortés, recibiendo de las autoridades chilenas, fue am-

nistró y demás personalidades que se llegan hasta la "Antartida" en visita oficial, siendo sus respectivos gobiernos los que pagan las abultadas cuentas. Cuando arribamos nosotros, el hotel estaba ocupado por coreanos y peruanos. Estos últimos no pudieron llegar hasta la base "Machu Pichu", un poco más alejada de la uruguayo, por el mal estado de los caminos. También había personal de la base chilena que estaba construyendo un gimnasio.

En "Villa las Estrellas" viven 13 familias (unas 50 personas). Hay una señora que es maestra y enseña en su casa a los hijos de las otras parejas. Está terminantemente prohibido avanzar por las calles de la villa a todo hombre que no sea del lugar, algo bastante comprensible. Es insólito ver a la tarde como estas mujeres llevan de paseo a sus hijos, enfundados hasta casi parecer marcianos, por el resto de la base. En verano llegan a las 200 personas, siendo 90 las que se quedan durante todo el año.

Las frecuencias de los vuelos dependen de las condiciones meteorológicas. Un día puede haber hasta 3 vuelos desde Punta Arenas y des-

mó la atención que, siendo civiles, tuvieran una gama de anfibios numerosa y bien mantenida. Por otra parte cuentan con equipos de comunicaciones poderosos y pueden prestar apoyo a su flota de submarinos transmitiendo en 1, 5 o 7 KW en ondas muy largas, además de los equipos normales de comunicación. También cuentan con grandes depósitos de combustible para sus buques. Nos llamó la atención que casi todo el personal estuviese dedicado a los equipos de transmisión (2 jefes y 6 radio operadores), mantenimiento y meteorólogos. Programas de investigación no había ninguno en desarrollo.

Sinceramente, aprendimos mucho de ellos. Cuando alguna tormenta impedía salir al exterior, charlábamos durante muchas horas. Así nos enteramos de sus ambiciones al llegar a Rusia y sus temores. Recuerdo que el radio operador esperaba poder encontrar un trabajo de 400 dólares por mes para poder vivir cómodamente con su esposa e hija que nació mientras estaba en la Antártida.

Alexy Menshov, arribó a la base por dos años con una cifra mensual de 500 dólares. Su pretensión era ahorrar un poco para volver a San Petersburgo y poder mudarse. Esos 500 se redujeron a 25 dólares por mes y el resultado fue que la esposa tuvo que ponerse a trabajar para enviarle dinero.

Charlando con el jefe -Vladimir Kuchin- nos enteramos que tenía 18 años de antártico y 11 de ártico. El que lo reemplazaba no tenía experiencia antártica; solo estuvo en el ártico 14 años. El jefe saliente más parecía un naufrago de la isla de Guilligan, que jefe de base científica. Vestía una camisa que alguna vez tuvo mangas largas, ahora estaban recortadas y deshinchadas, un viejo pantalón y zapatos traídos del túnel del tiempo.

En China y sin motor

Después de una movida noche, donde los hielos que llenaban la bahía decidieron irse gracias a la acción de la marea y el viento, dando constantes golpes o suaves roces, continuamos hasta la base "Great Wall" de China. Muy corteses, fuimos excelentemente bien recibidos. Nunca nos imaginamos que las pocas horas de recalada en "Hydrographers Cove" se iban a convertir en poco más de 12 días.

Sin nunca llegar a saber cuál fue el real motivo, el motor comenzó a hacer un espantoso ruido. Inmediatamente vimos como este había roto las patas que lo sujetan al casco y el eje de propulsión tenía una triste curva.

En ese momento partíamos para la base Primavera, en la península Antártica, a la cual pensábamos arribar en poco más de 48 horas, pero el daño nos dejaba sin motor en una zona que es bastante necesario. Los icebergs, piedras y cambios en la dirección del viento hacen que una navegación a vela pura sea complicada, algo riesgosa y muy lenta.

Con pocas ganas, tuvimos que pedir ayuda a los chinos. Estos nos remolcaron hasta un pequeño muelle de piedra que tienen cerca de la base y allí quedamos varados. Comenzamos las reparaciones que estuvieron a cargo de Jorge y "Gato". Yo me dediqué a las relaciones públicas y creo haberme convertido en el mayor

"manguero" de la Antártida. Los chinos nos dieron desde pequeñas herramientas hasta talleres, un jeep para movilizarnos de una base a otra, gente para ayudarnos a hacer agua, se encargaban de la basura y encima nos invitaban a cenar en lo que denominábamos "China Town". No faltaron los campeonatos de ping-pong que por simple cortesía nos dejaban hacer algunos tantos para rematarlos en segundos. Con el billar, la cosa fue diferente y a veces nos poníamos a la par.

Tormentas, temores y convivencia.

Estar amarrados a un muelle de piedra con hierros que lo mantienen armado, no es de lo más placentero. Pudimos arrimarnos y quedar sujetos a él gracias a la pleamar. La diferencia de mareas oscila en los 80cm al metro.

El muelle de la base coreana no era muy bueno ya que incluso en la pleamar no pudimos llegar a él; quedamos a medio metro de distancia.

Acomodamos cubiertas, maderas y las defensas del barco para que amortiguen los golpes. Luego pusimos dos juegos de travesines y springs. Con las drizas atadas a tierra tratábamos de que el barco no se escore por el viento. Es decir, lo cosimos lo mejor posible. Así y todo, las tormentas nos tuvieron en jaque.

La primera de ellas fue del NE. Con vientos superiores a los 50 nudos la nieve caía horizontal sin permitirnos abrir los ojos por mucho tiempo. Sucedió en plena noche y gracias a los chinos que nos pusieron tremendos focos de iluminación, pudimos trabajar bastante bien.

En la pequeña bahía, las olas que se formaron llegaron al metro de altura. Chocaban contra el barco en forma violenta, haciéndolo flotar lo necesario como para que este golpeará con mucha fuerza contra los hierros del muelle. El casco comenzó a abollarse. El trabajo fue duro y llevó un buen rato lograr separarlo algo. La fuerza del mar es tanta, que la cubierta del barco amaneció con piedras (canto rodado de unos 2cm de diámetro) del fondo marino.

No fue la única tormenta, hubo varias y de distintos sectores. Era normal que el barco quedara totalmente tapado por una capa de nieve de más de 40cm, mientras se luchaba con cabos que en más de una vez explotaron.

Fue una dura prueba de conocimientos marineros y en especial de convivencia.

En cubierta no se podía estar. El espacio habitable se había reducido a la dinette, el dock-house y las cuichetas. Allí transcurrían nuestros días y noches siempre alertas y tratando de salir del llo. Los roces fueron inevitables. Por suerte, bastante bien resueltos, aunque la tirantez existió durante y después del viaje. Los demás tripulantes y en especial, Marcos y Jorge, fueron los moderadores. Es insólito cómo después de discusiones y/o peleas un tanto fuertes y frecuentes haya nacido una verdadera amistad entre los integrantes del grupo.

Fueron momentos muy difíciles que si bien en las bases nos dieron todo el apoyo necesario, lo teníamos que resolver nosotros con las limitaciones del caso.



El "Callas" varado y reparando el eje del motor, en una imprevista parada de 12 días.

pliamente contrarrestado por la buena disposición de su gente. Así fue como el plantel médico de la base -Dr. Alger Rodo Gonzalez y el radiólogo Rojas - se encargó de tomar unas radiografías de la rodilla y luego aplicó un buen vendaje y una sesión de rayos y onda corta. En realidad, lo único que hizo fue aportar una gran dosis de tranquilidad, además de certificar que nada grave estaba ocurriendo en la articulación. Un par de inyecciones y una caja de antiinflamatorios fue la despedida. Según lo que me contó el doc. ellos reciben un sueldo del 520% con respecto al continente.

Esta base cuenta con Oficina de Correos, Banco, Teléfono Público, local de venta de souvenirs, hospital, hotel y pista de aterrizaje. La tarifa del hotel no es nada económica (180 dls. la habitación) sin que les importe mucho, dado que utilizan este servicio el personal de otras bases o mi-

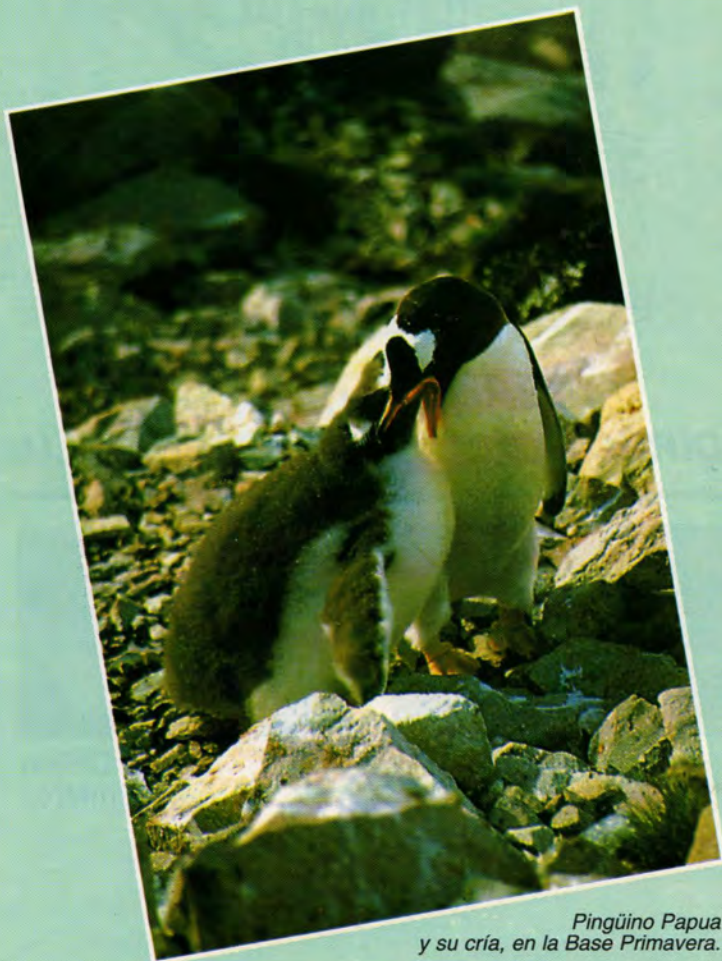
pués se discontinúan, a veces por semanas. Un pasaje está en los 300 dólares.

Mucho más cordiales los rusos, estaban en plena transición de mando. Conocimos a los dos jefes, el entrante y el saliente, que dependen del Russian Artic and Antarctic Research Institute. Ver el estado de esta base es deprimente. Todo roto o casi roto, con la gente vestida con ropa vieja y deshinchada, están viviendo los estragos de una economía en total desajuste. En la actualidad son 14 personas, cuando antes llegaban a 40 en verano. Con sueldos de 25 dólares por mes, los familiares deben enviarles dinero para poder hacer compras en la base chilena. Por dos años, esa es su única distracción.

A falta de bebidas alcohólicas, preparaban un excelente "spirit" compuesto de alcohol puro diluido con agua, con el cual aseguraban que se podía ver la aurora "boreal". Nos lla-

CRUCERO AL CONTINENTE BLANCO

Por Carlos P. Vairo



Pingüino Papua
y su cría, en la Base Primavera.

"Callas": ¿Una nueva base argentina?

Este hecho fortuito, que el eje se doblara con bastante buena suerte que nos era posible repararlo, permitió foguearnos en muchos aspectos. Con el correr de los días, estábamos convirtiéndonos en una estación más de la isla "25 de Mayo" (o "King George"). Tanto es así, que recibíamos visitas a diario. Así pasaron por el barco, el jefe de la base polaca, los científicos alemanes Peter y Klaus, el montañista brasileño Douto, el jefe de los investigadores alemanes y los fines de semana, Mario (jefe de correos de Chile) traía a sus amigos para sacarse fotos a bordo. Demás está decir que los chinos nos visitaban a diario.

Comunicaciones.

Las comunicaciones eran constantes y hablábamos tanto con las otras bases como con los

buques de pasajeros, de investigaciones y por BLU manteníamos un permanente contacto con la Armada Argentina, Defensa Civil y los radio aficionados, tanto de Ushuaia como de Buenos Aires que se encargaban de llamar a nuestras familias. También hablamos con Pascal, del velero "Scherzo", que cansado del frío se fue para el Caribe y fondeado en Martinica nos auguraba un buen periplo antártico.

Con los únicos que no pudimos comunicarnos, salvo por VHF, fue con la Prefectura Naval Argentina. Vale la pena aclarar que la antena que tiene el barco es el estay popel del mesana. Las frecuencias variaban según la hora del día. Es muy interesante la Rueda de Navegantes del Atlántico Sur, que a partir de las 1800 hs. opera todos los días. Con ella, además de los chimentos de amigos, nos enterábamos de las condiciones meteorológicas por las cuales estaban pasando ellos. Se retransmitían las cartas del tiempo y toda la información que



El "Callas" fondeado frente al espectacular paisaje de Base Primavera.

Nos convidaron con unos pescados traídos de China, de los cuales nos dieron para comer solamente sus cabezas y sus ojos. Sorprendidos y algunos un tanto asqueados, saboreamos semejante manjar mientras mirábamos de reojo como ellos comían los "spaghettis" y el resto de aquellos pescados. Las cabezas y ojos contienen una extensa variedad de propiedades con las cuales nos agasajaron. Por suerte la cerveza china era abundante y excelente, así no tanto un fuerte licor de sorgo que según ellos viene de la familia del gran Confucio (¿el nombre provendrá de la forma en que lo golpeó el licor?) y todo concluyó con "saki" (vino de arroz) caliente.

El intercambio cultural entre ambos grupos fue genial. Opinaban que la "Revolución Cultural" fue un desastre y entre otras cosas, nos comentaban sobre la limitación de tener un solo hijo y si se llega a tener otro, la alternativa de comprar los papeles de algún muerto. Según el Segundo Jefe de la base y además el meteorólogo, Xue Zhenhe, llamado por nosotros en forma cariñosa "Skua", un sueldo normal desde el jefe a los peones, es de 120 dólares. Reciben un extra de 200 dólares por mes, pagado por el Instituto Antártico Chino.

Los días transcurrieron en hermosas caminatas hasta la base Bellinghausen (rusa), pasando por la base Frei (chilena) en la cual nos deteníamos solo lo necesario. Los rusos fueron excelentes anfitriones, gustosos se dedicaron a tratar de enderezar el eje, cosa que hicieron a medias dada la falta de un torno adecuado y más de una vez nos invitaron a almorzar o cenar y por supuesto, a jugar al pool. La parte más difícil de esta relación fue que pocos sabían inglés y la mayoría entendía algunas palabras de castellano debido a la televisión chilena (canal estatal) que todas las bases reciben. La base chilena también se encarga de recibir la correspondencia como de juntar la que sale. Habilitaron casillas de correo en las distintas bases.

A veces seguíamos hasta la base Artigas (uruguaya) donde los

uno podía poseer.

Recuerdo los informes de "George", un francés que navegaba hacia Puerto Montt: (leer con acento francés) "Ooo, tener cuidado. Venir una baja a mucha velocidad, seguida por siete bajas más. Vientos entre 40 y 80 nudos de los sectores Norte, pasando al Oeste, Sur y luego Noreste. Todas las bajas van a pasar en 2 días." Era de terror, cada vez que aparecía tratábamos de no escuchar. El "fin del mundo" estaba a un paso y nosotros íbamos a ser los primeros en recibirlo. Con el tiempo nos fuimos acostumbrando.

Algo insólito fueron los "phone patch" que se lograron desde la Antártida con veleros que navegaban por el Río de la Plata y llevaban teléfono celular. A todos ellos muchísimas gracias, en especial al Victory 40 "Moran" que regresaba de Florianópolis y llamó a todos nuestros familiares. En esa ocasión estábamos amarrados a un ballenero hundido en Enterprise Is-

land y fue la primera vez en 45 días que pude escuchar la voz de Cecilia. Alberto Culasiati se encargó de hablar con los familiares que, de vacaciones o trabajando, andaban por Buenos Aires. Su equipo está en un edificio muy alto y en ocasiones hablábamos cuando estaba volando a más de 3000 pies. Demás está decir que se lo copiaba fuerte y claro.

Little China y su gente.

En agradecimiento a su cortesía, respondimos a los chinos en forma análoga. Los recibíamos en el barco de a pequeños grupos y cambiábamos distintos tipos de "souvenirs" como gorros, remeras, monedas, postales y revistas. También los invitamos a cenar, pero eso lo hicimos en su propia base. Así fue como cocinamos fideos (en chino "nudo") para 35 personas. Hicimos tres salsas diferentes y un postre. Ellos por su parte, cocinaron un plato típico y muy especial.



Jorge Trabuchi, Carlos Vairo y Gato Esteban Curuchet, en uno de los tantos pasajes.

domingos no faltaba un asadito en la parrilla bautizada "La Tablita", que sabiamente asaban con restos de naufragios. En realidad, tanto su jefe como el resto de la gente nos recibía como si fuéramos verdaderos hermanos.

Reparación del eje.

Los días transcurrieron entre momentos amenos y otros de verdadera angustia. Ya nos habíamos comunicado con Ushuaia y se estaban preparando dos ejes: uno en Buenos Aires y otro ofrecido por don Vicente Padín, gran navegante-pionero de Tierra del Fuego. Postrado por una enfermedad terminal, recordó que en su galpón de cosas viejas podía haber algo que nos sirviese y así con Danilo Clement y los radioaficionados, logramos que ese eje, con su correspondiente hélice, fuera colocado a bordo del rompehielos Bremer, el cual lo trasladaría a la base Jubany. Igualmente, los polacos no se quedaron atrás y desde la base Atroski, consultados por Guillermo Tarapow, jefe de la base Jubany (argentina), nos invitaban a llevarles nuestro eje para arreglarlo.

A último momento.

Los rusos nos avisaban de los distintos buques que se aproximaban y nos comentaron que el "Academik Shuleykin", rompehielos encargado de hacer el relevo del personal en las bases, contaba con un torno apropiado a las dimensiones de nuestro eje (32 mm. de diámetro por 1700 mm. de largo). Luego de esperarlo por tres días, apareció. Primero se dedicó a la complicada maniobra de hacer combustible tratando de no derramar nada.

Pudimos subir sólo después que terminaron esta operación.

Continuaba el cambio de personal y la descarga de pertrechos necesarios para un año de vida. Fue en ese momento que el Jefe de Máquinas nos presentó al mecánico que trataría de dejar lo mejor posible a nuestro maltrecho eje.

Por supuesto, nos invitaron a almorzar mientras ellos trabajaban. Nos dieron una visita guiada por todo el buque, a cargo del Capitán de Cubierta. Si por un lado fue muy interesante ver la construcción moderna de este rompehielos ruso realizada en Finlandia en 1982, me desilusionó tremendamente escuchar por parte del capitán, que nos vendía sus pullovers, su "kafka" (gorro típico ruso de piel) e incluso nos ofreció su uniforme de invierno. Nos invitó a tomar té en su camarote y charlamos sobre lo que le esperaba de vuelta en su patria.

En cubierta nos quedamos viendo como se divertían pescando y ya casi zarpando el buque, nos entregaron el eje enderezado. Vino la despedida de tan excelente gente, que si bien nos invitaron que fuéramos a sus casas, sabíamos que era un adiós para siempre.

Por fin zarpamos.

En una rápida maniobra de tres mareas, pudimos colocar el eje y dejar todo acomodado. Solo faltaba contar con una marea suficientemente alta para salir del muelle

donde estábamos amarrados. El tema no fue fácil, dado que acomodamos el barco con una marea de un poco más de dos metros. Con las tormentas y el movimiento del casco, se cavó un pequeño pozo en el lecho de canto rodado del cual debíamos salir. A todo esto, no nos dimos cuenta en aquel momento que la marea con que habíamos entrado, era una de las mayores del mes y si no salíamos en alguna de las tres pleamares próximas, era muy probable que nos quedaríamos en dicho lugar por más de diez días.

El trabajo de sacarlo fue duro. Lo conseguimos una noche, casi a medianoche, cuando estábamos por desistir. Fue en el último intento. Con el motor al máximo, molinetes y cabrestantes a su máximo poder y escorando el barco a unos 30 grados con las drizas en tierra, el barco fue ganando unos pocos centímetros para luego avanzar un poco más hasta que pudo salir. Ya estábamos a flote. Nuevamente éramos libres para deambular por la Antártida y por sobre todas las cosas, volver a América.

La Antártida humana.

En ese corto tiempo habíamos conocido una Antártida insospechada: la "humana". Creo que pocos son los que tienen acceso a vivir en distintas bases y compartir juegos, trabajo, comidas y charlar de los problemas que se tienen en cada país. Allí comprendimos cuánto hay de mentira en los trabajos científicos que se desarrollan en este continente.

Por ejemplo, los rusos no estaban realizando ningún trabajo de investigación, hasta su laboratorio meteorológico automático estaba fuera de servicio. Sólo pasaban el tiempo en una decadente base con excelentes equipos de comunicaciones, que sirvieron para dar apoyo a su gran flota en la época de la guerra fría. Ahora prestan servicio vendiendo combustible a los buques que lo soliciten con el consabido riesgo que esto representa al ecosistema.

Chile, con una gran ansia de ser los prestadores exclusivos de servicios; Corea meramente ocupa un lugar, mientras desarrolla algún proyecto científico. Por supuesto que los demás países no pueden estar afuera, así que cada vez llegan más "estaciones científicas". Mantener una de estas bases varía según de cuál se trate, pero para Uruguay la cifra es cercana al millón y medio de dólares anuales (sueldos, alimentos y logística). Para Rusia, con 25 a 30 dólares por mes de sueldo y todo cayéndose a pedazos, no puede costar mucho. Los chinos están a razón de 4 dólares diarios, aunque tienen muchos equipos nuevos y tienen por cierto la mejor "estación científica" de las Shetland del Sur. El ansia de poder de muchos gobiernos o el pensamiento de por lo menos no quedarse sin parte de la torta, pone en peligro a este continente "virgen".

En peor condición están los "yugo-eslavos", que al no recibir apoyo de sus gobiernos (ahora son dos distintos), se dedican a manejar comida y demás elementos

en las otras bases, a las que llegan con sus kayaks. Así fue como dos de ellos desaparecieron durante una tormenta el 16 de mayo de 1993. Una patrulla argentina encontró en un barco embarrancado en la isla Nelson (punta Douthu), el siguiente mensaje: "we left this ship 8/11/93", escrito con un punzón sobre un cartón. Aparentemente se trataba de ellos, que estando cerca del refugio, decidieron llegar hasta él caminando a través del glaciar. Todos los operativos de rescate montados por Argentina, Uruguay y demás países, fracasaron. Sinceramente, tener en nuestras manos esa nota nos hacía dar escalofríos. Pensar que estuvieron vivos durante varios meses mientras se los daba por muertos y además a pocos kilómetros (aprox. 5 Km.) de la mayor concentración de bases que existe en la Antártida, nos hacía reflexionar mucho. Nosotros estábamos listos para zarpar hacia la Península Antártica. Un lugar deshabitado en comparación a donde nos encontrábamos.

A jugar con los icebergs.

Luego de despedirnos personalmente de las bases Artigas y

Jubany, recalamos en Decepción para luego continuar hacia la base Primavera.

La navegación fue excelente pero desde allí debíamos estar super atentos a que aparezcán icebergs. Hielo roto de glaciar, ya habíamos encontrado, pero cuando nos topamos con el primer "tabular" fue algo majestuoso. Con unos 60 u 80 metros de altura, comenzamos a recorrer su parte frontal de unos 700 metros de largo. Es como toparse con una isla que navega, con playas de acantilado y que cada tanto, desprende enormes masas de hielo que caen al agua generando icebergs más pequeños y una gran cantidad de hielo roto.

Los avistajes se sucedieron. Al rumbo que debíamos mantener se le agregaba el "slalom" entre hielo de todos los tipos o en su defecto, bruscos cambios de dirección para sortear estas "islas".

Durante la segunda noche nos encontrábamos listos para recalar en la base Primavera del Ejército Argentino. La navegación por compás era un poco difícil, dada la gran cantidad de hielo. Así es que nos guiábamos por el radar y especialmente, por una tenue luz que se veía a cierta altura donde calculá-



El "Academik Shuleykin", que releva las bases rusas, tarda 50 días en su viaje hacia la patria.

bamos que estaba la costa. Durante un par de horas la seguimos. Coincidió con la presunta ubicación de la base. Así es que a ella nos dirigíamos haciendo mil presunciones: ¿sería un buque?, ¿la base?, ¿un efecto óptico? y aunque pareciera mentira no faltó quien lanzara: ¿no será la luz mala?".

A la 1 y 30 de la mañana, dejamos de ver aquella luz. Continuamos por radar esquivando témpanos y dando cantidad de vueltas. En un momento dado, toda la pantalla del radar estaba blanca. Eso significaba que nos habíamos topado con un murallón de hielo aparentemente infranqueable. Preferimos dejar de navegar y nos quedamos a la deriva junto a nuestros helados compañeros.

Con las primeras horas del día, comenzamos a ver lo que denominamos "El Muro de Primavera". Témpanos por todas partes, algunos altos, otros giraban dada su poca estabilidad. Chocaban entre sí empujados por el viento y la corriente. El oleaje se encargaba de

mover el hielo roto y a todo esto se le sumaban ballenas minke, focas de Weddell y de Ross y unos pocos leopardos marinos tomando sol. En la costa y a modo de villa alpina, una serie de edificaciones de color naranja nos mostraba que se trataba de la base. Nuestras llamadas por VHF en canal 16 no eran contestadas.

Recién a las 8,30 nos respondió una voz que además de darnos la bienvenida, nos dio instrucciones para ir sorteando los hielos. Desde unos 100 metros de altura sobre el nivel del mar, la estación de radio hizo las veces de torre de control y nos guió perfectamente. Al mando de la operación estaba el capitán Marcos Ramírez, jefe de la base, quien habiendo hecho un curso especial sobre hielos, tenía una idoneidad sobrada en el tema.

En forma insólita, amarramos el barco a un iceberg. "Gato" clavó una estaca, Daniel pasó un cabo y junto a Marcos se turnaron en la tarea de no quedar aplastados entre otras tres moles que se movían

suavemente -pero seguían siendo toneladas de desplazamiento- en todas las direcciones. El resultado fue que arrancamos el púlpito del barco. Jorge, Gato y Beccquer descendieron a tierra para saludar y explicar que sólo nos quedaríamos 10 minutos, dado que estábamos muy atrasados en nuestro periplo. Fue así como al ser recibidos por Sandra, Mónica y Gabriela, del grupo de científicos de la base, los planes cambiaron rápidamente. Nuestra permanencia se prolongó por poco más de un día y podemos decir que ese fue, uno de los lugares más hermosos que recalamos.

Al típico paisaje antártico hay que sumarle una exuberante vida animal, con laderas cubiertas de verde e incluso algunas flores. En cuanto a la fauna, dá la sensación que en esta bahía se reunieron todas las especies para mostrar en pocos segundos, a modo de rápida publicidad, lo que se puede encontrar en el resto de la península. Si a esto le sumamos que aquel fue uno de los raros días de sol, sin viento y gente por demás cordial. Más que Primavera, aquello parecía el Paraíso.

Luego de la consabida entrega de la bandera de nuestra expedición y demás obsequios, recibimos la invitación a ducharnos, almorzar, pasear y por supuesto, quedarnos a cenar. A modo de despedida nos fueron entregados diplomas, se selló nuestra correspondencia y recibimos cajones de vino y otros pertrechos.

En la estación de radio y tratando de sacarme la espina que me había quedado atravesada la noche anterior sobre el asunto de la "luz mala", lancé al aire: "¿Quién fue el último en irse a dormir?". Con un inocente "yo" de boca del

seguridad necesaria. Consultados varios especialistas, todos recomendaron tener mucho cuidado con las pilas y baterías, dado que las bajas temperaturas dan cuenta de ellas rápidamente.

Así es como me limité a llevar tres máquinas Canon A-1 que aunque viejas, dan buen resultado. Incluso siguieron funcionando después de zambullida en agua de mar la primera y luego que una ola rompierte en el Drake, mojara a otra.

También fueron de la partida, una Nikonos IV-A submarina con su flash y una Canon Weathermatic 135 mm para uso tipo instantáneas. En cuanto a Video, llevamos dos equipos Panasonic AG-455 de Super-VHS. Fue oportuno, dado que una de estas cámaras se plantó. La otra, a pesar de mojarse varias veces con agua de mar, continuó funcionando siempre.

Las baterías bajaban rápidamente. Es bueno calcular un rendimiento de casi el 50%. De video se grabaron más de 10 horas y el mayor problema fueron las cintas que se humedecieron y los cambios de temperatura. En especial, cuando del frío se entraba a un lugar calefaccionado, con mucha humedad, donde las máquinas casi congeladas todavía, condensaban rápidamente dejando de funcionar. En sí, el problema se suscitaba en el paso del frío al calor y no a la inversa.

Como fotógrafo profesional, Beccquer Casaballes llevó cámaras Leica M-3 y M-4, además de dos Pentax (K 1000 y Z-10) con lentes varias y filtros. Un punto importante a tener en cuenta, es que allí las jornadas de sol casi no existen. Días grises, lluviosos o con nevadas es lo más frecuente. Las películas fueron las nuevas de Kodak Ektachrome select 100 X y Velvia

casco hundido que nos podía servir de muelle.

Arribar de noche o con poca luz a una isla que no se conoce, con cartas náuticas no demasiado confiables porque en la realidad aparecen piedras, bajos e islas donde no está indicado nada, para abarlotarse a un buque semihundido -que por algo se hundió-, no es lo más fácil de hacer. Pero lo logramos. Esta bahía fue utilizada como puerto natural para balleneros y loberos. Los restos eran del ballenero noruego "Governoren", que se fue a pique en 1916. En ellos encontramos arpones, pastecas y una salamandra que fueron incorporados a nuestro velero, con la idea de llevarlas al museo de Ushuaia.

Recorriendo los alrededores encontramos bitas (estacas de amarre) clavadas en las rocas e islotes cercanos, como así también los restos de una caldera, lo que fuera un depósito de toneles y en un islote cercano, dos embarcaciones de alije y tres botes menores. Todo daba la sensación que la actividad continuó por lo menos, hasta después de la Segunda Guerra Mundial, sirviendo el buque como pontón.

Con una copiosa nevada partimos hacia Cuverville Port, en Cuverville Island. Cuando hago referencia a este tipo de puertos, vale la pena recordar que nuestra embarcación no pasa los 15 metros de eslora. Se podrían llamar puertos deportivos y reúnen condiciones de puerto, porque se puede fondear o amarrar a tierra (a una roca o barco hundido) y posee aguas protegidas. Pero de ningún modo pensemos en un típico puerto donde un buque de pasajeros pueda entrar, salvo que quiera correr el peligro de quedarse para siempre y convertirse en otro punto de atracción.

Aunque pensábamos recalcar, seguimos de largo. Cosa que lamentamos profundamente, dado que cerca del refugio Danco -a unas cuatro millas- una cordial voz femenina nos llamó por radio, invitándonos a recalcar en Cuverville Port, donde gustosamente seríamos recibidos. Ante nuestra insólita negativa insistió diciendo

que había gran cantidad de vodka y café y que por el resto no nos preocupemos. Se trataba de una australiana que junto a una canadiense y un grupo de la universidad de Cambridge, se encontraban estudiando el impacto ambiental que produce el turismo en los pingüinos, aves y animales de dicha isla. En realidad, no sé por que eligieron esa isla, dado que allí turistas no van. Bueno, ellos lo sabrán.

La navegación hasta el lugar fue totalmente por radar. Nevó todo el trayecto y junto a una pared de glaciar, unas 15 millas de largo, había que ir sorteando témpanos y hielo roto.

Fue una de las navegaciones más insólitas que hice en mi vida. Después de almorzar, me tocó la guardia a mí. Me acomodé en la rueda del timón mientras avanzábamos con mayor y yankee. Del lado de adentro de la vela se iba juntando nieve que caía de golpe. Las botavaras, además de nieve, tenían hielo y todos los obenques y cables de acero estaban cubiertos de una capa de hielo. Todo sobre

cubierta estaba cubierto con unos 10 cm de nieve. No hacía mucho frío. Adentro manteníamos como mínimo de 14 a 16°C.

El radar, junto al GPS nos guiaba de maravillas. Al acercarnos a tierra, la navegación se convertía en vista de costa, ayudados por el radar. El GPS se convertía en algo poco confiable.

Pasamos el refugio Danco, totalmente abandonado, acompañados por un grupo de ballenas "minke". En mi vida pensé que iba a ver tantas ballenas. Los avistajes ya pasaban varias veces al día y por lo general, las veíamos a grupos. Siempre le tuve bastante miedo a estos mamíferos que para mi opinión, son uno de los mayores peligros con los que puede tropezarse un velero. Pero debo ser franco: las ballenas se acercaban a pocos metros del barco, nos estudiaban y luego seguían acopañándonos por un rato, pero a mayor distancia. Entrando a Bahía Paraíso, un grupo de minke jugó pasándose de una banda a la otra por debajo del casco y cruzando la proa, como suelen hacer los delfines. No me imagino qué hubiera pasado si una colisión involuntaria sucedía. Por suerte nunca pasó.

Temperatura del agua.

En Ushuaia, la temperatura del agua a veces llega a los 13 grados dentro de la bahía y a un metro de profundidad. A medida que navegábamos hacia el Sur, descendía constantemente. Así es como a pocas millas del Cabo de Hornos estaba a 5 grados, para luego bajar a los 2 grados por Decepción y un grado ya en cercanías de la Península.

Cerca de Bahía Paraíso, la temperatura a un metro de profundidad bajó a los -2°C y esto continuó así por varios lugares. En la superficie, el agua dulce proveniente de los glaciares se congelaba en grandes manchones. Los témpanos estaban por todas partes. Fue allí que decidimos probar la estanqueidad de los trajes de agua Musto Offshore. En un primer momento casi me ahogo. Al estar en el agua, noté que las piernas flotaban demasiado y, gracias a la poca profundidad en donde realizamos la primer prueba, no quedé boyando al revés con los pies para arriba. Luego me dí cuenta que la cantidad de aire que uno necesita debajo del abdomen se regula con el cinturón, así se deja pasar el exceso hacia el torso. Si el aire acumulado es demasiado, con la válvula se logra desinflarlo; hay que proceder de igual forma para inflarlo. No solo se puede flotar, sino que permite dar unas brazadas sin que entre agua. El cierre hermético y tanto los puños como el cuello, son totalmente estancos. Si n

pretender ser antiexposición, puede nadar y no sentir frío en aguas a -2°C con la ropa interior Musto. Sólo tuve problemas con las manos, que se fueron poniendo de color marrón y con un dolor insoportable. El resto fue con un resultado óptimo. Las pruebas se realizaron en 5 oportunidades, nadando y repando a témpanos, botes y saliendo a la costa. No entró agua y no se sintió frío.



A bordo de uno de los tantos buques rusos, procurando el plato del día.

operador de la estación, individualizamos al responsable de dejarnos sin guía. Claro, el último en salir apagó la luz, total ¿quién puede andar paseando por ahí, en un lugar como ese?

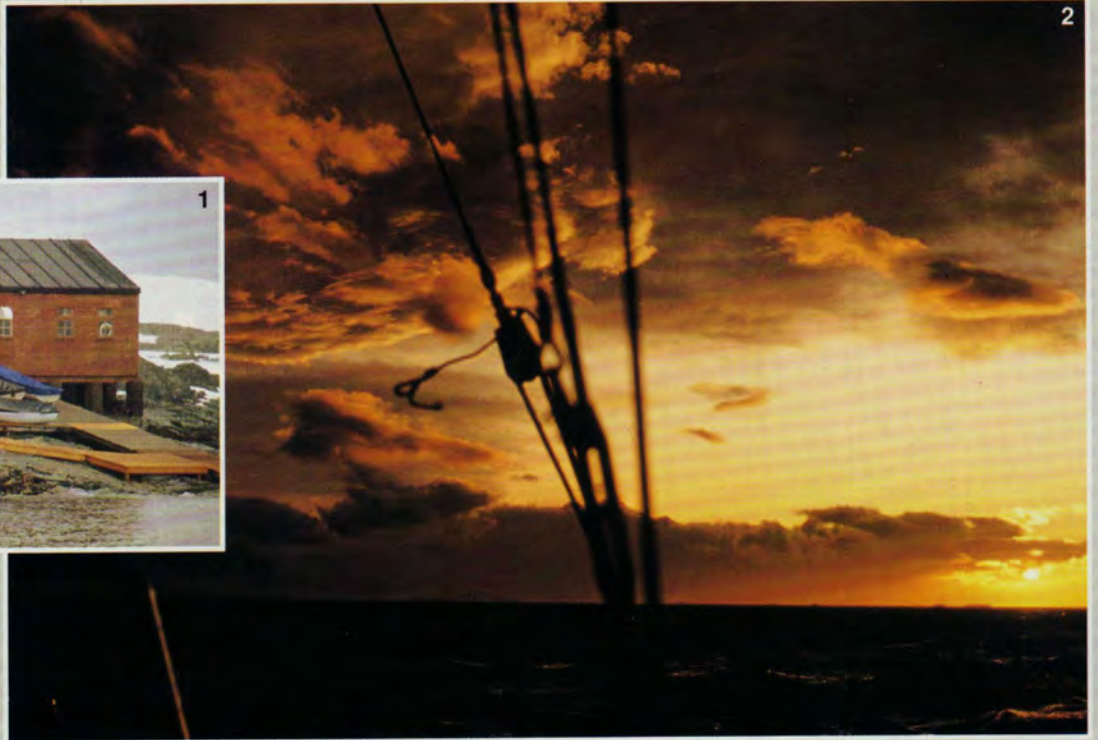
Fotografía.

Este tema nos resultaba de una gran incógnita. La experiencia que tenía en fotografía náutica y el traslado de equipos en veleros por más de 14 años, no me daban la

de Fuji con 50 ASA. La luz fue suficiente.

Enterprise Island, Cuverville Port y Bahía Paraíso.

Irnos de Primavera fue algo duro pero necesario. Por delante quedaban muchas millas que debíamos cubrir más o menos rápido. La primer recalada, si lo lográbamos encontrar, iba a ser Puerto Sven Foyn en Enterprise Island. Según los datos de otro velero, había un



CRUCERO AL CONTINENTE BLANCO

Ultima parte

Por Pedro Vairo

Base Brown.

Acompañados por una ballena "Minke", pasamos junto al refugio "Danco" que estaba completamente a solas. Siendo casi las 21 hs., recalamos en Bahía Paraíso, donde está la Estación Científica Almirante Brown de la Dirección General del Antártico. La llegada fue majestuosa. En el horizonte, casi al ras del agua, se veía una pequeña casilla naranja. Nos rodeaban 7 ballenas "minke" que solo se fueron ante la llegada del bote de goma de la base, que nos iba a guiar hasta el lugar más propicio para fondear.

Si bien no había mucho hielo en nuestro camino, encontramos una cosa peor: manchones de agua congelada. Medimos la temperatura del mar; estaba a -2° centígrados. El verano austral estaba terminándose y nos indicaba que

pronto deberíamos regresar. Nuevamente la recepción en la base Brown fue excepcional. Allí, entre otras actividades, celebramos el cumpleaños de uno de los tripulantes: Daniel Kuntschik. El jefe de la base, Lic. José Francisco Gallo, resultó el mejor pizzero de la Antártida. Ya habíamos disfrutado de esta especialidad en cuanta base argentina recalábamos, pero sinceramente habría que condecorarlo. Una pizza tras otra salía de esa cocina y para bien de todos, no hubo dos iguales.

Esta base sufrió un incendio que destruyó el edificio central, donde se filmaron varios cortos publicitarios. Aparentemente las causas fueron intencionales. Resulta ser que hace unos años atrás, uno de los ocupantes decidió purificar el lugar y un buen día, le puso fuego a la base.

Desde entonces quedó algo chica. Un pequeño laboratorio cerca del edificio quemado y un galpón que aloja la cocina, un baño, comedor y sala de estar, y en la planta alta, el dormitorio para sus 13 ocupantes. Realmente condiciones lamentables que sólo pudimos apreciar en refugios abandonados. La forma de hacer agua es la de los primeros pioneros antárticos: buscar hielo y derretirlo. Luego de ir al baño se debe bajar hasta el mar, por piedras resbaladizas, para juntar un balde de agua y "tirar la cadena".

Sinceramente, creo que estas condiciones de supervivencia no ayudan a ningún trabajo de investigación, por más empeño que pongan los científicos.

De cualquier forma, Margarita y Gabriela junto a los demás muchachos de la base, se empeñaron en demostrarnos que: "aunque la casa es chica el corazón es grande". Así pasamos una excelente noche donde el que cumplía años tuvo hasta torta con bonete y cofilón. Aunque por otra parte, debíamos turnarnos para usar cuchillo y tenedor, ya que no había para todos simultáneamente.

¿Ocupar un espacio con escudo científico? ¿Vale la pena tal despliegue de bases, o sería preferible concentrar todos los esfuerzos en 3 ó 4 bases, dejando el resto?. Preguntas que no tendrán respuesta.

Puerto Charcot.

Desde Bahía Paraíso nos fuimos, acompañados por tres ballenas "minke" y por una suave lluvia que luego se convirtió en nevada, hacia la isla Booth. Nuestra intención era recalcar en el mismo lugar donde inverna el gran navegante francés Charcot, pionero antártico que llegó por primera vez en 1903 con el "Le Français" -luego comprado por Argentina, convirtiéndose





4

se en el "Austral", con intenciones de ser utilizado para el reaprovisionamiento de las Orcadas- y en 1908 lo hizo con el "Pourquoi Pas?".

La recalada en el lugar fue un poco difícil, dado que un fuerte viento del NE nos llevaba en rumbo directo, pero también hacía lo mismo con los témpanos. El resultado fue que debimos seguir y fondear del otro lado de la isla. Por otra parte, lo que podíamos observar con nuestros ojos y el radar, poco tenía que ver con aquello que estaba representado en las cartas. Islotes, piedras e incluso grandes islas o bahías no figuraban y si figuraban, estaban en otra posición. Es cierto que todos advierten dicho problema, pero muy diferente es estar viviéndolo y con bastante incertidumbre, hacer pasar el barco por donde teóricamente hay piedras, sorteando témpanos y luchando con olas y vientos de 50 Km. por hora.

En una oportunidad, ya cerca de la costa, nos encontramos rodeados de piedras e islotes. Según la derrota que seguíamos con el GPS no tendría que haber nada, pero lo concreto fue que dimos media vuelta para tratar de salir por donde habíamos en-

trado y buscar un nuevo paso.

Sobre el monte de la isla Booth veíamos al "Cairn" colocado por Charcot en su primer invernada y que hasta el momento es mantenido. Además de punto de referencia, fue y es utilizado para dejar correspondencia o mensajes a otros buques. Así fue como dejamos un par de cartas para ver que sucedía con ellas.

También encontramos parte de un refugio construido con piedras y los restos de calderas e instalaciones varias. Pingüinos "Adele" (bautizados así por Mssr. Charcot en memoria a su esposa, espero que ella lo haya tomado a bien) y lobos de dos pelos nos hicieron compañía.

Esa noche, la pasamos bastante incómodos. Resulta ser que luego de fondear por popa y amarrarnos a dos rocas en tierra, la marea comenzó a bajar. Unas fuertes ráfagas del Noreste nos empujaron hacia la costa, montado una roca. El quillote empezó a golpear, pero ya no podíamos sacarlo de la varadura. A eso de las 2 de la mañana, el barco se encontraba totalmente recostado sobre la banda de babor. Cada tanto alguna ola hacía que flote un poco, para volver a golpear pesadamente. Salí para ver como estaba el bote de goma, pero éste descansaba casi en seco sobre el quillote, lo habíamos dejado amarrado de la banda de estribor. Nada se podía hacer, así es que: a seguir durmiendo sobre la banda de babor.



5

Foto 1: Base inglesa Faraday en las islas argentinas, conocido por su abundante provisión de cerveza.

Foto 2: Anochecer antártico.

Foto 3: el "Callas" descansando en el Melchior antes de emprender la travesía al continente.

Foto 4: Carlos Vairo en la base inglesa abandonada de Port Lockroy. Uno de los pocos días de 'sol' de todo el periplo.

Foto 5: Témpanos deslumbran con sus formas y reflejos a los navegantes y asustan por sus filosos secretos ocultos bajo las aguas.

"Kodak" Channel.

Según los entendidos en temas antárticos, esta zona es una de las más pintorescas; tanto es así, que el estrecho de Le Maire es conocido como "Kodak Chanel".

Hacia allí fuimos. El espectáculo es imponente. Altas cumbres cubiertas de glaciares caen abruptamente al mar. Miles de témpanos de todas las formas, hielo roto de todos los tipos y ballenas (jorobadas y minke), pingüinos y focas nos acompañaron en todo el trayecto, que por las dudas hicimos dos veces. Si en la vida vimos algo deslumbrante, creo que éste es el lugar.

Para completar nuestro asombro, por la popa avistamos un velero rojo. Se trataba del velero francés "Metapassion" que Michele y Georges navegan desde hace 15 años, aunque ésta era su primera vez en la Antártida. Georges vino a visitarnos y luego de recomendarnos un par de lugares, entre ellos la base inglesa Faraday dada su abundancia de cerveza, nos despedimos hasta Ushuaia.

La base inglesa.

La recalada en Faraday fue fácil y realmente el puerto natural es allí excelente. Esta base se encuentra en el grupo de islas conocido como "Islas Argentinas". Todo allí es ultramoderno y hasta hace un año, tenían perros que fueron reubicados, dadas las recomendaciones del Tratado Antártico que limita la introducción al continente de animales no autóctonos. La estación científica depende del British Antarctic Survey y sus 10 hombres son de distintas universidades, aunque la mayoría proviene de Cambridge. El jefe, de 35 años, nos recibió muy amablemente invitándonos a que visitáramos la base luego de las 19 hs. Hasta ese momento ellos trabajan y las visitas son pasadas para más tarde.

Lógicamente, recorrimos las instalaciones que son excelentes. Fue sin duda alguna, la base más moderna que encontramos, meticulosamente equipada y ordenada. Pero la mayor sorpresa nos la deparó el piso de arriba. En ese lugar además de la cocina y la biblioteca, hay un típico "pub" inglés. Con una excelente barra de madera tallada, tiene desde el clásico juego de dardos, hasta banquetas, sillones de cuero, ventanas por todas partes, video y una excelente variedad de cervezas rubias y negras. Con 24 latas en mi estómago -gané el campeonato- y otras 6 en los bolsillos para el viaje en bote hasta el velero, nos fuimos a dormir. Por la mañana pensábamos ir hasta "Port Lockroy", donde también hay una base inglesa, pero abandonada.

Al invitarlos a visitar el barco, mostraron un gran interés en hacerlo. Claro, en Inglaterra el navegar es algo natural. Sea por tradición, historia o porque viven en una isla, el navegar forma parte de su vida. Nosotros, aunque tengamos un gran litoral o vivamos en la Isla Grande de Tierra del Fuego, miramos al mar sólo pensando con el estómago: comer calamares, centolla o cholgas. Así es como su jefe autorizó a todos para que pudieran

ir al barco en horarios rotativos. Durante toda la mañana nos dedicamos a convidar té y explicar una vez tras otra, las especificaciones del velero, nuestra travesía y como era Tierra del Fuego.

Después del mediodía zarpamos. Nuevamente un día gris, lluvioso, de a ratos nevaba. ¿Cuándo saldrá el sol? preguntábamos en voz alta. Colin, el meteorólogo de la base nos respondió que no esperemos a que eso suceda; sólo 25 días al año aparece "febo". Lo miramos con tal cara de incrédulos y decepcionados a la vez, que con su flema tan británica que hasta en Londres había mas oportunidades de sacar fotos con sol. Con una sonrisa dibujada en su rostro comentó: "claro, todo el mundo saca fotos cuando hay sol. De esa manera, los que nunca estuvieron se llevan la impresión que en la Antártida solo faltan las palmeras y un poco mas de temperatura, pero la realidad es ésta." Continuó con su té tranquilamente, mirando el fondo de la taza, como si tratara de adivinar cuándo saldría el "sol".

Al igual que en la mayoría de las otras bases, el personal rota por contrato cada dos años. a diferencia de otras estaciones, ellos salen del servicio con un promedio de 150.000 dólares ahorrados. Esta base, al igual que otra sobre el Mar de Weddell, va a ser abandonada en 1996. Ya no tiene sentido mantenerlas, siendo elevado su costo operativo. Las mediciones meteorológicas que realizan, se pueden hacer con laboratorios automáticos. Las demás experiencias pueden continuarse en otro lugar. Creo en realidad que son prácticos: al renovarse el Tratado Antártico por otros 50 años, no tiene mucho sentido estar gastando plata en custodia de algo que si quieren, lo toman cuando les da la gana.

Partimos con cierta satisfacción y tristeza. Luego de haber llegado a la latitud más austral de este viaje -65° 15' Sur- y habiéndonos convertido en el velero deportivo argentino que llegó más al Sur -cosa que no demuestra nada, salvo que si se tienen ganas y tiempo se puede hacer-, emprendimos el regreso. En realidad, nuestra intención era avanzar más, cosa que debimos dejar de lado por la pérdida de tiempo que sufrimos reparando el eje de la hélice y el estado de los hielos que empezaron a cerrar el paso. Tanto es así, que por radio escuchábamos cómo el Rompehielos A.R.A. Irizar junto a otros dos ingleses, estaban sin poder avanzar.

Refugios y bases abandonadas.

Al pasar por Peterman Island, vimos el refugio argentino abandonado y en la pared del glaciar dos personas esquiando. En seguida se sacaron las camperas y saludaron efusivamente. Sí, Michelle y Georges viviendo plenamente la Antártida; en una pequeña bahía vimos al "Metapassion" amarrado a la costa.

Nuevamente recalamos en Puerto Charcot, donde nos quedamos todo un día disfrutando del buen tiempo. Mientras que algunos



Un brindis por el Beagle, con el Gato oficiando

se dedicaron a la fotografía, "Gato" esquió, Marcos y Daniel dieron cuenta de la basura incinerándola y Jorge se puso a preparar el barco para el cruce: cambio de aceite en el motor, filtros y un largo etcétera.

Port Lockroy nos deparó una sorpresa: fondeados en la bahía nos encontramos al "Metapassion". Por suerte nos tocó uno de los pocos días de sol que tuvimos durante el viaje -4 en total- y nos dedicamos a pasear, recorrer la base abandonada a principios de los 60 y a hacer los trabajos de prueba de equipamientos que nos habían solicitado.

Encontramos un par de lugares donde fueron faenadas ballenas. Enormes esqueletos y casillas semidestruidas, ahora ocupadas por pingüinos, eran los restos dejados por el hombre. Este puerto reconocido por primera vez por Charcot, fue utilizado por balleneros y loberos.

Ese asentamiento guardaba desde baldes con carbón para alimentar las estufas, alacenas llenas de conservas semioxidadas y hasta revistas y libros en el bar. Afuera, restos de embarcaciones menores se sucedían a los tambores de combustible oxidados y semipodridos, que ahora servían de protección para que los pingüinos -Papua- aniden. La naturaleza recuperando lentamente un espacio que le pertenecía. ¿Porqué no las desarmar? La respuesta a esto es interesante. Según los gobiernos, es importante dejarlas armadas, dado que pueden ser utilizadas en casos de emergencia. Realmente una respuesta que, para quien no conoce el lugar, puede llegar a tener sentido. En este caso, a sólo un par de kilómetros están los refu-

gios de Dorian Bay. Uno es argentino y el otro inglés.

Dorian Bay.

Nuevamente nos encontramos con el barco francés "Metapassion" fondeado cerca de la orilla. A unos 100 metros colocamos el "Callas" y bajamos a tierra. Con Georges y Michelle que venían de esquiar, quedamos en hacer un asado antes del anochecer. El refugio argentino guarda un par de "snowcats" y algunas herramientas. En cambio el refugio inglés está equipado para que en el puedan vivir cómodamente una docena de personas. Cuenta con utensilios de cocina, faroles de querosene, linternas, equipo para hacer agua, alimentos de todo tipo, herramientas, camas, ropa de abrigo, biblioteca y hasta papel y sobres para mandar correspondencia.

Por supuesto que la parrilla estaba en el refugio argentino. La cena se prolongó por varias horas y después del "asadito", siguieron canciones marineras francesas que cantaba Michelle mientras Georges la acompañaba con su armónica. Sin duda alguna, fue la noche más insólita que pasamos en la Antártida. Algo así como la despedida.

Recuerdo lo que nos contaron Georges y Michelle de su primera navegación: "nosotros no habíamos leído ningún libro, ninguno de los famosos, solo queríamos navegar, así que compramos el barquito y salimos. El viento comenzó a aumentar más y cada vez más. Fuimos achicando velas y Michelle me preguntó: ¿esto es una tormenta? Como iba a saberlo yo, nunca estuvimos antes en ninguna, así



aire D'.

mente sin el más mínimo temor al hombre. Veíamos a los leopardos marinos cazar pingüinos a pocos metros de nosotros; como así también los skuas matando en el aire a un gaviotín. Depredadores y depredados se nos acercaban con total ignorancia de quien es el mayor depredador del mundo: justamente nosotros.

El espectáculo máximo lo brindó un grupo numeroso de orcas y dos ballenas jorobadas. Fue muy cerca de Melchior y duró aproximadamente unos 30 minutos. Primero vimos las inconfundibles aletas de las jorobadas. Cerca, un grupo de orcas compuesto de un macho y tres hembras, nadaban velozmente en círculos. Otro grupo de orcas -2 machos y 4 ó 5 hembras- comenzó a acercarse en zig-zag a las jorobadas. A proa del velero, apareció un tercer grupo de orcas -3 machos y 5 hembras- que nadando velozmente le cortó el paso a las ballenas. El espectáculo fue impresionante. Diferentes tácticas fueron empleando atacantes y atacados. Inmersiones súbitas seguidas de saltos impresionantes. Las aletas de las orcas pasaban a gran velocidad, siempre tratando de rodear a las "yubertas". Estas, en una defensa desesperada decidieron buscar refugio cerca del velero y se ubicaron una a cada lado.

Fue en ese momento, cuando de repente apareció una orca macho de gran tamaño dirigiendo un ataque en masa. Nos daban lástima las pobres ballenas, pero la lucha se desarrollaba tan cerca nuestro que temíamos por la integridad del velero. Las ballenas, sin dejarse amedrentar embistieron a toda velocidad al grupo de orcas, que súbitamente decidió emprender la retirada. No entendimos qué pasó. Realmente pensamos que estábamos presenciando el fin de las "yubertas". En realidad hubiese sido un eslabón de la cadena alimentaria. Pero, ¿porqué las orcas desistieron de su ataque siendo tan numerosas? ¿Habrán continuado después? Preguntas sin respuestas; situación a la cual, la Antártida nos iba acostumbrando.

Melchior y el regreso.

La recalada en Melchior fue la última en el "continente blanco". Allí completamos los tanques de agua y nos quedamos esperando los partes meteorológicos para iniciar el cruce del Drake. Nevó constantemente y el frío fue intenso. Así y todo, sacamos los pisos del barco y generalizamos una ducha para toda la tripulación. Si bien todavía no llegábamos a oler como búfalos, nos quedaban por lo menos 7 días de navegación. Durante ellos, al agua dulce habría que cuidarla escrupulosamente.

El termotanque funciona con el motor y las estufas de gas oil, dando una buena cantidad de agua caliente. Luego bombeamos la sentina y aprovechamos para lavar bien el barco.

Ya saliendo, nos cruzamos con el velero francés "Kikilistrion" que llegaba de cruzar el Drake. Según Olivier, su skipper, todo había funcionado bien y en menos de 6 días habían podido cruzar.

Al mismo tiempo escuchába-

mos por radio a Alex, del velero "Croix St. Paul", el cual se encontraba refugiado en cercanías del Cabo de Hornos con vientos superiores a los 150 Km/hora. Entre la partida del "Kikilistrion" y el intento del "Croix St. Paul", sólo habían transcurrido 24 horas de diferencia.

Nuevamente el Drake.

Con esta incertidumbre nos largamos hacia Tierra del Fuego, especulando que en algún momento el viento rotaría al Oeste ó al Sudoeste. Por el momento nevaba y una suave brisa del Noreste nos hizo tirar bordes desde el principio. La mar pronunciada, nuevamente cosechó sus primeras víctimas.

Lo cierto es que tuvimos casi 5 días de vientos del Norte al Noreste, es decir de proa. Comenzamos un avance rápido hacia casa, dado que sopló entre 30 y 45 nudos. Pero lamentablemente nos íbamos alejando del rumbo directo y llegamos a pasar la Isla de los Estados. Allí viramos hacia el Oeste y por supuesto, se presentó el viento del Oeste. En pocas palabras, fue un viaje largo y bastante movido. Pero gracias a los meteorólogos de la base Marambio, la pasamos muy bien. Pudieron advertirnos que si continuábamos para el Cabo de Hornos, la fuerza del viento iba a ser mayor. Así fue como nos quedamos casi todo un día guardando la misma posición, hasta que la tormenta pasó. También nos avisaron de un temporal en el Canal Beagle y hasta cuando iba a aparecer el sol; cosa que hizo a mitad del viaje por unas pocas horas y con un excelente anochecer.

Las 540 millas que nos separaban del Cabo de Hornos, se hicieron 992 hasta Puerto Williams, para cuyo trayecto empleamos 8 días y 2 horas. Aunque nunca existen dos instantes iguales en alta mar, la situación fue similar al cruce de ida. Sin entender muy bien el porqué, "Gato" se descompuso nuevamente. El resto también sufrió algo, de una manera u otra, pero todos estuvieron aptos para navegar. A lo único que se negaron fue acompañarme en los huevos fritos con panceta o jamón que me gustan en el desayuno, salvo Jorge que se prendía en todas. desde las cuchetas se escuchaba gritar: ¡¡¡no seas...! ¿como podés comer eso? Resumiendo, todo se desenvolvió normalmente.

Roturas, reparaciones y vestimenta.

El motor y el eje, aparentemente no tuvieron más problemas. Sí, el inconveniente fue con el caño de escape, que se descabezó. Esto hizo que tuviéramos que navegar con la puerta entornada, pero el hollín se metió en todas partes. Llegamos a Ushuaia con un color negro, pero no precisamente por el sol.

El velamen de HOOD funcionó bien. El único defecto fue que en la mayor debimos reemplazar casi todos los garruchos. La trinquetilla creo que es el mejor invento para navegar en el mar o con mucho viento.

En cuanto a la vestimenta que nos proveyó la firma MUSTO, tanto los trajes de agua como los po-

lars, la ropa interior y las botas, fueron excelentes.

Las últimas millas.

Después de una veloz ducha en el Club de Yates Milcavi, continuamos hacia Ushuaia, por suerte a remolque del catamarán de turismo "Angel MB", el cual nos llevó a más de 9 nudos. Fue una bendición, ya que con el fuerte Sudoeste hubiésemos arribado bien entrada la noche. Nosotros ignorábamos el recibimiento que habían organizado.

A unas 20 millas de la bahía de Ushuaia, fuimos escoltados por las lanchas rápidas de la Armada Nacional "Barranqueras" y "Concepción del Uruguay" y el guardacostas GC 80 de la Prefectura Naval Argentina. También estuvieron presentes los veleros del Club Náutico Ushuaia, la lancha "Surubi" del Gobernador de Tierra del Fuego, además de botes y gran cantidad de público y familiares en el muelle. En especial recuerdo a don Vicente Padín, que en su silla de ruedas y en lo que fue su última salida, pidió que lo llevaran a recibirnos. Según nos comentó, quería hacerlo navegando pero su esposa y familiares se negaron a que lo haga. Este navegante, pionero de Ushuaia, condujo desde jangadas de troncos por el Canal Beagle a veleros, lanchas y buques, llegando a realizar más de 367 despatches durante un mismo año, es decir, llegar a zarpar de Ushuaia más de una vez por día.

Pero el mayor impacto que recibí fue volver a ver el color verde de los bosques de Tierra del Fuego. Había terminado mi guardia alrededor de las 23 hs., mientras nos acercábamos a la isla Picton. Al despertarme al día siguiente, noto que hay sol y miro por la ventana. Lo primero que vi fue un tupido bosque de lengas con su follaje bien verde. Estábamos navegando al través de la isla Picton, muy cerca de la costa. La impresión fue tremenda. En la retina todavía tenía grabado el blanco y negro de la Antártida. Aquí se descubría un nuevo mundo: el del bosque subantártico.

Atrás había quedado el temido y tormentoso Pasaje Drake, tal vez el más peligroso que existe para todo navegante. Gracias a él, la Antártida quedó protegida del hombre durante siglos. Ahora los adelantos técnicos permiten cruces cada vez más fáciles. El turismo aumenta año tras año, como así también la presencia de nuevos países.

Con una botella de champagne festejamos nuestro regreso. No éramos los mismos que habíamos partido. Muchas cosas cambiaron en nuestro interior y muchas más cambiarán a medida que pase el tiempo. Pero algo ya comprendimos todos: "Este continente sin habitantes que desplazar, sin las guerras y matanzas que significaron la formación de cada país de América, sin posteriores reclamos sobre quienes son los verdaderos dueños de la tierra, está en la mira de todos los gobiernos del mundo. Esperemos que no la destruyan y que pueda mantenerse igual a la Antártida que vieron Amundsen, Shackleton, Scott, Charcot o el Alférez Sobral a principios de este siglo. Para las generaciones futuras.

que esperamos para ver que pasaba. Después nos enteramos que fue una tormenta muy fuerte. Estábamos contentos; habíamos pasado sin darnos cuenta nuestra primer tormenta."

Escritor de 2 libros, uno de los consejos que da en su primer obra, dentro de la lista de cosas a tomar con mucha precaución es: "cuídese de los libros". Allí relata como fue en un momento de emergencia buscó ayuda en un famoso libro de Eric Tabarly, "Manual de Maniobras" y gracias a ello, sea por mala interpretación o por lo que sea, casi pierde el barco. Sostiene: "Hay que ser sensato y práctico. En caso de emergencia, no hay que ponerse a leer un libro, sino ver que le sucede al barco, para solucionarlo."

Navega desde hace 15 años junto a su esposa y su gran sentido del humor. Tienen dos hijos grandes, -uno ingeniero y otro médico- y son abuelos. Piensan dedicarle unos cuantos años más a esta forma de vida para poder disfrutar del mundo que Dios les brindó. No sé si hay que imitarlos, creo que sería imposible dado lo particular que son. Pero sí vale la pena.

Más ballenas.

Con poco viento y casi todo el tiempo a motor, nos dirigimos hacia el archipiélago Melchior donde hay una base argentina abandonada. Durante el trayecto, aprovechando el mar muy calmo nos dedicamos a hacer fotos y filmar. Gran cantidad de focas y aves nos rodeaban constantemente. Fue increíble el cambio de actitud que encontramos en la fauna de la península. Se acercaban amistosa-