



CAMPAÑA DEL ICE LADY PATAGONIA

Texto y fotos de Hormiga Negra

De nuevo en la Antártida

No crea que es una costumbre, porque nunca una expedición antártica es igual a otra y siempre ha quedado algo que no se pudo ver, estudiar o revisar en el viaje anterior. Niebla, nieve, viento, dificultades con fondeos azarosos y cosas por el estilo, frecuentemente interrumpen o alteran un estudio programado, una filmación, un desembarco. La próxima vez será, se dice uno y, a menudo, esa próxima es un año más tarde. Claro que, como siempre sucede en navegación, la experiencia, corregida y aumentada por la latitud extrema, ese cuaderno negro en que uno anota todo lo que no está en los derroteros y las cartas, cambia frecuentemente tácticas y procedimientos. “Esa ‘rosca’ no me vuelve a agarrar así”, masculla uno, y se torna más desconfiado que el proverbial gato escaldado.

Con estas premisas y siempre dentro de los planes de la Asociación de Exploración Científica Austral, la armadora del rompehielos *Ice Lady Patagonia*, partimos el 30 de enero de este año de Ushuaia –consagrada puerta grande para el continente sur– con una tripulación compuesta por dos conjuntos netamente diferenciados, aunque unidos como se estila en este buque, por el amor común a lavar platos, servir la mesa y arreglarse como en cualquier velero de crucero.

Por un lado estaba el equipo estable del puente: Jorge May, el ultracapitán de mar; Marcelo Marienhoff, el capitán de nao; Alejandro Frías, capitán de ultramar, un nuevo y apreciado elemento que aporta no solamente su profesionalidad sino su legalidad –porque dado el porte del *Ice Lady* no podemos despacharlo meros pilotos de yate–; y, por supuesto, el gran capitán y jefe expedicionario, Carlos Pedro Vairo, autor del programa de exploraciones balleneras que venimos realizando desde 2004 y que va a culminar con un libro suyo en breve. También, como en viajes anteriores, a la máquina la mimaron Santo Diamante, Marciano Benítez y Alberto Jiménez; la cubierta y el orden interior estuvo a cargo de Freddy Becerra; y, ¡por fin un marinero!, Raúl Espeche (ex gaviero de la *Libertad*, que saluda a todo lo que camina y pinta lo que está quieto, como corresponde), faltando nombrar al importante zar de la cocina, el chef Federico Dreher. El reino de los botes de desembarco y el buen humor habitual de los motores fuera de borda, estuvo a cargo de Ricardo “Pinino” Orri, el gran buzón de Puerto Pirámides –tan gran buzón que algunos le dicen el “buzón”– y, completando el elenco estable de este *reality show*, el que firma estas líneas, en su ambigua calidad de capitán enólogo e insecto difícil de extirpar de buques excepcionales. →



Del otro lado del ring estaban los españoles. Una gran empresa internacional premia a sus agentes con verdaderas expediciones un par de veces por año y esta era la primera antártica de ese grupo. Se trajeron el equipo más competo que pueda imaginarse para escalar, navegar en kayak, bucear, realizar campamentos y dos guías montañistas veteranos del Himalaya. En fin, como para regresar comprendiendo la Antártida mejor que nosotros. Como parte importante de su material de supervivencia en climas rigurosos trajeron un extrañísimo animal, un *dodecápodus nigro* ahumado, un raro bicho dotado de doce patas traseras y ninguna delantera, que ellos apodaban con reverencia el “pata negra”, al que acompañaba una que otra botella de vino –mejoradas en una bota de cuero– para facilitar su tradicional modo de ingesta. Ese régimen alimentario, producto indudable del estudio de las condiciones atmosféricas que debían soportar los expedicionarios, realizado por un notable nutricionista peninsular capaz de conciliar las temperaturas y humedades de la zona ibérica con las del casquete polar del hemisferio sur, resultó de tal eficiencia que ni bien llegábamos a los lugares elegidos, sin importar el tiempo que hiciera, los españoles ya estaban bajando en los gomones con su parafernalia para no perder un segundo.



Como si esto fuera poco, el *Ice Lady* albergó a otros dos notables ejemplares. En el viaje anterior habíamos quedado asociados a Green Cross, una institución internacional que se ocupa del agua dulce en el mundo –no para “afanarla”, por cierto, sino para protegerla– y volvió en este viaje uno de sus personajes importantes, Sebastián Copeland, que además es fotógrafo profesional (autor de la famosa foto del témpano con la sigla SOS escrita con gente). Sebastián trajo a su primo, un muchacho inglés de treinta años, sencillo, discreto y voluntarioso hasta para lavar platos. Claro, quizá se lo conoce mejor por su profesión. ¿Vieron alguna vez “El señor de los anillos” o “Cruzada” o “El pirata”? Pues sí; ese muchacho era Orlando Bloom, el épico actor que siempre anda partiendo sarracenos o lo que fuere con una espada enorme. Además de convertirse en seguida en un tripulante más, aprovechó el viaje para armar con Sebastián unas tomas de televisión no sé para qué.

Pero comencemos con nuestras propias peripecias meteorológicas, que allá son de capital importancia.

Atravesar la ventana

El martes 30 de enero a las 2200 dejamos el muelle de Ushuaia con pésimo pronóstico y condiciones poco prometedoras, 35 nudos del SW en el puerto, con la idea de fondear en Almanza para esperar mejoras,

que no solamente no aparecieron sino que las condiciones empeoraron, por lo que optamos por seguir hasta Harberton, que es más protegido. Si allí adentro estaba así, afuera, en la Olla y en el Drake debía ser un infierno. Lo era en grado tal, que varios buques de pasajeros que habían partido para cruzarlo, se volvieron a lamer heridas a Ushuaia.

Teníamos abundante información meteorológica: Marina, desde Ushuaia; Miguel Ubieta, un radioaficionado amigo que desde Puerto Belgrano me extractaba los de Internet; y el gran Rafael, moderno Eolo del éter que maneja vientos y tempestades con celestial acierto, me honraba con sus informaciones desde su Rueda de los Navegantes en Canarias. Y todas coincidían: el Drake hervía.

Como “soldado que huye, sirve para otra guerra”, nos quedamos tres días, en los cuales los españoles se entrenaron por los cerros y entró el velero *Europa*, que lo había pasado bastante duro regresando de Antártida. Harberton es ahora un lugar muy concurrido: los catamaranes de Ushuaia hacen escala ahí para excursiones terrestres, los prácticos del Beagle basan su lancha y hay combis que vienen por tierra. Además del museo de Nathalie Goodall, han construido ahora un buen restorán y se ofrecen paseos guiados.

Además de los pronósticos, oíamos el VHF de los prácticos: en Bécases –las islas donde comienza el Beagle– había 50 nudos de viento y olas de tres metros. Además por el “chusmerío” radial nos enteramos de que el enorme buque *Nordnorge* había tocado una roca en los Fuelles de Neptuno –entrada al cráter de Decepción–, de que el *Nordcap* había rescatado a los pasajeros y el personal de hotelería y de que lo vigilaban el *Endurance* y el patrullero chileno para prevenir derrames. Las “sociales antárticas” nos informaron luego que lo habían llevado a la isla 25 de Mayo y fondeado frente a la base china Gran Muralla.

A los huecos entre bajas que pasan por el Hornos los llaman ventanas. Estábamos espiondo para colarnos por una ventana y las condiciones se dieron el 2 a la noche, de modo que levamos e intentamos pasar por el paso Picton para ahorrar camino, permitido para la bandera argentina pero no para la panameña, que era la nuestra, de modo que regresamos y salimos por la Olla a mar abierto. El 3, aprovechando la ventana de 13 nudos y ola moderada, pusimos segunda (220 revoluciones al motor) y a 13 nudos de velocidad aprovechamos el día tan bien que el 4 a las 1600 entrábamos por el estrecho Larrea, apenas habiendo visto un témpano tabular solitario casi en la puerta de las Shetland del Sur y nos acercamos a la isla Livingston, ya por el Mar de la Flota.

Comienza la acción

Hubo establecimientos balleneros y roqueros en la península Byers, del lado Norte, pero la posibilidad de explorarlos se vio frustrada porque toda la península está reservada para estudiar a los cormoranes que la habitan y no se puede ni pisar. La ciencia debería tomar turnos en esos parajes pero el que llega primero prohíbe dos veces. Para alegrar a los españoles que llevábamos, recalamos en la base de esa nacionalidad, Rey Juan Carlos, siempre en la isla Livingston, primer contacto con “lugareños”, aunque no nos detuvimos mucho. Cuando pudimos juntar a nuestros expedicionarios, que se habían desparramado por los cerros como cuando se patea un hormiguero, zarpamos de inmediato para el Gerlache. Este estrecho, junto con el Neumayer y el canal Le Maire, son los paisajes más notables de esa zona: altísimas montañas a pique sobre el mar, glaciares, enormes *nunataks* (rocas peladas, que aun en invierno permanecen sin nieve) que se desarrollan en una red de canales relativamente angostos y espectaculares.

En verano la Antártida tiene muchos días grises, por nubes o por nieblas o por nevadas o (ahora) por lluvia. Cuando de pronto se despeja y pega el sol, estalla en brillos y colores, en blanco, negro y azul, y es una fiesta. Eso nos ocurrió cuando encaramos la bahía Pampa, entre las islas Kaiser y Bramante, cubierta por un campo de hielo donde metimos al *Ice Lady*, que se sentía como pato en el agua... de Noruega.

Bajamos botes y comenzó la exploración y la orgía fotográfica. La luz, los témpanos, unos lobos de dos pelos que posaban sin cobrar nos entretuvieron horas, a pesar de no haber encontrado ningún vestigio ballenero. La exploración es así: se va buscar, por datos antiguos y a menudo o no hay precisión geográfica, o no hubo nada o todo ha desaparecido. Es parte del juego. Proseguimos a la tarde, husmeando por el puerto Leith (un ballenero escocés) y fondeando en el canal →



Scholaert, donde desembarcó la armada española con sogas y grampones para preparar kayaks y para remar por ahí.

Cuando se firmó el Tratado Antártico cesó la soberanía reclamada por diversas naciones, entre ellas la nuestra. Pero parece que hay ingleses que no se han dado cuenta. Nuestra siguiente escala era Puerto Lockroy, donde hay una antigua base británica convertida en museo en una bahía muy abrigada. Los británicos trataron de impedir que entráramos en ella y fondeáramos, por alguna reminiscencia de aquello que dice *"Britain rules the waves"*, aduciendo que allí anclaban buques de pasajeros, pero como había lugar para todos y en el convencimiento de que no tenían jurisdicción sobre el agua, echamos nuestro fierro cerca del glaciar, sin molestar al barco de turno que estaba allí y cuyo capitán no se opuso.

Lockroy es el mejor negocio de la Antártida. Con la venta de recuerdos, camisetas (más caras que en Harrod's de Londres), estampillas para el Royal Mail, del que poseen un buzón y otras menudencias, "amarrocan" unas sesenta mil libras por temporada. Se quedaron tan "amoscados" con nosotros que primero nos negaron permiso para desembarcar y cuando por fin nuestros españoles los invadieron pacíficamente, les limitaron la cantidad de sobres que podían sellar con la insolente inscripción *"British Antarctic Territory"*, interesante cuando menos como testimonio. De todos modos la armada peninsular se desquitó yendo a hacer un campamento nocturno al refugio Dorian, que queda a la vuelta.

Aluvión de turistas

Esto de los buques de pasajeros se ha convertido en un curioso problema regional y, desde ya, en una próspera industria sin chimeneas, aunque paradójicamente, las tiene. Este año cruzaron en el verano 104 barcos diferentes, realizando varios viajes cada uno, con capacidades de pasajeros que van entre 50 y 2600, los que desembarcan en sitios programados, siguiendo un cronograma concertado entre todos ellos, para no pisarse los talones.

De este año no tengo datos, pero en la temporada 2005/06 anduvieron por ahí más de 81.000 turistas, a los que hay que sumar las tripulaciones y el personal de hotelería de esas naves (que normalmente no desembarcan). Ante esos guarismos, las dotaciones de las bases, que pueden apreciarse en unos 4000 en los alrededores de la península y las Shetland, es difícil pensar que no alteran ese medio ambiente tan cuidadosamente protegido. Mas afortunadamente aún no hay explotaciones de ninguna naturaleza, salvo las ballenas que Japón y Noruega siguen cazando en la zona sub antártica. Habrá que ver cuando haya una crisis petrolera y se pase los USS 100 el barril, si se persiste en cuidar la Antártida, que su buen poco esconde por ahí.

Nuestro rumbo al sur se vio interrumpido por nieblas que

no justificaban entrar en el canal Le Maire, por lo cual ese fue el punto de mayor latitud alcanzado en este viaje. Preferimos ir a tocar el continente en Bahía Paraíso, donde fondeamos en las proximidades de una base.

Las bases antárticas son una vidriera donde se muestra el país que las posee. Algunos se esmeran en cuidar su imagen, para lo cual las conservan bien, proliferas y pintadas, envían personal entrenado en recibir gente y obtienen su premio. Más adelante, en esa zona de la Península Antártica, además de la que nos proponíamos visitar, hay un establecimiento chileno, que, por radio VHF, siempre a la escucha, invita a desembarcar (en todas las otras primero preguntan cuántos son los que van a bajar), ofrece un museo y hasta convida a probar un vino nacional. Cuando pasamos, excusándonos de no detenernos por falta de tiempo, el personal bien vestido formó en la costa y nos saludó. También nos contestó a nuestra pregunta sobre una pingüina albina (ocre claro) que habita por ahí y que ahora se ha reproducido con su raro plumaje.

Veníamos de otra base muy desazonados. Habíamos ido con los españoles y nos había recibido el jefe, un muchacho joven, científico, con ropa de fajina, de mucha fajina y lo primero que nos informó era que no había sello –el sempiterno sello– porque el correo de su país exige una serie de trámites para otorgarlo –se refería al matasellos fechador– y que tampoco había sello de la base porque no había habido dinero para hacerlo. Diez dólares, más o menos, calculamos. Después de informarnos, como para que no quedaran dudas, que el arreglo del motor del gomón con que se movían por ahí lo habían tenido que pagar ellos, nos dejó nuestro arbitrio para pasear, porque tenía que seguir su trabajo, investigar un cierto caracol, que habían investigado sus predecesores y seguirían investigando sus sucesores. Unos cartelitos con flechas guiaban a los posibles, aunque improbables *tourists* hacia un lamentable depósito de chatarra, tambores llenos y vacíos de todas las épocas y basura general embolsada. Más lejos estaban los veteranos depósitos de diésel, llenos aún de combustible de hace veinte años, a la espera quizá de que se perforaran para dar la alarma y contener el derrame. Porque esta base se incendió un par de décadas atrás y desde entonces no ha habido partida para retirar los restos, como lo estipula el Tratado. Un par de camillas para heridos se bañaba en un chorrillo de agua de deshielo y alguna botella de plástico cerraba el deprimente panorama, como de una construcción que se detuvo de repente a causa de un cataclismo, con cables eléctricos por el suelo, caños que no acaban en nada, manojos de hierros de construcción, a todo lo cual saludé como a viejos conocidos, porque ya los tenía vistos en un viaje en 1996.

Saludables pingüinos Papúa se movían con desparpajo por ahí, acostumbrados a esta Antártida invadida por esos bípedos implumes que también caminan erguidos y trajeron este ejemplo de civilización.



Los efectos indeseados

La isla Nansen Norte y nuestro querido Puerto Foyen nos esperaban para las últimas investigaciones balleneras. Era el lugar que más acordado veníamos teniendo desde el primer viaje del *Ice Lady* y pudimos comprobar la magnitud el calentamiento y sus consecuencias. Islotes que habíamos conocido cubiertos de hielo sólido, del cual apenas sobresalían proas de botes o lomos de barriles, ahora eran meros promontorios de piedra pelada con botes y barriles que se desintegraban por secamiento de la madera. Aparecieron más bitas de amarre, más cables, más cadenas, más huesos de ballenas al haberse retirado el hielo y aun la nieve. La temperatura del aire de día andaba por los cuatro a seis grados centígrados sobre cero y la del agua, entre +1.6° y +2.4°. El sol apretaba y se sentía su radiación. ¿Asistíamos a un ejemplo del calentamiento de los polos?

Uno de los españoles expuso una duda: en 1911, cuando esto estaba en su apogeo, estas islas ¿habrían estado cubiertas con hielo o así, con la piedra a la vista? Esta incógnita llevaría a pensar en ciclos de glaciación y calentamiento que, por el momento, no tuvieron respuesta. Sin embargo no deja de ser alarmante que en el corto tiempo de cuatro años hayamos sido testigos presenciales del deshielo de un montículo de cinco metros de altura. ¿Estaremos, en serio, cocinando nuestro propio hábitat fuerza de andar en auto, soplar aerosoles, rozar selvas, talar bosques, expeler humos a la atmósfera y demás agresiones imprescindibles para que esta computadora, donde estoy escribiendo, funcione?

En Foyen se exploró, se buceó en los alrededores del pecio del *Governoren* (factoría ballenera incendiada y semihundida desde 1911), se trepó por los glaciares y se bajó en rapel. En fin, la armada ibérica se mostró en toda su entusiasta actividad, pero la alarma cun-

dió: quedaban pocas patas del famoso *dodecápodus nigro* y ante tal cataclismo el *Ice Lady* comenzó su largo regreso.

Navegamos con apenas una pasada fallida con mal tiempo por puerto, donde ni siquiera Vairo se animó a bajar su lancha, pero donde pudimos fotografiar el “nunatak negro” –éste no es comestible y tiene fama de ser el más representativo de la familia de estas balizas naturales con nombre inuit, en el idioma de los esquimales del Ártico–, una enorme roca que nunca se cubre de nieve y a continuación tuvimos un incómodo cruce hasta la isla Decepción, con marejada de través, agradeciendo el descanso que fue anclar en el mejor fondeadero antártico, el cráter del volcán. En principio lo hicimos en Balleneros.

Allí la inquieta escuadra ibérica se desparramó por tierra para quemar calorías, cruzando a la tarde a la base española Gabriel de Castilla. La siguiente noche el buque garreó con vientos de 30 a 35 nudos y no hubo más remedio que levar y navegar en círculos toda la noche hasta que calmó, para fondear de nuevo en las proximidades de la base argentina Decepción, ejemplo de prolijidad, limpieza y buen mantenimiento. Por fortuna el ancla hizo buena cabeza y allí nos quedamos, pendientes de los informes meteorológicos para planear nuestro cruce de regreso del Drake, mientras los españoles comían paella en la vecina base Gabriel de Castilla o se cruzaban a la pingüinera o trepaban cerros. El barco polar hispano *Las Palmas* estaba por ahí y luego apareció nuestro *Suboficial Castillo*, en su turno en la Patrulla Antártica Naval Combinada que se lleva a cabo con Chile todos los veranos y en Balleneros posaba sus reales el *Octopus*, un pequeño yate privado de Paul Allen, del que se dice que costó apenas unos dos mil millones de dólares – lleva dos helicópteros y un submarino para seis personas, entre otras cosas– y que mensualmente se fagocita dos millones de dólares. ¡Déme dos!


Se aprovechó una de las noches de inmovilidad para realizar la ya famosa fiesta de Neptuno, en la que el Rey del Mar castiga a los neófitos que se atrevieron a invadir sus helados dominios. Apareció Neptuno con una olla con un trozo de témpano y agua de mar, secundado por la princesa Carolina y la “princesa” Pinino, que para la ocasión se presentó, además de la peluca rubia y la toga, con un garfio “piratesco” en la



mano izquierda. Cada uno de los novatos fue bautizado con el gélido líquido y reconfortado con un vaso de ron. En el mismo acto se dieron diplomas a los veteranos, se otorgaron los premios Tarantar a los que había cometido las mayores tonterías y un premio especial al caballero de la delegación española, que curiosamente era portugués, el venerable Antonio Guimarães a quien se le nombró Caballero de los Hielos. El Licenciado Vairo se hizo acreedor de una lanchita de plástico con motor fuera de borda para reemplazar la que había hecho polvo en los desembarcos.

La espera se hizo larga, habíamos llegado el 10 y sólo el 13 a la noche tuvimos el resquicio buscado, aunque debimos apechugar con cerca de 30 nudos de viento del NNW al principio, que mantuvo entretenido con el mareo a gran parte del material humano y luego fue calmando hasta permitirnos una llegada de lujo con calma total y mar boba. A eso de las 1000 del 14 teníamos al Hornos por el través y eso que para algunos es una meta de ida, para nosotros lo era la de vuelta.

Con cierta nostalgia dejamos al *Ice Lady Patagonia* atracado en Ushuaia por última vez para ir a gozar de los horrores de la aviación de cabotaje nacional. Este era su postrero viaje al Sur. El noble navío, que en buenas y malas nos permitió navegar por donde otros barcos no llegan o no pueden entrar, al que flagelamos con tormentas, hielos y dilatados cruces oceánicos se va este invierno a Europa y allí queda para ser vendido. Ha habido varios barcos que han dejado entrañable estela en mi memoria. Este simpático patrullero noruego ungido motovelero explorador, es uno de ellos.

De todos modos, la Asociación de Exploración Científica Austral, en la que permanezco como miembro expedicionario, ya tiene en proyecto una nueva herramienta para proseguir con sus estudios sureños y patagónicos: un gran catamarán de treinta metros de eslora y características muy especiales. Confío en poder llegar a contarles alguna experiencia en el futuro en el *Ice Lady Patagonia II*. Hasta entonces 

* Nota: la Asociación de Exploración Científica Austral acepta nuevos socios interesados en esos temas. Informes: www.buquepatagonia.org /info@buquepatagonia.org

