

VICECOMODORO MARIO LUIS OLEZZA

El valor del miedo

**DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
2006**

Olezza, Mario Luis

El valor del miedo / Mario Luis Olezza; con prólogo de Jorge Edgard Leal – 1a ed.- Buenos Aires: Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 2006.

264 p.; 22x15 cm. (Historia Aeroespacial)

ISBN N° 987-20774-5-2

1. Relatos de viajes - I. Leal, Jorge Edgard, prolog. II. Título.
CDD 910.4

ISBN-10: 987-20774-5-2

ISBN-13: 978-987-20774-5-7

© 2006, Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica
Paraguay 748 - Piso 3° - Capital Federal

Fotografías:

Colección privada Brigadier Carlos Bloomer Reeve.

Colección privada Comodoro Roberto Federico Mela.

Coordinación de edición: Dirección de Estudios Históricos - FAA.

Diseño de tapa: Cecilia Paz

Composición y armado:

Caligrafix Servicios Gráficos Integrales S. H.

Av. Pueyrredón 1440, 2° - C1118AAR Buenos Aires

Telefax: 4821-6263

info@caligrafix.com.ar - www.caligrafix.com.ar

Primera edición: 1.000 ejemplares

Están prohibidas y penadas por ley la reproducción y la difusión total o parcial de esta obra, en cualquier forma, por medios mecánicos o electrónicos, incluso por fotocopias, grabación magnetofónica y cualquier otro sistema de almacenamiento de información, sin el previo consentimiento escrito del editor.

Queda hecho el depósito que determina la Ley 11.723.

Impreso en la Argentina.

ÍNDICE

Presentación	9
Prólogo	13
Introducción - Desde la memoria	19
I	23
II	33
III	73
IV	87
V	109
VI	119
VII	181
VIII	191
IX	213
X	237
Ilustraciones	245

Agradecimientos

A Marta Anselmo de Olezza y familia, y a la Promoción 16, por la cesión de los derechos de autor que hicieron posible la edición de esta obra.

A la Sociedad Militar Seguro de Vida por la generosa contribución para solventar los gastos de publicación.

PRESENTACIÓN

El 11 de diciembre de 1962, luego de una grave crisis institucional, tuve el honor de asumir la conducción de la Fuerza Aérea Argentina. Era una época difícil que me obligó a tomar decisiones drásticas. Al mismo tiempo, era una época de transformaciones y de conquistas, todas ellas movilizadas por el espíritu inquieto y visionario, característico de los hombres del aire a quienes tuve el privilegio de conducir.

Sin ir más lejos, basta recordar que, mientras se desarrollaba el acto en el que tomaba posesión del Comando, a 5.200 kilómetros de Buenos Aires, en las cercanías de la Base Antártica Ellsworth, ubicada a pocas horas de vuelo del Polo Sur, ardía desde veinticuatro horas atrás, el cuerpo metálico, ya sin formas, del C-47 TA-33. Jamás antes, una aeronave de la Fuerza Aérea había llegado tan lejos al sur; jamás antes, un avión de nuestra institución había aterrizado tan cerca de la meta añorada: el Polo Sur.

Gracias a Dios, el comandante y piloto del vuelo, un capitán de treinta y tres años, y su tripulación habían salvado milagrosamente las vidas. Recibió una felicitación por su “Ejemplar proceder en el accidente del TA-33 al permanecer en su puesto de Comandante de Aeronave, a pesar del fuego a bordo, dando órdenes claras y precisas para la evacuación”. Con ese dramático desenlace, que cerraba un capítulo más de la conquista del aire en nuestro sector antártico, iniciaba mi gestión en los temas relacionados con el Continente Blanco.

Recordar los hechos del pasado es regresar en el tiempo. Honrar a los hombres que los protagonizaron es una obligación moral de quienes recibieron su herencia. En mi doble carácter de Presidente de la Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica y ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea que tuvo a sus órdenes al autor, invito a los lectores a revivir su epopeya en memoria y justo homenaje de esos pioneros que, pintados en las alas, llevaron los colores de nuestra enseña patria hasta los últimos confines de la Tierra.

En enero de 1962, el capitán Mario Luis Olezza recién había terminado el Curso Básico de la Escuela de Comando y Esta-

do Mayor. Destinado como ayudante del jefe del Estado Mayor General, en forma accidental y sólo por un mes, se le ordenó hacerse cargo, sin perjuicio de sus funciones, de la jefatura de la División Antártida.

Olezza nunca había estado en contacto con esa temática y, como él mismo reconocía, no le interesaba ese mundo lleno de locos. Qué lejos estaba en ese momento de saber que a él, con el tiempo, se lo conocería justamente como el “Loco” Olezza. La jefatura accidental se prolongó varios meses y el capitán se fue interesando más y más en los asuntos de la División. A diario, incentivado por los relatos de sus auxiliares, dos curtidos suboficiales, veteranos de varios años de estadía en el continente blanco, los paisajes helados de más allá del Drake invadieron y se adueñaron de sus sueños. De modo particular, el empuje y el deseo de hacer del suboficial ayudante Nasoni, lo impulsaron a profundizar sus conocimientos.

De buenas a primeras, Olezza se encontró estudiando los derechos argentinos en la zona, desde 1904 –en que se estableció la primera base nacional en las Islas Orcadas– hasta los sucesivos actos reivindicatorios de soberanía protagonizados por civiles y militares. En especial, Olezza analizaba los sobrevuelos del casquete polar con aviones de la Fuerza Aérea y de la Marina de Guerra; una serie de intentos que culminaron cuando aviones C-47 de la Armada Nacional aterrizaron en el Polo Sur en ese mismo 1962.

Pero, según observaba Olezza, aún faltaba lo esencial: pasar de los actos aislados a una acción planificada como estrategia nacional, orientada a desarrollar en forma sistemática las operaciones aéreas sobre el Sector Antártico reclamado por la Argentina.

Así nació en él una concepción político-estratégica sobre el uso del poder aéreo en nuestra Antártida. Afirmaba que el norte de la Argentina estaba en el sur y que las comunicaciones Transantárticas y Transcontinentales eran las llaves del futuro; por esa razón, en su oficina tenía el mapa de la República Argentina colgado al revés, con el sur hacia arriba, como una forma de graficar su pensamiento. Su tesón, convicción e idoneidad lo llevaron a interesar a las más altas autoridades de la Fuerza, entre ellos, a mí.

Recuerdo con cierto remordimiento, cómo las crisis de otro orden que debía enfrentar me impidieron prestarle más atención a sus proposiciones, a sus reclamos de implementar un enlace

aéreo con aviones apropiados para anevizar o bien aterrizar en el sector reivindicado por la Argentina, del mismo modo que las naciones más desarrolladas en el otro extremo del continente antártico. Además, solicitaba que de una buena vez la Fuerza Aérea instalara una base permanente que permitiera operar todo el año con aviones con ruedas. Su máximo anhelo era llegar al Polo Sur y demostrar con hechos las aspiraciones soberanas de la Nación sobre esos territorios y la factibilidad de la ruta aérea transpolar que uniera Sudamérica con Australia, Nueva Zelanda; verdadero trampolín para llegar al lejano oriente.

Al final, su prédica recibió el apoyo que requería y se equipó el primer avión con capacidad para despegar del continente, volar hasta la Antártida y anevizar sobre esquíes en la Base Matienzo. Así, nació el C-47 TC-33 que, como dije al comienzo, se incendió y destruyó cuando despegaba de la base Ellsworth rumbo al Polo Sur.

El accidente, en lugar de disuadir, templó el ánimo de Olezza y le dio nuevos bríos a sus ideas. Enriquecido con la experiencia personal, volvió a la carga, insistió, rogó, persuadió y vendió con tanta eficiencia sus pensamientos que, ascendido al grado de comandante, consiguió que se le asignara un nuevo avión C-47, el histórico TA-05 que hoy se exhibe en nuestro Museo Nacional de Aeronáutica en Morón.

A bordo de esa máquina, en 1965, Olezza realizó el épico vuelo hasta el Polo Sur comandando una Escuadrilla, integrada por los aviones Beaver P-05 y P-06, y el mencionado TA-05. Desde allí, prosiguió a la base norteamericana Mc Murdo, en el hemisferio oriental del planeta, concretando el primer cruce transpolar con un avión argentino. Había cumplido su sueño. Sus conceptos constituyen un legado que hoy tienen existencia efectiva hasta en la menor expresión.

La mitad de los protagonistas de las hazañas no están ya con nosotros, incluyendo al autor, pero el testimonio que nos dejaron permanecerá por siempre. Para ellos fue un privilegio tener una existencia ardua. Pienso que lo más valioso de sus empresas fueron las privaciones que soportaron. Se acostumbraron a ver las dificultades como estímulos, nunca como trabas. No por otra causa, el título habla del miedo, pero no es el miedo del cobarde, sino el miedo de no poder cumplir con el deber.

Para finalizar, sólo deseo enfatizar que nunca voy a terminar de agradecer a Dios que me haya iluminado para permitir que el genio de Olezza alzara vuelo y que su acción precursora se hiciera realidad durante mi gestión. Y como sé que él aún no ha recibido el homenaje que merece, el texto incluye un cuadernillo con fotografías e imágenes que ayudarán a dimensionar en su justa magnitud las aventuras y los desvelos narrados por el autor.

Con la edición de esta obra póstuma de Olezza, la Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica espera comenzar a saldar una deuda que es de todos los argentinos.

Brigadier General Carlos Conrado Armanini

PRÓLOGO

Cuánta responsabilidad, qué difícil resulta decir lo que se piensa y siente al leer este libro. Seguir la fenomenal capacidad del autor para describir situaciones, analizar pensamientos y sentimientos exige volar muy alto.

Si agrego que tuve la suerte de haber sido su amigo, que gocé de tiempos de largas y provechosas charlas, y que colaboré –cuando la oportunidad se prestó– para que materializara sus “patriadas”, se comprende mejor mi compromiso y aprieto.

Olezza era un hombre de acción, pero también de profunda espiritualidad; una admirable dualidad que no se da siempre. Y ello se comprueba fácilmente al leer el libro. Situaciones de extremo riesgo, donde era seguro perder la vida, se mezclan con juiciosas y empinadas reflexiones de hondo sentimiento y profundidad filosófica. Todo, salpimentado con diálogos crudos, fuertes y desopilantes, pero reales. Sin duda, hay algo de Antoine de Saint-Exupéry en la vida y gesta del autor.

En síntesis, es el relato de dos operaciones aéreas llevadas a cabo en la década del sesenta del siglo pasado por la Fuerza Aérea Argentina. La exitosa ejecución de la primera hubiese sido una proeza valiosa. Partir de América, hacer etapas en la Antártida, anevizar en el Polo Sur y aterrizar finalmente en Australia, hubiese sido un logro sin parangón en el historial aéreo internacional, y ganado para el país lauros valederos y un título más a nuestros derechos sobre el Sector Antártico Argentino.

La descripción pormenorizada de la primera es sorprendente. Tal vez, para algún lector, la crónica de los hechos, dificultades y obstáculos afrontados –ya en la zona de operaciones– puedan resultar un tanto inexplicables tratándose de acciones que imponen una previa y minuciosa planificación; pero, en el sexto continente, las contingencias y el azar son elementos omnipresentes capaces de anular las mejores previsiones. O de ayudarlas para su ejecución, llegado el caso.

El relato de la obligada –y urgente– adaptación antártica del autor en Matienzo, base que estaba en emergencia casi terminal, es patético. Doy fe, porque soy el teniente coronel –después

coronel- que aparece en el relato como el hombre antártico del Ejército, invitado a bordo para que “otee” desde el aire lo que le espera en el futuro.

La descripción de cuánto se debe hacer el día en que se logra –por fin- decolar desde Matienzo es desgarrador. Impresiona el realismo conmovedor del relato, más, porque nadie debe dudar de que fue exactamente así. Y exactamente así son todas las situaciones que continúan en la narración que, de alguna manera, dan sentido al título y que culminan con ese final grotesco, de comedia del absurdo; ¡el incendio y destrucción del avión cuando lo que resta ya de la proeza es lo más fácil!

El regreso desde la base Ellsworth es una larga y penosa lucha de Olezza contra el agobio y la desesperanza: siente que a sus sueños le han “cortado las alas” para siempre. Es un penoso entrevero de amargura y decepción.

También, es la primera vez que navega en un buque y lo hace desandando el camino que con tanta endiablada fatiga se ha ganado. En el viaje comienza, así, a ver y a vivir de una manera diferente esa Antártida que ya para siempre correrá por sus venas.

Instalado de nuevo en Buenos Aires “con pena y sin gloria” recomienzan sus luchas contra los que poco o nada saben o entienden del valor y alcance del tema aeroantártico, para –entre otras cosas- integrar la “tierra blanca”. Y se empeña con artimañas y astucias bien intencionadas, en vertebrar un nuevo intento. Y en su porfía enfrenta la “pelea papelera”, difícil, llena de obstáculos necios y artificiales: la burocracia contra el vuelo transpolar.

Gana y de nuevo las “comprobaciones” previas en oficinas, en talleres, en el glaciar Upsala, acondicionando todo y poniendo a prueba su capacidad, su actuación y su paciencia.

Y otra vez gana. Una sucesión increíble de iniciativas, suerte, oficio y profesionalidad se van escalonando en hechos que finalmente desembocan en la soñada orden del comando superior para llevar a cabo el vuelo al Polo Sur.

Soluciona los previsibles y consabidos problemas, y de nuevo en la Antártida se repite –a lo largo de la operación en esta remota región del planeta- el malhadado concierto de contrariedades, peligros, obstáculos, aflicciones ya conocidas que sólo la terca decisión y valentía de Olezza y sus hombres logran superar.

¡Y llega el premio! Tres aviones argentinos aterrizan en el Polo Sur un glorioso 4 de noviembre de 1965. Cincuenta grados bajo cero saludan calurosamente su arribo.

Falta, sin embargo, el último esfuerzo para convalidar cabalmente y dar más lustre y honra a las alas criollas: llegar al otro lado del continente, hacer escala en la Base Mc Murdo en el Mar de Ross.

Y también se cumple.

Regresar a Buenos Aires y, como dice el autor –que no quiere detallar nada de los agasajos recibidos– “todo es distinto, muy distinto a enero de 1962”.

No puede ser de otra manera. Bien ganado y de buena ley lo tiene, por todo lo sufrido en aras de un ideal superior.

Desde algún lugar del infinito cielo hasta donde “dio motor con los aceleradores a fondo” una luctuosa y aciaga noche de 1977, Olezza debe estar contemplando el “sermón esculpido en el hielo” que –al decir del antártico almirante Richard Byrd– es el continente blanco, escenario en dónde campeó nuestro hombre con sus hazañas y gallardía.

General de Brigada (R) Jorge Edgard Leal

*Hay alguien que me ha acompañado en mis vuelos.
No durante, sino antes o después. Alguien que me ha
despedido en cada partida y me ha saludado en cada
regreso. En el vuelo, su presencia era recuerdo y promesa.
Sin formas, por lo menos sin las formas convencionales, con
él han sido mis diálogos entre cada monólogo.*

*Para él dedico esta prosa, sin técnica, escrita en los
momentos perdidos e inútiles del tiempo. “Cuando” y
“donde” no son tiempo ni lugar geográfico exactos. Más
intuida que razonada. Con pensamiento mágico. Ni fantasía,
ni madurez. Integrada exclusivamente en la inspiración
de este personaje que fue, es y será el permanente y
consecuente solidario compañero del “antes y después” de
cada vuelo.*

A él, con poco afecto y mucho dolor...

Al miedo...

INTRODUCCIÓN

DESDE LA MEMORIA (Relato casi cronológico)

Todo tiene su comienzo. El problema es identificarlo. Para nuestro relato será el año 1962. Sin embargo, los hechos tienen vigencia antes de producirse. Cuando son humanos, arrancan con la vida misma de quienes son protagonistas. Y aún antes, con la vida de quienes dan su vida, sus genes, su herencia a otro ser humano que será hijo del hombre, de la naturaleza elemental de una especie que debe conservar y preservar.

Mi vida comienza con mis padres, a quienes debo algo más que respeto y vocación de ternura. A quienes debo algo más que amor. Desde ellos nació una voluntad de sacrificio, de superación, de incrementar niveles de cultura y de moral. Desde una madre que nació, creció, se educó y vivió más de cincuenta años en la miseria. Desde un padre obrero que se hizo héroe sin saberlo y sin quererlo.

Un origen simple. Hombre y mujer reunidos deciden un solo hijo, para que ese hijo crezca hacia una manera de ser y obrar superiores. Lo lograron a medias. No por las virtudes de ellos, sino por mis defectos.

En aquel taller de la calle Paracas 239 en el barrio de Barracas, ciudadela extraña y casi mística, la imaginación y fantasía del niño se fue trocando en realidad. Y lo bueno vino de ellos, y lo malo queda en la propia estructura moral e intelectual, que me corresponde por voluntad y libertad de ser quien soy.

Así, por una necesidad de padres obreros, orgullo de una clase media que emerge tumultuosamente en el panorama americano, y que parte de una mezcla de gringos y razas ancestrales casi desaparecidas, nacen estas generaciones argentinas, la mía, la nuestra, la que vendrá.

Nuestra generación fabricó una pequeña historia que escribo para contemplar, más que para justificar. Para gozar del “ocio aristotélico” y desde éste, crear lo que pueda servir a nuestros hijos, como reconocimiento a nuestros padres.

Por simpleza de estilo, y para no crearme problemas literarios, relataré en primera persona, aunque debería hacerlo en tercera del plural, “ellos”, porque por ellos se hizo realidad una fantasía y, verdad una ilusión. Por nuestros padres. Por los compañeros de sueños, de oficina, de taller, de tripulación, de dotación, de compromisos. Incluso, por ellos, los que no quisieron creer, porque nos animaron a hacer.

Una forma de volver al pasado es recurrir a la memoria indagando en los recuerdos. Se corre un peligro: olvidar hechos, circunstancias y nombres, que pueden ser más o menos importantes e interesantes. Pero este sistema, de no recurrir a otras memorias ni repasar notas y documentos, tiene la ventaja de ser más sincero con el propio sentimiento, más emotivo y directo, más espontáneo.

Con este método, recordar, será probablemente un poco injusto y hasta bastante desprolijo, por falta de plan y de proyecto; pero, creo, lograré disfrutar y sufrir mejor los momentos vividos. Y, en resumen, de eso se trata, de regresar y de contemplar, de pensar en voz alta y, en este caso, en palabra escrita.

Tengo el defecto de escribir en borrador, porque soy desordenado por impaciente, y apresuro demasiado la palabra pues corre muy rápido el pensamiento. Sin embargo, ese desorden le da singularidad a la expresión; la hace mía, espontánea, aunque, lamentablemente, muy poco literaria.

Es el precio que obligaré a pagar al lector, a cambio de una sinceridad nacida desde el recuerdo, todavía demasiado vivo en el sentimiento aunque ya un poco filtrado por el tiempo. También trataré de no juzgar a los demás, aunque en algunos casos, lo sé de antemano, no podré evitarlo. Por lo menos lo intentaré, porque creo que no hay posibilidad de abrir juicio sobre hechos, circunstancias y hombres que todavía no somos pasado definido, sino que pertenecemos a una generación viva y presente.

Aunque en esto, como en todo, el tiempo y la distancia son relativos y se miden en dos escalas distintas: las que sirven de referencia física, como un acuerdo o método de orden; y las que pertenecen al espíritu y a la misma existencia del hombre. Este tiempo y esta distancia escapan de los valores convencionales, y será difícil escapar de sus valores emocionales. Tanto valdrá un segundo como un siglo. Por ejemplo, cuando estuve al borde de la

muerte, en el incendio del C-47 matrícula TA-33, en los 78° S, un año pareció un instante; o en aquel 1965, cuando pasé casi siete meses volando el avión C-47 matrícula TA-05 en la Antártida.

En este relato, elemental y casi cronológico, como dicta la memoria consciente y el recuerdo subconsciente, estaré acompañado por alguien que nace en mi propia conciencia. Una especie de Ángel y Luzbel al mismo tiempo. Real, tangible, como las fuerzas encontradas de Dios, me ayudará a seguir un camino que intenta el encuentro con otro, con un lector, con alguien que mire y lea, entienda y critique, juzgue y aplauda, ame y odie: **usted**. Por eso necesito a otro ser, porque no es una voz interior que queda dentro de mí mismo, sino un intento de salir hacia fuera, de búsqueda desde un “ocio”, deleite y sufrimiento, reviviendo lo que fue placer y dolor.

Otro problema que enfrento es cómo se han deformado algunos personajes en este avance del tiempo. Por ejemplo, Juan Carlos, que hace nueve años era un suboficial de la Fuerza Aérea, antártico, desconocido, que impulsó mi psiquis, inteligencia, voluntad y afecto hacia la tierra desierta, ahora es Juan Carlos amigo, hermano, compañero de camino, una parte de mi propio afecto. ¿Cómo describir a aquél de hace nueve años y a éste de hoy, presente y real, verdadero y efectivo? Se mezclan los fantasmas.

De cualquier forma intentaremos, una vez más, porque ya lo intenté otras dos veces, dar forma a los recuerdos. Lo haremos, pues, como reconocimiento a nuestros padres; a los que hicieron realidad una idea y que, anónimos, son héroes de este tiempo; a quienes amo y llevo dentro de mí, como un Ángel y un Luzbel, corrector y esgrimista del estilo, la forma y la verdad; y a nuestros hijos, por generación, que serán desde nosotros mismos.

Trataré de evitar la anarquía de la violencia, aunque la pasión no la puedo evitar cuando estoy vivo. Y vivo estoy, porque amo y desprecio, sufro y me alegro, recuerdo y sueño, pienso y siento. Porque si así no fuera, no tendría una mano que escribe y otra mano que sostiene el cigarrillo que se quema, y se hace humo, en el tiempo.

Esta introducción es necesaria, más que para usted, para mí. Un poco para empezar a relatar un comienzo. Para romper el silencio. Este silencio que hemos tenido usted y yo, durante este tiempo. Para saltar, desde un paso dado, distancias que nos separaban y que ahora precisamos reunir.

Un encuentro, después de una espera. Así es la palabra escrita. Tiene vocación de diálogo y monólogo. Viene desde un pensar en voz alta, y tiende hacia alguien desconocido que recibirá lo dicho, y podrá no recibirlo. Una forma de comunicarnos, con un medio débil y fuerte a la vez, porque la respuesta no llega, y si lo hace, es tarde.

En fin, ya que estamos en la charla, y aunque no queramos, a medida que penetremos en ella, nos iremos conociendo; y desde allí, nacerá esta amistad, o este desgano de ser amigos. Porque sí, porque es así desde siempre. Sólo te pido, y ya que no puedo decirte de “usted”, que trates de comprender lo que no está escrito, lo que ha quedado entre líneas porque no puedo traducir, para no herirte o para no amarte demasiado. Porque han de quedar montones de elementos del espíritu dentro del espíritu mismo, sin traducción porque no la tienen, sin conexión con la realidad.

Cosas como el Amor, Dios, la Verdad, el Dolor, la Muerte; cosas como la Vocación y el Alma quedarán entre las palabras. Son las más importantes, porque conectarán entre sí los momentos dispersos y darán estructura vertical a las circunstancias y hechos reales. Son su esencia, el Ser de Santo Tomás. Trataré de darte la Existencia de lugares, tiempos y hombres. Referencias parciales para comprender la vida.

Hemos empezado a andar el camino que nos separa. Caminemos, pues, un poco más, para intentar el encuentro. Te deseo suerte, y te ruego que me desees suerte. La que vos y yo merecemos.

Mi mano derecha en la palabra, la izquierda en tu mano, un leve roce de piel y piel, las miradas que no vemos, el recuerdo, y te diré como dice el cuento del abuelo: “Había una vez, un hombre, en el año 1962...”

I

En el año 1962, el 6 de enero, dos aviones de la Marina de Guerra Argentina aterrizaron en el Polo Sur. Eran los primeros argentinos que llevaban nuestra enseña nacional hasta el mismo extremo sur de la Patria. Sentí vergüenza, como aviador militar y como integrante de la Fuerza Aérea; y una gran alegría como argentino. Me impactó el esfuerzo, sacrificio y “tarea cumplida” de nuestros marinos, pero creí que era una misión de la Fuerza Aérea abrir esas rutas.

En aquel enero, como todos los veranos de Buenos Aires, el calor y la humedad nos trastornaban; tenía treinta y tres años, y era capitán.

Durante 1961 había cursado la Escuela de Comando. Egresé segundo entre setenta compañeros. Mi nuevo destino, al que debía presentarme en febrero, era el Estado Mayor General. Antes, había estado en unidades de caza, presidencia de la Nación y unidades de transporte aéreo. En 1955, durante los movimientos subversivos que pusieron al país al borde de una guerra civil, sufrí la peor experiencia de mi vida. Circunstancias políticas y sociales obligaron a enfrentarnos entre conciudadanos con las armas, por supuestas ideas y métodos morales.

Me equivoqué. Quise “pagar” aquello, en especial por una fractura psíquica e intelectual, y comprendí que no podría matar o morir en luchas fratricidas, así que pedí la baja de la Fuerza Aérea. Fue un proceso de vocación y profesión frustradas porque los militares argentinos, y los latinoamericanos, vivimos con un complejo muy particular: tenemos vocación castrense, desarrollamos intelectual y moralmente una profesión, estudiamos la guerra, intentamos evitarla, y al mismo tiempo nos perturba no hacerla. Es un proceso de difícil explicación.

Así, al esfuerzo de superar el imponderable de ser militar sin guerra, de tener verdadera vocación castrense, de saber que las armas que paga un pueblo laborioso pueden volverse contra ese mismo pueblo, tenemos que agregar la posibilidad de “hacer” algo útil y constructivo en época de paz, al tiempo que nos preparamos para una guerra.

Para 1962, tenía ya quince años de servicios militares simples, dieciséis de vuelo, dos cursos de Teoría de la Guerra realizados, una experiencia variada en aviones de combate, y una labor de tipo socio-político cumplida en la Secretaría de Informaciones de Estado. Incluso, y esto es clave para mis futuras acciones, una personalidad bastante definida, en especial, ante mis subalternos, lograda por algunas “pegadas” intuitivas, más que inteligentes, con superiores y con algunos niveles de la conducción nacional e institucional.

A todo este esquema, muy sintético y descrito como tarjeta de presentación, debería agregarse mi vocación de escriba y poetaastro, el excesivo idealismo y romanticismo, con su adhesión de motivaciones apasionadas con que buscaba un objetivo trascendente para vivir y justificar mi propia existencia.

En febrero llegué al Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, con disposición para iniciar una etapa que podría llevarme, o no, a ser jefe militar en un año más; y con una suerte de compromiso en conciencia que había adquirido en 1955, cuando me negaron la baja. Siempre creí que el grado que tenía era el último. Eso me desprejuiciaba de los ascensos que eran, así, una consecuencia que podía llegar o no llegar. Incluso había definido una forma de ser en familia, separada de la sociedad castrense, lo que me colocaba en buena posición moral e intelectual para trabajar sin complejos de “status”, y con bastante libertad de acción.

Mi destino interno fue la Ayudantía del Estado Mayor General. El jefe era un brigadier que había conocido, superficialmente, en la I Brigada Aérea, y que tenía fama de ser inteligente, accesible y muy flexible para trabajar. En aquel momento, de improviso, apareció la Antártida en forma directa en mi vida.

Recibí una orden: hacerme cargo, accidentalmente, de la División Antártida, por uno o dos meses, sin perjuicio de las funciones de ayudante, y hasta tanto se designara el jefe definitivo.

¿Qué representaba el Continente Blanco para mí? ¿Y qué, para la Fuerza Aérea? Trataré de sintetizarlo en una parte del diálogo que tuve con dos suboficiales:

—... tendría que ver estos papeles, que son un estudio para este año y más pedidos de compra...

Interrumpí al suboficial Alfonso. Éste con el suboficial Juan Carlos, en calidad de encargado y subencargado de la División,

habían reunido algunos papeles y muchos problemas para venir a verme.

—Estaré a cargo uno o dos meses —les dije—. Veré sólo aquello que no tenga más remedio. Como pronto tendrán un jefe definitivo, me parece lógico que demoren todo lo que se pueda, es decir, cuestiones de profundidad y muy específicas. De la Antártida no sé casi nada, ni me interesa saber. No quiero entrar en un mundo de locos...

Me miraron; muy militarmente cumplieron con mi deseo. Con el tiempo, Juan Carlos me confesó que, aquel día, él y Alfonso creyeron que yo era el “tipo” indicado para llevar adelante el tema antártico en la Fuerza Aérea. Ambos tenían gran experiencia en aquel Teatro de Operaciones. Habían trabajado muchos años en el extremo sur. Siempre con Ejército, porque en esa época la Fuerza Aérea no tenía doctrina, misión, ni tareas propias e independientes en la Antártida. Más aún, ni uniforme antártico, ni distintivo; y peor aún, ni conciencia o vocación antártica.

Desde 1952, un puñado de hombres de la Aeronáutica, tanto militares como civiles, oficiales y suboficiales, tripulantes y dotaciones terrestres, participaban de actividades en el Continente Blanco, pero lo hacían con Ejército y Marina. Incluso, en aquellos legendarios vuelos de Lincoln y DC-4 de las primeras FATA (Fuerza Aérea de Tareas Antárticas), trabajaban a requerimiento de operaciones terrestres o marítimas.

La Aviación Naval tenía más independencia y criterio formado en sus vuelos antárticos. Pero, casi siempre, dependientes de misiones en superficie, en tareas aeroterrestres o aeromarítimas; y, muy pocas veces, con misión y proyección estratégicas y geopolíticas.

No “ver” la magnitud geopolítica de aquel territorio, sus posibilidades futuras y sus valores estratégicos en lo económico, científico, político, social e histórico, era una parte de un mal característico del ser argentino. Nos cuesta “ver” más allá. Tal vez, el proceso, que es mental, parte de una microvisión de los problemas nacionales, impuesta desde el mismo origen, desde nuestra independencia política. Éste es un tema importante para aclarar, porque entronca con uno de los mayores inconvenientes que viví en los estados mayores (organismos máximos de asesoramiento para la conducción superior de las Fuerzas Armadas y, a veces,

casi siempre, del país). Y era la falta de comprensión para imaginar más allá del quehacer diario y administrativo. Ya lo viviremos a medida que la historia avanza.

Un ejemplo claro fue mi respuesta a Juan Carlos y Alfonso. El desinterés por un sector de la tierra argentina, para elaborar y ejecutar tareas militares y en particular aéreas. No “veía” el tema, no lo entendía, y estaba convencido de que aquella tierra antártica era realmente un lugar sin proyección, para aventureros o locos, donde no teníamos los argentinos más trabajo que mantener un mito, por razones de caprichos políticos, nacionales e internacionales.

¿No era eso lo que habíamos aprendido desde niños? Apenas sí, una ubicación minimizada, fuera de escala normal, escondida y estampillada en el mapa, debajo, en el fondo del mundo. Una manera de ver, de entender, de sentir. Porque así nos lo impusieron quienes casi siempre decidieron por nosotros, desde el exterior.

Poco o casi nada sabía de Sobral, de Cámara, de Pujato, de Marambio. Poco o casi nada, de aquellos primeros hombres de Orcadas, del Servicio Meteorológico, de los glaciólogos o científicos. Poco o casi nada, de la corbeta Uruguay, de las bases San Martín y Belgrano. Poco o casi nada, de los valores potenciales y efectivos de aquella tierra conquistada. Sin embargo, los nombres de Scott y Amundsen, de Fuchs y Shackleton, de Bellinghausen y Ellsworth, de Byrd y Weddell decían por sí solos de la Antártida, de luchas y sacrificios.

Nombres que no son nuestros nombres. A espaldas de nuestros derechos y de nuestras obligaciones. Perdiendo, antes de tenerla, conciencia de un lugar que es y que será estratégica y políticamente argentino.

Juan Carlos, que tuvo tanto que ver con mi vocación antártica y que fue y sigue siendo el alma de cada tarea cumplida en el lejano sur, desde su aparente simpleza intelectual y su tremenda fuerza moral, hizo que fuera comprendiendo algo de tanto. Es un hombre muy particular. Soltero, con tendencia a dejar de serlo en cada momento por vocación de familia, y que no deja de serlo porque se debe a todos..., y todos, son todos..., compañeros, amigos, familia. El típico porteño, incluso por sus conocimientos de tango, y su forma de hablar y decir. El hombre múltiple. Me-

cánico, oficinista, herrero, carpintero, usinista, en una palabra: antártico. El del eterno buen humor y el del “no hay problemas, lo hacemos” y lo hace.

Su jovialidad espontánea, incluyendo los cuentos y las historias que narra con gracia y simpatía, hace que no aparente la profundidad intelectual y espiritual que posee, y que sólo aflora cuando pueda servir a los demás. Una cultura adquirida durante las lecturas de sus cuatro años en el desierto, y que esconde lo suficiente para no aparentar de más y sí, de menos.

Ese hombre fue el que más influyó en mi psiquis y en mis sentimientos hacia la Antártida.

—Usted piense y deje que nosotros nos machuquemos los dedos. Lo suyo es lo difícil: crear y planificar. Nosotros haremos lo demás.

Mil veces escuché esta frase, cuando había que desenterrar el DC-3, desde cinco o seis metros de hielo y nieve, con pala y pico; cuando había que poner en marcha los motores con cuarenta o cincuenta grados bajo cero, y las manos, la cara, la piel se congelaban; cuando había que buscar ropa, equipos, herramientas, elementos para preparar una salida hacia la Antártida.

—Usted piense y déjenos a nosotros...

Y “nosotros” eran multitudes de hombres simples, directos, espontáneos, con trabajos casi heroicos. Hombres que, en los talleres y oficinas, en las tripulaciones y dotaciones, hacían milagros poniendo en la lucha, despereja y casi imposible, el alma y la vida. Hombres en serio.

Así, en aquellos principios de 1962, comencé a pensar en la Antártida y sus hombres. En la necesidad de integrar el territorio y en las posibilidades de abrir una ruta aérea, única manera de consolidar esa conquista, que desde hacía decenas de años estaba desarrollando un puñado de hombres visionarios y románticos: de héroes, los desconocidos de siempre.

Y una ruta no es sólo un avión volando. Una ruta aérea es infraestructura, comunicaciones, apoyo, logística, meteorología, medios adecuados, instrucción, y sobre todo: conciencia de que hay que hacerla.

Éste era el primero y mayor problema: conciencia de la ruta antártica. ¿Cómo hacer comprender esto? ¿Cómo hacer comprender

valores potenciales, más de la imaginación y fantasía que de la realidad práctica? Hacer entender que la Argentina tenía mercados internacionales a través del sur, como los de Oceanía y el Lejano Oriente. Que eran firmantes de un Tratado que nos obligaba, y que en algún momento, en 1988, antes o después, deberíamos rendir cuentas a los “súper” Estados, a los Estados “tapón”, y a todo un mundo, de lo que hubiéramos hecho o no, en nuestro propio territorio argentino. Que comprendieran que en aquellas cordilleras, entre sus piedras lamidas por vientos increíbles, se escondían reservas minerales estratégicas, el perfeccionamiento de la meteorología y los pronósticos; la investigación científica y los acuerdos internacionales; las riquezas del océano austral y sus posibilidades para paliar el hambre del mundo; ante una posibilidad de guerra, el valor táctico del Teatro de Operaciones más difícil y peligroso del planeta.

Y si todo eso no vale, era suficiente saber que es nuestra tierra, que hay hombres, conciudadanos, hermanos, viviendo aislados en esas distancias casi sin límites, que necesitan y esperan de nuestros aviones, del correo, de la comunicación normal y rutinaria.

En realidad, esta pequeña historia comenzó cuando conocí la intención del Comandante en Jefe: un vuelo transpolar, no concretado en la historia de la aeronáutica mundial, con dos aviones C-130 cuya gestión de compra estaba haciendo la Fuerza Aérea.

—¿Y si no vienen los C-ciento treinta? —le pregunté al jefe del Estado Mayor General y sugerí un plan de alternativa—. Preparemos dos C-cuarenta y siete, similares a los que utilizó la Armada para llegar al Polo.

Comenzaron los “peros”: que no había partidas previstas, que dos C-47 era mucho, que no había equipos, que era muy riesgoso cruzar la Antártida con esos aviones, que nos faltaba apoyo en superficie, que era mejor esperar, que no teníamos instrucción suficiente, que no conocíamos perfectamente el Teatro de Operaciones, etcétera y varios etcéteras más.

El concepto era planificar, programar, discutir, prever, organizar, racionalizar. ¿Cuándo ejecutar y hacer?

En 1952 ó 1953 hubo un C-47 antártico, preparado íntegramente en los Estados Unidos de Norteamérica, y una tripulación instruida y adiestrada en el extranjero. Era el T-20. ¿Qué había ocurrido? Sólo sé que una vez se intentó cruzar entre Río Galle-

gos y la Base San Martín, y que quedó en eso, en intento. Luego, desmantelaron el avión.

Teníamos que averiguar dónde estaban los equipos, y en especial los esquí-ruedas de dicho avión, un sistema complementario para el C-47, que le permitía aterrizar y decolar con un sistema combinado de esquí-ruedas. De todo lo que tenía el T-20 sólo encontramos, arrumbados en un depósito, aquellos esquíes que todavía no habían tocado nieve en nuestro sur.

Teníamos parte de lo que necesitábamos. Ahora era necesario preparar el avión.

¿Para qué el vuelo transpolar? Había pensado que abrir la ruta en la Antártida, exigía, aparte de los medios adecuados, una doctrina básica, con su plan de acción consecuente. Definir una política. Había que convencer. Para convencer, y esto es muy latino, era necesario lo espectacular que, a la vez, nos permitiera penetrar en el Continente Blanco y nos diera un margen de acción psicológica para crear expectativas razonables. Después, pensé que sería más fácil ejecutar acciones independientes que abrieran la ruta al sur, dar vuelta el mapa argentino.

El primer paso era preparar adecuadamente el C-47, sin gastar partidas extraordinarias y por consiguiente hacerlo aquí, en el país, e instruir a una tripulación para esos vuelos tan distintos de los comunes.

Una casualidad con nombre y apellido, con título de ingeniero y vocación de montaña, nos ayudó.

Un día de ese 1962, en la Ayudantía del Estado Mayor General, apareció un visitante de tantos. Este señor, el ingeniero Mario, llegó diciendo que lo esperaba el brigadier, y que no podía demorar porque lo había citado a esa hora y ese día. El tono era casi insolente (después supe por qué). Lo anuncié. El brigadier me dijo que el tema que trataría el ingeniero tenía relación directa con la Antártida y como yo era el jefe de esa división, hacía tres meses ya, que lo atendiera y que luego él lo saludaría. Me pareció lógico. Se lo transmití al ingeniero... ¡Para qué!

—Yo vine a hablar con un brigadier y no con un capitán. Es la tercera vez que me citan. Con usted no tengo nada que hablar...

Lo miré. Le brillaban los ojos, desde una cara que parecía la de un hombre manso. Me había dicho aquello lentamente, pero con

una energía que me pareció mal aplicada. Sin responder entré al despacho del brigadier dejando la puerta abierta para que oyera:

—Insinúa este señor que no conozco, ni quiero conocer, que usted es un maleducado, porque no lo recibe, y que yo soy muy poco. Recíbalo si quiere, señor, pero no cuente conmigo para arreglar nada con este insolente y petulante...

Los colores de los rostros de ambos, brigadier e ingeniero, fueron pasando por toda la gama del arco iris (supongo que el mío también).

—¡Adelante, ingeniero!... ¡Quédese, capitán!... —dijo el brigadier.

No daba lugar a nada el tono imperativo del mismo. El despacho del quinto piso era cómodo y sobrio. Una gran mesa de conferencias de estilo moderno, flanqueada por diez sillas, y un escritorio ministerial haciendo juego, todo en marrón oscuro, acompañado por dos sillones. Las paredes forradas en madera. A la izquierda del escritorio, una puerta que daba al ambiente privado: un pequeño dormitorio y un baño. Dos oficinas más, desde la puerta de entrada, eran ocupadas por el suboficial que hacía las veces de secretario y por mí, que al mismo tiempo que era el ayudante militar, ocupaba el cargo de jefe de la División Antártida.

—Siéntese, ingeniero... Usted también —dijo el brigadier mientras ocupaba la cabecera y yo me sentaba frente al señor del mal genio—. Lo que ocurre es que el tema del que vamos a hablar, tiene que ver con el capitán, porque es el jefe de la División Antártida. Y pensé ganar tiempo...

El ingeniero, aparentemente calmo, pero en ebullición, dijo que en otras oportunidades había conversado con el jefe de la División Antártida, que no era el capitán sino otro jefe, y que el resultado de sus gestiones fueron siempre las mismas: cero.

Me gustó aquella forma directa y franca de exponer el problema. Y me interesó cómo defendía un tema, con pasión e inteligencia. Además, y eso era lo más importante, intuí una posibilidad de preparar el C-47 y estrenar los esquís.

—La plataforma del glaciar, en su vértice más alto, es pareja y tiene más de treinta o cuarenta kilómetros de extensión... —explicaba el ingeniero, cuando lo interrumpió el brigadier.

—Según datos que tenemos de una patrulla que envió la Fuerza

Aérea hace tres o cuatro años no es posible intentar un aterrizaje con esquíes, por la peligrosidad de las grietas.

—La patrulla no llegó al lugar que yo le digo. El Upsala es un glaciar muy grande. Una especie de embudo, con hielos que se mueven permanentemente, aunque con mucha lentitud. Cuando los aprisionan las laderas de las montañas, se quiebran formando grandes grietas que luego se hacen témpanos y alimentan el lago Argentino... Pero eso ocurre en la parte baja... En la parte alta... —dijo el ingeniero y habló un buen rato.

Explicó qué eran los hielos continentales patagónicos, su formación geológica y morfológica, la necesidad de desarrollar la zona, la posibilidad de instalar refugios en la parte alta, el apoyo con medios aéreos. Venía, en realidad, a pedir helicópteros, aviones cargueros, para apoyar una expedición que estaba organizando el Instituto de los Hielos Continentales Patagónicos, dependiente del Ministerio de Educación.

—¿Cuánto dice que tiene de extensión la parte lisa y sin grietas? —pregunté.

En ese momento comenzamos a dialogar. Nos olvidamos del entredicho anterior. Él pensaba, así me lo dijo después, ya amigos, que había encontrado en mí un escollo burocrático. Yo pensaba que aquel lugar podía servir para dos cosas, una inmediata y otra con el tiempo. La primera, volar con el C-47 y aterrizar con los esquíes en el glaciar; la segunda, crear un centro de instrucción preantártico.

Los hombres que van a la Antártida deben ser preparados y adiestrados antes. Como así también, experimentar y ensayar los medios materiales de apoyo, porque en el desierto, aislados, ya no se puede improvisar, cometer errores, o probar. La Antártida es una guerra. No se debe pelear contra un adversario o enemigo declarado sin contar con una seguridad elemental: la eficiencia de los hombres y los medios para la acción.

Esa etapa preantártica se hacía de dos maneras. Una, en el país, en Bariloche, aunque las condiciones de ese lugar no son ni parecidas a las de la Antártida. Otra, en el exterior, lo que significaba gastos y esfuerzos, incluyendo la dependencia de otras naciones para concretar las experiencias.

Así las cosas, aparentemente, Upsala podía servir como laboratorio preantártico. Una Antártida en pequeño, con las ven-

tajas de que estaba en el continente americano, era territorio nacional, y a doscientos cincuenta kilómetros de Río Gallegos y a sesenta de Calafate.

Lancé mi idea: preparar un C-47 y un Cessna con esquís.

—¿Y los esquís? —preguntó el brigadier.

—Los del C-cuarenta y siete ya están en El Palomar, son los del Tango-veinte, y los del Cessna, en proceso de fabricación.

De esa forma nació la primera **Operación Upsala**.

Hasta aquí el mosaico un poco desparejo y desordenado de algunas circunstancias y hechos, hombres y nombres que condicionaron una actitud mental que con el tiempo, todavía no estaba claro, se convertiría en pasión.

II

El Upsala es uno de los cientos de glaciares de los doscientos cincuenta kilómetros de hielos continentales patagónicos. Hielos geológicos que forman una especie de valle aprisionado por la cordillera de los Andes, y que desbordan en dos cuencas definidas: una, hacia el Pacífico, donde caen casi verticales entre los fiordos, bahías, caletas, y se hacen rincones casi impenetrables. La otra alimenta los lagos del extremo sur americano, como en el caso del Upsala y del lago Argentino, que luego se convierten en ríos, los cuales trazan un surco de agua entre las arenas y piedras de la meseta patagónica hasta llegar al Atlántico.

En 1957 sobrevolé, con un avión Bonanza, aquella región. Por tierra y por lancha había llegado hasta el Perito Moreno, otro glaciar del lago Argentino. Conocí el pueblo de Calafate. Una dimensión poblada por seiscientos o setecientos habitantes que parecían vivir en otro planeta.

Ese mismo año, desde el muelle en Ushuaia, saludé la partida del Bahía Aguirre que zarpaba para la Antártida. Mientras volábamos desde Ushuaia hacia Calafate, recorrimos el canal del Beagle, y recuerdo la impresión que me produjo la isla de los Estados, con sus piedras golpeadas por el mar y el viento, y el sur, más allá del pasaje de Drake. Tuve la sensación de que estábamos realmente en el fin del mundo. No podía imaginar una línea tendida más allá del cabo de Hornos; menos aún, que alguna vez podría volar aquella ruta apenas explorada y reconocida.

La **Operación Upsala** se planificó y proyectó entre las cuatro paredes de una oficina, en el quinto piso del Comando en Jefe. Trabajamos cinco o seis hombres en los preparativos. No recuerdo bien todos sus nombres, pero sí sus deseos de hacer mucho con poco, y bastante con nada.

¿Qué teníamos? Nuestro depósito antártico era muy pobre. En ese tiempo los equipos y vestuario que usaba el personal en el Continente Blanco era casi todo prestado por el Ejército. El Instituto Nacional de los Hielos Continentales Patagónicos, presidido por el teniente coronel retirado Emiliano, y que administraba el ingeniero Mario, nos facilitaría sus equipos de supervivencia para patrullas, refugios, cartografía de la zona e incluso comida y carpas.

Conseguimos que nos dieran medio viático diario por hombre, y con eso hicimos un fondo común. Reclutamos voluntarios de distintos lugares. Formamos dos tripulaciones de vuelo para el C-47 y el Cessna, de siete y dos hombres, cada una. Además, una patrulla terrestre con ocho integrantes de los cuales dos eran el teniente coronel y el ingeniero, muy experimentados en montaña y, en especial, en aquella zona patagónica.

De los diecisiete hombres, cuatro tenían experiencia antártica, dos en la zona y en montaña, y el resto haríamos nuestras primeras armas en la nieve y los hielos de un glaciar. Los especialistas eran cinco pilotos, cuatro mecánicos, un radioperador, un mecánico de radio, un fotógrafo, dos especialistas en montaña, un comisario de a bordo, un topógrafo y un auxiliar logístico.

El plan de acción era elemental, por lo menos en teoría: la patrulla se trasladaría por tierra y por agua hasta el pie del Upsala, y desde allí escalaría las montañas y los hielos para llegar al vértice del glaciar, a mil quinientos metros de altura, donde reconocerían la pista. Nosotros, primero con el Cessna y después con el C-47, anevizaríamos con esquíes. Trasladaríamos un refugio, combustible, víveres y equipos del Instituto, para luego regresar. Además, se debería cumplir la orden terminante del brigadier:

—No aterrice en el glaciar si no tiene la patrulla en el lugar.

Esa orden la recibí cuando volábamos de regreso del lago Argentino, en el T-05, un DC-3, con el que habíamos intentado reconocer el glaciar. Para decidir la operación, el brigadier dispuso que hiciéramos una primera exploración en vuelo para visualizar la zona y confirmar su aptitud.

El intento quedó en eso: cuando quisimos internarnos en el glaciar, el viento oeste nos rebotó como una pelota. Vientos así, de fuerzas horizontales y verticales combinadas, son normales en la zona. Soplan muy arrachados. Penetran desde el Pacífico, se comprimen contra los pasos de la cordillera occidental y, de golpe, al encontrarse con los valles de hielo, se expanden violentamente. Una especie de tubo Venturi¹. Todavía no sabía mucho de aquellos vientos y lugares: ya aprendería.

¹ Nota del editor: instrumento para medir la velocidad del flujo de aire por la diferencia de presión que se crea en un estrechamiento del tubo.

Según el ingeniero Mario, el mes de junio era el mejor por meteorología.

Volábamos de regreso en el T-05 a Buenos Aires, en los últimos días de abril de 1962. Nos quedaba menos de un mes para reunir los equipos, ponerle los esquíes al C-47, fabricar los del Cessna (que todavía nos tenía que prestar Aviación Civil), hacer las órdenes de operaciones y distribuir las, preparar los hombres, adelantar la patrulla, hacer los vuelos de prueba, etcétera, etcétera.

Con Juan Carlos y Alfonso trabajamos, sin parar, tres días seguidos para preparar la orden de operaciones, coordinar los requerimientos, solicitar lo necesario, adelantar órdenes, reunir el personal, conseguir el dinero de los medios viáticos, lograr la firma y el visto bueno del Comandante en Jefe.

Al tercer día de trabajo me llamó el jefe del Departamento de Operaciones.

—¿Qué están haciendo? Me avisan de El Palomar que han sacado de servicio el Tango Charlie-tres tres para ponerle esquíes. ¿No saben que está planificado para refuerzo del STAM²? —me dijo con fastidio.

—La orden la dio el Comandante en Jefe —le respondí, sabía que nadie dudaba de una orden dada por aquel comandante y que no la discutían.

—Sí, la habrá dado el comandante, pero por sugerencia suya...

Era bastante subordinado con mis superiores, pero dependía de un principio básico, mi reacción: una orden vale, si cumple la misión. Y una misión puede discutirse o trabarse artificialmente antes, cuando es intención; pero jamás después, cuando es misión. Así se lo expliqué.

—Las operaciones militares en tiempo de paz, también, pueden y deben servir al país en tareas y misiones de guerra. Abrir una ruta aérea es justamente eso. Y le aseguro que mientras tenga puesto este uniforme, que me paga mi pueblo, no cejaré hasta abrir la ruta hasta el extremo más austral de nuestra Patria.

Algo quedaba muy claro, desde aquel momento tendría que vencer no sólo los problemas normales de una ruta por hacer sino los obstáculos artificiales que se opondrían a la misma.

² Nota del editor: Servicio de Transporte Aéreo Militar.

En los Talleres de El Palomar conocí a varios personajes que tendrían mucho que ver con aquel futuro antártico: un ingeniero; un encargado de servicios; un técnico en instrumental, motores, hidráulica y electricidad. Conocí hombres capaces de entregarse a una idea. Conocí operarios que, con sus manos y su inteligencia, con su voluntad y su afecto, hacían lo que parecía imposible realizarse. Son muchos, uno de ellos simboliza a todos.

Una mañana estábamos en la plataforma de cemento, frente a los hangares de los DC-3, observando los últimos trabajos en los esquíes del TC-33. Teníamos que hacer el vuelo de prueba. Los esquí-ruedas, que van acoplados al tren principal, accionados por un complejo sistema hidráulico auxiliar, tienen que “volar” con el avión. Al retraer las ruedas, las planchas de metal suben al mismo tiempo, impulsadas por cilindros y pistones que reciben presión hidráulica desde el sistema principal. A medida que suben deben sustentarse y mantener una posición horizontal para no clavarse de punta en el capó del motor, y no descabezarlo. Y lo hacen gracias a sus estabilizadores fijos, que se gradúan en tierra y se comprueban en vuelo. Además, había que confirmar todo el equipo, porque eran los esquíes arrumbados en un depósito desde hacía mucho tiempo.

Un operario estaba trabajando en los tensores que soportan el patín. El teniente Carlos, copiloto del avión, inició el chequeo previo a la puesta en marcha, junto con los mecánicos José María y Miguel, y el radioperador Luis. Desde el hangar se había acercado hasta el operario, un técnico en hidráulica, de casi dos metros de estatura; impresionaba su aspecto de gigante. Saludó cortés, pero friamente. Con su traje azul, manchado de grasa y aceite, y unas manos como mazas, semejaba un personaje de ficción más que de realidad.

—¿Todo bien? —le pregunté.

Me miró y me contestó con un poco de sarcasmo:

—Sí, están listos para que vuelen.

Volamos sin problemas. Incluso, para comprobar la efectividad de los sistemas y, en especial, la resistencia de los esquíes al chocar contra el cemento, los golpeé en uno de los aterrizajes provocando una pérdida más alta que de costumbre.

Cuando bajé del avión nos estaba esperando el “monstruo”; transpiraba rabia, y apretando sus manazas contra las piernas y con los puños cerrados, me dijo:

—¿Quiere romper los esquís para no tocar nieve?

Me sorprendió, no entendí en aquel momento. Le expliqué que lo había hecho para comprobarlos, y que prefería se rompieran allí y no en el glaciar. Con el tiempo supe el porqué de su rabia. Cuando regresamos del Upsala, y lo vi llorando y acariciando los esquís que habían tocado nieve, me confesó que hacía muchos años él también había preparado esos esquís. Que él mismo los había quitado del T-20 cuando no pudo cruzar al Continente Blanco; los guardó en un depósito, y los cuidó con la esperanza de que alguna otra vez tocarían nieve. Recordé a mi padre obrero, y a sus máquinas del taller. Cómo un ser humano puede darle espíritu a la materia y transferirle vida al metal.

La misma mañana que probamos el TC-33, finalizaban en los Talleres de El Palomar la construcción de los pequeños esquís para el Cessna. El teniente Eduardo y el suboficial Juan Carlos habían traído el avión desde José C. Paz, y el ingeniero Ricardo, con su personal técnico, estaba colocándolos.

Las cosas iban bien. Teníamos una semana para iniciar la operación. Faltaban miles de detalles, pero los aviones estarían listos. Pedí que ordenaran, por medio del Comando en Jefe, que todo el personal que intervendría en la misión Upsala se reuniera en la División Antártida al día siguiente. Estábamos a mitad de mayo.

Era un día viernes, frío y ventoso. Amenazaba lluvia. Las típicas lloviznas de agua nieve del invierno. La División Antártida funcionaba en dos oficinas muy pequeñas del cuarto piso del Comando. A las nueve, vino Juan Carlos a la Ayudantía para informarme que todo el personal estaba reunido, esperando. Pensaba dar lectura a la Orden de Operaciones, explicar algunas cuestiones de la misión y dar las últimas órdenes para la patrulla terrestre que, en cuarenta y ocho horas más, saldría adelantándose diez días a los aviones, con un margen suficiente para llegar al glaciar. Al mismo tiempo y por primera vez, vería juntos a los hombres de Fuerza Aérea que debían cumplir el **Operativo Upsala**.

Estaban formados en semicírculo, muy apretados en la pequeña oficina. Los saludé y les pedí que se pusieran cómodos.

—He querido que nos reuniéramos antes de la partida de la patrulla terrestre. Ésta es la primera y última oportunidad en que nos vemos fuera del Teatro de Operaciones. Es un buen momento

para aclarar dudas, para analizar problemas, para definir todo aquello que pueda ofrecer dificultades. Primero leeremos la Orden de Operaciones...

Se encargó de la lectura el teniente Alfredo. Era un hombre joven. Casi todos eran muy jóvenes. Alfredo era alto, de físico corpulento, voz cavernosa; se preparaba para ir a la Antártida, a la Base Conjunta Matienzo, en 1963. Haría un poco de “conejo de Indias” de aquella expedición. Con él, por primera vez, se haría instrucción en cuestiones antárticas en el glaciar Upsala. No tenía más que conocimientos técnicos sobre montañas, hielos y nieves. Nos pasaba lo mismo a unos cuantos.

Para casi todos, Upsala sería el debut en situaciones de extremo frío y en condiciones de supervivencia preantártica. Estaban presentes algunos veteranos: los tenientes Eduardo y Julio, el cabo Omar, y el suboficial Juan Carlos.

Este último era el de mayor experiencia; y el de menor, probablemente, yo. Comandaba un grupo humano muy particular. Todos eran voluntarios, y habían sido seleccionados un poco al azar y por intuición. Algunos, como los antárticos, por sus experiencias. Otros, como el copiloto Carlos, por su capacidad profesional, especialmente, en vuelo. Los mecánicos del 33, eran los que tenían habitualmente a su cargo el avión. El radioperador surgió por casualidad, cuando hicimos el vuelo en el T-05 con el brigadier. Me pidió ir en el 33. El fotógrafo y el comisario se incluyeron por razones de trabajo. Compartíamos la rutina diaria en el Comando y nos conocíamos de todos los días.

Cuando el teniente Alfredo finalizó la lectura de la Orden, pregunté si había dudas. Habló Luis:

—No entiendo bien lo de “frecuencias de alternativas”. Nos dieron algunas que no rinden en la montaña.

Lo mismo afirmó el mecánico de comunicaciones. Alfonso, el encargado de la División, aclaró que esas frecuencias habían sido dadas por el Departamento de Comunicaciones del Comando.

—Sí —prosiguió Luis—, pero los que tendremos que mandar palomas mensajeras somos nosotros. Yo creo, señor, que es preferible contar como alternativas las del Instituto...

Durante un buen rato, la conversación sobre comunicaciones y frecuencias se generalizó. Cada uno daba su opinión. Aproveché

para conocerlos mejor. Los miraba desde afuera. Era un grupo humano heterogéneo, extraño, dificultosamente podría pensarse que esos hombres, en aquella oficina del centro de Buenos Aires, estaban preparándose para intentar vencer la cordillera y sus glaciares en una de las zonas más difíciles de la Argentina.

Costaba pensar que, pocas horas después, ese puñado de casi muchachos estaría escalando paredes de piedra, cruzando grietas, viviendo en carpas pequeñas, soportando fríos y vientos extremos; que esos tripulantes tratarían de llevar sus aviones hasta el vértice mismo de los hielos continentales, con vestuario prestado y precario, con poco dinero y casi sin experiencia; con un enorme entusiasmo por iniciar un camino, cuyo destino casi no conocíamos, apenas intuíamos.

Hombres jóvenes, que se volverían viejos de pronto, cuando sus rostros se cubrieran de barbas congeladas, cuando su piel se agrietara lastimada por el frío. Me sentía débil para comandarlos, eran demasiado entusiastas, demasiado idealistas. Todavía no conocían muy bien algunos entretelones de cómo tantos otros pensaban en una derrota, para no tener que hacer... Vivían el problema directo de una especie de aventura casi idílica. Sentían completar sus vocaciones profesionales y militares al tener que cumplir una misión de guerra, para y en la paz. Eran el futuro, un futuro imprevisible.

De algo estaba seguro: no volverían atrás; no, hasta cumplir la misión.

La última orden a la patrulla fue que, una vez instalados en el refugio base, próximo a la Estancia Cristina, informaran al Comando para que en dos días llegáramos con los aviones. Una vez allí, comenzarían el ascenso al glaciar con nuestro apoyo en vuelo. Debíamos así, con los pocos medios que poseíamos, complementarnos aire y tierra.

A los cinco días recibí el mensaje de que estaban listos en la Cristina. Los tripulantes nos reunimos en la oficina de Plan de Vuelo de El Palomar. Estábamos los nueve. La situación meteorológica era favorable, en especial, para el Cessna que tendría que hacer la ruta entre Buenos Aires y Calafate exclusivamente por visual y salir delante de nosotros con casi diez horas de diferencia. Lo alcanzaríamos en Comodoro Rivadavia, penúltima etapa de nuestro

vuelo. Lo vi decolar entre las primeras luces de una mañana muy fría y muy clara. Iban a bordo el teniente Eduardo y el suboficial Juan Carlos. Formaban un buen dúo. Se habían conocido y tratado mucho durante un año en la Antártida.

Las diez horas que faltaban para nuestro despegue las pasamos repasando los equipos y cargándolos en el C-47. Llevábamos nuestra casa a cuestas. Mochilas, carpas, vestuario, esquíes, picos, palas, bidones, herramientas, repuestos, vituallas, un verdadero pandemónium de elementos, pero necesarios.

Habíamos ensayado alguno de ellos, otros los experimentaríamos en la zona. Llevábamos un muestrario de cosas prestadas. Algunas de ellas tendríamos que comprobarlas para cuando fuéramos a la Antártida. Porque, aún sin haberlo dicho claramente, todos estábamos convencidos de que aquella experiencia era un paso previo para algo más importante y difícil. Estábamos jugando la primera carta. Si salía bien, tal vez podríamos convencer al Comandante en Jefe de que nos dejara intentar el vuelo transpolar. No lo había expresado a nadie, pero ésa era mi intención porque no confiaba en que llegaran los C-130 para fin de año, y era necesario hacerlo entre octubre y febrero por muchas causas que veremos más adelante.

Aquel lugar patagónico tendría que ser un laboratorio, no sólo de materiales y equipos, sino de hombres. De aquella operación dependía el otro vuelo, el jamás intentado en la historia de la Antártida.

Decolamos con las últimas luces del día. Solos. El TC-33 estaba muy pesado, pero voló bien hasta Comodoro Rivadavia. Allí, el Cessna esperaba con sus dos tripulantes muy cansados y de buen humor. Cenamos en el aeropuerto. A la mañana siguiente salimos para lago Argentino.

La Patagonia argentina es un desierto que contiene distintos y variados desiertos. La costa atlántica, desde sus declives suaves y arenosos de Bahía Blanca hasta los acantilados de piedra, abruptos y verticales, de Tierra del Fuego. Las mesetas centrales, con sus tierras amarillas, barridas por los vientos fuertes del oeste, en un permanente contraste de vetas minerales, de cráteres cromáticos, de elevaciones áridas, y de algunas islas verdes, pequeñas, como aristas de vida y vegetal. La precordillera, sus valles, los glaciares

y nieves, los lagos y bosques, reuniendo en los bordes de piedra la lluvia del Pacífico que no puede, amparada por esas paredes de montañas, llegar más al este.

Desiertos que están esperando el trabajo, que esperan una realidad efectiva, porque tienen en sus entrañas una tremenda riqueza potencial. Más que el petróleo y las ovejas. Una Patagonia todavía no descubierta por los argentinos, que necesita despertar de su letargo provocado por intereses extraños y ajenos a nuestras necesidades argentinas.

Entre Comodoro Rivadavia y Calafate se extiende una parte de ese desierto. A vuelo de avión, de nuestro TC-33, veíamos pasar las distancias repletas de soledad. El Cessna había decolado a las ocho de la noche, buscando las primeras luces del día con rumbo oeste. Nosotros salimos a las diez, para darle siempre un poco de ventaja, y tratar de apoyar al pequeño monomotor.

En vuelo recibimos un mensaje de la patrulla terrestre, transmitido por las frecuencias del aeródromo de lago Argentino: “Estamos listos para iniciar la marcha. Solicitamos autorización para comenzarla hoy a las once”.

Estábamos a poco más de una hora de Calafate. Me pareció oportuno autorizar la salida de la patrulla: “Autorizados. Mantengan informado a este comando de su posición, según lo convenido. ¡Suer-tel!”. Habíamos comenzado efectivamente la **Operación Upsala**.

Sobre el horizonte barrido por un brillo de sol y nubes, se marcaban las siluetas borrosas de las montañas. Una mancha azul, un poco a la izquierda, nos indicaba el lago. De todas las montañas, una se destacaba, semejaba un dedo extendido, vertical, apuntando hacia arriba. Era el Fitz Roy, coronado por viento blanco, por esas formas de nieve volada, que parece humo desprendido. Las nubes envolvían la mayor parte de los cerros. Desde el Pacífico avanzaban los estratos y cúmulos, cargados de nieve y de agua, que volcarían en la zona de los glaciares.

El lago más grande de América, que nace desde témpanos y desde hielos eternos, y que se transforma en un río fuerte, de caudal impetuoso, el río Santa Cruz, se abría en abanico circular delante de nosotros. Azul, un azul escarchado, casi verde, transparente. Hacia el oeste se cierra, se estrecha, se confunde en pasos y apretadas gargantas de montañas y glaciares.

Sobre una bahía semicongelada, las formas de un semicírculo más oscuro, como manchas marrones, verdes, rojas y grises, nos marcaban el pequeño pueblo de Calafate, con sus seiscientas o setecientas almas que parecen pertenecer al tiempo legendario. Casi todos chilenos. Como si una parte del Arauco mantuviera vigente nuestro ancestro entre los desiertos del extremo sur del continente.

Las dos pistas del aeródromo son bastante cortas e incómodas para aterrizar. Una se estira desde los faldones de un cerro alto y triangular hacia las onduladas piedras del norte que declinan hasta volverse playas arenosas del lago. La otra, orientada de este a oeste, obliga a saltar una loma de greda, encarándola con rumbo 230°, y termina en un desagradable corte vertical, de más o menos cien metros de altura, que cae abruptamente hacia las calles y casas del pueblo.

Dicen que, una vez, un avión siguió de largo y cayó entre la población de Calafate. Además, ambas pistas con frecuencia están cubiertas por varios centímetros de nieve; cuando se descongelan, el agua se vuelve lodo mezclado con piedras sueltas, lo que hace que se pongan muy pesadas. No es, como se comprenderá, un aeródromo muy práctico para operar normalmente; pero, el único próximo a la zona de operaciones.

Aerolíneas Argentinas, en esa época, operaba una o dos veces por semana con DC-3. El avión se convierte, a veces, en una necesidad fundamental, sobre todo cuando el único camino que une Calafate con Río Gallegos (la población más próxima) es de ripio y tierra. Es una extensión de trescientos kilómetros que, a veces, se cierra por la nieve o por el desborde de algunos arroyos que lo cruzan. El único medio para mantenerse en comunicación con centros más poblados, e incluso para proveerse de combustibles y alimentos, es el avión. En algunas oportunidades quedan aislados por uno, dos o más meses.

El Cessna ya había aterrizado. Juan Carlos y Eduardo nos esperaban. Con ellos estaban el jefe del aeródromo y el director de Parques Nacionales de la zona. Teníamos coordinado el alojamiento, el abastecimiento y la comida. Viviríamos en los pequeños y cómodos *bungalows* de la provincia de Santa Cruz. Ocuparíamos tres. Comeríamos, cuando la situación operativa lo permitiera, en uno de los tres hoteles del pueblo, con más de cincuenta años

de vida. El suboficial Francisco era el encargado de resolver los problemas logísticos; así que, inmediatamente y con la ayuda de todos, se puso a organizar la operación.

Montamos una pequeña sala de situación en la torre de control del aeródromo. Las instalaciones eran precarias, de madera y metal. El jefe nos impuso sobre algunos problemas. Teníamos poco combustible, porque YPF no había podido llegar con nuestro pedido por el estado de los caminos. La comida escaseaba en el pueblo y era casi toda a base de cordero. Las comunicaciones eran muy limitadas porque los equipos estaban en mal estado y, además, porque tendríamos que reforzar al único operador que cubría el servicio de la radioestación todo el día, que, para colmo, no estaba en el aeródromo, sino en el pueblo, a varios kilómetros de marcha. El único vehículo era un camión bastante maltrecho, porque el ómnibus de Parques estaba roto y la camioneta de Circulación Aérea, sin cubiertas. El director de Parques nos informó que la única lancha que tenían no funcionaba desde hacía un mes, y que en el lago había un solo barco, el de Pirulo... ¿Quién era Pirulo?

La historia es simple: era el encargado de cazar ganado cerril en las montañas para proveer de carne a Río Turbio. Muchas vacas y toros estaban dispersos, en estado salvaje, entre los bosques de los cerros. Todos los años se licitaba la caza de dichos animales; hacía unos cuantos que Pirulo, así lo conocía todo el pueblo, se encargaba de esa tarea. Transportaba las reses en un barquito estropeado, lleno de remiendos, desde las montañas hasta el puerto de Punta Banderas, distante cuarenta kilómetros de Calafate.

En el único camión en servicio, por lo tanto, se había trasladado la patrulla a Punta Banderas. Desde allí, había navegado cuatro horas en el barquito de Pirulo, por un lago que a veces tenía olas de tres metros de altura, hasta la Cristina. Desde esa estancia, a pie, al refugio del Upsala. Ya conoceremos más adelante aquella estancia y sus extraños habitantes, la familia Master.

Había otros problemas. El frío, las escasas horas de luz diurna, las lloviznas de agua nieve y las nevadas, el viento fuerte del oeste, la apatía y abulia con que nos miraban los tranquilos habitantes del pueblo, las pocas horas de energía eléctrica, la falta de apoyo para mantenimiento de los aviones, y otros más...

Reuní a los hombres.

—Señores —les dije—, estamos apenas comenzando el operativo. Los problemas son muchos, pero tenemos una misión que cumplir, y la cumpliremos. No viviremos cómodos. Incluso, cada uno de nosotros deberá multiplicarse para hacer más tareas de las previstas. Para comenzar, haremos de peones y changadores...

Todos comprendieron. Cargamos los bultos, los cajones, las bolsas y emprendimos la marcha, a pie, hacia nuestras viviendas. Eran las siete de la tarde. La noche nos había ganado de mano. Iniciamos el descenso desde el aeródromo hacia el pueblo. El camino de tierra y pedregullo estaba cubierto de nieve, charcos de agua congelada, barro y piedras sueltas. Los nueve parecíamos una caravana trashumante, fantasmal.

El jefe del aeródromo y el director de Parques ofrecieron el camión, no con mucho agrado.

—Preferimos caminar —les respondí— para terminar bien el primer día de trabajo.

—¿Nos abrirá el hambre?, —dijo Luis recordándome, de paso, que no habíamos comido en todo el día más que unos sándwiches de queso y bebido unos cientos de mates con bombilla.

—Los que ya deben estar de cama son los de la patrulla —recordó Juan Carlos.

Miré hacia el oeste. Una pared oscura, de viento y nieve, de montaña, de cordillera y glaciar, me hacía pensar en aquellos hombres, en sus pequeñas carpas, dentro de sus bolsas camas, arrinconados entre las piedras y los bosques, entre las grietas del Upsala. Tuve **miedo. Miedo** por ellos y por nosotros. Estábamos invadiendo un territorio casi desconocido, un lugar que se defiende, que no deja penetrar sus misterios milenarios. ¿Cómo haríamos para vencer las nevadas, el frío, las grietas, los vientos, la montaña? ¿Cómo podría un puñado de hombres, casi sin medios, porque hasta la ropa adecuada nos faltaba, en un lugar casi extranjero, solos, conquistar los hielos continentales, avanzar en el Upsala? ¿No era demasiado prematuro nuestro intento?

La risa de los hombres, que rodó en el silencio plomizo de la noche como una catarata de agudos, me arrancó de aquellos pensamientos. Miguel había patinado en la escarcha y estaba ridículamente planchado contra el suelo. Estábamos cruzando un pequeño puente de madera que vadeaba el arroyo del pueblo.

Volví sin querer a mis pensamientos. *Sí, lo haríamos con esos hombres que aún reían.*

—Che, mirá lo que nos espera —dijo Juan Carlos a Miguel mostrando la calle principal que se extendía delante—, vas a ver ahora el Moulin Rouge y las chicas del Folies.

Una calle ancha, con un intento de bulevar en el centro, pequeños retoños de pinos y álamos, protegidos por enrejados de madera, se doblaban sopladados por el viento que en ese momento no era muy fuerte porque soplaba más o menos a cuarenta o cincuenta kilómetros por hora. A ambos lados del camino, las casas en su mayoría de madera y de metal, salpicadas, distanciadas, esparcidas, bruñían luces amarillentas desde sus ventanas. Las chimeneas lanzaban humo que corría horizontal, rápido, desplegándose y perdiéndose inmediatamente. Hacía frío, uno o dos grados bajo cero.

—¿A qué hora comemos? —preguntó Miguel.

—¿De qué día? —le contestó Eduardo.

—Che, no joroben que ya tengo el estómago en el espinazo. Yo hago cualquier cosa, pero con combustible —rezongó Luis.

En ese momento, cincuenta metros delante, salió del hotel más importante del pueblo, Francisco, que se había adelantado a nosotros para organizar los alojamientos. Vino hacia mí.

—Señor, arreglé para cenar a las ocho. Me parece conveniente que ahora dejemos los bagayos en el hotel, que cenemos y después sigamos viaje a los “bulines”.

—¿Dónde están? —le pregunté.

—Seiscientos metros más allá, al final de la calle.

Hicimos lo que nos propuso. Un poco, porque faltaban veinte minutos para las ocho, y otro poco porque ya no aguantábamos más el apetito.

Entramos en el hotel del “turco”, que además era el intendente de Calafate y tenía una proveeduría, por mayor y menor. Era un tipo muy pintoresco, como casi todos los habitantes de aquel lugar. Bajito, gordo, con una cabezota descomunal, medio turco, medio chileno, medio araucano. Vivía en familia: los padres, la esposa, dos hijos, un yerno, tres nietas. Hacía sesenta años que estaba radicado en la zona. Tenía sesenta y uno de edad. Una de las hijas, soltera, era maestra en la escuela del lugar. La otra estaba casada con el jefe del aeródromo que, a su vez, era el dueño del

otro hotel que seguía en categoría al del “turco”, y que tenía a sus padres, hermanos, sobrinos y demás parientes, todos chilenos, metidos en el pueblo. Así, entre las dos familias y una tercera que después conocimos se distribuía la hegemonía social, económica y política de Calafate.

Había otros grupos de presión: el director de Parques, la directora de la escuela, el cura que venía una vez cada quince días, un comisario y dos sargentos, el dueño de dos estancias, y algunos más sueltos o disimulados entre la comunidad planetaria. Alguna vez trataré de escribir en detalle la vida muy particular de esta gente y de este pueblo.

Comimos en la mesa larga donde el cordero al horno, en esca-beche, en guiso, asado y de mil maneras más, nos seguiría cada día y cada noche de nuestras vidas en lago Argentino.

Las pequeñas casas en que nos alojábamos tenían dos dormitorios, una cocina, baño y living. A las diez de la noche, nos advirtieron en el hotel que nos cortarían la luz. Así que, a esa hora, tratamos de tener realizado el despliegue nocturno. Carlos y yo ocupamos un dormitorio. Eduardo y Francisco estaban en nuestra casa. El resto se distribuyó en la otra y dejamos una desocupada para cuando regresara la patrulla. Estábamos cómodos, pero hacía frío en todos los ambientes porque no habían encendido las estufas de leña. Un joven matrimonio chileno cuidaba los *bungalows*. Y claro, ¡cómo iban a cortar leña, preparar el fuego, ambientar adecuadamente las casas, colocar frazadas en las camas, dar agua a los tanques y demás!

—Sí, no estábamos’ seguro de que vendrían seis o siete, porque... nosotros’ hacemos’ como mandan..., pero no mandaron y..., qué sé yo...

Sí, sin eses, como si el porteño que traíamos dentro se lo hubiéramos prestado a los chilenos, dignos descendientes del Arauco... Hostilidad, una hostilidad casi histórica nos rodeaba por todos lados. ¿Quiénes eran estos militares extravagantes que habían venido a perturbar en el invierno el letargo pueblerino?

Nos metimos de cabeza en las camas heladas, poniendo encima todos los bártulos y trapos que encontrábamos a mano, hasta los bolsones. Por suerte estábamos cansados; así que el sueño no se hizo esperar y nos dormimos bastante rápido.

Tuvimos tres días de pésimo tiempo. Una persistente llovizna de agua nieve caía desde un cielo plomizo. Las nubes bajas no dejaban

ver la cordillera y, para colmo, hacía cuarenta horas que no teníamos noticias de la patrulla. Me pasaba el día con Luis metido en la casucha que hacía las veces de radioestación. El último mensaje recibido era poco alentador: “Estamos soportando un temporal de viento y lluvia. Muy mojados. Se forman arroyos en cualquier lugar que acampamos. Estamos en el peor sitio para aguantar esta lluvia: entre el hielo y la piedra. Es imposible caminar. El ingeniero tiene dolores muy fuertes de cintura, y resolvimos que vuelva al refugio Upsala, a siete kilómetros de la Cristina, con el cabo Omar que tenía fiebre. Quedamos Alfredo, Julio y yo. Si la lluvia sigue un día más, no podremos continuar. La ropa y carpas que hemos traído son para nieve y no soportan el agua.”

Al cuarto día pudimos comunicarnos con Omar en el refugio Upsala. Seguía la lluvia y el viento. No tenía información de la patrulla, el equipo de radio de ellos, un Crosley a manija, no era bueno para comunicarse. Seguirían esperando en ese lugar. El ingeniero estaba mal de su reuma, y el cabo Omar había mejorado. Las cosas no pintaban bien. *Si tuviéramos buen tiempo, saldríamos con el Cessna para reconocer las patrullas*, pensé. Reuní a los hombres, expliqué la situación. Estaban con nosotros el jefe del aeródromo y el meteorologista.

—No podrán completar la Operación, señor —me dijo el meteorologista—, porque detrás de este temporal vendrá un viento muy fuerte del oeste. Y después nuevamente lluvia y nieve.

—¿Hasta cuándo? —pregunté.

—Nunca se sabe...

Aquella zona tiene un microclima muy particular. Le pedí los libros con datos de los últimos años pretendiendo hacer un poco de estadística, para poder definir la situación. Miré los datos..., ¡cualquier cosa!, para mí era chino.

—Eduardo, vaya con Juan Carlos y Miguel al aeródromo y comprueben el estado de los aviones. Especialmente, el Cessna. Ni bien tengamos una posibilidad saldremos hacia la Cristina... Mientras tanto usted, Carlos, con el resto de los hombres menos Luis, que seguirá conmigo en la radioestación, revisen y controlen los equipos.

Intentaba tener ocupados a los hombres, mientras trataba de resolver aquel nudo. Para colmo había recibido desde Buenos Aires una solicitud del Comando para que informara “sobre la evolución

del Operativo”. ¿Qué iba a decir más que lo que había dicho ya? Todos los días cursaba el mismo mensaje: “Operativo Upsala demorado por mal tiempo. Personal y material sin novedad”.

Sin novedad, sí, porque en realidad todavía estábamos vivos y enteros. Me preocupaba el silencio de aquellos tres hombres en la montaña. Confiaba a pleno en la experiencia del teniente coronel y del teniente Julio, pero ¿cómo lo estaría pasando el debutante? No había duda de que Alfredo tenía condiciones de sobra para soportar aquello y mucho más, sin embargo, era la primera vez que se encontraba en esa situación.

Al sexto día recibí noticias: habían regresado todos al refugio de la Cristina. Estaban en muy mal estado físico, aunque no grave, y lo peor: sus equipos prácticamente inutilizados.

La situación meteorológica cambiaba. Un viento de casi ochenta kilómetros por hora soplaban desde el oeste. Las nubes se desgarraban y había cesado el agua nieve. Pregunté por la lengua del lago de casi seiscientos metros que habíamos previsto usar en la Cristina como pista de emergencia. Me dijeron que era una franja angosta, de diez o quince metros de ancho, que arrancaba desde el muelle de la estancia y terminaba al borde de la casa; que al norte se estrechaban los cerros formando un semicírculo muy difícil para girar en vuelo.

Les ordené a los de la patrulla que marcaran la pista y que se prepararan para recibir el Cessna, que trataría de evacuarlos. Me aseguraron que era imposible llegar por avión porque el viento soplaban muy fuerte. Les dije que lo intentaríamos.

Quería reagrupar a la gente. Necesitaba reunirme con todos los hombres, para coordinar algún otro plan alternativo. Estábamos descorazonados.

—Fracasaremos, ¿no es cierto? —me preguntó Carlos, mientras recorriamos el camino hacia el aeródromo.

—No sé, creo que sí, ya veremos.

Estaba casi seguro de que volveríamos a Buenos Aires. Recordaba la orden del brigadier: “No intente aterrizar en el glaciar sin la patrulla esperando en la zona”. Recordaba el mensaje recibido desde el Comando: “Si dentro de los próximos tres días no llega la patrulla al glaciar, deberá replegar y regresar”. Recordaba las palabras de aquel comodoro: “... y dejará el avión de monumento...”

En ese momento me importaba, fundamentalmente, una cosa: recuperar a los hombres, reunirlos, levantar sus físicos y su moral. Después, ya pensaríamos en otra forma de ataque, o de regreso...

Llegamos a la pista. El Cessna y el C-47 parecían pájaros vencidos. Las caras de los tripulantes decían de amargura y pesimismo. Sobre el horizonte oeste las nubes se desfleaban y dejaban pasar algunos pequeños rayos de luz solar. Soplaban muy fuerte, el viento.

Ordené a Eduardo y a Juan Carlos que decolaran en el Cessna e intentaran llegar a la Cristina, que no comprometieran la seguridad del vuelo. No teníamos tanto apuro y si no podían llegar, regresarán. Saldríamos en otro momento.

La realidad no era así. Teníamos poco, muy poco tiempo para tomar una decisión; pero no debía transferirles el apuro, tenía que pensar en sus vidas.

Les costó mucho decolar. En la torre de control seguimos paso a paso el vuelo.

—Estamos volando a cien metros... Siempre sobre el camino de la costa. Esto se mueve como una coctelera, cuesta mantener la horizontal... —la voz de Eduardo llegaba entrecortada, y a pesar de que intentaba demostrar tranquilidad, traducía problemas, inseguridad, peligro.

—Lateral Punta Banderas... Cincuenta metros de altura para tratar de meternos por la garganta...

La Garganta del Diablo era una estrecha entrada, entre paredes de montañas verticales, que permitía llegar desde el lago, propiamente dicho, hasta el brazo norte. Eran veinte o veinticinco kilómetros de vuelo entre cerros, sobre el agua y piedras desnudas, sin lugar alguno para intentar un descenso o un viraje de regreso. Meterse allí, tan bajo, y con ese viento, era demasiado riesgoso.

—El viento parece una pared de piedra. Estamos intentando pasarla, pero rebotamos. Cruje todo el avión... —la voz de Juan Carlos nos llegaba también distorsionada.

Ordené el regreso. Volvieron. Conversé con Eduardo. Tomé una decisión que no podía compartir, ni discutir con nadie. Hice recargar de combustible el Cessna y me preparé para volarlo. Trataría de hacerlo yo. Y no dudaba de la experiencia de Eduardo, ni de su

habilidad y coraje; pero, en mi caso, jugaba con mi propia vida y no con la de otros. Tenía que hacerlo o, por lo menos, intentarlo.

Me acomodé en el asiento de piloto. Se acercó José María que adivinó mi intención.

—Lo acompaño.

Negué con la cabeza.

—Necesitará quién atienda la radio —se sentó a mi lado; lo dejé.

Lo puse en marcha. Temblaba el pequeño Cessna, golpeado por el viento, detenido en el suelo. Ronroneaba, parejo, el motor. Temperaturas, presiones, todo normal. Hice señas para que quitaran las trabas, calzas y ataduras que lo mantenían adherido. Costaba carretear. Tenía la sensación de que en cualquier momento saldríamos rodando, de costado, hacia el pueblo o el lago. Con chorros de motor, movimientos de pies y alerones, trataba de mantener el avión en su rodaje por la pista pesada, barrosa, y repleta de piedras sueltas que golpeaban contra el aluminio, levantadas por las hélices y el viento. Sin probar motor (era imposible) giré 180° en la pista y corrimos sesenta o setenta metros: estábamos en el aire. Parecía el ascenso de un globo y no de un avión. Las manecillas del velocímetro saltaban de extremo a extremo. Costaba mantener la línea de vuelo.

Con cien metros de altura iniciamos el recorrido entre El Calafate y la Cristina. Volábamos sobre la costa del lago, que parecía un mar revuelto de espumas y olas. Las nubes, desflecadas, rozaban nuestras cabezas. No podía subir más, ni quería bajar mucho. La turbulencia horizontal y vertical nos hacía subir y bajar constantemente, y si se hubiera aflojado o cortado el cinturón de seguridad, creo que nos desnucábamos contra el techo.

—Dígale a la torre dónde estamos..., estimo cinco minutos de Punta Banderas —le dije a José María que estaba dando nuestra posición, cuando el motor comenzó a “ratear”.

Nos miramos. Las temperaturas y presiones normales. Traté de buscar un lugar para la probable emergencia. A la izquierda, un cerro almidonado de escarcha y nieve. A la derecha, el lago. Debajo, el camino zigzagueante y barroso.

—¿Formación de hielo? —me preguntó José María.

Afirmé con la cabeza. Pusimos aire caliente al carburador, pero temía que no fuera suficiente para desprender el hielo que ten-

dríamos en la mariposa. Accioné el acelerador para ayudar a desprenderlo. Iniciamos un descenso obligado, por falta de potencia. El camino era bastante estrecho y sinuoso.

—¡Avisé a la torre!...

En ese momento volvió a zumbiar normalmente el motor. Pudimos ascender de quince metros a cincuenta. Hicimos un viraje de 360° intentado comprobar el motor y su potencia antes de tomar una decisión. Todo, aparentemente, volvía a la normalidad.

—Nos mantendremos a esta altura... Si tocamos nubes estamos listos. Seguiremos adelante... —le comenté a José María.

Punta Banderas a la izquierda; la garganta delante se estrechaba, el brazo del lago parecía en ebullición; las paredes rocosas cubiertas de árboles, con sus pequeñas cataratas de agua congelada y sus manchas de hielo y nieve; algunos témpanos, derivando; las nubes grises, opacas y por momentos dejando pasar algún arco de luz y sol, se amontonaban en el desfiladero, corrían como enloquecidas hacia el este, giraban en remolinos de arco iris.

Bajé unos metros más. No podía casi sostener los comandos. Me dolían las piernas y los brazos, transpirábamos a pesar del frío. Una pared de viento nos golpeaba. El Cessna crujió, aleteaba, parecía querer romperse.

Entramos en la garganta... Ya no podríamos intentar el regreso, hubiera sido imposible virar. Rogué por que no tosiera el motor, pues estábamos aferrados a toda la potencia de que era capaz. Fueron en realidad pocos minutos, pero nos parecieron horas. Giramos hacia la derecha siguiendo la abertura entre los cerros, hasta que el brazo del lago se abrió en un embudo. Al fondo, las grietas del Upsala; y a la izquierda, las cataratas de hielo del Spegazzini. Recortándose sobre los faldones de un cerro que separa las zonas de la estancia y el glaciar, vimos las formas difusas y grises, un poco más oscuras que el resto del paisaje, de los galpones de la estancia. La intensidad de las ráfagas parecía menor. El valle se cerraba, sobre el horizonte, en un semicírculo de montañas cobrizas y nubes. Apunté (es el término más justo para aquel intento de aterrizaje) al muelle que parecía un madero pequeño atado a la playa del lago.

A plena potencia volábamos, ahora con el viento de tres cuartos de cola, pegados al agua que por momentos levantaba una llovizna

fina y mojaba el parabrisas. El muelle estaba a la vista, pero la lengua seca del lago, que serviría de pista, no aparecía. Adiviné el lugar, según los datos que me habían dado por radio. Velocidad, rumbo, temperaturas, presiones, muelle, velocidad, altura, rumbo, muelle... En ese momento vi los tambores que marcaban la cabecera sur. Cruzamos el muelle. Vi las marcas en las piedras que trazaban una pequeña franja de pista. Estábamos desviados y, si seguíamos en esa dirección, nos hubiéramos tragado las pequeñas aristas, como ondas de pedregullo y tierra, del lado izquierdo. Un golpe con el pie hacia la derecha, corté motor, flaps y pegamos contra el suelo.

El viento estaba justo de los 90°. El ala izquierda se levantó y la derecha rozó las piedras. Se enderezó. Subimos, bajamos, golpeamos las ruedas contra la pista. Frené apretando los pedales con toda fuerza. La palanca bien atrás y a la izquierda. En ese momento vi a los hombres que corrían hacia el avión. El teniente Alfredo lo tomó de un lado, Omar del otro.

—¡Calzas, trabas!... —les grité desde el avión.

Julio puso las calzas y las trabas. Paré el motor. Lo giramos a mano apuntando hacia el lago. Hice subir a Alfredo y al ingeniero. Lo puse en marcha, lo soltaron, y nuevamente subimos como un globo.

Cuando habíamos cruzado la garganta, de regreso, y me sentía más seguro y tranquilo, miré atrás: Alfredo y el ingeniero con sus barbas, suciedad, ampollas, cansancio. Un aspecto deplorable. Hasta olían mal, aferrados a sus mochilas, como sonámbulos, se dejaban llevar. Parecían aletargados, semidormidos e inconscientes.

Sonreí. Se rompió el equilibrio dinámico y en ese momento nos dimos cuenta de que no habíamos pronunciado una sola palabra.

—¿Cómo están? —les pregunté.

Desborde, catarata, euforia, palabras. Hablaban los dos a la vez. Contaban, entremezclados y sin orden, los hechos vividos. La torre de Calafate los interrumpió. Nos llamaba. Hacía más de cuarenta minutos que no sabían de nosotros. Le contestó José María dando la posición e informando que volvíamos de la Cristina con dos pasajeros. Preguntaron cómo estaba la situación y qué pensábamos hacer después.

—Volveremos a salir para traer a los otros hombres —dije a la torre de control.

Hicimos otro vuelo, en las mismas condiciones. En ese segundo cruce a la Cristina fui solo, para poder traer de vuelta al teniente coronel, a Julio y a Omar.

Esa noche estábamos todos reunidos en Calafate. Más que el cansancio físico y que los problemas materiales, pérdida de carpas y equipos, la cuestión inmediata por resolver era el ánimo de los hombres. En todos los rostros se adivinaba la desmoralización. En todas las miradas se encontraba una pregunta: ¿volvemos?

Nos reunimos todo el grupo en el aeródromo, y les leí un mensaje que enviaba al Comando: “Personal de patrulla terrestre evacuado de la Cristina, y en Calafate, sin novedad. Tripulaciones y aviones sin novedad. Solicito una semana más para intentar nueva penetración”.

Alegría en los rostros. Los mismos hombres que habían pasado diez días en la montaña, que habían dormido arrodillados en las carpas con el agua hasta los muslos. Los mismos hombres que habían sentido congelarse sus manos y sus pies, que habían pasado horas y días enteros sin un poco de calor y de comida. Los mismos hombres, que habían sido vencidos por la montaña, el viento, la nieve, el frío, querían volver. Querían regresar a enfrentar los mismos problemas. Ahora con menos energías físicas, con menos medios.

Si habíamos llegado con cinco carpas antárticas, ahora teníamos dos. Si habíamos traído raciones para cinco hombres por veinte días, ahora no teníamos nada para comer en patrulla. Si habíamos vestido ropas inadecuadas, y con un anorak para cada patrullero, ahora no teníamos ni esa ropa o estaba mojada, rota, deshilachada.

Sin embargo, y sin saber cómo, pedíamos una semana más para intentarlo. Porque el problema era cómo hacerlo en esas condiciones. Sin patrullas en el terreno, ni medios para reagruparlas. Nos estábamos quedando hasta sin dinero para pagar la comida en Calafate. La nafta en lago Argentino escaseaba. Las comunicaciones habían demostrado ser un desastre. ¿Pedir a Buenos Aires? ¿Qué íbamos a pedir? Si ya nos ordenaban regresar sin pedir nada, ¿qué hubiera ocurrido si hacíamos nuevos requerimientos?

Imaginaba al comodoro, ancho, importante, presuntuoso, informando al brigadier: “Tienen que volver. Fue una locura desde el

vamos. Necesitamos el C-47 para los refuerzos del STAM. Nos reclaman el Cessna...” Y a él, precisamente, teníamos que pedirle...

Esa noche comimos cordero y dormimos bien. Yo no pude cerrar los ojos hasta muy avanzada la madrugada. Pensaba. Trataba de encontrar una salida a aquella situación. Los ronquidos de Francisco traspasaban las paredes y acompañaban mis razonamientos. Las tres casas estaban ocupadas por hombres cansados, doloridos, agotados hombres de la Fuerza Aérea y del Instituto Nacional de los Hielos Continentales Patagónicos.

El ingeniero me había dicho junto a sus ¡buenas noches!:

—No queda nada por hacer. Una vez más nos ganó la montaña.

Y el teniente coronel me recomendó:

—Fue tremendo lo que vivimos. Tengo muchos años de montaña, pero esta vez se nos dio todo en contra. Los dos tenientes y el cabo se han comportado de manera increíble, son muy buenos.

Eduardo estaba amargado, y tuve que consolarlo y explicarle que no podía ser él quien fuera a la Cristina por el rescate, porque la responsabilidad era mía. No lo entendió muy bien.

Alfredo vino a comentarme:

—Hicimos todo lo que pudimos. Le aseguro que más era imposible —lagrimeaba; nos abrazamos.

Luis y Omar me explicaron el problema de los equipos de radio y las frecuencias. Me proponían soluciones para la próxima vez... ¿Habría una próxima vez si regresábamos así? Carlos me sugirió que anevizáramos con el Cessna, mientras el C-47 lo sobrevolaba, y si todo iba bien, hacerlo con este último.

¿Y la orden del Comando? ¿Olvidaba que nos quedaban dos días para regresar y que no podíamos hacer el intento sin patrullas en el terreno?

Así, cada uno, de alguna manera, intentaba buscar desde su lógica y su punto de vista una solución. Tenía que escuchar todas las opiniones, hasta las más encontradas y absurdas, y evaluarlas, filtrarlas, para tomar una decisión. Porque incluso sus vidas dependían de una orden bien o mal dada. Además, faltaba la respuesta al mensaje cursado a Buenos Aires.

Dormí pocas horas. A las siete, todavía de noche, me levanté. Salí a la calle barrosa. El cielo estaba claro, totalmente cubierto de estrellas. El viento había calmado, y no soplaba más que una

leve brisa fría. Como una ironía amarga, el tiempo y el lugar nos jugaban una carta extraña. Tendríamos un día brillante. Sobre el oeste se recortaban las siluetas de la cordillera, y la visibilidad era sorprendentemente buena.

Ese día tendría que llegar la orden del Comando. Lo imaginaba. Nos harían volver. Pero, hasta que no recibiera noticias en contrario, y no podían llegar antes del mediodía, intentaríamos cumplir con la misión. Tenía una alternativa: trasladar con el Cessna cuatro hombres a la Cristina. Hacer avanzar dos hasta el refugio Upsala y mantenerlos en alerta para una emergencia. Hacer volver el Cessna y dejarlo en lago Argentino, listo para un rescate urgente. Y tratar de aterrizar con el C-47. De cualquier manera, el Cessna tendría que realizar dos o tres viajes a la estancia, para recuperar parte de los equipos y dejar en condiciones el refugio base.

Desperté a los hombres. No quise transferirles mis ideas, porque no estaba seguro de la decisión final. Dependía mucho de que la situación meteorológica fuera favorable en toda la zona, y los datos del glaciar no los tendríamos hasta que el Cessna volviera de la Cristina. Además, no estaba muy seguro de las fuerzas reales del grupo de tareas.

Les di algunas directivas. Juan Carlos había “ensillado” el mate que corría en esa rueda extraña de hombres semidormidos y aún cansados.

—En el primer vuelo a la Cristina van el teniente coronel y Omar. En el segundo, el ingeniero y Alfredo. Preparan todo en el refugio y regresan en otros dos vuelos. Hoy debemos dejar todo listo para la vuelta a Buenos Aires.

Me miraron. Creí adivinar qué pensaban. Para algunos, aquella decisión era lógica y significaba un alivio a tantas tensiones y penurias. Para otros, los más, era una derrota.

De noche todavía, caminamos la distancia entre los *bungalows* y el aeródromo. Yo iba detrás. Miraba aquellas formas y sombras, apenas manchas bipedas en el frío contraste de la madrugada de Calafate, y me parecían fantasmas, muestras irreales de seres humanos, más obra del pensamiento que de la realidad.

Se retrasó Juan Carlos. Se fue quedando hasta que lo alcancé. Aquella fue la primera vez que nos comunicamos con algo más que un simple intercambio de opiniones o palabras inteligentes. Nos estábamos complementando en afectos y en ideales profe-

sionales. Perseguíamos lo mismo. Teníamos un idéntico objetivo sin decirlo o expresarlo.

—¿Lindo día, no?

—Sí —respondí sin muchas ganas de hablar.

—El glaciar va a estar bárbaro...

—Ajá —dije, no comprendiendo a dónde quería llevar la charla.

A mis mufas comunes de todas las mañanas, se sumaban los pensamientos encontrados.

—Ayer estuvimos inspeccionando el treinta y tres, con Miguel y José María. Está fenómeno. El trabajo que hicimos con los esquíes quedó perfecto. Según lo que me dijo el ingeniero, el glaciar, arriba, es de nieve muy parecida a la de Belgrano. En el año cincuenta y ocho, cuando con Pujato...

Y me relató las experiencias vividas con un Beaver y un Cessna en los 78° S. Me habló del intento de patrulla al Polo, de los problemas logísticos y los despegues con esquíes, del frío, de aquellas salidas con 40° o 50° bajo cero. Mil veces, Juan Carlos haría conmigo lo que estaba haciendo en aquel momento. Mil veces me trasladaría sus experiencias, su optimismo, su "... lo hacemos". Para él, todo podía hacerse, no había imposibles. Transfería confianza y alegría. Salpicaba sus charlas con anécdotas y cuentos. Se aproximaba a mi soledad de comandante o jefe de una operación, de responsable de una decisión, en el momento oportuno. Y se alejaba, cuando me había empapado de optimismo, cuando había dado fuerzas a mis flaquezas, porque sabía o intuía que la responsabilidad de una orden decisiva no se podía compartir, y debía tomarse en total soledad.

Antes del sí, antes de la decisión, era necesario oír, escuchar opiniones, factores que integran cada situación, a pesar de los planes mejor preparados, de las órdenes de operaciones más detalladas y precisas, porque casi siempre, y es así en la guerra, los factores imprevistos y no computados son los que podemos volcar a favor o en contra. ¡Cuántas veces tendría que vivir aquella primera vez!

A las nueve ya teníamos las patrullas en movimiento. El Cessna se preparaba para el primer viaje a la Cristina. Los hombres tenían poco trabajo inmediato y se dedicaban a caminar por el aeródromo entre sombras y luces de un amanecer ya casi día. Tenía que tomar la decisión. El sol remarcaba con brillo y claridad las montañas y el lago. No había nubes. No había viento. Parecía

increíble que aquel lugar fuera el mismo de esos últimos días. Al oeste, la cordillera se emborrachaba de sol y luz.

Me acerqué a los hombres.

—Trataré de ser claro y sintético. Usted, Eduardo, con Juan Carlos en dos vuelos de Cessna trasladarán las patrullas a la Cristina. Alfredo con Omar se moverán al refugio Upsala. Lleven el equipo chico de radio, el que teníamos en el C-cuarenta y siete como emergencia. Permanecerán en alerta en ese lugar, por si algún avión tiene una emergencia dentro de un radio de diez kilómetros desde donde estén ustedes. Únicamente se moverán dentro de ese círculo. Una vez realizados los dos vuelos, el Cessna permanecerá en alerta en Calafate. Si el C-cuarenta y siete no regresa a las cuatro horas de haber despegado, se dirigirán hacia el Upsala y tratarán de rescatar a los que puedan. La tripulación del treinta y tres estará formada por Carlos, Luis, Miguel, Julio, José María y yo. El resto permanecerá atento para cualquier necesidad del Cessna o de la patrulla.

A medida que hablaba se encendían las miradas, se alegraban los rostros, se veía renacer la esperanza.

—El C-cuarenta y siete llevará cinco días de supervivencia, que serán suficientes para hacer un descenso forzoso a pie, desde el glaciar. De cualquier manera, en el caso que se dé esa situación, nos encontraremos antes con el Cessna o con las patrullas adelantadas.

Hablaba como si realmente fuéramos una organización importante y suficiente. Decía de patrullas de rescate, y eran dos hombres en la montaña, casi sin medios, con un equipo de radio que no comunicaría ni a cien metros. Decía de búsqueda, salvamento, reconocimiento, códigos, supervivencia y qué sé yo cuántas cosas más, cuando en realidad no teníamos ni ropa para ponernos. Porque, por las pérdidas sufridas, el vestuario antártico no alcanzaba más que para la gente del Cessna y los dos hombres del refugio. Los tripulantes del C-47 saldríamos vestidos con ropa de tropa, la que se usaba en Río Gallegos, que consistía en una garibaldina de lona, pantalones de lana, botas de cuero; y debajo, calzoncillo largo y camiseta de frisa. Para temperaturas que podían llegar a los veinte grados bajo cero y temporales de viento, agua y nieve, que duraban hasta quince días.

Además, la supervivencia para cinco días consistía en una plataforma de queso, galletas, dos calentadores chicos de alcohol

sólido, una carpa para dos personas y algunas cosas más; entre ellas, dos palas que nos alcanzó el ingeniero a último momento.

Decolamos a las 9.30. El día era realmente hermoso. No había visto, todavía, con tanta luz y diafanidad, aquel paisaje. A medida que tomábamos altura, la cordillera, los glaciares y los brazos del lago se mostraban en toda su dimensión. Las montañas estaban cubiertas de nieve y reflejaban, en miles de ecos, el sol. Arco iris desde prismas de hielo; heladas cataratas desde los faldones de gris, cobre, verde y rojo; témpanos que derivaban en una danza de aguas transparentes, calmas y en espejo; los glaciares Moreno, Spegazzini, Onelli se reían desde sus gargantas agrietadas como valles de color y luz. Teníamos mil quinientos metros de altura en el brazo norte. A la derecha, todavía manteníamos rumbo oeste, el Upsala se mostraba en una dimensión incomprensible para la mente humana.

Viramos con rumbo norte. La Cristina era una forma pequeña, apenas perceptible, distante en ese cataclismo de piedras y de hielos, aguas lechosas y verdes, pero tenía la magnitud de la vida en el desierto. Era el último grupo humano y el primero en esa zona. Hacia él convergiría toda nuestra esperanza en el caso de una emergencia. El lago Biedma, aparecía como un óvalo azul, enmarcado por franjas amarillas y playosas.

Nuestro destino estaba treinta kilómetros adelante, a mil quinientos metros de altura, donde el valle de hielo se hacía una plataforma ancha, blanca y esponjosa. Con mil ochocientos metros de altitud nivelamos. Estábamos sobrevolando las grietas, las que se transforman en témpanos y alimentan el lago. Donde los paredones de la cordillera estrechan el movimiento perpetuo del glaciar y lo quiebran en millones de profundidades, cavernas, arrugas de una piel milenaria.

Algunos caminos oscuros, de hielo geológico, trazan jirones de negro en el blanco transparente, de verde, de azul, de rojo. A la izquierda el Pacífico. Los ventisqueros descienden verticales hacia el mar. El cerro Murallón, con sus huecos de piedra lamida por vientos y por hielos, brilla en un reflejo de sol. A la derecha, el Campana y el Cristal, turbados en su guardia de glaciar, amodorran entre espejos de color la caída del Biedma. Un pequeño *nunatak*, isla de piedra que emerge, en la ancha boca del Upsala nos marca el lugar de una supuesta cabecera norte para el aterrizaje.

Aparentemente, en ese primer pasaje de sur a norte, la zona se muestra apta para intentar el anevizaje. Hacemos una pasada más baja, para ubicar perfectamente la línea imaginaria donde apoyaremos los esquiés. Giramos a la izquierda. El lugar es cómodo para virar. Bordeamos rozando con las alas el Murallón y los cerros del límite con Chile. Bajamos a mil seiscientos metros. Con menos velocidad pasamos sobre la zona. Cada hombre tiene un puesto de observación. Debemos ver si no hay grietas, *sastruguis*³ altos, nieve muy blanda; tratar de adivinar los obstáculos que puedan traernos un inconveniente posterior. Será nuestro primer aterrizaje en la nieve. El blanqueo, ese reflejo que enceguece cuando el horizonte se vuelve blanco, es intenso al llegar a la zona del viraje, porque el glaciar se ondula hacia arriba. Quedamos prácticamente a ciegas. Debemos dar motor y tomar altura guiados por los instrumentos.

Iniciamos el tercer pasaje. “Haremos toda la maniobra para anevizar. Tocaremos la nieve, y sin detenernos daremos motor dejando las huellas marcadas, lo que nos servirá de referencia para estimar su estado real y poder, luego, posarnos en ese lugar con mayor seguridad”. Todo esto en teoría, según lo leído y estudiado en libros y folletos, porque en la práctica aquélla será la primera experiencia.

—Iniciamos contra básica por la izquierda —dije por el intercomunicador—. Realizar chequeo para recta inicial... Altitud, mil ochocientos metros sobre nivel del mar; velocidad, ciento treinta nudos; nos preparamos para un aterrizaje de emergencia...

Como la situación era muy particular, y teníamos que descender en una zona no reconocida por tierra, y sin que nadie nos guiara desde abajo, decidí que aquel intento se hiciera con la lista de control para emergencia.

Así las cosas, cada tripulante tenía un rol y una tarea que cumplir. El radioperador se mantenía en contacto con el último aeródromo de despegue que por supuesto era lago Argentino, y transmitía toda la secuencia del vuelo. Sabíamos que el Cessna, las patrullas, el aeródromo, la red de Circulación Aérea y de Fuerza Aérea estaban atentos y en escucha. Uno de los mecánicos, Miguel, ubicado entre el copiloto Carlos y yo, se ocupaba de los

³ Nota del editor: acumulaciones de nieve causadas por el viento.

motores y de una serie de maniobras complementarias con el tren de aterrizaje y esquíes. El otro mecánico, José María, tenía otras tareas auxiliares, como los matafuegos de mano, las salidas de emergencia, el control de la cabina de carga, y otras. Julio era el hombre experimentado del grupo, por su experiencia antártica, y él nos informaba cómo apreciaba la situación de nieve y grietas, sería nuestro baqueano en caso de un regreso a pie.

—Velocidad, ciento diez; altitud, mil setecientos cincuenta; revoluciones, dos mil trescientos cincuenta; temperaturas y presiones, normales; listos para bajar tren... —dijo el copiloto.

—Tren abajo, un cuarto de flaps abajo... —ordené—, baje el tren, baje el flaps, esquíes abajo...

En ese momento estábamos deslizándonos los esquíes hacia su posición de nieve. Las ruedas quedaban a unos centímetros sobre las planchas de metal, en la hendidura del esquí.

—Esquíes, abajo —repitió el mecánico—; presión hidráulica, normal; temperaturas y presiones, normales.

Extendimos la línea imaginaria del circuito de pista con rumbo hacia el sur bordeando la pared oeste de las montañas que, al iniciar el descenso, pareció taparnos con sus moles de piedra.

—Iniciamos viraje por la izquierda entrando en básica para final de tres treinta...

Sabía que Luis estaba repitiendo todo lo que decíamos para los que esperaban en tierra, Calafate, Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, Buenos Aires. Sabíamos que un puñado de hombres, en ese momento, vivía la peor de las angustias que puede vivir el que vuela: esperar el resultado.

—Final, tres treinta... —dije a los tripulantes—, chequeo para el aterrizaje...

Las voces llegaban exactas, precisas. No se podía adivinar el más mínimo estado emocional. Éramos tripulantes de un vuelo. Teníamos la medida exacta de nuestras facultades mentales y obrábamos, dados la experiencia y conocimientos, con seguridad casi total y absoluta.

—Radioperador listo..., informado y en escucha la red...

—Segundo mecánico listo, matafuegos de mano y salidas de emergencia libres, carga normal, tripulantes en sus puestos y en condiciones de emergencia...

—Primer mecánico listo, tren y esquíes abajo, comprobado; presiones y temperaturas normales...

—Copiloto listo, velocidad uno cero cero, altitud uno seis cero, rumbo tres tres cero, dos mil quinientas revoluciones, medio flap abajo, todo normal...

Estábamos próximos a hacer contacto con la nieve. Los cerros abrumaban con sus faldones saturados de espejo y blanco. Por momentos, las lomas de nieve del Upsala me cegaban...

—Atento para la dada de motor..., usted, Carlos, siga mirando afuera, yo haré instrumentos.

Estábamos a cincuenta, cuarenta, treinta, veinte, diez metros del suelo. Fui colocando el avión en posición de toque, con los motores impulsando su máxima potencia continua, el bastón de mando hacia atrás, levemente atrás, la velocidad disminuía: cien, noventa, ochenta... Veía correr ya, por el costado izquierdo, de reajo, las formas onduladas y granuladas de la nieve. Despacio, suave, lento. ¡Tocamos de golpe! Nos sorprendió la frenada brusca, los esquíes se hundieron, cabeceó el C-47 hacia delante, di motor, mientras sostenía el mando hacia atrás... Se detuvo, no hubo forma de moverlo, estábamos anevizados a la fuerza; me había sorprendido la frenada de la nieve.

El Upsala estaba allí, en toda su dimensión de paisaje bíblico, y sobre él, en su piel esponjosa y blanca, los hombres y el metal de un avión.

—No detendremos los motores. Informe que hemos aterrizado a las 10.19 —le dije al radioperador.

Un silencio total nos envolvía. Estábamos quietos, como aferrados a lo imposible, en tensión, parecía que se oían los latidos de la sangre que corría en nuestros cuerpos. El sonido de los motores era una especie de ofrenda mecánica y humana a aquel silencio del valle de hielo milenario.

Ordené descender. Yo permanecería en el puesto de piloto.

—Miren las huellas que hemos dejado, en especial usted, Julio, y trate de apreciar cómo será el despegue... Inspeccionen rápidamente los esquíes. Que José María saque fotografías y deje la bandera clavada en la nieve... Tienen tres minutos para todo eso y despegamos...

Los veía moverse en la nieve blanda, demasiado blanda, como gnomos. Reían, cantaban, expresaban aquello que habían amon-

tonado por horas y días interminables. Nos sentíamos abrumados por la belleza de aquel lugar.

—Muy blanda, señor, demasiado blanda. Las huellas son profundas y están muy marcadas las ruedas... —dijo Julio acercándose.

Había leído aquello que estábamos viviendo. Había conocido en teoría los distintos estados de nieve; pero ahora, allí, me parecía una forma extraña de sueño que se haría pesadilla.

—Que suban todos, nos vamos.

Subieron. Hicimos el control previo al despegue. Di motor. No se movía. Presioné los mandos hacia atrás y adelante intentando despegar los esquíes. La cola saltaba cuando picaba el bastón de mandos, pero el 33 no se movía. La temperatura de los cilindros comenzó a subir, y llegó al máximo permitido. No quedaba otra alternativa más que detener los motores. No quería hacerlo por temor al arranque, podían enfriarse demasiado, estábamos sin auxilio ni apoyo. La temperatura exterior era de 12° bajo cero. Paré los motores.

Bajamos. Me hundí en la nieve. Miré los esquí-ruedas, estaban pegados, soldados por una capa de hielo. Las huellas efectivamente eran muy profundas.

—Traigan las palas... Trataremos de despegarlos un poco —grité.

¡Las palas! Aquellas dos palas que casi olvidamos en Calafate. Por primera vez paleaba en la nieve. José María nos sacó fotos. Le grité que no perdiera tiempo en estupideces. Paleamos un poco. Ordené subir al avión. Pusimos en marcha, intentamos moverlo, se calentaron nuevamente los cilindros y no adelantamos ni un solo centímetro. Detuvimos los motores.

Recordé las palabras del comodoro: "... y lo dejarán de monumento". Recordé nuestra situación mientras paleábamos por turnos. Transpirábamos por debajo, en la piel, y nos enfriábamos por fuera.

Tres veces intentamos la salida. Era inútil. ¿Qué podíamos hacer? Entre el tercer y cuarto intento decidí darnos un poco de entusiasmo.

—Mientras se enfrían los motores, usted, Julio, como antártico, nos "bautizará".

Fue un acto insólito, fuera de toda norma convencional. Aquella inmensidad geológica, un avión, seis hombres en semicírculo,

recibiendo un bautismo de nieve sobre las cabezas. Después, la alegría del niño aflorando, del que casi todos guardamos dentro. Jugar arrojándose nieve, correr, arrojarse en ella, resbalar. Olvidar por instantes aquella verdadera dimensión fatalista y real.

Afrojada la tensión volvimos a subir al 33. Quedaba un recurso casi heroico, por el cual saldríamos o dejaríamos para siempre el avión en el Upsala. El Upsala que nos adhería a su piel blanda, esponjosa..., viva. Aquella soledad y silencio cósmicos, esas envolturas de piedra y de hielo, el cielo como una cúpula gigante y próxima, al mismo tiempo; los seis hombres pequeños, ínfimos, en un pedazo de metal geométrico, intentando voluptuosamente rendir las fuerzas de la belleza y de la tragedia. Juego casi inconcebible de la mente humana y de la fantasía mítica. ¿Qué hacíamos allí, insólitos mercaderes de la vida, columpiándonos en un imposible de paisaje y Dios? El avión, una cruz de metal. Los hombres, una mueca de carne, un desgarramiento de piel.

—Intentaremos un nuevo despegue —dije por el intercomunicador—. Cuando ordene esquíes arriba, usted los sube —le expresé a Miguel— y luego, si nos movemos, a mi nueva orden, los baja. ¿Entendido?

Afirmó con la cabeza. Miré a Carlos. Desde el puesto de copiloto realizaba el control previo. Sabía lo que estaba pensando: ¿y si no bajan? ¿Si la presión del sistema hidráulico no es suficiente para levantar todo el avión sobre las planchas de acero? ¿Si las ruedas se hunden más en la nieve? ¿Qué lógica nos acompañará en aquel intento?

Esa maniobra no la había leído en ningún libro. ¿Qué más podíamos hacer? Entre dejar el avión así, y abandonarlo con las ruedas abajo, ¿qué más daba?

Giré la cabeza hacia atrás: Luis en su puesto de radioperador conectaba los equipos e intentaba hacer enlace con la red de comunicaciones. Había escuchado mi orden, se ocupaba de su problema; José María a su lado, controlaba una vez más la carga y los equipos auxiliares. ¿Qué pensaba de aquella resolución? A la izquierda, Julio se ajustaba el cinturón de seguridad, ¿qué sentía por este comandante de aeronave que estaba jugando con su vida, y con la de todos ellos?

Disciplina de vuelo, de tripulación, hacer cada uno su tarea específica influyendo con sus experiencias y conocimientos, hasta

que el Comandante decidiera, y a partir de allí entregar de sí todo, para un mismo fin y una misma solución.

¿Qué sentía yo, como responsable directo de aquel despegue, de aquella operación, de lo que vendría después? Había reunido voluntades e inteligencias, afectos y deseos, en una sola idea, mi propia idea. Pero el error era mío, las consecuencias me pertenecían, la responsabilidad es lo único que no podía ni debía compartir.

Adelante, el glaciario se abría en un abanico de blanco brillante rebotando la luz del sol y volviéndose ecos en la nieve. A la derecha, las paredes de hielo y piedra del Campana y el Cristal, vigilaban este encuentro de hombres y paisaje. El Murallón, sobre el oeste, ahuecaba en un reflejo de grietas el cataclismo de vientos y nubes.

—Carlos, ocúpese de los motores, y así podré trabajar con las dos manos en el volante...

Ordené dar motor. Roncaban los P & W (Pratt & Whitney) con sus casi dos mil cuatrocientos caballos de fuerza y hacían temblar, delirante y congestionado, el almacén de metal. Las agujas bailaban sus danzas de verdes y amarillos. Mis manos querían tener la fuerza de mil manos; mis pies, apoyados sobre los pedales, deseaban adherirse a los mandos, cables, ejes y engranajes. Estábamos fundidos con el metal. Sabía que desde un laboratorio, desde un taller, desde tantos nombres sin nombre, anónimos, en gris, se volvía realidad el deseo de volar. Y nosotros, los seis, éramos tan sólo una forma de expresar cientos, miles, decenas de miles de cerebros, músculos, nervios, para un vuelo.

—¡Esquíes arriiiba!... —grité, aullé, expresé con una fuerza contenida en el pequeño e infinito espacio de la idea.

Se movió. Apenas se movió. Un poco. ¿Ahora sería el momento? ¿Y si me apuraba? ¿Y si no era suficiente?

—¡Motor, más motor!

Los mandos de los aceleradores estaban a fondo. Empujaban hacia delante el volante, no mucho, para levantar un poco el empenaje, desprender el esquí de cola. Se movía. Poco. Apenas. Lento.

—¡Esquíes abajo!

Se movía, andaba, lento, adherido a la nieve; cabeceaba como un animal herido y gastado. Un esquí bajó... El otro estaba en la mitad. El metal friccionaba un poco mejor en el piso. Lento. Pesado. Adherido.

—Un cuarto de flap...

Bajaba el flap. Presionaba el bastón hacia delante, hacia atrás, a la derecha, a la izquierda. Acompañaba los movimientos con las pedaleras. No sentía el dolor de los músculos tensos, casi desgarrados. ¿Y ellos? ¿Los otros cinco tripulantes? Adivinaba a cada uno dando su aliento desde más allá de la materia. Levantando con fe y con su necesidad de vuelo la estructura de metal.

Aumentábamos la velocidad. Todavía no marcaba el velocímetro, no habíamos llegado a cuarenta nudos, no tenía comandos. La pérdida estaba en ochenta... Avanzábamos. El esquí derecho estaba también todo abajo. Las temperaturas de los cilindros aumentaban, próximas al máximo permitido.

—Temperaturas en los máximos... —me dijo Carlos.

“Que revienten”, pensé. No me importaba fundir los motores, volverlos miel de metal derretido, hacerlos una bola de fuego. Era lo mismo, ya era lo mismo. O salíamos, o quedaría allí, inútil en su fracaso de máquina mal hecha.

Un poco más de velocidad. Lo sentía en las nalgas, lo veía en las arrugas de la nieve, en aquel moverse de los cerros. Un poco más, más, más.

Hubiera querido que aquellos siglos fueran instantes. Y eran instantes. Dimensión del tiempo y la distancia del espíritu.

Temblaban el metal, los motores, las alas, los tensos cables de comando, nuestros cuerpos, la carne, los nervios.

La aguja del velocímetro se movió, osciló, marcó imprecisa y lacerante los cuarenta, cuarenta y cinco, cincuenta, cincuenta, cincuenta kilómetros... ¡Un poco más! Sesenta, sesenta y cinco, sesenta, sesenta... Golpeé con fuerza los mandos hacia atrás. Sentí el golpe del patín de cola contra la nieve, me pareció escuchar un crujido. Aflojé. Apoyé hacia delante.

—Temperaturas sobre los máximos... —dijo Carlos.

Maldije. Me pareció que la masa y el volumen compuestos de metal y carne saltaban, flotaban. Volvió a caer, quiso adherirse, no lo dejé. Palanca atrás. Volví a maldecir, me acompañaba con frases obscenas para darme fuerza, para darle fuerzas al monstruo aferrado al glaciario... Otro salto. Intenté mantenerlo en el aire. Se ladeó. El ala izquierda pasó muy cerca del suelo, rozó la nieve. Se acercaba demasiado la subida del norte. Si volvíamos a tocar nie-

ve no saldríamos más... sesenta y cinco, sesenta y cinco, setenta, setenta y cinco, setenta y cinco... Las manecillas del velocímetro alentaban un intento de viraje a la izquierda. Había que huir de aquella plataforma de nieve. Apoyé los mandos, suaves, golpearon apenas los esquíes contra la nieve, palanca atrás, viraje a la izquierda, suave, apenas.

—¡Tren arriba!

Estábamos volando... La tensión contenida, el tremendo silencio de aquellos hombres que habían retenido hasta casi el aliento, se volvió un grito de euforia y de triunfo.

—Misión cumplida —le ordené a Luis, para que transmitiera a Buenos Aires, Calafate, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, a todos, a las decenas de oídos que esperaban, que recibían nuestra realidad. Para ellos era simplemente un mensaje operativo, para nosotros una aventura que comenzaba... porque aquél era solamente el comienzo.

Mientras volíamos a Calafate ordené que el Cessna iniciara la evacuación definitiva de la Cristina. Allá abajo, a la izquierda estaba la estancia.

—Tome los mandos —le pedí a Carlos— que estoy dolorido en cada dedo y en cada poro de la piel —transpiraba litros de sal, estaba mareado.

La Estancia Cristina parecía una mancha insólita, apenas dibujada entre los cerros y valles, pensé en los Master. En los padres de ochenta años de edad. En aquellos ancianos que habían llegado allí hacía sesenta años, arrinconados, después de huir del mundo. Pensé en el hijo de sesenta y cinco años. Recordé sus historias. En aquel 1900, cuando desesperados de caminar los desiertos en la Patagonia, después de venir desde Irlanda, muchachos de veinte años, se refugiaron en ese lugar. Alguna vez contaré la increíble aventura de los Master, de su peregrinaje entre aventureros e indios, de aquel permanente peregrinar hacia el sur huyendo hacia el desierto, hacia la montaña, hacia el glaciar.

No olvidaré jamás las lágrimas de esa gente cuando aterrizamos por primera vez en la lengua del lago que simulaba una pista de aterrizaje. Ya no dependían exclusivamente de un barco viejo y carcomido que apenas navegaba en las aguas del lago. Ahora sabían que podía llegar hasta ellos, un avión.

Esa noche cenamos de fiesta en el hotel del “turco”. Cordero, pero nos pareció un manjar. Y brindamos con mal vino por el Upsala y el 33. Había llegado el mensaje desde Buenos Aires: “Suspendan operación y regresen”.

Sí, pero había llegado tarde: regresábamos pero con la misión cumplida. Los esquíes del 33 habían tocado nieve.

En el *bungalow*, con Carlos, trabajamos sobre unas cartas de navegación, la probable ruta transpolar: Buenos Aires - Matienzo - Belgrano - Polo Sur - Mc Murdo - Christchurch. América y Oceanía reunidas por la Antártida. Ahora, con la euforia del Comando, tendríamos la oportunidad para preparar el vuelo.

Era el 7 de junio de 1962. Teníamos tres meses para preparar el C-47: ponerle motores más potentes, tanques de combustible en el fuselaje, equipos de navegación polar, instrumentos triplicados de vuelo, calefacción especial; conseguir los equipos y la supervivencia, pedir los permisos de sobrevuelo y de apoyos.

Esa noche marcamos la probable ruta, las distancias, las velocidades, los tiempos, los rumbos, las alturas. Esa noche nos enteramos de la distancia y los tiempos que nos separaban del vuelo transpolar: Buenos Aires - Río Gallegos, once horas; Río Gallegos - Matienzo, ocho horas; Matienzo - Belgrano, nueve horas; Belgrano - Polo Sur, siete horas; Polo Sur - Mc Murdo, siete horas; Mc Murdo - Christchurch, quince horas.

Sumábamos miles de kilómetros; de distancias de hielos y nieves, de desiertos; de lugares donde jamás el hombre había posado sus pies; de lugares que eran, para nosotros, casi mitológicos, un sueño, una idea sublimada. Teníamos que abrir la ruta. Upsala era sólo la pequeña puerta entreabierta, el intento para conocer y saber algo de aquel mundo lejano, hasta para la imaginación. Esa noche escuché opinar a todos. Cada uno daba su versión y su impresión del vuelo transpolar. Los mecánicos decían del avión; Juan Carlos, de la supervivencia y de los lugares; Carlos, de la navegación; Luis y Omar, de frecuencias; Eduardo, de sus experiencias en la nieve; Alfredo callaba.

—Está muy callado... —le expresé. Todos silenciaron y prestaron su atención a nuestro “conejo de Indias” preantártico—. ¿No dice nada?

—Una sola cosa, si van a hacer el transpolar, quisiera que me llevaran como pasajero a Matienzo.

Acordamos que sí, que lo llevaríamos en vuelo en el 33. Y ¿quiénes más irían? Hicimos nombres: pilotos Carlos y yo; mecánicos Miguel y José María, auxiliados por Juan Carlos que a la vez era responsable de la supervivencia; Luis como radioperador. Nos faltaban los navegadores. Uno debía ser el comandante José, el mejor navegador de la Fuerza Aérea y que, además, había volado al continente antártico con los Avro Lincoln. Necesitábamos otro navegador especializado en vuelos polares. Ya veríamos en Buenos Aires. Había un pequeño problema: que el Comandante en Jefe aceptara la idea. Confiaba en que el éxito de Upsala fuese suficiente para dejarnos hacer el resto.

A la mañana siguiente organizamos otro vuelo al glaciar, con el C-47 y el Cessna, para trasladar un refugio, dos motonetas para nieve, equipos y supervivencia. Mientras tanto, esperábamos la nueva autorización solicitada al Comando.

Decolamos al mediodía con el 33 y el Cessna. El brazo norte estaba cubierto de nubes, y alcanzábamos a ver las nevadas en la Cristina y los faldeos oeste de la cordillera. No podíamos pasar. Ordené al Cessna regresar e intentamos penetrar por el Biedma, más al norte. Fue inútil. El tiempo estaba muy malo, y avanzaba un temporal desde el Pacífico. Volvimos a Calafate cuando comenzaba a lloviznar en el aeródromo.

Recibimos un mensaje desde el Comando: “Felicitaciones por la misión cumplida. Regresen el 10 a Aeroparque. Confirmaremos hora.” Recién estábamos a 8 de junio.

El 9, a las diez, decoló el Cessna con Eduardo y Juan Carlos. Debían esperarnos en Bahía Blanca. El teniente coronel y el ingeniero quedaron en Calafate para acondicionar y ordenar la carga que no habíamos podido trasladar al glaciar. A las veinte estábamos en Comodoro Rivadavia con el 33, y para sorpresa nuestra había dos periodistas esperándonos. Nos hicieron un reportaje “para la radio y el diario, locales”. Según ellos nuestra “hazaña” se había difundido desde Buenos Aires. Nos mostraron el título de un periódico de la Capital Federal: “Hazaña Argentina. Un avión de la Fuerza Aérea aterriza por primera vez en el glaciar Upsala”.

No había pensado en aquel despliegue de noticias y me sorprendió, pero creí que la Fuerza estaba, ahora, de nuestro lado y me pareció que sería muy fácil preparar y hacer el transpolar. Con el

hecho espectacular logrado, sería cuestión de planear y prever las acciones futuras para abrir, definitivamente, la ruta antártica e integrar el territorio nacional. Todo parecía simple y elemental.

A medianoche aterrizamos en Bahía Blanca. El cielo estaba muy claro y las estrellas confundían sus luces frías con la ciudad iluminada. En vuelo habíamos recibido otro mensaje desde Buenos Aires: “Deberán aterrizar en Aeroparque, a las ocho”. Para llegar a esa hora, teníamos que despegar a las cinco. ¿Qué haríamos mientras tanto? Alojarnos en un hotel, no valía la pena; además, estábamos prácticamente sin un peso. Dormir en el avión se hacía muy difícil por el frío. La decisión fue sencilla: reunimos los últimos centavos que teníamos, conseguimos un vehículo prestado, fuimos a comprar carne y vino, y organizamos un asado en el aeródromo. Eduardo tenía una guitarra, que tocaba más o menos bien, y entre zambas dichas con voces agrias y dulces al mismo tiempo, algunos vasos de vinito, una rueda prolongada de mate, y carne asada, pasamos la noche en Bahía Blanca.

A las cinco llegó otro mensaje: “Deberán estar a las 12.30 en Aeroparque”. Se prolongaba el despegue para las nueve.

A esa hora despegamos, los dos aviones reunidos. El C-47 mantendría un régimen reducido, para que el Cessna pudiera volar a su lado. A la media hora de vuelo, otro mensaje: “Deberán aterrizar a las 14.30 en Aeroparque”. Nos miramos, sin comentarios...

A las once aterrizamos en Tandil y decidimos una radioconversación con Buenos Aires para que nos autorizaran el despegue inmediato con destino a El Palomar, por cansancio físico y psíquico de los tripulantes. Llegó la respuesta: “Aterrizarán mañana, 11 de junio, a las doce en Aeroparque”. Dormimos en Tandil y, después de recibir tres mensajes más, concretamos la llegada a las quince en Aeroparque. Por supuesto que tuvimos que esperar, formados en la plataforma militar, una hora y treinta para que se iniciara la ceremonia de bienvenida del Comandante, que duró cinco minutos. Las mismas ceremonias de siempre. A todo esto se lo llama “Ceremonial y Protocolo, Relaciones Públicas, Prensa y Difusión”. Es una forma de mostrar lo que se necesita mostrar, de transferir lo que se necesita transferir.

Al día siguiente rendí el informe de la **Operación Upsala**. Dije de las posibilidades del glaciar para transformarlo en un centro

de instrucción preantártico internacional; convertirlo en un laboratorio de hombres y medios, único en el mundo. Comenté de cómo, cuándo y dónde se podía desarrollar la zona; preparándola para el gran turismo, desde una avanzada práctica y realista, por parte de las Fuerzas Armadas de la Argentina. Explicué con diagramas, esquemas, diario de guerra, conclusiones, requerimientos, proposiciones, partidas, aviones, vestuarios, y demás, qué debía hacerse en los hielos continentales; y, por supuesto, que una de las proposiciones era preparar el C-47 TC-33 y transformarlo en TA-33 (Transporte Antártico-33), y otro avión más para realizar el vuelo transpolar, entre octubre y diciembre de 1962.

Al informe le habíamos agregado las rutas, distancias, tiempos, logística, comunicaciones, detalles técnicos, tripulantes, requerimientos, posibilidades. Hicimos un análisis AFA —principio militar fundamental de aptitud, factibilidad y aceptabilidad—, según todos los cánones y métodos doctrinarios para la planificación, previsión y ejecución de la **Operación Sur**.

—Para qué hacemos tanto análisis, si al final tendremos que “remar” con el C-cuarenta y siete —me comentó Juan Carlos mientras preparábamos el informe.

Le expliqué que no era así; que la doctrina era la base de un accionar armónico, estable, progresivo y lógico; que no se ganaba una guerra con improvisaciones y la sola intuición de los hombres; que era necesario hacer las cosas así, en equipo, en niveles de planeamiento, con métodos y diagramas, con razonamientos lógicos.

—¿Cómo el treinta y tres en Upsala? —me preguntó con ironía. Tenía respuesta, pero preferí callar.

—Mire, señor, cuando hicimos el intento de patrulla al Polo, en épocas de Pujato... —y me contó una vez más, sus experiencias y conocimientos antárticos.

El 20 de junio de ese mismo año, volé como piloto del avión T-01, el avión del Comandante en Jefe, trasladándolo a Reconquista donde presidiría la jura de la bandera. Hacía siete días que mi informe y pedidos deambulaban por las oficinas y escritorios del Comando. El 33 sería desmantelado. Los esquíes esperarían que el Estado Mayor General resolviera la política y estrategia por

seguir. ¿Cómo lograr una orden, tan sólo una orden que pusiera en marcha el mecanismo?, porque lo demás, era lo de menos.

Conseguir los vestuarios, equipos, mano de obra, instrumental, previsiones meteorológicas, apoyos logísticos y técnicos, preparación e instrumental de tripulantes, frecuencias de comunicaciones, navegación, viáticos, documentación, y más era lo que cada uno de nosotros, cinco o seis hombres de la División Antártida, haría con las decenas de hombres de El Palomar, Ejército, Instituto Antártico, Marina, Servicio Meteorológico, Cancillería, Río Gallegos, San Luis... Era lo de menos conseguir los navegadores, el otro piloto, los mecánicos, el radioperador... Quería una orden para cumplir una misión.

—¿Qué tal Upsala? —me preguntó el Comandante en Jefe en el Casino de Oficiales de Reconquista, mientras tomábamos un café esperando la hora de la ceremonia.

Fue suficiente una pregunta. Me largué con un parloteo rápido, preciso, casi irrespetuoso. Vomité el informe, las conclusiones y proposiciones, casi de memoria. Me miraba. Me miraban los otros. Los oficiales superiores y jefes que nos acompañaban. ¿De dónde había salido ese capitán irresponsable? ¿Cómo se atrevía a charlas tan copiosas de un tema que estaba en estudio por el Estado Mayor?

Le recordé a nuestros marinos aterrizando en el Polo Sur el 6 de enero de 1962 (sabía que estaba aplicando un golpe bajo). Le expliqué de la planificación de Estados Unidos de Norteamérica para hacer un vuelo transpolar con aviones C-47 y que los nuestros no llegarían a tiempo para esa campaña naval antártica (le di otro golpe bajo). Los ojos le brillaban, se achicaban. Ya conocía bien esa expresión, casi siempre terminaba en treinta o sesenta días de arresto. Pero, me había largado y tenía que jugarme a todo o nada. De allí, de aquella pregunta, saldría la orden de preparar el 33 o tendríamos que esperar un año, tal vez dos o nunca.

Insistí en la teoría de quién debía cumplir la misión sobre el cielo antártico. Volví a nombrar a nuestros marinos y a la US Navy...

—Prepare el treinta y tres —dijo.

No oí más nada, no me interesó más. Todos lo habían escuchado: había ordenado el vuelo transpolar.

III

Al día siguiente, en las oficinas de la División Antártida estábamos reunidos Alfonso, Juan Carlos, Miguel, Eduardo, Alfredo, Luis y yo. Les transferí la orden del Comandante en Jefe. No lo podían creer.

—Ahora, creo que viene lo peor —les dije—. Hay que preparar todo. Será difícil. Tenemos poco tiempo y mucho que hacer con casi nada, un avión capaz de cruzar la Antártida de lado a lado. Además se nos suman los problemas normales de la campaña y el relevo...

—De eso me ocupo yo —dijo Alfonso, con una decisión tal, que no dejaba lugar a dudas del éxito de aquel despioorre que significaba organizar una campaña y su relevo—. Todo lo que pido es un oficinista.

No había problemas, teníamos a Francisco en la Ayudantía, que colaboraría sin inconvenientes.

—Tengo que hablar con el brigadier y decirle la decisión del Comandante. Pero antes, quería conversar con ustedes sobre algunos detalles. Esta operación será planificada por nosotros, los mismos que la ejecutaremos. Tendremos que conseguir la buena voluntad de El Palomar, de sus talleres. Están recargados de trabajo y, si entramos en turno, al treinta y tres no lo terminan hasta mil novecientos setenta.

—José María y yo, con una mano de Juan Carlos, nos ocuparemos del avión y de la gente de El Palomar —explicaba Miguel—, lo único que le pedimos es el apoyo del ingeniero Ricardo.

Estaba seguro de lograr aquel apoyo. El primer teniente Ricardo que trabajaba en los Talleres de la I Brigada (El Palomar) era uno de esos valores fuera de serie. Hacía cualquier cosa que tuviera destino de ideal. Hablaría con él, pero desde ahora podíamos contar con su ayuda y apoyo.

Conversamos de los requerimientos más inmediatos e imprescindibles. Tenía que plantear pocos problemas al brigadier. Otra cuestión era la tripulación. Había que pensar en los hombres que al mismo tiempo fueran los más capaces profesionalmente y tuvieran un amplio espíritu de equipo, y se entregaran a la idea con

pleno coraje, cerebro y... no valían atrofas. Ni mucho de nada, ni poco de cualquier cosa. Los tres elementos normales: inteligencia, afecto y voluntad.

Parece sencillo, pero no es así. Hay muchos seres humanos con una de las tres capacidades desarrolladas, o dos, pero, casi siempre, las otras están disminuidas. Y era necesario reunir ocho hombres así, equilibrados psíquica y físicamente, y a la vez dispuestos a trasladarse en una aventura que podía no tener regreso.

El teniente Carlos había pedido no ir. Perdía a un gran piloto, a un hombre pleno de facultades normales. Él mismo me dio la solución: un compañero y un amigo, el teniente Joaquín, era voluntario y reunía aptitudes parecidas. Los mecánicos estaban: Miguel y José María; lo mismo que el radioperador, Luis. Juan Carlos, que también era mecánico, sería el “hombre orquesta”. Tenía que tocar todos los instrumentos: supervivencia, logística, técnicos en fríos extremos y, además y sobre todo, era la pieza clave en aquel mecanismo, por su buen humor, por su forma de ser, por su carácter tan especial que armonizaba fricciones y traía serenidad, aun en los momentos de más desequilibrio. Los dos navegadores representaban un problema serio. El primer navegador tenía que ser el comandante José, lo convencimos rápidamente; el segundo podía ser el teniente Eduardo, recién llegado de realizar un curso de vuelos polares, en Estados Unidos. Muy nervioso, pensé que entre todos lo controlaríamos a medida que progresáramos en la experiencia, ya que era un gran profesional. Además, lo tenía a José cerca y directamente subordinado, era el opuesto por su calma siempre a flor de piel, su bondad extrema y una experiencia que lo había llevado a ser, sin discusión, el número uno de los navegadores de la Fuerza Aérea.

Así, con aquellos siete hombres, estaba la tripulación reunida. Se agregó como pasajero y para realizar observaciones de la ruta polar el teniente coronel Jorge, jefe del Departamento Antártico del Ejército.

Cuando hablé con el brigadier, muy poco le dije de los problemas y me limité prácticamente a transferirle la orden del Comandante en Jefe. Me miró entre sorprendido y apenado.

—¿Usted decidió por sí mismo el asesoramiento al Comandante?

—Me preguntó y contesté. Fue una casualidad —respondí.

—Debería haberse limitado a responder una pregunta, y no a dar una exposición completa y detallada del informe que todavía está en estudio —estaba enojado y preocupado.

—Señor —le expresé con toda la espontaneidad que podía emplear un capitán con un brigadier—, usted y el Estado Mayor piensan que es peligroso, aventurado e incluso fuera de posibilidades, concretar el transpolar. Reconozco que es difícil y que tal vez no lo consigamos. No pido más que apoyo. Una vez dada la orden para cumplir la misión, no podemos discutirla, trazarla o anularla. En el peor de los casos se perderá un C-cuarenta y siete.

—¿Sabe todo lo que arriesga?

Sí, lo sabía. Arriesgaba la vida de ocho hombres y la mía. Arriesgaba una carrera que era mi vocación. Arriesgaba prestigio, idoneidad profesional e incluso a nuestras familias.

Pero, también, sabía que no quedaban alternativas. Una ruta tenía que abrirse. Un pedazo de territorio argentino debía integrarse. No contábamos con más medios que aquel C-47, ni con más tiempo que aquellos pocos meses. Era necesario ser los primeros, hacer para convencer. Demostrar que el vuelo era factible, aun con un avión del año 1937 ó 38, y sin apoyos eficientes en comunicaciones, logística y meteorología.

Si no lo hacíamos nosotros, militares; si no lo intentábamos los hombres de la Fuerza Aérea, ¿quién? Era una obligación que derivaba de nuestra vocación. Un problema de servir en la paz a nuestra patria, volando en situaciones de guerra, para construir. ¿Qué más podíamos pedir? Teníamos la oportunidad de pelear en un Teatro de Operaciones realmente bélico, de concepción estratégica y geopolítica, donde deberíamos resolver situaciones tácticamente serias y comprometidas para ejercer la inteligencia militar. ¿Cuánto pagaba el pueblo por nuestra educación? ¿Cómo no intentar devolverle con una patriada?

—Está bien —me dijo—, está en sus manos. Ordenaré lo que el Comandante quiere. Pero a partir de este momento usted será quien planifique, prevea y ejecute la operación. Le pediré al brigadier general que este vuelo pase a depender de él. No comprometerá al Estado Mayor en una aventura que no tiene un fin práctico y realista.

Para mí era un fin práctico y realista. Acaso, los primeros, los que dieron su vida por el vuelo, ¿habían calculado matemáticamente el

resultado? ¿Acaso nuestras guerrillas gauchas, aquellos gauchos “rotos” del norte, habían pensado en el triunfo o la derrota cuando enfrentaron, con sus boleadoras y lanzas, las fuerzas del invencible Tristán? ¿Por qué no podía ser así? ¿Por qué no concebíamos un riesgo calculado, para un objetivo de diez, veinte, cincuenta años adelante? ¿Es que sólo debíamos calcular aquello que teníamos a la vista, próximo, tangible? ¿Cómo se conquista un desierto?

Aquellas palabras del brigadier fueron claras y sintetizaron una realidad que yo pagaría muy caro más adelante. Porque estábamos solos los nueve hombres del 33; las decenas del taller, de las dotaciones antárticas, de las oficinas. Y estaríamos solos, desde allí en más, hasta el fin de la misión. Y la misión tenía que terminar con la ruta aérea antártica permanente. Cuando los C-130, cuando cualquier otro avión, pudieran volar desde la Argentina americana hasta la Argentina antártica en cualquier época del año, en cualquier día y circunstancia.

Y no era fácil. Porque una ruta es un complejo que nace en la vocación de los hombres para hacerla. Es más que un avión en vuelo, que un sistema logístico y técnico, que una realidad operativa: es el coraje de creer en ella y de pensar en quienes habrán de necesitarla.

No estábamos tan solos. Nos acompañaban los antárticos del 1900 y los del 2000. Los que esperan hoy una carta, una evacuación de emergencia, una proximidad física constante. Los que mañana colonizarán el desierto blanco.

El Comandante en Jefe aceptó la propuesta del brigadier. Me llamó.

—Desde hoy, la **Operación Sur** es secreta y usted dependerá directamente de mí. Prepare un plan público que se limitará al vuelo entre Río Gallegos y... El resto de la ruta deberá ser secreto militar... Es difícil lo que usted se propone, pero lo respaldaré como pueda. No contamos con medios adecuados y suficientes. No tenemos partidas ni presupuestos para este plan. Deberá hacerlo con lo que tiene y como pueda. ¡Suerte!

No necesitaba suerte, sino hombres. Y los tuve. Los conocí en El Palomar, Servicio Meteorológico, Río Gallegos, Matienzo, Belgrano, Ellsworth. Hombres capaces de dar de sí mismos hasta la vida por una idea.

—Necesitamos los tanques y los motores, las hélices recortadas y los instrumentos de navegación polar.

—Necesitamos otro par de esquíes, más reforzados y un sistema hidráulico especial.

—Necesitamos vestuario para cincuenta grados bajo cero, supervivencia para treinta días a ocho mil calorías por hombre, trineos livianos de arrastre, esquíes de marcha.

—Necesitamos cartas polares y los almanaques a partir de los setenta grados sur, y el manual de...

—Necesitamos un equipo de banda lateral, un TACAN, un VOR-ILS, un radar meteorológico y de navegación.

—Necesitamos más tiempo para la instrucción y para conseguir los permisos de sobrevuelo y apoyo de Nueva Zelanda y de Estados Unidos...

Así fueron aquellos tres meses. Todo por conseguir. Cuando no teníamos un dólar para comprar un sistema hidráulico, se fabricaba el sistema. Cuando no nos daban los tanques de caucho especiales, sacábamos los viejos de un C-47 abandonado. Cuando no podíamos comprar ropa adecuada, conseguíamos vestuario prestado de Ejército y de Marina, y nos vestíamos de amarillo, azul, naranja, pero nos vestíamos.

Primero, pedíamos; después, “robábamos” o fabricábamos. De la nada iba tomando forma el carguero antártico. Hasta el TC se convertía en el TA (transporte carguero - transporte antártico), y los hombres hacíamos instrucción en secreto, escondidos, como si fuera un delito cumplir con una operación militar. Nos trasladábamos a Marina, y extraíamos toda la experiencia que tenían de su vuelo al Polo. Íbamos a Ejército, y nos llevábamos de sus depósitos todo el material en desuso, o que nos facilitaban de buen o mal grado. Conseguimos dos radares inútiles, que hacía dos años estaban tirados en la fábrica de aviones y en Aerolíneas Argentinas; a escondidas, los hombres del taller los prepararon y pusieron en servicio. Así, todo.

El tiempo se nos iba de las manos. La época ideal para la salida era septiembre. El doctor Otto, un extraordinario pronosticador antártico alemán que había trabajado en la guerra europea con un sistema estadístico porque no tenía datos por falta de estaciones en la Antártida, nos aconsejaba el mes de septiembre pues, después,

los frentes de tormenta se intensificaban y los estados de la nieve eran muy riesgosos.

En 1962 era difícil, muy difícil, pronosticar un vuelo de ochocientos cincuenta o de mil millas, para un avión bimotor que no subía más de tres mil metros de altura, con autonomía limitada, sin estaciones que proveyeran datos. Había que adivinar las situaciones meteorológicas. Aquel pronosticador tenía condiciones no sólo profesionales y específicas para nuestro intento, sino que había sido militar de carrera en la guerra, y se compenetraba con claridad del riesgo que, sí o sí, debíamos correr. Operaba militarmente. A su lado, en esa época, se estaba formando otro gran pronosticador, el licenciado Julio.

Septiembre, con sus brisas tibias y sus refrescadas imprevistas, con ese brote de planta y de vida, nos estaba sobrepasando.

Discutíamos, aquella mañana, en la oficina de la División Antártida, el ingeniero Ricardo, el doctor Otto, Juan Carlos, el comandante José, el teniente Joaquín, Miguel, Luis y yo. Estábamos en reunión de plana mayor de la **Operación Sur**. Cada uno representaba una especialidad: técnica, meteorológica, supervivencia y logística, navegación, operaciones, mantenimiento y comunicaciones.

—No está, ¡no puede estar para dentro de una semana! —gritaba el ingeniero—. No tengo las hélices, me falta el “compás polar”, no terminamos de ajustar algo que ya tenemos que probar otro recurso porque falta la adaptación, me sacan los hombres a cada minuto y me quedo sin mano de obra... ¿Qué quiere? ¿Milagros? Llámelo al cura...

Tenía razón, pero había que hacerlo.

—Fabrique las hélices; que los hombres trabajen de noche; volaremos sin el “compás polar” —le dije.

—Sí —decía José— y en vez de llegar al Polo nos iremos a la mierda...

—Y lo peor —agregaba el ingeniero, con cara de angustia y rabia— es que estoy tan metido en esto como si yo fuera a romperme el alma en ese traste del mundo... ¡Estamos todos locos! Cuando usted me dijo que el Comandante en Jefe había ordenado el vuelo, tendría que haberme aclarado que era una orden sin nada, vacía. Los técnicos y operarios ya llevan trescientas horas extras. ¿Quién

se las pagará? ¡No sabe lo que me dijeron ayer en Contaduría, cuando les dije que les paguen!

Sí, sabía. Sabía lo que decían en Contaduría y en el Estado Mayor, y en los servicios, las brigadas, los departamentos.

—¿Qué quiere? ¿Plata? Linda joda con ustedes en Palomar, son como burros, necesitan zanahorias para marchar —le grité tirando la gorra sobre una mesa, aun sabiendo lo injusto de mis palabras.

¿Qué podía decirle?... ¿Que pararan?... ¿Que por esa guerra que habíamos tenido entre argentinos, y por motivos que nadie conocía, habían pretendido desmontar el 33?... ¿Que defendiendo las horas extras me había puteado con un comodoro?... ¿Que para traer las hélices y el “compás polar” había falsificado una firma?... ¿Qué podía decirle?...

Cuando se fueron de nuevo a la pelea, y después de haber logrado otra fecha para la salida, que quién sabía si se cumpliría, nos quedamos Juan Carlos y yo.

—Mire, hacer lo vamos a hacer lo mismo. No se caliente, ni afloje. ¿Le conté cuando en el 55, en la expedición con Pujato...?

Y me contaba de nuevo la historia increíble. Me demostraba que el problema era siempre así en la Antártida, pero que al final, como y con lo que se podía, se hacía. Y me ayudaba a creer.

Por fin un día estuvo listo el 33 para un vuelo de prueba. Le faltaban decenas de cosas, pero, por lo menos, podríamos salir a volar el monstruo de metal. Comprobaríamos en ese vuelo todo lo que pudiéramos, incluyendo adiestramiento práctico de la tripulación, en especial, en emergencia. Hacía tres meses que trabajábamos reunidos. Nos conocíamos bastante, pero, hasta ahora todo había sido en teoría. Faltaba el vuelo. Confirmar cómo se armaba el equipo. Éramos nueve voluntarios dispuestos, pero aún no habíamos vivido la realidad.

Habíamos recibido clases de navegación, primeros auxilios, operaciones en vuelo, meteorología, comunicaciones, búsqueda y rescate, supervivencia, emergencias y otras más, y al mismo tiempo, cada uno en lo suyo, preparábamos los detalles del vuelo. Todo tendía a una tripulación aislada, en el desierto, en situaciones extremas, reaccionando armónica y eficientemente.

—Hasta los malos olores de cada uno deberemos acostumbrarnos a tolerar... —les había dicho.

Y pensaba en estos hombres en el desierto. Los imaginaba super-viviendo en una carpa, de a dos, apretados, encimados, con temporales de nieve y viento, con muy bajas temperaturas. Imaginaba el 33 moviéndose sólo con sus nueve hombres, en las mil millas que separaban Matienzo de Belgrano, sin alguna posibilidad de rescate, en una emergencia. Imaginaba un amerizaje en el Drake, con sus olas de diez o doce metros, y los hombres con sus trajes antiexposición, (también prestados por la Prefectura), el bote de goma y tratando de salvar la vida de algunos...

Sí, hasta el mal olor debíamos tolerarnos. Pero todo en teoría.

—Si el motor derecho se incendia usted, Joaquín, se ocupa de la detención y extintores de motor; usted, Miguel, del otro, en potencia máxima continua...

Sí, en teoría lo sabíamos casi todo, pero, en la realidad, los imprevistos, los tiempos disponibles, los reflejos de cada uno, jugaban un papel distinto. Sin embargo, había que insistir; una, dos, tres..., diez veces cada emergencia, cada situación, cada imagen de lo que podíamos vivir.

Nos conocíamos bastante bien. Sabía del problema de la pierna derecha de Joaquín y de sus limitaciones físicas, así como del complejo y el orgullo que sentía por su padre que era suboficial. Conocía la serenidad mítica y religiosa de Miguel, las dificultades económicas de su hogar recién formado, y el embarazo de su señora. Estaba en claro de los problemas que se le presentaban a José que, siendo más antiguo que yo, debía subordinarse por no ser aviador; y de la esposa, enferma de los nervios por tantos riesgos vividos por su marido; y de sus hijos. Y Luis con su extrema espontaneidad lunfarda, y el temita aquel de las hemorroides y su fiaca de nacimiento, así como el celo profesional tremendo con la radio. Y José María con esa delgadez exagerada, escondiendo un carácter violento tras una máscara de serenidad aparente, y sus conocimientos hasta el detalle más ínfimo del 33. Allí estaba Eduardo, con sus incontenidos impulsos neurovegetativos que se agitaban en un permanente movimiento. Y estábamos Juan Carlos y yo con nuestros grandes defectos. Y se nos agregó el teniente coronel de Ejército, con su experiencia antártica, con sus frases de milico exagerado, con su voz cavernosa y mandona, y con un corazón bueno y blando, que intentaba disimular en su adustez “de salteño y de caballería”.

Nueve hombres y un avión que esa mañana volaríamos por primera vez reunidos. El teniente coronel Jorge no pudo venir, así que dispusimos el vuelo, los ocho tripulantes sin el observador antártico.

Los mecánicos Miguel y José María conocían bastante bien los detalles técnicos de los sistemas agregados al 33; en especial, la operación correcta del trasvase de combustible desde los tanques de fuselaje a los planos. Por su lado, José y Eduardo habían tomado contacto con su pequeño habitáculo de navegación y estaban en condiciones de operar los instrumentos adicionales. Para el radioperador había menos equipos nuevos y su problema comenzaría, realmente, cuando tuviéramos que comunicarnos desde lugares tan remotos, en frecuencias muy limitadas y con poco rendimiento. Joaquín llevaría todo el problema de manuales, curvas de consumo, regímenes y atendería, a su vez, las funciones normales de copiloto. En mis manos se concentraban todos los mundos específicos que terminaban en una sola decisión y responsabilidad y, además, las tareas comunes de pilotaje.

Habíamos analizado con José la situación meteorológica y, con excepción de una línea de inestabilidad que se activaría a la tarde en la zona de Tandil y Azul, no teníamos problemas para el vuelo. La ruta seleccionada era El Palomar - Mar del Plata - Bahía Blanca - Santa Rosa - Tandil - El Palomar, sin aterrizaje. Un total aproximado de siete horas de vuelo, en las cuales veríamos cómo funcionaba el 33 y sus decenas de agregados. El peso vacío se había elevado mucho, y las limitaciones de carga útil eran tales que prácticamente no podíamos llevar un kilogramo más de nada.

En ese momento estábamos operando los C-47 con un máximo de despegue de doce mil trescientos kilos, y el nuestro, vacío, estaba en los diez mil. Si a eso sumábamos novecientos de tripulantes, cuatro mil quinientos de combustible (con seis mil litros en total y quince horas de autonomía), quinientos de aceite hidráulico, líquidos anticongelantes, oxígeno y repuestos imprescindibles ya estábamos en quince mil novecientos, lo cual nos hacía exceder tres mil setecientos kilogramos del peso máximo permitido. Y todavía faltaban los vestuarios, supervivencia, correo, herramientas, motor auxiliar para puesta en marcha, precalentador, y más.

El taller de El Palomar había cambiado los motores normales de C-47 por dos más potentes de C-54; reforzado el piso, y en opera-

ción militar podíamos llegar a catorce mil quinientos kilogramos de despegue. Por supuesto que se limitaban mucho las *performances* y no volaríamos con un motor. Por ejemplo, la velocidad normal de un C-47 estaba en los doscientos sesenta kilómetros por hora, y el nuestro apenas arañaría los doscientos. El techo de servicio era casi siempre de cuatro mil quinientos o cinco mil metros, y en nuestro caso no pasaríamos de los tres mil quinientos o tres mil metros. El problema más grave era la resistencia que hacían los esquíes, y la posibilidad de que, al acumular nieve, dentro de nubes, nos disminuyeran más las *performances* ya precarias del TA-33.

Para el vuelo de prueba salimos más livianos, más o menos con catorce mil kilos. Despegamos sin inconvenientes y con rumbo a Mar del Plata; realizamos el trabajo en tripulación. Fuimos puliendo una serie de detalles, en particular en los roles de emergencia. Practicamos algunas situaciones especiales, entre ellas: simulacros de lanzamientos con paracaídas, amerizajes, fuego a bordo, desplazamiento de carga, cambios imprevistos de alturas, rumbos y velocidades, y otras.

Cada hombre demostraba conocer al dedillo su tarea. Desde Santa Rosa iniciamos la “pierna” para Tandil. El 33 volaba más o menos bien. No coincidían los datos teóricos, dados por el taller, con la realidad. Lamentablemente, las curvas prácticas eran de menor rendimiento que las calculadas. Nos preocupábamos cuando pensábamos que tendríamos que decolar con quince mil o más kilos, y enfrentarnos a rutas desconocidas, quizá, con estados físicos disminuidos.

Al frente veíamos una línea oscura de nubes y lluvia. Por radar se marcaban algunos círculos dispersos de regular actividad. Descendimos a mil quinientos metros de nivel y entramos esquivando las nubes convectivas, en la zona de lluvia. Cada tanto, desaparecían las lomas y sierras del lugar, y perdíamos contacto visual con el terreno. En ese momento ordené el cambio de tanques y trasvase del fuselaje a las alas.

Fue tan sólo un instante. Como un sordo y tremendo ruido vacío, cuando se detiene el aliento y parece que todo el cuerpo se suspende en la nada. El motor derecho se había detenido. Procedimos en forma sincronizada para la emergencia repasando rápida y mentalmente cada acción al tiempo que la realizábamos. El

navegador dio el rumbo y posición; el radioperador comunicaba la novedad, y el lugar y la hora; el copiloto ponía en bandera el motor detenido y cortaba los circuitos que lo alimentaban; el mecánico daba potencia máxima continua al izquierdo; yo me ocupaba de controlar la secuencia de hechos, de apreciar la situación, intentando mantener en posición correcta el 33.

Recordaba la última visión que había tenido del terreno: ondulaciones, sierras, lomas. Estábamos, dentro de nubes y lluvia, volando por instrumentos. En ese momento ordené que verificaran el trasvase. Se detuvo el otro motor. Nuevamente, ahora con mayor rapidez y precisión se pusieron en marcha las maniobras de emergencia; mientras el velocímetro comenzaba a marcar el descenso, yo trataba de cuidar la velocidad y pensaba que aterrizáramos de panza, con el tren retraído, con lluvia, sobre terreno ondulado. Se acababa el 33...

Otra vez revisamos el trasvase. Habíamos descendido ochocientos metros, y ya veíamos los manchones grises y oscuros del suelo. Estábamos a trescientos o cuatrocientos metros de la tierra. Ordené prepararse para emergencia.

Miguel, sin hablar, apretó el arranque de ambos motores al mismo tiempo y los puso en marcha. Muy cerca del suelo pudimos recuperar altura e iniciar el ascenso. Lo miré interrogando:

—El trasvase..., falló el trasvase, nos habíamos quedado sin combustible...

Gotas de sudor regaban las frentes y la piel de los rostros.

Los tripulantes, sólo allí, nuevamente a mil quinientos metros de altura, con rumbo a El Palomar, volando fuera de la tormenta y sin problemas, reflejaban la tensión sufrida. Hablaban, un poco avergonzados y otro poco aterrorizados, de las consecuencias que podríamos haber tenido y de las que tendrían al aterrizar.

—No se cumplieron exactamente las órdenes. Cuando dije revisar el trasvase, la primera vez, no se hizo. Nos pudo costar el avión y un poco más —les decía mientras efectuábamos un análisis del vuelo realizado—; tengan bien presente lo que les digo: en las decisiones seré el único responsable, y no admito que haya ocho errores, prefiero uno y será el mío...

Les hablé con rabia, un poco exagerada, y aceptando íntimamente lo ocurrido como una situación necesaria y lógica. Sabía que nos faltaba mucho para estar en óptimas condiciones y poder

intentar el transpolar, pero había que aceptar los hechos como tales, y ya se nos iba octubre. Una semana más y decolaríamos para Río Gallegos.

—Imposible —declamó el ingeniero Ricardo—, las hélices recortadas llegan mañana, junto con el “compás polar”. Hay que colocar, probar, calentar. Además, han vuelto con mil novedades. Es necesario hacer un vuelo a mil quinientos metros y toda la autonomía.

—Lo haremos entre El Palomar y Río Gallegos —le respondí.

—Escúcheme, señor, no pueden salir así...

—Tampoco podemos demorar más. Las temperaturas en Antártida son muy bajas, los temporales cada vez más fuertes, los norteamericanos se nos van de Mc Murdo en enero... Lo siento, pero saldremos dentro de siete días esté como esté el treinta y tres...

Fijamos las cinco para el despegue hacia Río Gallegos. El día anterior me presenté al Comandante en Jefe.

—¿Mañana? ¿Cómo no me avisó? Creí que faltaba más tiempo.

—No, señor, tenemos todo listo. En este momento están cargando el avión con los equipos y elementos de supervivencia. A las tres nos reunimos los tripulantes y a las cinco, si usted me autoriza, iniciamos la **Operación Sur**.

Preguntó por el C-54 y el Lancaster que nos darían apoyo. Estaban en vuelo hacia Río Gallegos. Quiso saber sobre las autorizaciones de sobrevuelo y los pedidos de apoyo: los mensajes estaban listos para ser cursados ni bien decolaríamos de Río Gallegos a Matienzo.

—¿Y meteorología?

—Viaja con nosotros el pronosticador Otto y la red está recibiendo datos desde hace cuarenta y ocho horas.

—¿La ropa?

—Iremos un poco disfrazados. Pero hemos conseguido lo que necesitábamos. Ejército y Marina nos prestaron algo, el resto estaba en depósito.

Me estrechó la mano y nos deseó suerte. Me pidió que transmitiera esos deseos al resto de los tripulantes y que nos mantuviéramos comunicados, por cualquier medio, desde el mismo momento del despegue. Tenía el rostro cansado. Aquel último tiempo, el comandante había vivido una serie de conflictos políticos, nacio-

nales e institucionales muy graves. Por eso, tal vez, lo sorprendió la iniciación de la **Operación Sur**; porque habíamos trabajado tan en secreto que hasta el mismo Comandante en Jefe desconocía el día D y la hora H. Por suerte no hizo otra clase de preguntas.

¿Qué hubiera contestado si me decía del avión, de los equipos, de la instrucción en vuelo, de los pasos de despegue, de las *performances*? Ése era problema mío y de los tripulantes.

IV

A las dos llegué a la plataforma de cemento de los Talleres de El Palomar. Luces desde todos los ángulos iluminaban el 33. Un pequeño mundo de hormigas humanas lo merodeaba. Algunos, en los esquíes; otros, cargando el oxígeno y el combustible; ajustando elementos de último momento; cargando la supervivencia.

Juan Carlos y Miguel me saludaron con las manos desde las puertas de carga. Me acerqué. Un camión retrocedía lentamente trayendo los últimos bultos. Me asomé. Cualquier cantidad de cosas amontonadas y atadas sobre los tanques, en los pasillos, en cada lugar, ¡en todos los lugares! Parecía un almacén de pueblo.

—No vamos a decolar con todo eso —les dije.

—No hay problemas —me respondió Juan Carlos—; todavía aguanta más.

—Lo que no aguanta más, son los amortiguadores —era la voz del ingeniero, cansado y nervioso—. Van a reventar junto conmigo... Escúcheme, señor, ¿no podemos demorar veinticuatro horas el despegue?

Apoyé mi mano en su hombro mientras llamaba a Joaquín.

—Por favor, Joaquín, ocúpese del avión y del chequeo a la puesta en marcha, mientras el comandante José y yo iremos a la Sala de Meteorología y a Plan de Vuelo.

—Sí, señor —reflejaba una excitación no habitual—, le dije a mi padre que podía venir a despedirme. Él fue militar ¿hice mal?

Sonreí. Había ordenado que nadie fuera a despedirnos. Les había explicado del secreto de la operación; de lo difícil que se hacía para los familiares esos momentos previos a una partida que no sabíamos cuánto podría durar; de los trabajos de último momento que obligaban a una atención extrema hacia detalles muy particulares. Por eso, Joaquín justificaba a su padre diciendo que había sido militar.

Me alejé unos metros con el ingeniero Ricardo. Desde las sombras del hangar, veíamos aquel enjambre de manos y brazos, de rostros de hombres, de voluntades y afectos, volcando en un esfuerzo superior al normal, toda su capacidad sobre el metal que otro puñado de seres humanos intentaría llevar más allá del extremo sur de la Patria.

—¡Gracias por todo lo que han hecho y seguirán haciendo!

Me miró. No era un hombre de palabras rebuscadas o que expresara con facilidad sus emociones, pero, en aquel momento, le brillaban sugestivamente los ojos.

—No se imagina lo que nos cuesta verlos salir. No sé, nos parece que olvidamos algo, que no está todo, que la vida de ustedes depende de esos hierros y de nuestras manos.

—La vida de nosotros importa, pero menos que el sacrificio oscuro, escondido, sin gloria y sin nombre de ustedes. Podemos salir bien, y entonces seremos una frase en una página de la historia de la Aeronáutica. Podemos salir mal, y nos transformaremos en una sarta de locos. Pero, pase lo que pase, ya hemos logrado demostrar que con ideas, moral, objetivos trascendentes, el hombre se siente dignificado y elevado de su magnitud de obrero y de piel. Ustedes, esto, ya lo han hecho...

No era un discurso ensayado. No eran palabras que hoy, con el filtro del tiempo, pueden parecer más o menos retóricas. Era una necesidad de aferrarnos, antes de partir, a esa dimensión de apoyo y sustento que nos estaba dando el taller de El Palomar. Más que la forma coherente del avión; más que el sinnúmero de piezas sueltas que hubo que reunir y armonizar, para lograr un efecto técnico y material; más que todo el trabajo y la lucha elemental; era ese trasplante de hombre a hombre, de ser humano a prójimo, de quienes como tripulantes llevaríamos con nosotros gotas de sudor, responsabilidad, ganas de hacer; porque así se le da alma a un pedazo de metal.

En la Sala de Meteorología me esperaban el doctor Otto, José y los dos pasajeros, porque se había agregado Alfredo que, en Río Gallegos, según la situación, cruzaría con nosotros o no. Ante un pedido de Ejército debíamos llevar aquella promesa, que estaba en pie pero no era segura, hecha por el teniente coronel en Calafate.

Según el pronosticador, y conforme a sus curvas que había desplegado sobre el tablero, dentro de las setenta y dos horas podríamos cruzar a Matienzo. La situación para el vuelo a Río Gallegos era favorable. Recibí en ese momento una orden del Comando: demorar el despegue para las siete, porque venía el Comandante en Jefe a despedirnos. Aquello cambiaba mis planes de salir con las primeras luces del día, sin más testigos que los hombres del taller.

Demoramos la salida, y a las 6.30 estaba el 33, cargado y preparado para el despegue, en la plataforma. La Brigada había recibido la orden de formar para recibir al comandante. Al pie del avión, debajo del ala, en una línea, estábamos los siete tripulantes y los dos pasajeros. El comandante estrechó la mano de cada uno, y nos hizo entrega de una imagen de Nuestra Señora de Loreto, que deberíamos llevar a Matienzo. La recibió Miguel. La pusimos a la izquierda del puesto de piloto.

A las siete y quince poníamos en marcha los motores, mientras la banda de música tocaba una “Alegre Diana” de despedida.

Achanchado, pesado, lento, el 33 carreteaba hacia la cabecera 35 de El Palomar. A la izquierda, frente a los Talleres, las siluetas azules con manchas de grasa levantaban sus brazos.

Enfrentamos la pista en la cabecera 35. El sol, detrás, transfería un halo de luz sobre la franja de cemento. Comenzamos el rito de siempre, como una letanía o un rezo mítico, cada hombre hacía su control previo al despegue.

- Sacar los frenos de los esquiés...
- Probar las vueltas de los motores y las series.
- Presiones y temperaturas normales.
- Aire al carburador todo frío.
- Flap de capó, abierto.
- Hélices en paso mínimo y mezcla toda rica.
- Libre carrera de comandos.
- Un cuarto de flaps...

Así, todas y cada parte de aquel complejo humano y mecánico. Confirmar, los navegadores, sus instrumentos; el radioperador, los equipos de comunicaciones; los mecánicos, sistemas y diversos elementos; el copiloto, la lista previa al despegue y demás. Y por fin el diálogo tantas veces repetido con la voz familiar de la torre de control.

—Palomar, el Tango Alfa-tres, tres, listo para el despegue.

—Tango Alfa-tres, tres, autorizado su despegue, le confirmo viento del noroeste, veinte nudos, presión veintinueve punto dieciocho pulgadas... ¡Buena Suerte!...

Esa vez tuvo un agregado, el mensaje reglamentario y siempre preciso de la torre de control.

—¡Gracias, Palomar!, el treinta y tres inicia carrera de despegue...

Lentamente di motor con los aceleradores hacia delante. El Tango Alfa iniciaba su andar pesado sobre la pista de cemento. Le costaba ganar velocidad, se apretaba contra el piso. Delante, la chimenea de una fábrica al borde del arroyo de aguas sucias y repletas de petróleo se acercaba hacia el parabrisas, y mostraba su silueta familiar de cada despegue y aterrizaje en El Palomar.

Habíamos corrido casi la mitad de la franja de cemento, mil doscientos metros, y la velocidad estaba en setenta nudos. Muy pesado. Fui aligerando los comandos, apoyando hacia delante y hacia atrás, intentando controlar el metal sobrecargado. La velocidad llegó a ochenta nudos y lo levanté del suelo. Apoyé, para acelerar, y ordené el tren arriba, un poco de flaps, cien metros de altura, ciento cinco nudos, subiendo lenta y suavemente.

Giramos a la izquierda y llegó la voz de José, desde el puesto de navegador, dando el rumbo. Joaquín hablaba con las torres de control de El Palomar, Morón y Ezeiza, sucesivamente y a medida que avanzábamos en el camino. Luis estaría ya comunicándose en frecuencia de ruta con El Palomar y Tandil. A dos mil setecientos cincuenta metros de altura, nivelamos. Era un día brillante, de sol pleno, bastante sereno. La Laguna Chascomús, debajo a la izquierda, reflejaba luz y agua. La pampa, verde, con geometrías casi exactas, marcaba su horizonte dilatado y parejo.

Volábamos cómodos. La velocidad no era mucha, pero, sin turbulencias, el 33 se comportaba bien. Puse el piloto automático y pedí que prepararan café para todos. En ese vuelo éramos once, porque llevábamos con nosotros al doctor Otto y al teniente Alfredo. Estábamos incómodos en la cabina que resultaba chica para tantas personas.

Hicimos el vuelo sin mayores inconvenientes. A once horas del despegue estábamos en Río Gallegos. Tuvimos algunas novedades. La más importante fue la falla del compás polar, un instrumento que sería fundamental cuando voláramos al sur de los 80° de latitud. Pedimos a un C-54 que venía en nuestra ruta que regresara a El Palomar y trajera un técnico para solucionar el inconveniente en Río Gallegos.

Otra fue el desprendimiento de una salida de emergencia y la pérdida de una bufanda y un abrigo del doctor Otto que estaban apoyados cerca de ella. Por supuesto, tomamos en broma el inci-

dente y prometimos hacer una colecta para reintegrarle las prendas al pronosticador. Además, algunas pérdidas de líquido en el sistema hidráulico, una falla en los magnetos del motor derecho, trepidación sin causa aparente en la hélice del motor izquierdo, un esquí que no subía todo lo suave que debía, el tanque número nueve con escape de nafta por un drenaje, algunas presiones y temperaturas no del todo correctas, un generador fuera de servicio, el equipo auxiliar de radio descompuesto, el radar que no definía claramente en posición de navegación, el altímetro descalibrado, mayor consumo de combustible que lo previsto en las curvas, y muchas, muchas más; fueron novedades que obligaron al equipo de mantenimiento de apoyo y a nuestros mecánicos a trabajar toda la noche en el avión.

La situación meteorológica oportuna para el cruce se perfilaba para las cuarenta y ocho horas siguientes. Río Gallegos, en esa época, era una base muy alejada y bastante desprovista para alojar y apoyar eficientemente a aquellos sesenta o setenta hombres que, organizados en fuerza de tareas, habían llegado en un C-54, un Lincoln, y un C-47. Faltaban comodidades para dormir, comer, comunicarse, montar las salas de situación y operaciones, los depósitos, talleres de campaña, y demás. Escaseaba todo, desde el pan hasta los vehículos. El viento, casi siempre fuerte, y el frío, casi siempre intenso, complicaban aún más el trabajo de aquella pequeña fuerza, que debía apoyar el cruce del C-47 a la Antártida.

Para dormir, por ejemplo, se improvisaban catres de campaña en una especie de gimnasio cubierto, donde el ir y venir constante de mecánicos, meteorologistas, radioperadores de turno, hacía un pandemónium de sonidos, linternas encendidas, caídas de sillas, ronquidos y voces de protesta. A veces, un error en el cálculo del lugar donde estaba la cama propia hacía que alguien buscara a tientas en la oscuridad y que, de esa manera, tropezara con cuanto mueble, ropa, cama, hombre se pusieran en el camino. Las puteadas se volvían coros desde las voces cansadas y agrias, sumándose al desequilibrio ya existente en aquel intento de dormir unas pocas horas y descansar, relajando nervios demasiado tensos.

Porque todos, casi todos, pasábamos aquellos días en Río Gallegos en una psicosis de cárcel. Las definiciones meteorológicas eran

las que marcaban el momento exacto para la salida de los aviones que debían hacer la ruta hasta la Base Matienzo, a ochocientas cincuenta millas, escalonados.

El B-022, un Lancaster reformado, decolaría como avión meteorológico adelantado para volar hacia el sudoeste y confirmar las predicciones del tiempo. Haría una especie de triángulo, uniendo Río Gallegos con una posición de latitud y longitud marcadas sobre el mar, aproximadamente, en el meridiano de los 80° y de allí a Matienzo, para regresar, sin aterrizar, a la base de origen. Este avión definiría la situación que, avanzando desde el oeste, pudiera perturbar la ruta del C-47.

El otro avión era un DC-4 que decolaría después del Lancaster y antes del C-47, para abrir la ruta y confirmar los vientos, cambios de rumbo necesarios, estados nubosos, formación de hielo, y más. Por último saldríamos nosotros, con nuestro monstruoso C-47 TA-33, de dos motores limitados por velocidad, techo y autonomía. Además, por exceso de peso, tendríamos que evitar turbulencias y formación de hielo.

La hora de despegue del C-47 era la hora H y desde entonces, en menos o en más, se marcaba el proceso de apoyo. Esa hora tenía sus mínimos y máximos. Debíamos decolar con las primeras horas para incrementar la seguridad con alternativas y emergencias, y no más de tres horas después de la salida del sol, para poder regresar desde el punto de no retorno, más o menos en los 58° S. A partir de aquel lugar teníamos que seguir adelante como fuera.

También se alertaba a un buque de la Marina, casi siempre estacionado en Ushuaia, el que, una vez decidida la hora de despegue, iniciaría una marcha forzada por el Beagle hacia el Drake. Ese remolcador de altura nos daría apoyo radioeléctrico para navegar y, además, era nuestra posibilidad de rescate en el Drake. Posibilidad que se reducía a nada, porque un amerizaje en ese mar significaba la muerte inmediata o una supervivencia de pocas horas.

Pero, para poner en marcha el mecanismo, es decir, fijar la hora H, había que trabajar todo el día y la noche con muy pocos datos meteorológicos y con muy malas comunicaciones; y tomar la decisión a las dos o tres de la mañana para dar tiempo a preparar los aviones; en especial, la carga de combustible que debía hacerse con el despegue asegurado, porque no se podía tener cargados los

aviones, con mucha anticipación, por problemas de amortiguadores y estructuras.

Así, cuando se preveía durante la noche, casi siempre a la hora de la cena, que existía una posibilidad de salida, muchos no se acostaban, o lo hacían vestidos, lo cual marcaba una mayor excitación y estado de tensión neurovegetativo. La responsabilidad de la salida era del comandante de la FATA, pero el asesoramiento para esa decisión estaba a cargo de los meteorologistas, comunicadores, operativos, comandantes de aeronave, jefes de base, navegadores, logísticos, y otros. Así, ese comandante tenía que vivir estrechamente reunido con sus auxiliares, y mantenerse perfecta y permanentemente informado de la situación.

Todo esto, como dije antes, en un clima de malestar psíquico. En operaciones posteriores, y cuando las demoras por meteorología nos hacían permanecer diez o quince días en Río Gallegos, ese malestar se volvía contagioso y producía estados de indisciplina difíciles de controlar, que terminaban en fricciones o en bromas muy pesadas, no siempre con buenas intenciones.

Al día siguiente de llegar y después de trabajar toda la noche en el 33, decolamos en un vuelo de prueba que marcaba una ruta entre Río Gallegos, Río Grande e isla de los Estados, con regreso a la base de despegue. De todas las novedades existentes, quedaban sin solución la del “compás polar” y el radar. Seguirían trabajando.

Tuvimos una reunión en la Sala de Situación con el comandante de la FATA, que era a su vez el jefe de la Base; el jefe de Operaciones, vicecomodoro José María; y otros oficiales de la plana mayor. La causa era analizar la situación, y apreciar el cumplimiento de la Orden de Operaciones Meteoro, que ordenaba el traslado en vuelo del TA-33 hasta la Base Matienzo. La **Operación Sur** no era conocida por el personal de la FATA, a pesar de que por razones de lealtad hacia El Palomar, un día antes de la salida había comentado en reunión informal nuestra verdadera misión. Había pedido al Comandante en Jefe que se diera conocimiento de la orden secreta a todo el personal militar que debía apoyar el vuelo. La respuesta fue negativa.

Así las cosas, mi posición con el personal de la FATA era bastante delicada. No miraban con buenos ojos el vuelo transpolar con el C-47 y menos que se los marginara de la realidad.

El comandante de la FATA explicó la situación operativa, y el jefe de Operaciones realizó una exposición de cómo se desarrollarían los vuelos y vertió algunos conceptos que consideré no acertados. Le refuté.

—Me cuesta dar una opinión sincera, al señor comandante, de la misión que debemos cumplir porque no puedo hablar con claridad por el secreto que me ha impuesto el comando, pero quiero que quede bien claro que sí es cierto el riesgo que estamos corriendo, pero no es cierto que lo hagamos por placer o aventura.

La situación se puso tensa. A cada opinión del vicecomodoro Esteban, yo contestaba fuerte y duro. La acritud de aquella reunión obligó al comandante de la FATA a darla por finalizada. Me llamó a su escritorio.

—Comprendo sus puntos de vista, capitán, pero creo que usted debe entender la posición de muchos de nosotros. Sabemos que emprenden una misión difícil, peligrosa y llena de riesgos personales. Y tenemos que apoyarla con los casi nulos medios de que disponemos, incluso arriesgando nuestras vidas. ¿No cree que deberíamos estar en claro de qué se trata? —su voz era pausada y enérgica, paternal y militar.

—Ése no es mi problema, ni el de mis hombres, señor, usted sabe que, aun a riesgo de ser infidente, he comentado la **Operación Sur**. Lo que no debo es entregar la orden de operaciones.

—Sí —agregó con voz más suave y tono menos militar—, lo comprendo y, más aún, creo que estas cosas no importa mucho cómo se hagan, sino hacerlas. Pero le ruego que elimine asperezas con el personal de la plana mayor. Ellos están muy preocupados.

—Nosotros, más que ellos y que usted, señor; porque mañana, cuando decole el treinta y tres, seremos nosotros quienes, librados a las propias fuerzas, tendremos que cruzar la Antártida...

—Cuenta con mis fuerzas. Durante todo el vuelo estaré atento a cualquier problema, capitán, tenga la seguridad de que comparto su posición y que admiro el valor que están demostrando —se incorporó. Estaba emocionado. Me estrechó la mano.

Aquel oficial superior fue uno de los pocos que había alentado efectivamente nuestra posición, incluso contrariando a sus propias convicciones.

—Volaré de piloto en el cero veintidós —agregó—; trataremos de encontrar la mejor ruta para ustedes. Según me informó el pronosticador, es probable que mañana puedan salir.

Meteorología era una pequeña oficina contigua a la radioestación. Los dos ambientes no tenían la mínima comodidad. Entre papeles, mapas, mensajes, ruidos de equipos de radio, parloteos entre bases, movimientos febriles de hombres, algún mate corriendo de mano en mano y nervios en tensión, trabajaban los pronosticadores sobre las cartas meteorológicas.

El doctor Otto y el licenciado Julio dibujaban y borraban las células de alta y baja presión, las isobaras y las isotermas tratando de adivinar, de intuir más que calcular, con los muy pocos datos recibidos de las siete estaciones y que habían volcado los ploteadores.

Los observaba desde la puerta. El licenciado levantó la cabeza y me vio.

—¿Qué dice, capitán? ¿Cómo está el treinta y tres? —Su tono era afable, pero mostraba un rostro cansado, mal dormido, preocupado—. Lo íbamos a llamar. El doctor tiene algunas dudas de su vuelo.

El soldado me acercó un mate y entré en la oficina.

—¿Qué dudas tiene, doctor Otto?

—¿Ustedes pueden volar a tres mil quinientos metros de altura? —me preguntó en su mal castellano salpicado de raíces teutónicas.

Ese hombre que tantas veces nos acompañaría en los vuelos antárticos, y en el continente, me infundía una confianza casi infinita. Sabía que la solución para el problema era difícil, que estaba trabajando exclusivamente con estadísticas, y que era casi imposible definir exactamente todas las variantes que jugaban en aquellas ochocientas cincuenta millas. Definir tipos de nubes, en su corte vertical y horizontal; las isotermas y, en especial, la de cero grado y los lugares de formación de hielo; la evolución en los puntos de llegada y alternativas; los vientos en distintos niveles, en sus parámetros de intensidad y dirección; los plafones, topes, visibilidades, presiones, y más. A pesar de todo, su forma de ser, su experiencia y conocimientos profesionales, su adaptación científica al caso operativo propuesto, nos daban tranquilidad y confianza para las decisiones finales.

—Con el peso que vamos a salir —le contesté—, dieciséis mil seiscientos kilogramos, no podremos pasar de tres mil metros de altura, y creo que la alcanzaremos más allá del cabo de Hornos.

—¿Van a salir con cuatro mil kilogramos de más? —preguntó el teniente, navegador del C-54 que, con otros tripulantes, se había acercado a la oficina en busca de datos para realizar la navegación precomputada.

Lo miré y no le respondí. Detrás, desde el grupo de hombres uniformados, José y Joaquín miraban y escuchaban. Ellos también se habían acercado para iniciar el proceso previo al vuelo. Eran las once de la noche. Si decolábamos, saldríamos a las ocho.

—¿Qué hacen por acá? Me parece conveniente que vayan a dormir —les dije a todos los presentes y en especial a mis tripulantes—. Si se sale, los despertaremos cuatro horas antes; para el Lincoln será a la una; para el C-cincuenta y cuatro y el C-cuarenta y siete, a las cuatro. ¿No les parece más conveniente dormir?

—¿Quién va a dormir? —dijo la voz aguardentosa de Luis, que desde la radioestación y junto con Miguel, Juan Carlos y José María también esperaban.

—Hagan como Eduardo —era el único al que no había visto rondando por allí— y ya que pueden, descansen. Dentro de unas horas necesitaremos de su máxima lucidez.

—Estoy aquí —dijo Eduardo que se escondía detrás de José.

Era inútil intentar hacerles aliviar la tensión nerviosa. Hubiera sido peor ordenarles que se retiraran.

—Mi capitán —prosiguió el doctor Otto—, probablemente tengamos condiciones marginales. Está entrando Cecilia.

¿Quién era Cecilia? La carta marcaba nombres de mujeres: Juana, Irene, Laura... Bautizaban las bajas y altas con esos nombres, y Cecilia era una alta que entraba como cuña desde el oeste hacia la península antártica.

—Está entrando muy al sur. Tendremos muchas nubes en la ruta y en especial entre los cincuenta y siete y cincuenta y ocho, y los sesenta y tres grados... Hay que volar sobre tope, por la formación de hielos y turbulencia ligera —agregó el meteorologista.

—Por más que queramos no hay forma de subir más... ¿Qué pasa para los próximos días? —pregunté.

—Malo, muy malo para cruzar. Fíjese aquí —me decía mientras señalaba con el lápiz una semicurva roja, próxima a Tierra del Fuego, y que se extendía hacia el sudoeste—, es un frente asociado con una baja. Este sistema pondrá muy mal la ruta activándose, en especial, en la cordillera de Tierra del Fuego... Incluso, no sé si alcanzaremos a cruzar en las primeras horas de mañana. Después tendremos diez o doce días malos...

Se escuchó un murmullo, mezclado con voces de protesta, desde el grupo humano que hacía de barra a nuestra charla.

—Señores —dije—, no se puede trabajar de esta manera. Les ruego que se retiren al casino y que esperen órdenes allí, gracias.

Se fueron, no muy satisfechos y entre rezongos. A Luis lo dejé en el radio, porque quería hablar a Matienzo, en el caso de decidirse el vuelo. José se quedó conmigo.

—Lamentablemente, doctor, habrá que intentarlo —le expresé—, pero creo que no podremos pasar los tres mil..., tampoco podemos demorar mucho más. ¿Cómo están las temperaturas en Matienzo y qué posibilidades tendremos para seguir de inmediato a Belgrano?

Belgrano estaba a novecientas sesenta millas de Matienzo, en los 78° S. Pensaba hacer escala en la Base Conjunta Matienzo, en los 64°, recargar combustible y seguir de inmediato hacia el sur.

—La situación entre Matienzo y Belgrano, sobre el mar de Weddell, será muy buena por setenta y dos horas más. No así sobre el lado oeste de la cordillera. Las temperaturas están bajando. El último dato de las veintidós, hora local, daba ocho grados bajo cero en Matienzo, tres en Esperanza, dos en Decepción y veintiséis en Belgrano. Según nos informan, la nieve está blanda.

No tenía, en aquel momento, un claro concepto del problema. Sabía que la nieve podría ser un inconveniente para los despegues, pero, no pensaba seriamente en ello. Confiaba en la potencia de los motores del C-54 puestos en el 33, en los esquí-ruedas, y en que no podría ser peor que Upsala. Por desgracia teníamos una deficiencia técnico-operativa: los JATO. No habían llegado de Estados Unidos el kit ni los cohetes auxiliares para despegue en nieve. No me pareció un factor limitativo, pues la potencia de los motores era muy superior a la de un equipamiento normal de C-47. Creo que no sabíamos bien cuál era el rendimiento de las hélices recortadas en situaciones extremas.

Hablé con el capitán Jorge, un compañero mío, que estaba desde hacía un año como jefe en Matienzo. Me sorprendió su voz apagada, triste, casi dolorosa.

—Los estamos esperando... aunque, por desgracia, no tenemos mucho para brindarles. Hay poca comida y poco combustible. Vos sabés que el accidente de los dos Beaver nos cortó el aprovisionamiento desde Esperanza.

A principios de 1962, un viento muy fuerte, en el glaciar de la Base Esperanza de Ejército, había destrozado los dos monomotores de la Fuera Aérea. Con aquéllos, ya se habían perdido cuatro aviones, en dos años. El rompehielos no había podido atracar a la barrera de hielos próxima a Matienzo, así que casi toda la carga, más de ciento cincuenta toneladas, fue dejada en Esperanza, a doscientos cincuenta kilómetros de la Base Conjunta. Con los dos aviones se hubiera hecho un puente aéreo durante el año, y se habría logrado reaprovisionar bien la dotación. En cambio, en ese momento, tenían lo justo para vivir, los dieciocho hombres, unos pocos meses más.

—Llevamos con nosotros correo para ustedes y para las otras bases...

Aquella palabra significaba el “¡Sésamo, ábrete!” para los anárticos. Hacía un año que no tenían noticias directas e íntimas de sus seres queridos.

—Mirá, Mario, te pido un gran favor. Traten de traer un poco de lechuga, tomates y, si pueden, carne... No te imaginás cómo añoramos las verduras frescas y un churrasquito...

Me pareció ridículo y desproporcionado aquel pedido, ¿lechuga y un bife? Estábamos en plena vorágine de problemas, enfrentábamos mil y una cuestiones, intentábamos hacer un vuelo transpolar con un viejo carguero remendado, necesitábamos preocuparnos por detalles muy serios y estábamos a punto de empezar a jugar con nuestras vidas, y las de muchos hombres, y me pedían ¿lechuga y un churrasco?...

Había sido advertido de ciertos estados psíquicos muy particulares de los hombres que han pasado un año aislados en el Continente Blanco, pero todavía no estaba muy en claro de todo aquello.

—Tendremos que cortar, por un rato, porque hay que parar los grupos electrógenos. No andan muy bien, están medio fundidos

y, además, estamos viviendo con ocho horas de energía por día solamente...

Medité en aquello no mucho tiempo. No me creó inquietud el problema de Matienzo, más que saber que humanamente no estaban cómodos, porque pensé que aquella Base sería un pequeño trampolín para el salto hacia el Polo Sur. A lo sumo estaríamos allí diez o doce horas.

Con los datos meteorológicos de la una de la mañana quedó casi resuelta la salida para las ocho. Decidí ir a descansar un rato al casino de oficiales. Tenía una cama preparada y tres horas por delante para dormir. ¿Dormir?

Me acosté vestido en la habitación que compartía con Eduardo, José y Joaquín. Dormían, o por lo menos eso creí. En las sombras encendí un cigarrillo. La carraspera de Joaquín, tosecitas de Eduardo y algunos movimientos nerviosos de José me convencieron de que no estaba sólo con mi insomnio. El brillo de la brasa iba y venía desde un vacío oscuro hasta mis labios.

Pensé en los meses vividos esperando este momento. Recordé horas de angustia, de lucha. Cruzaba rápido y desordenado el tiempo recorrido hasta llegar al TA-33, listo ya para la salida.

Cada uno de los tripulantes aparecía como en un *racconto* extraño y casi inútil. Los sentía parte mía. Eran mis hombres, mi avión, mi sueño. Era la ruta en el desierto blanco. El trazo apenas marcado sobre un mapa. Una línea entre América y Oceanía. ¿Qué importancia podría tener aquel intento frente al mundo? Cuando alguna vez volaran los C-130, los jet de aquella línea, nuestro intento no sería ni un recuerdo, ni una débil impresión física.

Repasé todas y cada una de las emergencias y alternativas. ¿Por qué llegaban así, tan inoportunas, las visiones de un motor incendiado, de un desprendimiento del ala, de un amerizaje en el Drake? Tenía pocas horas, apenas minutos para descansar, y mi mente se llenaba de pensamientos trágicos. Se angustiaba mi corazón. ¿Por qué? Tenía **miedo. Miedo** al avión, a la Antártida, a lo desconocido, a los hombres, a la muerte...

¿Estarían sintiendo todos los tripulantes lo mismo? ¿Podrían dormir? ¿Olvidarse de la realidad? ¿Evadirse de una responsabilidad extraña?

Tenía que dormir, y no podía borrar las imágenes que venían sin sentido, sin orientación precisa, a amontonarse en mis pensamientos.

Meteorología y nombres de mujeres, como espantajos del sexo y burla en el desierto. Hormigas de overol manchado de grasa y aceite, haciéndose aspas de brazos y manos. Alas y cuerpo de metal, fundiéndose en una carcasa de piel y carne. El Upsala, la nieve, dos palas, la idea de un desierto, el mar y un pequeño buque navegando en las aguas revueltas, entre viento y tempestad.

El ronquido de José, como una queja inhumana, casi animal, me dijo que dormía. Le tuve rabia a José. Rabia a su sueño y a su tranquilidad. Él que había cruzado aquel Drake decenas de veces en los Lincoln y DC-4; que había visto desde su marcha de metal las nieves y los hielos, como disparates de universos incomprensibles; que sabía mejor que nadie de la aventura quijotesca, casi ridícula, de intentar hacer una ruta con dos motores, con un avión que flota más que vuela, ¿cómo podía dormir tan tranquilo?

Tuve ganas de gritar, de despertar a todos, de decir que estábamos locos. Desprendimiento doloroso de una partida que no sabe del regreso. Inseguridad de volver a ver, a sentir lo que es nuestra vida de todos los días. Tenía **miedo**.

Al quinto cigarrillo se abrió la puerta del pequeño dormitorio. La luz del pasillo marcó sobre el vano dos siluetas desmesuradas, catastróficas. Parecían dos gigantes desproporcionados, vestidos de buzo de vuelo para mucho frío; aquellos hombres o fantasmas, entraban a tientas. Joaquín preguntó, en susurros, qué querían. Me buscaban a mí. Eran los tripulantes del Lancaster. El comodoro me mandaba decir que ellos decolaban en media hora, y que nosotros lo haríamos a las ocho como estaba previsto, que creía conveniente que nos preparáramos. Eran las 3.30 de la madrugada. Encendimos la luz, la pequeña lamparilla amarillenta desproporcionó las sombras y formas de aquel espanto de desorden. Ropas extrañas y aletargadas cobraban vida en nuestros cuerpos.

Las botas de lona, sobre las medias de lana, encima del pantalón de lona abultado. El calzoncillo largo, sobre el corto, nos hacía cosquillas en la piel. Una camiseta de frisa, ancha y larga, encima la ballenera más ajustada y la camisa gruesa. El anorak, con su capuchón exagerado. Llenos los bolsillos con un espejo de señales,

fósforos, cigarrillos, una pequeña linterna, pañuelos, anteojos oscuros, guantes de lana, el silbato, una fotografía, el pequeño crucifijo, una Biblia en miniatura, caramelos de coramina, la cartera... *No, la billetera no hace falta, no hace falta el dinero, la coloco en la bolsa marinera que tiene mi nombre en letras grandes y rojas.*

Vestirse de antártico. Por primera vez me ponía aquellas ropas que parecían tan extrañas y exóticas.

Cargué la bolsa sobre el hombro. José se desperezaba después de un sueño mal dormido. Eduardo hacía gargarismos en la pequeña pileta de la habitación. Joaquín luchaba por comprender el sentido universal y justo de aquella faja de franela que se le enredaba en la cintura.

—En media hora nos encontramos en la Sala de Situación —les ordené— donde haremos la reunión previa al vuelo. Por favor, Joaquín, ocúpese de que hayan despertado al resto de los tripulantes, y que desayunen.

En Meteorología estaba el doctor Otto, el licenciado Julio, el vicecomodoro Esteban, y otros de la plana mayor. Me explicaron la situación meteorológica. El Lancaster había decolado e informaba que entre Río Gallegos y Río Grande la nubosidad estaba quebrada. Lloviznaba de a ratos. En la reunión previa al despegue nos darían los datos necesarios. Los tripulantes del C-54 se estaban reuniendo en la Sala de Operaciones, y decolarían media hora después que nosotros para sobrepasarnos en vuelo y abrirnos la ruta delante lo más próximo posible.

Salí al patio de armas de la Base. Cien metros me separaban del comedor. Una lluvia muy fina caía desde la vertical mojando suavemente el piso. Era noche cerrada todavía. No había viento, y no hacía mucho frío. Los hombres, como sombras, iban y venían; trepaban al destartalado camión y al envejecido ómnibus, o bajaban cuando regresaban de la pista a dos mil metros de allí. Todos con sus bolsos al hombro, con sus vestimentas extrañas, con un letargo de noche mal dormida y de tensión controlada. Algunos, pocos, ensayaban alguna broma. Intentaban romper la estructura de aquel mecanismo que se ponía en marcha. Lejos, en la plataforma de estacionamiento se veían luces. Imaginaba los camiones cargando nafta; los equipos de apoyo y mantenimiento controlando y revisando mecanismos, equipos, instrumentos.

En el comedor estaban los tripulantes. Tazones de café, pan, manteca, pocas ganas de hablar, rostros retraídos. Comenzaban a despertar de a poco.

—Buenos días...

Respondieron con voces mezcladas de insomnio. Juan Carlos fue quien rompió el silencio.

—Señor, le pedimos permiso para ir con Miguel y José María al avión en lugar de asistir a la reunión.

—¿Por qué?

—Porque adelantaríamos más allá que aquí...

Me negué. Expliqué el concepto de que los tripulantes deben estar informados de todo lo previsto para el vuelo.

Cartas meteorológicas, mapas, gráficos, una mesa grande en el centro; pizarrones que mostraban matrículas de aviones, horarios y posiciones; teléfonos, sillas, tableros, letras y números, cantidad de combustible, lubricantes, oxígeno; estado del material; efectivos de personal, y demás. La situación más próxima a la realidad posible, en una oficina. Y alrededor de la mesa, entre los tableros y pizarrones, hombres que trataban de mantener vívida y presente esa realidad.

Esa suma de factores que podían hacer tomar una decisión a un comandante, que casi siempre debían ser rápidas, oportunas, precisas y sin demoras, porque los aviones andan rápido, y rápidamente se producen las alternativas no previstas. Aquella Sala de Situación, como tantas otras, intentaba representar en cuatro metros los miles y miles de kilómetros cuadrados que abarcaban la Patagonia, el Drake, el Sector Antártico. Y en la superficie, los medios, las Bases, los hombres.

El jefe de Operaciones nos impuso de la situación hasta el momento. El B-022 volaba hacia el sudoeste y estaba próximo a aquella latitud y longitud sobre el mar. Había pasado un sistema frontal con poca actividad, a seis mil metros de altura, y descendía para tres mil. Tenía novedades en un motor, una pérdida de aceite, que por ahora no le impedía seguir su vuelo. Sus datos confirmaban las predicciones de meteorología. Los distintos especialistas nos explicaron cada uno de los factores. Meteorología nos mostró un corte vertical de la ruta, y nos entregó una copia. Insistía, el doctor Otto, en que voláramos a tres mil metros, porque debajo de

ese nivel tendríamos formación de hielo y turbulencia ligera. De cualquier manera, nos dijo el Oficial de Operaciones, tendríamos libre entre los dos mil y tres mil quinientos metros de altura. El especialista en comunicaciones reiteró las frecuencias, la información que debíamos recibir y transmitir, las claves para mensajes secretos. Las estaciones estaban alertadas; el Chiriguano, buque de estación de la Marina de Guerra, había zarpado hacia el Drake. Tendría su radiofaro en el aire. Había problemas con las radioayudas, porque Matienzo tenía inconvenientes con el equipo y no creía poder darle más que treinta o cuarenta millas de alcance, y Decepción, una base naval, todavía no estaba en frecuencia.

Escuchamos al especialista de búsqueda y salvamento, al de mantenimiento, al logístico, al comandante del C-54, a un navegador, y a otros. Con toda la información en nuestro poder, solicité autorización para realizar la reunión previa al despegue con mi tripulación.

Estaban todos rodeando la mesa de ploteo operativo.

—Señores, conocemos la situación —les dije—. Pregunto si tiene alguna novedad el treinta y tres, y si ha sido recargado de combustible...

—Sin novedad, señor —dijo Miguel—. Tenemos diez horas de autonomía de nafta, y siete horas de oxígeno para los diez tripulantes. Falta comprobar el “compás polar” y el radar. Desde que lleguemos al avión, en treinta minutos estaremos en condiciones de despegar.

Precisa y exacta, la respuesta decía seguridad y confianza en el 33.

Hicimos la ronda habitual. Durante diez minutos cada tripulante informó de sus novedades. Los navegadores dijeron del vuelo precomputado, de tiempos, posiciones, niveles, velocidad y autonomía. Juan Carlos explicó, una vez más, la ubicación de los equipos para supervivencia en el mar y en el hielo, del rol de salida en cada caso particular, y más. Luis reiteró el uso de las frecuencias, las limitaciones para las intercomunicaciones, las radioayudas, los problemas eléctricos. Cada uno dijo de su papel específico y comprometido en la tripulación. Aportaban en una sincronizada y perfecta elaboración mecánica, datos y factores previos para el despegue y el vuelo.

Era un grupo heterogéneo, bastante desparejo. Durante aquellos tres meses de instrucción, preparación, precisiones y pruebas, nos habíamos integrado lo suficiente como para pensar que, con el 33, formábamos una tripulación.

Sin embargo, la realidad recién comenzaba. ¿Qué ocurriría con los extremos estados nerviosos de Eduardo, como se sumaría y complementaría aquel carácter tan opuesto al de José? Confiaba en aquella serena acción del Primer Navegador, en su experiencia para toda situación, en su buen humor lunfardo. ¿No habría problemas, cuando en la distancia, alejados, se comunicara con la esposa y los hijos? ¿Y Luis? ¿Cómo adaptaría aquel desborde de suficiencia juvenil, su desprolija forma de ser, sus maneras poco ortodoxas de disciplina militar? Miguel, con su mítica y tranquila expresión, preocupado por el embarazo complicado de su mujer, ¿lograría un complemento con las excitaciones de José María? Los dos eran responsables de los aspectos técnicos del avión. Tenían conocimientos y experiencias de sobra, pero por primera vez tendrían que trabajar en esas condiciones, sin medios ni apoyos, arriesgando a cada paso una inventiva, una idea práctica para resolver las mil y una situaciones imprevistas.

El copiloto, Joaquín, estaba enfervorizado en su juvenil forma de ser. Pero hacía muy poco tiempo de aquel accidente que casi le cuesta una pierna. ¿Cómo reaccionaría ante una emergencia o un gran esfuerzo físico? ¿Sería capaz de adaptar su manera de ser, demasiado imperativa, al resto de los hombres? ¿No aflorarían complejos anteriores?

Los pasajeros me preocupaban menos. La función del teniente Alfredo a bordo se limitaba a dejarse llevar a Matienzo donde debía integrarse a la dotación que ya llevaba un año allí y recibir la entrante que serían sus compañeros por todo otro año. No había querido darle más problemas que aquéllos que vivirían al llegar por primera vez al desierto blanco. Y en cuanto al teniente coronel Jorge, era, con Juan Carlos, de una gran experiencia antártica, aunque no mucha en vuelos y menos de esa naturaleza; pero con su serenidad y sangre fría muy particular, sería un elemento complementario muy útil. No le habíamos dado tarea específica como tripulante, y sería un poco el “comodín” para ciertos servicios que deben hacerse a bordo o en tierra. Se adaptaba sin ningún proble-

ma a cada hombre y tenía, por otro lado, su propia misión: reconocer la ruta hasta el Polo, para una futura expedición terrestre.

Tenía en Juan Carlos, el nexa obligado para mantener en equilibrio a los hombres y sus funciones. De él, mucho tendré que hablar en todo el relato, porque fue siempre el hombre clave de los vuelos y de los momentos en tierra. Su carácter afable y controlado daba tranquilidad por su sola presencia. Sus conocimientos del terreno, de las Bases, las dotaciones, los distintos procedimientos técnicos del avión, de supervivencia, eran de fundamental gravitación en las decisiones para dar cada paso. Juan Carlos era el espíritu de la Antártida en nuestro avión. Ese espíritu que todavía no teníamos los demás tripulantes.

Una tripulación es un gran complejo inteligente y moral. Una suma algebraica de afectos y voluntades que tienden hacia un mismo objetivo. Y nosotros estábamos dispuestos a lograrlo. A pesar de ignorar el futuro, de no estar seguros de aquello que vendría, y con la idea de que así, en equipo, lo haríamos. A pesar de los obstáculos naturales y artificiales, a pesar de tanto en contra y tan poco a favor, a pesar de todo, creíamos en la misión, teníamos fe en la idea y, sobre todo, en nuestras propias fuerzas morales.

—Nos quedan cuarenta minutos para el despegue. Es la última oportunidad que tienen para quedarse. No importa la causa ni sus consecuencias, es preferible hacerlo ahora porque se requiere más valor para quedarse que ser un obstáculo después. Nos conocemos bastante bien, pero no del todo. Vamos a intentar realizar un casi imposible, una especie de “locura antártica”. Tenemos delante el éxito o el fracaso. Somos voluntarios. ¿Alguno resuelve no tripular el treinta y tres? —traté de presionar para que, ante la más leve duda, cualquiera de esos hombres fuera capaz de abandonar ahora y no después. Ninguno habló.

Los miré. Vi esos rostros que tantas veces tendría en mi pensamiento. Éramos ellos y yo, nosotros. Éramos un puñado de esperanzas que representaban a los hombres del taller, a los pocos del Comando que creían, a las familias. Éramos una tripulación y un avión que queríamos cruzar el desierto blanco para abrir una ruta nueva.

Nos trasladamos a la plataforma en el viejo ómnibus. Todavía era de noche. Una claridad gris azulada se marcaba sobre el horizonte, y las nubes se apretaban, escurridizas y quebradas, contra el ama-

necer. La llovizna caía tan fina que apenas mojaba. El 33, como un viejo y remozado animal, mantenía su quietud de metal contra el asfalto manchado de charcos de agua. Los tripulantes del C-54 nos saludaron. Daba la sensación de que nos despedían para siempre.

El rojo del empenaje, con una gran A en negro opaco, contrastaba con el blanco del techo y con el plata del fuselaje y de las alas en cuyos extremos, también, ardía el rojo brillante. Los colores azul y blanco de las escarapelas, unas letras grandes de: FUERZA AÉREA ARGENTINA, los varios TA-33, las inscripciones y marcas de hélices, baterías, carga de nafta, oxígeno, y otras, contrastaban con los grises opacos y azules del amanecer.

Comenzamos el control previo a la puesta en marcha. Faltaban siete minutos para las ocho cuando embarcamos. La enorme cantidad y variedad de bultos sobre los tanques y en los pasillos nos obligaba a caminar haciendo equilibrio y, por momentos, arrastrarnos para llegar hasta la cabina. Una vez en ella, nos ubicamos en nuestros puestos, nos atamos con los cinturones de metal, y formamos un solo cuerpo con el avión.

A mi derecha, en el puesto de copiloto, Joaquín leía en voz alta la lista de “chequeo”. Entre él y yo, Miguel, sentado en un pequeño asiento plegadizo, repetía en voz alta mientras concretaba prácticamente lo expresado. Detrás, en otra pequeña butaca plegable, Eduardo se apoyaba contra la mesa del navegador y junto con José, en el puesto frontal de navegador, hacían el control de los equipos e instrumentos. Cerca de José, el teniente coronel, y después Juan Carlos, pegado a Luis que, con los auriculares colocados, encendía equipos de radio y controlaba frecuencias. Inmediatamente detrás de Juan Carlos, entre la puerta de la cabina y el compartimento de carga, Jorge, detrás Alfredo.

Todos, por el intercomunicador, seguíamos la ceremonia de siempre. Giraron las hélices del motor derecho que arrancó sin inconvenientes. Después, el izquierdo. Los instrumentos adquirían vida e iniciaban sus danzas de amarillos, verdes y rojos. Se calentaban los cilindros y pistones; circulaban el combustible y el aceite por las venas y arterias de metal y caucho; se encendían los equipos, llegaban por los auriculares ruidos de éter y de cabina operando, de hombres específicos, de funciones inteligentes y mecánicas a la vez.

Respiraba su aliento de vida, la máquina. Y en ella, cada uno de nosotros se volvía un poco metal; y el metal, carne y piel; y el espíritu del hombre realizaba, una vez más, ese maravilloso trasplante de vida y de muerte, de milagro intuido, de volar desde la tierra hacia el cielo.

Las hélices, invisibles, giran y arrojan pequeñas serpentinas de agua apenas llovida. Debajo, de mi lado, un overol azul contrasta con los amarillos ahora más fuertes del horizonte. Un dedo pulgar arriba dice toda una frase. Afuera las calzas, las ruedas libres, los cientos y miles y decenas de miles de piezas y engranajes en movimiento. Lento, demasiado achatado contra el piso, con un andar de péndulo lateral y un suave cabeceo; los frenos chillan con un rezongo al parar la mole, que siempre sigue un poco más por inercia de volumen y de peso. Los esquíes arrastran, golpean, retumban metal contra la piedra. Pequeños hombrecitos levantan sus brazos; rostros que no veo, pero presiento.

Algunos se han instalado a los costados de la pista para ver el despegue. Un despegue que no estamos seguros de concretar, porque por primera vez salimos con aquel peso, con aquellos casi 5.000 kilos de más para dos motores.

Hubiera sido distinto con dos C-47, como habíamos pedido: “¡Está loco! ¿O cree que sobran aviones? ¿Qué haremos con los servicios después? ¡Den gracias que tienen uno..., arréglense como puedan!...” y mil razones más para poder concretar un vuelo que exigía hacerlo en pareja, de a dos, reunidos. No importaba, de alguna manera, alguna vez, lo haríamos.

Giramos en un círculo con el máximo radio posible y entramos en la cabecera de pista, enfrentados hacia el este. Una línea roja y brillante desde el mar iluminaba las casas de la ciudad, y mostraba las siluetas del hombre y su familia. “¿Qué estarían haciendo los chicos?” pensé.

—Autorizado el despegue, Tango Alfa-treinta y tres, viento calmado... ¡Suerte!..., y hasta la vuelta —la voz anónima del operador de la torre de control me trajo a la realidad. Eran las 7.59.

—¿Tripulación lista?

Las voces, una a una, trasladaron el mensaje para siempre. Cada uno en su puesto, cumpliendo una función y complementándose para una misión. Sabía que en ese momento todos pensaban en un

fugaz salto de distancias y tiempos, en el ser amado, en la ciudad y el pueblo, en una familia, en la vida de cada día y de cada momento.

Oprimí los aceleradores hacia delante al mismo tiempo que soltaba los frenos. Los motores parecían querer saltar de su atadura metálica.

Temblaba el 33 en un retumbar de ruido y de movimientos casi compulsivos. Se movió la estructura y nosotros en ella. Primero lento, muy lento, demasiado lento. Los dieciséis mil seiscientos kilos se apretaban contra el suelo, y los dos mil caballos de fuerza los arrastraban hacia delante. Silencio, un silencio que contenía alientos. Más velocidad, un poco más, levantando chorros de agua de las lagunas de la pista, desde las ruedas y los esquíes. Más velocidad, y menos distancia para correr y levantar y subir y trepar. Se aproximaba la cabecera opuesta, cruzamos la mitad de la franja, apenas cincuenta o sesenta nudos, intenté mover los comandos que parecían inútiles formas esponjosas. Atrás, adelante, suave, derecha, izquierda, suave, lento, setenta nudos, menos pista, el mismo peso, la potencia, suave, el horizonte brillante de sol brillante, y claros de agua, suave, atrás, atrás, atrás, ochenta nudos, ochenta, ochenta y cinco, atrás, atrás...

Apenas, como un disparate de metal y carne, el 33 se levantó del suelo. Estábamos a ciento cincuenta metros del fin de la pista. Imaginé a los hombrecitos en los bordes del cemento, a los de la torre de control, a los de la plataforma.

—Sale, no sale, sale, no sale...

Después, el júbilo de verlo flotar y derivar en el aire.

—¡Tren arribal! —ordené, casi al mismo tiempo que desprendíamos las ruedas del suelo. Noventa nudos eran muy poco, y aquellos treinta o cuarenta metros de altura, casi nada. A medida que se levantaba el tren, aumentaba un poco la velocidad y podíamos tomar unos metros de altura. Cien nudos no eran mucho, pero sí bastante, y setenta u ochenta metros desde el suelo ayudaban a cruzar la ciudad apenas iluminada de amanecer, raspando techos. En algún corral estarían volando despavoridas, las gallinas; y el perro ladraría, con pánico y angustia, a la forma gigante que eclipsaba las primeras luces del sol, que se filtraban entre nubes y llovizna. Un rápido y no muy definido arco iris se dibujó en el extremo del ala izquierda.

—Rumbo uno, ocho, cero... —ordenó el navegador. Habíamos comenzado el vuelo.

V

Flotábamos entre noventa y ciento diez nudos intentando tomar altura. El variómetro apenas marcaba cien o ciento cincuenta pies arriba en un esfuerzo por aferrarse a la altura. Volábamos entre nubes cortadas, entrando y saliendo de ellas, con rumbo a Ushuaia, el primer lugar de control y recalada para confirmar posición, viento y situación del vuelo, y poder girar hacia el extremo del continente e iniciar el cruce del Drake.

En el lateral de Río Grande habíamos alcanzado mil trescientos metros y ascendíamos un poco más cómodos en el aire calmo, sobre el tope de las nubes. El día estaba ya con nosotros. Al frente la nubosidad, siempre quebrada, se aplastaba contra los cerros de la cordillera fueguina.

—Juan Carlos, ¿me está oyendo?

—Sí, señor —me respondió por el intercomunicador.

—¿Cómo está la carga?

—En este momento va José María a confirmar y, aparentemente, sin novedad.

Cuando un hombre se desplazaba hacia atrás lo notábamos en los comandos, en la pérdida de velocidad y en la disminución del ascenso. Tan justos estábamos, colgados del centro de gravedad, que el más leve movimiento de peso, se hacía sentir.

—Muévanse lo menos posible hacia atrás, por lo menos hasta que hayamos alcanzado los tres mil.

—¿Cree que llegaremos? —preguntó Joaquín que trabajaba con las curvas de *performances*, y trataba de hacer rendir al máximo los motores. Negué con la cabeza.

—¿Se puede tomar café? —dijo José, desde su puesto de navegador.

—Ma, ¡¿qué café?!... ¡Mantengan quieto este cacho de bagayo para poder sacar una marcación con el sol! —gritó Eduardo.

—Sí, que sirvan café; más quietos es imposible —les dije.

Trataba, aferrado a los comandos con manos, pies y todos los sentidos, de mantener al máximo el equilibrio del 33. Boyábamos en esa línea inestable tratando de llegar a los tres mil metros necesarios para cruzar el mar. Teníamos dos mil quinientos y no quería subir más.

—El Lancaster está sobre la isla Smith, próximo al continente, y ya decoló el C-cincuenta y cuatro —informó Luis—. Preguntan dónde y cómo estamos.

—A cinco minutos de Ushuaia... —contestó José.

—¿Trato de hacer contacto en VHF con los marinos? —preguntó Joaquín.

—No. Usted, Luis, pase la posición que le dio el navegador, y además dígame que tenemos dos mil seiscientos metros, en descenso muy difícil...

—La carga sin novedad... —era José María que regresaba de comprobar los bultos—. Me pregunta Alfredo si puede acercarse a ustedes.

—Les pedí que nadie se moviera de su puesto porque cada cambio es un problema para mantener el avión estabilizado.

Miguel me estaba dando una taza de café cuando, vertical Ushuaia, caímos en pérdida de velocidad. Habíamos alcanzado dos mil setecientos metros de altura y perdimos doscientos cincuenta en un instante. Se desparramó el café sobre la ropa de Joaquín y me costó nivelar el 33.

Esperé que alguien dijera algo; que se escuchara alguna opinión o pregunta; que se reflejara en la voz la inquietud y la tensión de cada uno. Nadie habló. Todos sabían lo que estábamos viviendo. Todos habían sentido apretarse contra el techo, quedar colgados en la caída del carguero. Todos comprendían que no podríamos subir aquellos metros que nos significaban un vuelo más tranquilo y lógico, y que corríamos peligro de caer hacia los cerros y el mar. Hubiera sido suficiente una trepidación en el motor, un desprendimiento de parte de la carga, una turbulencia ligera.

Estábamos apenas tomados de un hilo de velocidad y altura. Pero nadie habló. Cada uno hacía lo suyo, en silencio.

Nuevamente, entre Ushuaia y el cabo de Hornos, intentamos tomar más altura. Caímos de nuevo, de los dos mil setecientos cincuenta metros a los dos mil quinientos, y esta vez el ala izquierda se hundió en el aire, en pérdida de velocidad, amagando un tirabuzón. Lo sacamos de aquella posición incómoda y peligrosa. Mantuvimos los dos mil quinientos metros.

También esta vez esperé. Hubiera sido suficiente que alguien preguntara sobre la situación, para regresar. ¿No era lo más lógico?...

¿Pero, qué tenía de lógico todo aquello? ¿Qué estábamos intentando con aquel metal y nuestra carne? ¿Cruzar el Drake así, dentro de nubes, con el riesgo permanente de caer en el mar? ¿Qué podía ocurrir si se formaba demasiado hielo? ¿Cómo harían los navegadores para sacar posiciones y calcular vientos? Nadie habló.

—Señor, me informa el navegador que estamos vertical cabo de Hornos y, que estima punto Delta en treinta y ocho minutos. ¿Paso la posición?

Era el radioperador. Le contesté que sí, porque aquello significaba seguir adelante.

Todavía no teníamos problemas con nubes, ni con formaciones de hielo. Me dolían las manos y las piernas crispadas durante dos horas en los comandos. No podía soltarlos, era mi función a bordo. Tomé el nuevo café que me trajo Miguel, sólo bebí algunos sorbos porque no podía mantener los mandos con una sola mano. Ordené que José María y Juan Carlos corrieran la carga hacia delante. Pensé que así podríamos ganar un poco de velocidad y altura. Parecían monos trepados sobre cajones y bultos. Alfredo los ayudaba. Eduardo intentaba sacar una posición del sol a través del sextante periscopico y José trabajaba en el derivómetro. El teniente coronel ayudaba a Luis con las planillas y el diario de a bordo. Miguel corregía motores, y chequeaba permanentemente, con Joaquín, las potencias, temperaturas y presiones. Cada uno en lo suyo y en lo de todos.

—Dicen que el Bravo-veintidós inicia el regreso desde la vertical de Matienzo. Informan desde el Comando de la FATA que entre los cincuenta y ocho y sesenta grados tendremos formación de hielo, que subamos sobre los tres mil metros. El DC-cuatro nos pasó y está cerca del paralelo sesenta, en el punto Foxtrot. Quieren saber por qué no subimos más. ¿Qué les digo? —Luis me trasladaba la situación y la inquietud del Comando.

—Les contestaremos en Delta —expresé. Tenía la esperanza de que en ese lugar, con la carga mejor centrada, y con menos peso por el consumo de combustible, pudiéramos alcanzar los tres mil metros deseados.

Comenzamos a encontrar nubes y tuvimos que volar dentro de ellas por instrumentos. Apenas cruzamos la posición Delta comenzó a formarse hielo. Primero fueron manchones blancos, transparen-

tes, como pincelazos. Después la capa se hacía más densa en los planos, en especial en los bordes de ataque. Sobre el parabrisas llovía nieve, y una cresta de hielo se hacía más y más densa. Habíamos puesto en funcionamiento todos los descongeladores. Afuera, la temperatura estaba en veintidós grados bajo cero.

Había oscurecido tanto en la cabina que tuvimos que encender las luces del panel de instrumentos. Una envoltura lechosa y gris nos rodeaba. Las hélices arrancaban pedazos de hielo de sus palas, gracias al alcohol que les llegaba desde el sistema descongelador, y golpeaban contra el fuselaje haciendo un ruido fuerte y seco, nada agradable. Cada tanto abríamos las botas deshieladoras del borde de ataque de las alas para quebrar el hielo. Hasta que quedaron inutilizadas en la peor posición de sustentación.

Volábamos muy mal. Apenas si manteníamos los dos mil quinientos metros boyando y con cien nudos de velocidad indicada. Hice correr dos veces más la carga. Los navegadores no podían sacar vientos y posiciones. La radio no recibía nada y la última novedad había sido que el DC-4 también regresaba desde la vertical de Matienzo. Estábamos solos.

Éramos una isla derivando en esa masa casi sólida de hielos, agua congelada, nubes y vientos. Una especie de forma espectral, sobrevolando el mar, aquel mar que imaginábamos debajo, con sus olas de diez y doce metros de altura. Detrás, el continente de todos los días, la familia, un lugar tibio, el verde de una tierra para el hombre. Delante, el desierto. Aquellos lugares que rechazaban al ser humano. Las distancias nos hacían columpiar en un casi imposible. Un momento en que los diez pequeños gnomos derivábamos en una balsa, suspendidos de la idea y la magia.

Pensé en arrojar carga. ¿Pero qué? Lo que allí teníamos era supervivencia, la justa y necesaria para intentar un amerizaje, o para aguantar unos días en los hielos de Antártida. Pensé en regresar. “Volver” era una palabra llena de alegría y esperanzas. Significaba emerger de aquel infierno y hacernos nuevamente seres de carne y hueso. ¿Pero a dónde? ¿A una lucha estéril, un fracaso antes del intento? Aunque, era nuestra vida. Además, vivos podríamos hacer un nuevo intento, tal vez con dos C-47, y más livianos, y más seguros...

Los comandos parecían pegados a mis manos doloridas. Formaba parte de ellos, del metal, de la materia en vuelo. El frío, el

cansancio, un agotamiento psíquico, el deseo de orinar, la necesidad de vivir; y ellos, los tripulantes, los del taller, las familias, el Comando, la sonrisa irónica del comodoro, el sarcasmo del brigadier.

—¡Eco de radar! —fue un grito desde el intercomunicador, Eduardo expresaba esas palabras increíbles.

¡Eco de radar!, significaba tierra, islas, hielos, un lugar debajo, más allá del mar.

—Sesenta millas a la derecha, rumbo dos tres cero, ecos de isla...

Estábamos desviados de la ruta, muy desviados.

—Acabo de recibir el parte meteorológico de Matienzo..., tiene nubes quebradas a mil quinientos metros, viento calmo, temperatura negativa siete, presión novecientos sesenta y cinco punto tres, visibilidad de cincuenta kilómetros.

Otra excelente noticia: la radio funcionaba y Matienzo tenía condiciones buenas para el aterrizaje.

—Estime a doscientas millas del continente, y a tres horas treinta de Matienzo —ésa, la voz de José, nos informaba dónde estábamos y cuándo llegaríamos.

Llevábamos ya cinco horas de vuelo desde el despegue de Río Gallegos. No podía dejar los comandos aún: el 33 volaba mal. Un caparazón de hielo nos envolvía y las hélices seguían bombardeando pedazos de nieve contra el metal.

Estábamos ubicados, teníamos contactos por radio, sabíamos a dónde íbamos, pero todavía nos faltaba llegar; y tendríamos que cruzar la capa nubosa, descender en las montañas del continente, aproximarnos, encontrar la Base y anevizar.

—Podemos intentar el descenso por radar... —dijo Eduardo.

Consulté a José y estuvo de acuerdo. Estábamos sobrevolando la cordillera antártica, ya habíamos dejado atrás las islas que no vimos, metidos en aquella masa de nubes y de escarcha. El radar, en esas circunstancias, nos estaba llevando de la mano.

Iniciamos el descenso. Fue un alivio sentir que el 33 volaba con más velocidad. Todavía estábamos a dos mil quinientos metros.

—Tenga un poco los comandos —dije a Joaquín, y aproveché para orinar en la bocina que tenía detrás de la mampara del puesto de piloto.

Parecía que me estallaban los conductos urinarios. A la mitad del alivio, tuve que terminar utilizando un jarro, porque el caño de drenaje estaba congelado. Me dolía todo el cuerpo. Las manos parecían querer acalambrarse y las piernas temblaban. Las manos, crispadas..., y me costó devolverles la circulación normal. Tomé nuevamente los comandos. Estábamos a dos mil metros.

—Rumbo nueve tres, por la izquierda, descenso suave —la voz de José llegaba calma, exacta—... A rumbo uno cero dos, por la derecha, suave, ya...

Así, lentamente, descendimos entre las montañas de la península antártica. Nuestro plan era llegar a mil quinientos metros sobre el mar de Weddell, en el extremo norte de la tierra de Graham (para los argentinos la de San Martín, para los norteamericanos la de Palmer, para los chilenos la de O'Higgins).

A mil setecientos metros de altura se quebraron un poco las nubes y alcanzamos a ver las montañas y las nubes. Una visión increíble. No pude, en aquel primer contacto con el paisaje antártico, vivir plenamente su belleza porque el cansancio, los nervios en tensión, y el descenso entre cerros y glaciares nublaban el pensamiento obstruyendo la posibilidad de un placer espontáneo. Pero, a pesar de todo, el deslumbramiento que producían aquellas masas gigantes, blancas y transparentes, manchadas de arco iris y de piedras lamidas y bruñidas por los vientos, cortaba el aliento. Era como un espasmo de sueño y realidad, de verdad y magia al mismo tiempo.

Las nubes nos envolvían, desgajándose por momentos, dejando filtrar algún trazo de sol, que rebotaba el brillo de miles y miles de ecos, desde los hielos y nieves del desierto. Traté de mantener contacto con la tierra, pero era difícil.

De pronto, hacia la izquierda, descubrí un vórtice hueco y vacío de nubes que me pareció suficientemente ancho como para girar en él, y descender hasta tener contacto visual. Viramos apretados y cerrando el ala izquierda, al mismo tiempo que descendíamos rápido. A mil trescientos metros salimos definitivamente de las nubes. Todavía quedaba mucho hielo en los planos y un poco de escarcha en el parabrisas.

—Rumbo dos nueve cero... —me indicó Eduardo.

—Matienzo está atento en ciento dieciocho punto uno —agregó Luis.

Dije a Joaquín que se ocupara de hablar con Matienzo y moví la llave del intercomunicador a la posición VHF. Oí la voz del hombre antártico:

—Tango Alfa-treinta y tres, Tango Alfa-treinta y tres, ésta es Base Conjunta Matienzo que llama, si me escucha, adelante con el comprendido —se oía bastante bien aquella voz cargada de emoción y nervios.

Le hice señas a Joaquín de que iba a contestar yo.

—Matienzo, éste es el Tango Alfa-treinta y tres volando en contacto sobre el extremo norte de la península, lateral cabo Longhi. Lo recibimos bien. Cambio.

Volvió la voz. La otra, de distinto sonido, pero el mismo tono tenso. Hizo un discurso de bienvenida que nos pareció exagerado y largo. Estábamos acostumbrados a emplear las frecuencias operativas, como aquélla, en forma de mensajes cortos y técnicos y no a sostener un diálogo expresivo y demasiado extenso. Ya aprendería por qué en la Antártida se habla tanto por radio y se expresa sentimiento y emoción a raudales.

—... y deciles que los estamos esperando con el corazón abierto, con una alegría inmensa y sabiendo que las alas argentinas, una vez más, llegan hasta nosotros para traernos el recuerdo...

Cuando alguien habla por radio no se lo puede interrumpir, porque ocupa la frecuencia y es imposible el retorno hasta que no haya terminado. Así, tuvimos que esperar que Jorge, el jefe de la Base, nos saludara con todas las de la ley. En realidad queríamos decirle que nos indicara con humo la ubicación de la Base, que nos diera información de la pista y los datos para aproximarnos y aterrizar. Para nosotros era más importante finalizar aquel vuelo y preparar la próxima etapa que recibir la euforia oral de aquellos habitantes del desierto blanco.

—... que cada uno de nosotros siente que no ha sido inútil nuestra permanencia de un año en este desolado rincón argentino...

Y seguía el “espiche” ininterrumpido, poblando de retórica nuestros oídos cansados y necesitados de funciones específicas, técnicas y operativas.

Cuando terminó Jorge, desde Matienzo, apareció en la frecuencia la Base Esperanza y después, Decepción. Por suerte teníamos a la vista los *nunatak*, y sabíamos que en esa zona y en uno de ellos estaba la Base.

Oscuros, como formas opacas y sólidas desprendidas del mar congelado, los pequeños cerros negros semejaban imágenes crecidas desde el blanco. Islas en el océano milenario. Salientes de orígenes volcánicos, que dan una perspectiva de profundidad en la blancura dilatada y extensa. Los bordes del *pack*, con sus trazos desparejos, mostraban franjas azules de aguas escarchadas y, hacia el oeste, algunos témpanos derivaban sus moles de hielos. La Cordillera, sobre el occidente, dibujaba una línea imprecisa de grises y plomizos, cubierta de nubes que precipitaban cortinas de nieve. Al sur, muy al sur, el horizonte se confundía con el Weddell, y los blancos se mezclaban, haciendo perder la perspectiva de profundidad.

—¡Oímos los motores!... —gritó la voz en Matienzo que, nuevamente y antes de que pudiéramos hablar, había suplantado a la última Base de la ronda de discursos expresivos. Por suerte pude mantenerme en la frecuencia, cuando Jorge calló un segundo.

—Matienzo, éste es el Tango Alfa-treinta y tres que desea datos de pista...

Y llegaron decenas, cientos de datos, la ubicación de los vehículos, los tambores de aceite quemándose en cabecera, y mil y un detalles más. Y después de la información, de nuevo la retórica...

—... entiendo que sos vos, Mario. No sabés la alegría de que estén con nosotros..., bla..., bla..., bla...

Cuando me dio el cambio apliqué el remedio: imité el sonido de un relincho. Sabía que así, Jorge, a quien le molestaba mucho el sobrenombre de “caballo” haría guardar silencio a todos, y volvería a la mecánica normal de un vuelo que quiere aterrizar.

Vimos, sobre uno de los *nunatak*, las pequeñas formas de los medios caños de metal, las antenas, los tambores y los vehículos. Un semicírculo de grietas, como una hoya, provocada por las presiones del mar contra los cerros, envolvía la Base que estaba edificada sobre las piedras de carbón. Hacia el sudoeste, a seis o siete kilómetros de distancia, se marcaban sobre la nieve banderolas anaranjadas. Dos tambores rojos largaban humo negro en la cabecera norte. El rumbo era 230°.

Los hombres, debajo, pequeños, desproporcionados, agitaban sus brazos como aspas de molinos. Colores y formas insólitas en el desierto blanco. Vida. En ese instante, a la vista de aquella

ciudadela, sentimos un cosquilleo de emoción que venía desde adentro, y se quería asomar a la piel.

Pequeño oasis de vida en el desierto. Formas estrechas y universales del hombre en un planeta de dimensión distinta, de un cosmos distante y lejano. Nuestros semejantes, aquéllos que se perdían un año, dos, o más en el desierto blanco, para hacerse frontera de la patria. El 33 volaba sobre la ruta nueva. Pensé y recordé los Lincoln, aquéllos que iniciaron una etapa y que nos dejaron como herencia este cielo. Pensé y recordé el Lancaster y los DC-4, con sus formas cruzando glaciares y mares, montañas y témpanos. Pensé y recordé los nombres del hombre desconocido, del hombre silencioso, anónimo, en latitudes de lucha fértil de una tierra que parece estéril. Pensé y recordé las cartas que teníamos a bordo, aquella pequeña bolsa roja, con sus letras desaparejas y su sabor a piel.

Giramos sobre la zona marcada en la nieve. Entramos en recta inicial y nos preparamos para anevizar. Sobrevolamos las grietas que, como aristas verdes y transparentes, manchaban de color y brillo el blanco y el negro. Viramos hacia básica final. Las patas del 33 abajo, los esquíes abajo, la nariz apuntando a los tambores y las banderolas.

Estábamos penetrando en el continente antártico, metiéndonos en él, buscando su piel y su cuerpo de nieve y de hielo, de mineral utópico y vivo; hacia la piel y el cuerpo de la Antártida...

VI

Tocaron los esquíes, se hundieron en la nieve que, muy blanda y esponjosa, frenó el intento de girar y volver hacia la cabecera. No podíamos carretear. Nubes de blancos envolvían los giros de las hélices, de partículas voladas que cubrían la zona a cada dada de motor. Decidimos no insistir más. Allí quedaríamos hasta el despegue unas diez o doce horas después.

Se acercaron hacia el avión los vehículos oruga rojos, que arrasaban trineos cargados de hombres y tambores. Desde la ventanilla los veía llegar. Formas, extrañas perspectivas de un lugar que tiene dimensión distinta de la tierra. Ordené abrir las puertas del carguero que, aplastado contra la nieve, descansaba fatigado y espantado después de haber cruzado el Drake. Una sordina aguardentosa, desde el coro de voces agrias y roncas, llegó a nuestros oídos. Se quebraba el corto silencio vivido desde que habíamos detenido los motores. Oí mi nombre, y el de cada uno de los tripulantes. Nos aclamaba el pueblo de la ciudadela antártica. Alfredo que llegaba para quedarse un año apoyó su mano en mi hombro.

—Baje usted primero, señor, porque yo creo que me vuelvo, aunque sea a pie...

Caminé, me arrastré entre los bultos y tanques, llegué a la puerta por donde se asomaban mis tripulantes que esperaban que yo bajara primero. Miré. ¡Oh, Dios de los universos! ¿Qué era aquello? Barbas, pieles curtidas, uniformes sucios y remendados, rostros que apenas dejaban entrever el brillo de las miradas. ¿Quién era quién? ¿Cómo reconocer al compañero o al amigo, al camarada o al subalterno, en aquella madeja de rojos, naranjas y negros, y de barbas medio congeladas? Contrastaban nuestras formas limpias de caras rasuradas, de cabellos cortos, con ellos, los antárticos que, hundiendo sus botas de lona en la nieve, se movían como un coro desproporcionado y extraño. ¡Qué sensación de temor! ¡Qué ganas de cerrar las puertas y regresar!

Me arrojé desde la puerta a la nieve. Formaron una fila, y el que parecía el jefe de la "tribu" ordenó que hicieran vista hacia mí. Se aproximó. Unas barbas renegridas, tupidas, manchadas por escarcha alrededor de los labios resecos que apenas se dibujaban como dos líneas..., los cabellos enredados y largos se escarchaban saliendo

de un gorro con orejeras sueltas, que cubría casi todo el rostro. La ropa, el anorak, que había sido rojo o naranja, tenía un color de todos los negros del aceite, grasas y suciedades habidas y por haber. Los guantes que habían sido mitones de lana, colgaban desde las cintas atadas al cuello en jirones de mugre. Se acercó, más y más.

Tuve ganas de correr, de huir de aquella especie de ermitaño salido desde las nieves y los hielos del desierto blanco. Estaba a dos pasos. Miré hacia atrás. Mis tripulantes, asomados a la puerta, esperaban conteniendo el aliento el encuentro de los dos hombres. Me dio fuerzas saber que tenía una parte de la especie humana normal de mi lado. Repasé rápidamente con la vista la fila de barbados y andrajosos. Serían unos doce. Nosotros éramos diez. No estábamos en desventaja. Me costaba acomodar los pies y las piernas en la nieve blanda, y sentía que me hundía en la piel del Continente Blanco. Saqué un pie y, haciendo equilibrio inestable, intenté arrastrar el otro. Trastabillé y caí en brazos del “monstruo” barbado.

—Mario, Mario, por fin llegaron, no daba más... —lloraba, sus lágrimas mojaban la escarcha, corrían por mi piel mientras sentía su aliento, jadeo de mil sufrimientos y dolores no compartidos, sobre mi aliento. Sus brazos se doblaban, nobles y espontáneos, en mi cuerpo, sobre mi espalda.

—¿Sos vos?

Era Jorge, el compañero que había conocido en 1947 en la Escuela de Aviación, con el que habíamos compartido horas, días, años de milicia aeronáutica; con el que cursé en 1961 la Escuela de Comando: aquél que leía libros, folletos, notas, informaciones de Antártida porque se iba un año a Matienzo. Jorge, el mismo de ayer.

Recibí su primer llanto. Ordené formar a la tripulación. La presenté a Jorge y mientras él saludaba a mis hombres, me acerqué a la dotación de Matienzo. Les pedí que pasaran al descanso porque no podía saludarlos militarmente, porque allí, en ese silencio y esa soledad, quedaba una sola forma de encuentro: el abrazo de compatriotas y hermanos. Se rompió la esclusa. Se apretaron los tripulantes y los antárticos en abrazos, lágrimas, risas, lanzando al desierto el grito contenido. Montoneros gauchos que recibían a las tropas de pelea.

No podía haber protocolo y ceremonia. Éramos un puñado de hombres en el desierto. Éramos quienes debíamos ser, hermanos en la felicidad del encuentro.

Comencé a creer en algo nuevo. La Antártida comenzó a hacerme ver algo más que geopolítica y estrategia. Ya no se notaba mucho la diferencia de nuestros uniformes limpios con los de ellos, e incluso, sentíamos vergüenza por no tener barbas, y melenas, y manos callosas y piel curtida.

Mientras los hombres se reconocían, y oíamos gritos como: “sos vos”, “¿cuándo te compraste esa cara de enano con pelo?” o “ya vas a ver lo que te espera, gusano de piel bonita”, Jorge quiso hablarme a solas. Caminamos unos metros, alejándonos del tumulto. Fue un monólogo.

—Terrible, un año terrible. Cuando llegué a Esperanza, para hacerme cargo de los Beaver y empezar el puente con la carga, se mató el jefe de la Base, el mayor A... Yo era el más antiguo y tuve que hacerme cargo. No tenía experiencia. Tres oficiales me acompañarían, dos de la Fuerza Aérea, el teniente Juan y el teniente Eduardo; y otro de Ejército, el teniente primero Alberto. Lo dejé a Alberto en la Base que vos sabés tiene personal de las dos Fuerzas, y con Eduardo y Juan hacíamos vuelos desde Esperanza hasta Matienzo. Cuando el tiempo era bueno volábamos sin parar: no dormíamos, no comíamos, hasta no..., o lo hacíamos al pie del avión. Teníamos que traer combustible, carne, comida. No había nada para aguantar un año. Y a partir de mayo estábamos aislados. Te juro que esos doscientos cincuenta kilómetros entre Esperanza y Matienzo los conozco mejor que la calle Florida. Volábamos de cualquier manera... Desde Buenos Aires te recomiendan seguridad y después te tiran un año acá, y arreglátelas como puedas... Una noche se levantó ventisca desde el oeste y decidimos estaquear los aviones en el glaciar. El viento sopló a doscientos kilómetros por hora durante una semana seguida. Cuando fuimos a ver los aviones estaban hechos bolsa, tirados a más de cuatro kilómetros del lugar donde los habíamos dejado atados. Juan y yo éramos los pilotos. ¿Qué hacemos? La Base no había sido reaprovisionada ni en un cuarenta por ciento. Eran mis hombres y estaba a trescientos kilómetros por camino de patrullas. Nos enganchamos con un vehículo y un trineo a una expedición que salió hacia el sur. ¿Qué sabía yo de vida en el terreno? Fue una tortura china. Cruzar mares semicongelados, dormir en carpas sobre grietas, comer m... por alimento... Por fin llegamos, después de diez días de andar. Y me

encontré con que la poca carne que habíamos trasladado en los aviones, que era la mayor cantidad de comida para veinte hombres, se había podrido. Y los hombres, vencidos, gastados. Menos mal que llegaron ustedes...

Escuché aquella catarata de palabras, lágrimas, y dolor amontonado. Veníamos desde Buenos Aires para seguir viaje al Polo, para cruzar la Antártida, y el primer lugar de apoyo era aquél. Casi no había comida, y los hombres vivían de leche condensada y de arroz. No había combustible, casi, y sólo tenían energía y calor ocho o nueve horas por día. No había equipos, ropa, comunicaciones adecuadas, medios técnicos normales, vehículos en servicio. Y la moral de aquella dotación caía vertical y siempre a punto de hacerse drama.

Y nosotros, diez más, para que nos ayudaran. Por suerte estaríamos pocas horas, y confiaba en que aquel encuentro y la proximidad del regreso para esos hombres, aliviara un poco la tensión creada. Enfrentábamos un problema no previsto. Recordé las cartas. Fuimos al avión. Saqué la bolsa roja, pequeña, insólita en aquel desierto incomprensible. Los antárticos miraron, se acercaron. Hubo silencio pronunciado. Le entregué el correo a Jorge. Se rompió nuevamente el dique.

Me alejé un poco del grupo. Jorge, en el medio de los gritos y manotones, leía los nombres de cada sobre. Un aullido se desprendía de la garganta del nombrado. El resto hacía coro y festejaba. Y cada uno procedía distinto con su carta. Algunos la tomaban entre sus manos ásperas, la acariciaban, miraban y remiraban, como si no se atreviesen a abrirlas. Desgarraban el sobre de a poco, o la guardaban sin leerla, para hacerlo en la intimidad del desierto, dentro del anorak, sobre el pecho, próxima al cuerpo. Otros las leían rápidamente, allí mismo, en la nieve, y las leían una, dos, tres veces seguidas, y lo hacían en voz baja, o en voz alta, como si fuera un rezo. Aquellas letras traían a los hombres, después de un año, la primera comunicación directa o íntima. No era la radio que todos escuchaban. Era un poco de la piel, del perfume, de la vida del ser amado, o querido, que se extraña en cada día y en cada instante. Las letras pequeñas y desaparejas de una madre o las grandes y desproporcionadas del hijo. Las palabras de amor y pasión escritas por aquella mano que parecía extenderse en miles y miles de kilómetros para llegar hecha caricia.

No siempre llegaban noticias buenas. En los rostros de los anárticos, detrás de las barbas, se adivinaban el dolor y la alegría, la esperanza o la desilusión. Un año, con sus 365 días y noches, y sus minutos y segundos, aislados, en esa distancia y tiempo físicos y del espíritu, son elementos muy comprometidos no sólo para el que parte, sino también para los que esperan.

Un suboficial de Aeronáutica, meteorologista, se acercó:

—Señor, quiero darle las gracias y si me permite, un abrazo...

No sabía por qué pero lo acepté. Después me explicó.

—Mire, mire la fotografía de mi hijo que nació hace dos meses... ¿No es lindo?

—Se parece a vos —bromeó Juan Carlos que tenía el privilegio de sentirse en su ámbito normal, y de conocerlos a todos.

A través de las lágrimas de agradecimiento de aquel suboficial entendí una justificación más para volver a la Antártida.

Juan Carlos era ya, en ese momento, el dueño de la batuta de los tripulantes, todavía un poco impresionados y asustados. Organizó la recarga de combustible, la inspección del 33, algunas reparaciones menores. Presentó a los hombres entre sí. Los hizo reconocerse, y complementarse.

Nuestro plan era aprovechar el tiempo al máximo. Teníamos casi diez horas de vuelo hasta Belgrano, a novecientos sesenta millas de allí, y otras diez o doce horas para decolar. La meteorología sería favorable cuarenta horas más. Había que emplear inteligentemente aquella situación.

Mientras los mecánicos y el copiloto, con parte de los hombres de la Base se ocupaban de preparar el C-47; el resto, con Jorge, fuimos a las instalaciones. Tenía que comunicarme con el Comando en Río Gallegos, y con el de Buenos Aires. Imaginé cómo estarían esperando nuestras noticias. Además, había que enlazar con Belgrano y Ellsworth en los 78° S para preparar su apoyo. Eran las únicas bases después de Matienzo y antes del Polo. Los navegadores tenían que hacer la precomputada; el radio, afinar las frecuencias que usaríamos. El teniente coronel pasaría inspección a la Base, y el teniente Alfredo se asimilaba a sus nuevos compañeros.

La nieve estaba muy blanda. Las orugas del *snowcat* se hundían dejando huellas muy pronunciadas. Nos movíamos como en un carro andando sobre piedras.

—Estos vehículos son muy buenos, pero no tenemos repuestos, así que hay que cuidarlos porque después viene el traslado, desde la costa, a treinta kilómetros, cuando atraque el rompehielos —nos explicaba Jorge.

—Si atraca —dijo el teniente coronel—, porque no está muy abierto todavía.

Se refería a la zona del mar congelado que era necesario penetrar con el rompehielos San Martín para llegar lo más próximo a la zona de desembarque.

—Si no entra, la Base “está lista”, habrá que evacuarla. Tenemos que vivir, con una comida por día y ocho horas de luz durante tres meses. Después se acabó...

—Jorge, ¿tuviste en cuenta la nafta que nos vas a dar? —le pregunté.

—Mirá, esa nafta significa tres ida y vueltas a la costa. Nos quedamos con la suficiente para cuatro viajes, o para escapar a Esperanza por una emergencia.

Estaba conociendo Matienzo. Su descripción formal nos serviría para acomodar el espíritu y el cuerpo a aquellos medios caños de metal y madera, ubicados sobre el pequeño cerro de carbonilla. Tantas veces viviría en ese lugar que prefiero dejar que los hechos y su relato describan, como sin querer, la materia y el alma de la Base. Será una aproximación desde la imaginación, más que desde la realidad del metal de las casas habitación, el taller, los depósitos, la usina, la casa auxiliar. La descripción técnica y exacta no me daría lugar al recuerdo vívido y humano.

Nos sacamos parte de la nieve amontonada en las botas y en la ropa, y entramos al comedor donde las mesas habían sido reunidas en forma de “U” para comer esa noche en una “cena de fiesta”.

Fui a la radioestación. Chica, muy chica e incómoda; apretujándose los viejos equipos de radio en una maraña de cables, mesas, sillas, papeles, herramientas y, en una muestra incoherente, las paredes empapeladas con tarjetas de radioaficionados, desde Hawai hasta Avellaneda.

El radioperador era un sargento del Ejército, provinciano, tranquilo y pausado para hablar, moverse y respirar. Le pregunté si estaba Río Gallegos o Buenos Aires en la frecuencia y me respondió:

—Estamos en turno de Pacheco, después tenemos un turno de radioaficionados y después pasamos los QAM...

Iba a reventar diciéndole que era más importante que todo aquello, la **Operación Sur**, cuando el teniente Eduardo me llamó y habló conmigo en la cocina.

—Sabe qué pasa, señor, como tenemos restringida la energía, sólo una vez por semana hablamos, por turnos, con nuestros familiares. Y hoy es un día de los más breves, y además, con el asunto del vuelo del treinta y tres, tuvimos que suspender una semana toda charla familiar. El personal está cansado y casi sin dormir...

Me dio una serie de explicaciones, aquel teniente bajito, de ojos muy azules, que trataba de esconder los nervios detrás de una aparente y mal disimulada cordialidad. Noté que no todo el personal estaba muy eufórico con nuestra llegada.

Acepté un mate que me alcanzó el cocinero, un correntino bastante alegre y bonachón, de la rueda que formaban en ese momento algunos hombres de Matienzo. Estaban el médico, un suboficial mecánico, y el teniente de Ejército. Me senté entre ellos.

La cocina era bastante incómoda y muy sucia. Sobre la puerta de entrada, una gran olla cúbica recibía trozos de hielo que se descongelaban por efecto del calor de los mecheros a gas. Una vez líquida, el agua era trasladada por una bomba accionada a mano hasta el tanque de cuatrocientos litros del que se proveían las canillas de la cocina y del pequeño lavatorio, la ducha y el mingitorio, que estaban próximos a la mampara de las hornallas donde se cocinaba.

—El agua es el otro problema —me comentó el médico—. La tenemos que racionar por falta de combustible para derretir el hielo, y de energías físicas para ir a buscarla a dos kilómetros de aquí, en las grietas.

Estaba poniéndome en claro de la vida dentro de una ciudadela antártica. De cualquier manera, pensé, seguíamos viaje en pocas horas más, y aliviaríamos a los habitantes de Matienzo de diez hombres para comer, beber agua, lavarse, turnos de radio, etcétera. Evidentemente, en aquella situación, no podían ser muy bienvenidas las visitas, aunque les hubiéramos llevado el regalo de las cartas.

Mientras esperaba el turno de radio, charlé, y tomé mate con aquellos antárticos de Matienzo. Se agregaron otros a la ronda. Algunos traían las cartas y mostraban fotografías de las familias, o leían en voz alta algún párrafo de la esposa, un hijo, o el amigo. Me extrañó aquella manera de comunidad tan directa y elemental. Tuve la sensación de estar compartiendo un viejo fogón gaucho de nuestras guerrillas salteñas. Las barbas, las bombachas sobre las botas de lona, las fajas de franela que casi todos arrollaban en las cinturas, esa forma de expresarse tan hostil pero directa para hacerse una broma o intercambiar un insulto; el mate, los pañuelos anudados al cuello, la suciedad manifiesta por necesidad y trabajo, me hacían intuir el esfuerzo y el sacrificio, la lucha interior y física de aquellos hombres aislados.

Todos trataban de contar algo sorprendente, trágico o gracioso, de lo pasado en el desierto. Intentaban, como nuestro gaucho en la pampa, esgrimir un machismo de reunión haciendo casi una payada en prosa de la rueda de mate. Y era por nuestra presencia, porque tenían que transferir su valor y su miedo para aquellos extranjeros, peregrinos, visitantes de la casa grande.

No nos habían recibido como parte de ellos. Éramos extraños a quienes no se los recibe de buen grado, con limitaciones casi pueriles. No parecía una base militar ni yo un capitán y ellos subalternos, sino un grupo distinto, de una tierra extraña, que recibe al jefe y a la gente de otra patrulla, que tendrá que llegar y volver a partir.

Se brindaban desde sus más recónditas intimidades, y al mismo tiempo se reprimían celando hasta el vaso de agua que a ellos les costaba ganar. Era un tome y traiga muy particular. Era un grupo humano muy extraño.

—La radio... —había dicho Luis asomándose por la puerta de la cocina.

Cuando iba a entrar, Luis me atajó.

—No se caliente, pero dicen de Gallegos que están todos durmiendo y que no hay nadie en el Comando para nosotros.

¿Cómo que nadie? No aceptaba que no estuvieran atentos a nuestra situación, a nuestros requerimientos y necesidades. Era el primer avión de la Fuerza Aérea que anevizaba en la Antártida, en vuelo desde Río Gallegos, ¡y se habían ido a dormir!

—Además —agregó Luis—, las frecuencias ya no rinden, así que no podremos hablar con nadie...

¿Las frecuencias no rinden? ¿Y me habían hecho esperar tomando mate? Salí a las puteadas hacia el comedor. En ese momento entraban Jorge y el teniente coronel. Sobre una mesa, José y Eduardo, trabajaban sobre cartas de navegación bajo las miradas curiosas e interesadas de los barbudos.

—¡Jorge! —le grité antes de que se sacara el anorak—, ¿me querés decir qué clase de “pelota” nos dan aquí? No me pude comunicar con nadie, y ahora me dicen que no rinden las frecuencias. ¿Saben que tenemos que salir en cuatro o cinco horas para Belgrano? ¿O creen que estamos paseando?

Largué un discurso lleno de palabrotas, con toda la rabia que tenía contenida, por esa displicencia y abulia para apoyar nuestra misión.

—Mientras toman mate, los tripulantes se están quemando de frío afuera y... —no pude terminar. En el pasillo que separaba la radio, la cocina y el comedor, se habían amontonado todos los antárticos del lugar, y me miraban con sus rostros impasibles y tensos. Estaban viendo actuar a un capitán, rasurado, limpio, que hacía menos de veinte horas se había bañado, y que hasta olía a colonia, aunque ya un poco mezclada con transpiración. Y ese capitán les gritaba, los insultaba, les exigía más trabajo.

Sentí vergüenza de mi proceder. Me puse el anorak, me enrosqué la bufanda en la cara, cubrí mi calva con las orejeras de lana, calcé los guantes y los anteojos y salí a la nieve.

La llaman “paciencia antártica”, tal vez, con el tiempo podría aprender. Comencé a desandar el camino hacia el avión. No lo veía, tapado por unas ondas de nieve. Me costaba caminar en la nieve blanda. Las huellas de las orugas se marcaban claras y paralelas. Caminé sobre ellas, porque endurecidas por la fractura me facilitaban el desplazarme. A la derecha, el *nunatak* se elevaba en una pendiente negra, manchada de blanco y escarcha. A la izquierda, los otros cerros se dibujaban recortados en el horizonte. El ruido de las botas, con sus zapatones grandes, desproporcionados sobre la nieve, rompía el silencio. El sol hacía brillar el cristal, y era imposible aguantar el reflejo sin anteojos oscuros. No había viento y la temperatura de seis grados negativos no era tan fría como para

evitar que con toda esa ropa encima comenzara a transpirar a los primeros cien metros de marcha.

Me saqué la bufanda. Unas pequeñas fisuras se cruzaban en el camino. Me habían dicho que aquélla era zona de grietas y que en el verano, cuando hacía calor, se derretían los puentes de hielo y nieve y quedaban a la vista impidiendo, en algunos lugares, el pasaje de hombres y vehículos.

Otros trescientos metros y me saqué las orejeras. Veía a lo lejos, el 33. Parecía una forma fuera de lugar. Un vehículo se aproximaba desde el avión y llenaba con su característico sonido el aire calmo y quieto.

A los ochocientos metros de camino me quité el anorak. Transpiraba, por debajo de la ropa a raudales. Algo estaba mal, o las camisetas y camisas gruesas que tenía puestas, o yo, o la Antártida.

Llegó el vehículo. En él, y sobre el trineo de arrastre, venían los antárticos y la tripulación.

—El avión está listo —me gritó Miguel— y venimos para recibir órdenes...

—Y comer... —dijo Juan Carlos.

Trepé al trineo con gran alivio de mi físico cansado y regresé con ellos. El sol estaba alto. Eran las diez de la noche.

Entramos en la Base y Luis tenía noticias. Había recibido el pronóstico meteorológico para las próximas veinticuatro horas y era favorable. Los navegadores trabajaron la ruta con los vientos provistos y estimaron en nueve horas de vuelo la etapa siguiente.

Teníamos once horas de autonomía en el 33 que estaba listo, con sus pequeñas novedades, para el despegue. Me preocupaba la nieve blanda, y así se lo expresé a Jorge mientras nos ubicábamos en la mesa para la cena.

—No creo que tengan problemas con esos motores. De cualquier manera creo que te conviene salir a las cuatro que es cuando se apelmaza un poco la nieve y estará en mejores condiciones el piso.

Le pedí que apuráramos la cena y que avisaran a Belgrano que conversáramos a las tres.

La mesa estaba puesta como para recibir visitas. El mantel, no muy blanco, y que sólo se usaba en situaciones excepcionales, cubría la fórmica. Platos, cubiertos, vasos, y hasta servilletas, como para demostrarnos que comían decentemente. El menú consistía

en (todo lo que podían hacer) arroz con los mejillones de las últimas latas que quedaban, y una entrada de salame y queso. Beberíamos agua con un ingrediente en polvo que a la vez que coloreaba pretendía dar gusto a naranja o pomelo. Habló Jorge.

—La mesa es pobre, pero los corazones, ricos. Queremos brindar, aunque sea con agua coloreada por la llegada del treinta y tres...

—Si me permite jefe, los tripulantes tenemos un regalo —dijo Juan Carlos.

Se levantó y salió. Volvió con una caja. La puso sobre la mesa. Los antárticos miraban y esperaban. Era un regalo para ellos. Miraban ávidos y con deseos de saber rápidamente qué era aquello que había interrumpido el brindis. Jorge rasgó el papel, abrió el cajón y mostró a los atónitos comensales seis botellas de vino. ¡Seis botellas de vino!

Gritos, euforia, desproporción de gestos y expresiones. Mientras la Base celebraba de esa manera nuestro regalo, pensé que Juan Carlos no me había dicho nada de aquellos siete u ocho kilos de más. ¿Qué otra cosa traería? Si me lo hubiera pedido, lo habría sacado volando. Y sin embargo, ahora, ese medio vaso de vino por cabeza representaba una alegría y una satisfacción impagables para aquellos hombres que hacía casi un año tomaban agua coloreada. Sólo a Juan Carlos se le había podido ocurrir algo así.

—Lo felicito —le dije por lo bajo.

—Era el vino para los gringos del Polo, porque dicen que así trabajan como leones..., pero qué vamos a hacer, éstos lo necesitan más...

El efecto que produjo aquel medio vaso de vino fue increíble. Parecían chicos en plena fiesta. Alegres, despreocupados, gritones, contando chistes y recordando hechos vividos. Una forma infantil de volver a ser.

—Mirá —me comentó Jorge—, creo que la llegada de ustedes nos salvó del desastre, aunque nos traguen hasta el último litro de nafta, y el último grano de arroz... ¡Gracias, Mario, por esta fiesta que no teníamos desde hace un año...!

Se pronunciaron cien discursos, se aplaudía y vitoreaba a cada hombre de la tripulación, se escuchó música desde el tocadiscos y hasta salieron a bailar. ¡Antárticos bailando! Era un espectáculo increíble, ver aquellos barbudos y sucios exponentes de una

nueva guerra gaucha, moviéndose al compás de música moderna. Alguien dijo del cabo primero Justo y de su guitarra. Aplaudieron, pidieron, exigieron que cantara, y cantó. Una zamba, y una voz, un rasgueo de cuerdas en aquella pampa de nieves. Fue el momento de la nostalgia. Silenciaron los hombres. Cada uno volaba con su pensamiento regresando distancias, recordando tiempos, buscando a través de la nostalgia el encuentro con la fruta madura, el verde de un pasto, la caricia de aquella piel que se lleva y no se tiene.

Cantó Justo en la rueda de antárticos y de tripulantes del 33. La guitarra gaucha se volvió coro de mil ecos de una tierra argentina, y parecían revivir la montaña y el valle, la ciudad y el pueblo, el árbol y un pájaro.

A las tres, vino Hilarión a decirme que Belgrano estaba en la frecuencia. Conversé con el capitán Carlos, jefe de la Base más austral del país, en los 78° S. Nos saludamos e intercambiamos los correspondientes abrazos, felicitaciones y demás, tan particulares en charlas antárticas, y después de aquellos prolegómenos pasamos a la situación del vuelo. Belgrano nos esperaba y también la Estación Científica Ellsworth que tenía dotación de civiles, científicos del Instituto Antártico Argentino, y que estaba a noventa o cien kilómetros de Belgrano. Todo coordinado, pedí al radioperador que avisara a Río Gallegos y a Buenos Aires que decolaríamos a las cinco.

—¿Y a quién encuentro ahora? —me dijo pausado, tranquilo y ceremonioso.

Lo miré. Seguíamos en la misma de siempre. Tenía razón: estaban durmiendo. Nos despedimos de los hombres que no vendrían a la pista por razones de servicio en la Base y nos fuimos hacia el avión. Llevábamos bullicio y alegría. Cantábamos agrupados y apiñados en el vehículo y el trineo de arrastre. La nieve estaba muy blanda y las orugas arrojaban pedazos de hielo a los costados, y se hundían en las huellas ya marcadas. Trepamos la loma y vimos detrás el 33 que recibía, desde el sol orillando el horizonte, un golpe de luz rosada. Volví la mirada hacia los medios caños, sobre la carbonilla del *nunatak*. Giré la vista en los 360° y el paisaje desierto, insólito, se metía en mis retinas y comenzaba a emocionarme. Al fondo, la cordillera del continente se teñía de azules y amarillos. Una desproporción de formas y colores. Los hombres eran distintos, los objetos

comunes parecían distintos, el paisaje envolvía todo y lo resumía en un solo elemento existencial, la vida y el desierto.

Nos despedimos de los tres o cuatro hombres que nos habían llevado hasta la pista. Realizamos la ceremonia habitual, especie de rito mecánico y técnico, previa a la puesta en marcha. Inspección exterior, comprobación de partes y equipos, últimas instrucciones y embarque. Nos abrazamos con los que quedaban. Pocas horas habían sido suficientes para dejarnos una sensación de amistad de años. Alguna lágrima rodó en las barbas. Trepamos a nuestra máquina con alas, pusimos en marcha los motores.

—¡Ojo que no tenemos frenos en los esquíes...! —dije, cuando comenzaron a girar las hélices—, y podemos salir para cualquier lado.

¡Iluso! Creía que nos deslizariamos como en un mar de aceite. ¿No recordaba Upsala? Sí, lo había recordado cuando vi los esquíes y las ruedas muy hundidas en el suelo blando y esponjoso. Habían paleado alrededor de las planchas de metal, y los zapatonés del 33 estaban libres. Pensé que estaban en buenas condiciones para moverse al impulso de los motores.

—Temperaturas y presiones normales... —recitó el copiloto.

Repasamos una vez más, la lista de control y el ritmo del último “sin novedad” de los tripulantes. Nos preparamos para iniciar la etapa entre Matienzo y Belgrano. Pensé en la extrañeza del Comando cuando recibieran nuestro mensaje desde los 78° sur. Tendrían un buen despertar.

Di motor en forma suave y lenta. No se movía. Grandes nubes de nieve se levantaban desde los giros rápidos de las hélices. Debajo, los antárticos levantaban sus brazos en señal de despedida. Presioné los comandos hacia delante y atrás, y con los pies empujaba el timón a derecha e izquierda. No se movía. Saqué y di motor varias veces. Nada. Reduje y pedí a los hombres de Matienzo, asomándome por la ventanilla y sintiendo que se me congelaban la nariz y la calva, que palearan un poco más.

Sacaron nieve y pedazos de hielo de los esquíes y las ruedas, hasta que el 33 se hundió haciendo un ruido de nuez partida. Habían despegado las planchas de metal. Hice señas indicando que se alejaran. Ahora sí nos moveríamos. Di motor, giró lento y pesado hacia la izquierda, sobre la pata de ese lado. No quise desaprovechar ese pequeño impulso, así que dejé se fuera con otro rumbo. Los

antárticos vieron que el “monstruo” se movía hacia ellos y corrieron hundiéndose en el piso, hacia atrás. Giró más y más, hasta que a los 45° de la posición anterior empezó a moverse hacia delante. Teníamos rumbo 190°.

Lento, achanchado, con los motores a plena potencia y todos los tripulantes haciendo fuerza, el 33 andaba su camino de hielos y de nieve. Blando, esponjoso, acolchonado. No podía levantar la cola, ni me respondían los timones de dirección ni los alerones. Era una masa de metal aplastada y adherida contra el suelo. Mover, se movía, pero sin incrementar la velocidad, en una constante de veinte a treinta nudos que no alcanzaba ni servía siquiera para hacer el más pequeño intento de salto en el aire. Necesitábamos, como mínimo, setenta u ochenta nudos.

Las temperaturas de los cilindros comenzaron a subir. El motor no se refrigeraba, sin viento de frente y con esa velocidad, y su potencia estaba malgastada. No podíamos acelerar. Constante la velocidad, recorriamos cientos de metros sobre la pampa igual, teniendo a la vista, lejanos, los cerros y montañas del continente. Por momentos se hundía más y se frenaba.

—Temperaturas ¡al máximo! —dijo Miguel que controlaba los motores.

No quedaba alternativa. Seguir así significaba fundir los motores y no salir más. Reduje la potencia y quedamos detenidos en ese lugar.

—Esperaremos que se enfríen e intentaremos un despegue con rumbo opuesto. Quizá con una pequeña brisa que nos ayude...

Se pegaron los esquíes, hubo que bajar con las palas y palear. Recordaba que casi no sabía usar la pala cuando llegamos a aquel lugar. No hacía mucho frío, y el esfuerzo físico nos llenaba de transpiración. Estábamos bastante cansados, era el segundo día casi sin dormir.

—Pregunta Matienzo qué vamos a hacer —me gritó Luis mientras se asomaba por la ventanilla del 33.

—Que intentaremos un despegue hacia el norte... —la voz corría en el silencio con una facilidad asombrosa.

—Tenemos que tener cuidado, señor, en el rumbo hacia la Base porque hay muchas grietas —me dijo Juan Carlos.

—Sí, ya vi algunas fisuras.

—Son más que fisuras porque tienen todavía puentes de nieve, creo que hay algunas de setenta metros. Si metemos un esquí adentro...

No lo dejé terminar. Sí, ya había calculado que podíamos intentar el despegue más allá de las marcas de los tambores y estábamos a mil quinientos metros aproximadamente de distancia. También había notado que no soplabla la brisa que yo esperaba. La calma era total. No parecía existir aire en movimiento.

—¡Motores fríos! —nos avisó José María desde la cabina.

Subimos. Algunos antárticos venían hacia nosotros y les hicimos señas para que regresaran. A pasar de lo cual, dos ya estaban allí. Nos despedimos nuevamente con grandes abrazos. Iniciamos, por segunda vez, el procedimiento de puesta en marcha y de despegue. Cruzamos la línea de tambores y las temperaturas de los motores estaban al máximo, no habiendo podido pasar de treinta nudos. Hicimos el tercer intento hacia al sur. Fallamos de nuevo.

El navegador José me advirtió que habíamos consumido casi una hora de nafta en puestas en marcha e intentos de decolaje. Había que recargar. A unos cien metros del anterior estacionamiento paramos y decidimos poner más combustible. Avisamos por radio a Matienzo que demoraríamos dos o tres horas la salida, que avisara a Belgrano y a Buenos Aires; se habían despertado...

Hicimos un aparte con Jorge:

—Mirá, creo que no saldrán con ese peso y estás consumiendo casi doscientos litros por intento.

—Sí —le respondí—, no hay solución con estas condiciones en la nieve. Decime ¿se pone mejor más adelante?

Se encogió de hombros. Me dijo que había empezado la época del descongelamiento. Él creía que si la temperatura bajaba a diez o quince grados negativos, se pondría casi hielo. Pero, de cualquier forma, pensé, tendríamos que bajar algo de peso. Lo llamé a Juan Carlos.

—Gringo, tendremos que aligerar el peso del treinta y tres. Hay que bajar algo de carga.

—¿Qué?...

—No sé, tal vez reducir la supervivencia a veinte días, en vez de treinta por hombre.

—No me gusta la idea —me expresó Juan Carlos— porque si tenemos una emergencia entre los setenta y setenta y cinco gra-

dos ¿quién nos saca? Y con veinte días ¿a dónde vamos? Aquello es todo glaciár, piedra y mar congelado. Hasta que podamos reunirnos con una patrulla o nos encuentre un avión... No sé, usted manda.

Sí, yo decidía, pero ellos me auxiliaban y asesoraban.

—¿Por qué no sacamos repuestos? —sugirió José que estaba escuchando.

—¡No! —gritó Miguel—, porque los repuestos que traemos son los justos para el vuelo...

Y así era todo... Ni esto, ni aquello, ni lo otro.

—¿Y si alisamos la pista con pasagrietas? —sugirió uno de los antárticos.

Jorge asintió. Tal vez, pasando con los vehículos, arrastrando trineos y pasagrietas, se apisonaría el suelo y tomaría más consistencia. Pero ¿cuánto tardarían en hacerlo?

—... Mil doscientos metros por quince de ancho, tardaremos más o menos veinte horas.

Se decidió hacer seiscientos metros en tres horas. Lo hicieron. Con seiscientos metros me pareció que el avión se embalaría y podríamos salir. Intentamos el cuarto despegue a las doce del mediodía. No decolamos, y pudimos comprobar que la zona “pisada” no rendía lo previsto. La nieve, a esa hora, estaba más blanda, así que decidimos suspender para la madrugada del día siguiente. Mientras tanto dormiríamos unas horas, porque a esa altura de los trabajos estábamos muy cansados, y había que pensar que el vuelo era de mucha tensión y esfuerzo.

Regresamos a la Base, ya no cantábamos como a la ida.

Tomamos café, con galletas y manteca bastante rancia, y nos acostamos, vestidos, en las camas prestadas. El teniente de Ejército me cedió la habitación (una forma de decir a aquella cucha de dos por uno).

El catre estaba pegado a la pared curva de metal, así que tenía que cuidarme muy bien de no incorporarme de golpe, porque me hubiera desnucado.

La pared de cartón prensado, que me separaba de las otras habitaciones, tenía decenas de fotografías de rostros de mujeres sacadas de revistas y periódicos. A mi espalda, una pequeña repisa que amontonaba una heterogénea muestra de pipas, tabaco,

libros, papeles, fósforos, revistas, fotografías, vasos, y más. A la izquierda, la puerta hecha de lona y el pequeño armario al que le habían sacado las puertas porque no se hubieran podido mover en el espacio tan reducido. No había luz natural en toda la casa habitación pues no había ventanas. Decidieron cortar la luz eléctrica para ahorrar combustible hasta las veinticuatro, cuando nos levantásemos para comer algo y salir hacia la pista. Tenía necesidad de bañarme, pero era imposible, porque no se podía consumir agua. Sentía pegarse la ropa a la piel transpirada, y el olor de las axilas era ya poco soportable. Decidí lavarme como pudiera.

Tomé un toallón sin color por la mugre que lo cubría, me desnudé pese al frío, me envolví en él y coloqué otra toalla más chica sobre los hombros. Fui al lavatorio. Un antártico estaba orinando al lado de la pileta, en el mingitorio. Abrí la canilla y comencé a enjabonarme las manos. ¡Jamás vi tamaña mirada de odio y desesperación!

—¿Qué hace? —me gritó al tiempo que cerraba la canilla.

¿Cómo qué hacía? En ese momento se apagó la luz. Estábamos los dos, el antártico barbudo y enojado, y yo envuelto en mi toalla y jabón, en el pequeño lugar a oscuras. Me explicó que no se podía hacer correr el agua de esa manera; que era necesario abrir, mojarse, cerrar, enjabonarse, abrir, enjuagarse, cerrar, para no desperdiciar agua. Avergonzado, a tientas, en aquel pasillo negrísimo, tropezando con paredes y puertas, llegué a mi catre, con mucho jabón y más sucio que antes. Dormí un par de horas. Me despertó el ruido del meteorologista que, en su oficina vecina a mi habitación, hacía las observaciones del instrumental. Me levanté.

Vi la luz de una linterna moviéndose en la noche del medio caño. Oía los ronquidos graves y agudos, en distintos tonos y acordes, que emergían de las cuchas. Una voz, de alguien que hablaba dormido, pronunciaba sílabas. Hacía mucho frío en aquel galpón de metal, sin calefacción, porque escaseaba el petróleo. Me vestí de memoria, y quedé dentro de los pensamientos que venían en tropel e incongruentes desde el recuerdo.

Llegaban como oleadas desaparejas, sin querer y sin buscarlos. De pronto aparecía el cómodo lugar de todos los días o una cama mullida, y la comida abundante sobre la mesa. Aparecía el rostro del ser amado y el olor a campo y tierra. La oficina, el escritorio,

la pista de El Palomar, el taller. Una especie de *racconto* sin orden. No tenía sentido atraer imágenes organizadas, o soñar con la calidez de un mañana sereno y despreocupado. Estaba empezando a sentir Antártida.

Oí ruidos en la cocina, fui hacia allá: Juan Carlos, Miguel y el meteorologista Augusto estaban tomando mate.

—¿Un amargo? —me ofreció Augusto. Lo tomé, miré el reloj y eran los diez y quince de la noche.

—¿Cómo está el tiempo?

—Creo que va a aguantar un día más, pero la presión está empezando a bajar, así que mañana, casi seguro, tendremos temporal.

¿Qué era “temporal” para aquel lugar? Me explicó que soplaba viento del oeste y sudoeste a un promedio de cien kilómetros por hora, con ráfagas de hasta doscientos; que la nieve levantada se volvía ventisca y cubría con una espesa nube sólida toda la zona; que en aquellas condiciones era imposible trabajar afuera. Duraba cinco, seis, siete días o más. Después venía la paleada, porque se amontonaba nieve en todo objeto sólido que hubiera estado en superficie libre.

Juan Carlos completó aquella descripción con sus anécdotas de los 80° S: “...y salimos con Alfonso a ver cómo estaba el Cessna..., y no lo encontrábamos porque tenía dos metros de nieve encima...”

Me pareció exagerado, se lo dije. No podía creer que fuera para tanto. Pronto comprobaría la realidad de aquella historia.

Aparecieron Justo, Luis e Hilarión, muy dormidos todavía, y se acercaron a la rueda. Hilarión “ensilló” un dulce, así que comenzaron a correr los dos mates como para justificar que en casa pobre también se puede servir a lo rico.

—Trataremos de hablar con Gallegos. Quedamos en comunicarnos a las veintitrés horas, para que nos pasen la situación meteorológica —me explicaba Luis—. Si usted quiere puede conversar con el Comando —me encogí de hombros.

Recibimos la información de Río Gallegos, por el equipo de radio que funcionaba a batería, que confirmaba buen tiempo para veinticuatro horas más. El Comandante de la FATA quiso hablar conmigo. Me preguntó qué había pasado que no pudimos decolar.

Le expliqué de la nieve muy blanda por las temperaturas elevadas. Me preguntó qué pensábamos hacer.

Seguiríamos intentando. Jorge, detrás de mí, escuchó y, cuando finalicé la radioconversación, quiso hablarme a solas. Lo hicimos en su pequeña habitación.

—Te escuché y comprendo que quieras seguir intentando, pero, estuvimos haciendo cálculos de combustible con el primer teniente Juan y ya, casi, no tenemos qué darte. En este momento nos queda nafta para dos viajes a la costa, y no podemos llegar a Esperanza. Ante cualquier emergencia, estamos aislados y sin posibilidades de ir a ningún lado.

Si era así, si le quedaba para dos viajes a la costa, era cuestión de quedarse con lo suficiente como para poder hacer uno. Esto lo pensé y no me animé a decírselo.

—Además, se está complicando el problema de la comida y de los grupos electrógenos —continuó—. Ustedes son diez más, y consumen por diez. Tendremos que racionar más todo, incluso el agua... y la radio...

¿Qué problema había? ¿Comer menos? Me parecía imposible, pero se haría. ¿Agua? Todavía tenía jabón en las manos. ¿Radio? Sólo me interesaban los enlaces oficiales. Ya veríamos desde dónde, cómo y cuándo, los tripulantes hablarían con sus familiares.

Juan Carlos, Miguel, José María, el teniente coronel y Joaquín salieron hacia la pista para preparar el 33. Había ordenado bajar carga, alivianar todo lo posible el avión.

Ese día, entre las tres y las siete de la mañana hicimos tres intentos más, el quinto, el sexto y el séptimo.

En cada uno le sacábamos peso al avión. Primero, la aliviada de carga era racional y calculada hasta las calorías por hombre y por día que llevaríamos de supervivencia; después, arrojábamos al azar, sobre la nieve, cualquier bulto que teníamos a mano.

Tampoco así conseguimos nada, corríamos sobre la forma pegajosa y blanda, adheridos al suelo, sin poder acelerar el metal. En el séptimo intento traté de sacarlo en círculo, a través de *sastruguis* y fisuras, buscando alguna manera de sustentación, de que saltara o se aliviara en el aire. Presionábamos los mandos para todos lados, acelerábamos y desacelerábamos los motores, bajábamos y subíamos los flaps. Sentía ganas de romperlo ante la impotencia. Los tripulantes

se desanimaban, la gente de Matienzo ya no nos despedía más, desde Buenos Aires no preguntaban nada, salvo el pronosticador doctor Otto que insistía que decoláramos ya porque venía temporal.

Primero fueron manchas grises sobre la cordillera del continente, después aparecieron con sus formas clásicas de lenticulares. Algunos cirros, altos, desflecaban hacia el norte. Aquellas nubes, que tantas veces había visto en la cordillera patagónica, eran síntomas de viento muy fuerte. Son como platos invertidos, forman círculos casi perfectos, dibujando una geometría exacta en el horizonte.

A las ocho decidimos amarrar el avión y dejarlo estaqueado para que aguantara el viento muy fuerte del sudoeste. Algunos soplos leves comenzaron a levantar nieve a ras del piso. A las diez, el viento estaba ya en los cuarenta o cincuenta kilómetros por hora, y la temperatura había descendido a 12° bajo cero. Hacía mucho frío, por culpa del sudoeste que metía escarcha y nieve, y soplos helados a través de la ropa, contra la piel de la cara, en las manos. Terminado de amarrar y de enfundar el 33, trepamos al trineo de arrastre y salimos de regreso hacia las instalaciones.

Aumentaba la velocidad del viento y disminuía la visibilidad con la nieve volada como si un manto de niebla se hubiera posado sobre nosotros y oscurecido el sol. Así fuimos perdiendo referencias de profundidad y de altura. Costaba adivinar el lugar de la Base. El *nunatak*, negro, ayudaba a andar el camino hacia el este, y los caños con banderolas rojas jalonaban la huella cada diez metros. El crac, crac de las orugas rebotaba fuerte en el silbido del viento, y en el trineo nos apretábamos unos con otros mientras la nieve nos comenzaba a cubrir de manchas blancas y espesas. Llegamos con gran alivio a la Base, que ya con los grupos electrógenos en marcha y las estufas encendidas nos dio un calor reconfortante y agradable.

La situación para el 33, la **Operación Sur** y nosotros, tripulantes y dotación, había cambiado en aquellos dos días, en forma notable.

Había que pensar, discutir, intercambiar criterios, emitir opiniones y llegar a alguna decisión. El comandante del avión y de la Operación era yo; el jefe de la Base, Jorge; y si bien no estaba subordinado para el apoyo al vuelo, nuevos factores desconocidos en Buenos Aires cuando planificamos **Operación Sur** influían de tal manera que obligaban a reconsiderar todas las previsiones operativas.

El estado de la nieve y las temperaturas; la situación crítica, logística y técnica de la Base; el estado físico y psíquico del personal; aquel temporal de viento y nieve; las casi nulas comunicaciones con el Comando; el avión y su peso; la falta de apoyo desde cualquier lugar; la ruta que nos faltaba recorrer; y otros más, sumaban factores muy negativos y contradictorios para la Operación.

Era necesario pensar, reconsiderar la situación, hacer un nuevo análisis:

—¿Cuánto durará este temporal? —pregunté al meteorologista.

—Es difícil prever...; desde Buenos Aires piensan que tres o cuatro días. Yo creo que por lo menos, una semana...

Una semana para pensar y decidir. Habíamos descansado poco aquellos últimos días, lo mismo que la dotación antártica, así que decidimos con Jorge dar feriado por veinticuatro horas. Enviamos un mensaje al Comando y avisamos a Belgrano y Ellsworth. En Río Gallegos, la FATA se había desconcentrado y los aviones regresado a sus Bases. Comimos muy frugalmente, un plato de arroz con aceite y queso, un poco de dulce de membrillo, y nos fuimos a dormir. Se apagarían los equipos eléctricos hasta el día siguiente, así que era muy conveniente meterse en la cama vestidos, y ponerse encima toda la ropa posible.

Recorrí, antes de encerrarme en mi cucha, los lugares donde dormirían los tripulantes. Todos habían sido alojados en la casahabitación y los antárticos que cedieron sus lugares, con Jorge a la cabeza, se fueron a la casa auxiliar que era una especie de prefabricada de lata con las mínimas comodidades, como para una emergencia de las instalaciones principales. Todas las Bases tienen un lugar apartado, preparado con supervivencia, radio y camas, para el caso de un incendio. Porque en la Antártida el gran enemigo es el fuego. El viento propaga muy rápidamente el material inflamable, y los medios para combatirlo son muy precarios. En especial por la falta de agua en cantidad para atacarlo. Hay muchos matafuegos, baldes con arena y granadas químicas, pero, como es lógico, son suficientes sólo para un pequeño foco.

Casi todos estaban metidos en sus bolsas de dormir y se preparaban para distender los nervios y acondicionar los físicos. En especial, la poca y mala comida, y el frío por falta de calefacción de la casa obligaban a mantener las energías pasando todo el

tiempo posible en la cama. Además, era necesario prepararse para jornadas muy agotadoras. Para nosotros, porque recién estábamos comenzando el vuelo. Para ellos, la dotación, porque debían preparar todo para el próximo relevo, y era necesario acondicionar carga, hacer inventarios, repasar equipos, al mismo tiempo que las tareas normales de la Base. Y las tareas normales son tres o cuatro funciones distintas para cada hombre.

La explicación es simple: para vivir en la Antártida es preciso llevar todo lo necesario para uno o dos años. El transporte se hace por buques, durante dos o tres meses al año, en el verano cuando se descongelan algo los mares. Eso obliga a llevar la menor cantidad posible de hombres para reducir al mínimo la logística. En consecuencia, se eliminan especialidades que pueden cumplir los integrantes de la dotación. Así, por ejemplo, un hombre cualquiera tiene una tarea profesional determinada: médico, aviador, mecánico de vehículos o de usina, o de radio, meteorologista, cocinero. Y cumple con esa tarea, pero además realiza un trabajo científico, como por ejemplo: observador de auroras o de ionosfera; de sismógrafo o glaciólogo. Hasta aquí, van dos misiones. Pero como debe mantener y sostener la Base, trabaja como encargado de un depósito, de víveres o ropa o repuestos; auxiliar de la cocina para reemplazar al cocinero, o de la enfermería para ayudar al médico; jefe de un taller, o de las usinas. Ya suma tres tareas. Y la cuarta es la de peón y de servicios. Cuando hay que cargar y descargar vehículos; acomodar cajones, tambores, tubos de gas en depósitos; lavar platos, hacer agua, limpiar pisos, servir mesas, etcétera. Este cuarto trabajo se realiza por turnos, y lo hacen todos, desde el jefe para abajo.

Como se comprende no queda mucho lugar para aburrirse, pues también es necesario tener tiempo para hablar por radio, realizar juegos de salón, practicar deportes, leer, escuchar música, cuidar la ropa y la habitación que le ha sido asignada. Y de vez en cuando, alguna fiesta, para celebrar una fecha patria, el cumpleaños de alguien, o cualquier acontecimiento digno de ser festejado.

Si a todo esto se le adiciona el vuelo de un C-47 y la necesidad de pasar información meteorológica a cada hora, con lo que se multiplican los turnos de observación, radio, usinas, agua, etcétera; cargar y recargar combustible en el avión; ayudar a

preparar la pista; dar comodidades propias para el alojamiento de los tripulantes; compartir comidas, juegos, radio, agua y más; se comprenderá un poco mejor la situación que comenzábamos a vivir en Matienzo.

Todo agravado por la falta de logística adecuada, o sea por la increíble pobreza franciscana de aquella ciudadela en el desierto. Además, los tripulantes, con excepción del teniente coronel y de Juan Carlos, éramos debutantes en aquella tierra y en esos problemas. Hasta teníamos que aprender a caminar en la nieve, a vestirnos adecuadamente, a respirar en la ventisca, a mirar el brillo que cegaba cuando había sol. Todo nos faltaba por saber y por vivir. Manejar una pala, limpiar aquellos pisos negros, usar adecuadamente el agua, comer poco y trabajar mucho, aguantar los olores compartidos y sonidos más vulgares de la vecindad, ir al baño...

Hacia tres días que no iba al baño para descargar las impurezas materiales de mi organismo. Y no se me había ocurrido averiguar dónde estaba el lugar adecuado para esa actividad. Le pregunté a uno de los antárticos. Me miró compadeciéndome y no contestó. Insistí.

—Justo hoy, ¿y ahora se le ocurre?

No entendía aquella respuesta casi dramática. Estaba preguntando y queriendo algo elemental.

—No es tan simple como usted cree —me dijo—. Vístase como para soportar frío y viento...

Seguía sin entender. ¿Dónde pensaba que iríamos? Como hay que seguirles la corriente en todo, le hice caso, y me vestí con anorak, guantes, anteojos, bufanda, orejeras y demás.

Salimos por la puerta principal. Apenas podíamos abrirla por el viento y la nieve que estaba acumulándose. En ese momento las ráfagas estaban en los ciento veinte kilómetros por hora. No se veía nada. Sentí congelarse la poca piel de la cara expuesta. Me tomé de la mano enguantada y me hizo caminar, casi a ciegas, hasta una sogá que, a manera de valla, estaba atada entre la casa y un pequeño cubo de lata y madera soportado sobre pilotes, sobre una grieta de cincuenta metros de profundidad, más o menos.

Abrimos una puerta pequeña empujando la nieve amontonada detrás. No pudimos entrar. Así recorrimos un pasillo angosto que rodeaba cuatro cubículos los cuales tenían cuatro agujeros para eliminar las materias orgánicas desechas. Dos estaban

cubiertos de nieve que, al volar por el fuerte viento, se metían por debajo. Dos estaban casi llenos de materia congelada. Me hizo señas con la mano, porque era imposible hablar en aquel lugar, de que estaba todo bien y podía dejarme a mi suerte. Se fue. Me encerré. Aquella letrina se movía sobre los pilotes como si estuviera a punto de remontar vuelo, al estilo de los mejores Montgolfier.

Era muy chico el espacio, creo que no más de cincuenta por cincuenta centímetros y, como se comprenderá, casi todo ocupado por un agujero serruchado en el piso de madera. Así las cosas, me fui preparando haciendo equilibrio, aligerando ropas inferiores. Imposible. El viento frío y la nieve arrastrada perjudicaban cada intento. Otra vez arriba. Me erguía unos segundos. Otra vez abajo. Nieve y viento sobre la piel torturada. Después de varios e inútiles esfuerzos, resolví regresar, frustrado.

Tomado de la sogá pude, encorvado, enfriado y maltrecho, llegar a la Base.

—¿Y? —me preguntó el maldito.

—Nada —le respondí amargado y preocupado.

—No se preocupe. A casi todos nos pasa. A veces no vamos por cinco o seis días. Nos acostumbramos...

Lo miré sorprendido.

—Sí, y cuando ya no aguantamos más, tenemos dos recursos. Uno, heroico, ir a la “cachila” —que así se llamaba el infernal habitáculo—; y el otro, una lata...

Creo que, pocas veces, una escupidera tiene dimensión de heroicidad; pero allí, en esas condiciones, puedo asegurar que sí la tenía. Muchos otros baños iba a conocer en otros tantos lugares de la Antártida. Y en casi todos los casos eran verdaderos recursos antinaturales.

Dormí quince horas seguidas. Fue un sueño pesado y tenso, sintiendo contra mi cabeza y mi cuerpo golpear el viento en la pared de metal. Encogido por el frío, metido dentro de la bolsa cama hasta las orejas dejando apenas asomada la nariz para respirar.

A las siete me despertó Jorge. A las siete y treinta comenzaría la actividad, limitada por el temporal que nos envolvía y parecía querer ahogarnos en un sudario de nieve y viento. Mateamos en la cocina.

—Creo que pasarán un tiempo entre nosotros, y me parece conveniente que se asimilen, en lo posible, a la dotación. Algunos han comenzado ya. Ustedes nos tragarán las últimas energías que nos quedan, y es conveniente que aporten algo a la Base...

Escuché el sermón y el consejo. En ese momento entró Juan Carlos que venía de la usina donde había ido para colaborar en la puesta en marcha de los grupos electrógenos. Se estaba asimilando a la dotación.

—¡Qué día! Sopla con todo —comentó.

—¿Cómo estará el avión? —le pregunté.

No hubo respuesta. Ni yo sabía por qué lo había preguntado.

—De acuerdo —le dije a Jorge—, haremos los turnos y trabajos que indiquen, mientras no tengamos que cumplir tareas para el avión. Empezaré yo, hoy, sirviendo la mesa.

—Bueno, pero si me permitís, voy a reunir a toda la dotación dentro de quince minutos, para repartir el trabajo del día, y si querés incluimos a los tripulantes.

—Sí, menos al teniente coronel y a José, porque quiero reunirme con ellos para analizar la situación —respondí— y, además, esperá que converse yo con los tripulantes y les explique.

Así las cosas, Luis comenzó a hacer turnos en la radio junto a Hilarión; Miguel y José María colaborarían con los mecánicos de los *snowcat*, en la puesta en servicio de los que estaban fuera de uso; Joaquín ayudaría a Eduardo y al médico en los inventarios de los depósitos; Alfredo, con el primer teniente Alberto, se encargaría de hacer una inspección al instrumental y equipos técnicos; Juan Carlos estaría con el usinista; José y el teniente coronel, en áreas auxiliares; yo, de turno.

Después de discutir la situación y de analizar las distintas alternativas, quedamos de acuerdo en preparar dos nuevos intentos de despegue. Si no salíamos, informaríamos a Buenos Aires para que dispusieran el envío de cohetes JATO con el kit correspondiente, asumiendo que en esas condiciones tendríamos que esperar uno o dos meses y abandonar, así, la **Operación Sur**.

Se propusieron distintas ideas para resolver el despegue. Durante aquellos ocho días que duró el temporal, escuché las más insólitas y extravagantes propuestas: fabricar una apisonadora de nieve con tambores y tablones; palear cincuenta metros delante

del avión, para que embalara; buscar otro lugar más adecuado y trasladarlo vacío, para luego completarlo y despegar. Algunos decían que detrás del Murdoc —un *nunatak* que estaba a quince kilómetros de allí y a la vista de la Base—, en el camino hacia la costa, había planchones de hielo. Otros insinuaban sacar las ruedas y eliminar aquel factor de arrastre, puesto que había huellas muy profundas.

Mil y una ideas que parecían exageradas e irrealizables. ¿Cómo íbamos a palear cincuenta metros delante del avión, y sacar sesenta o setenta centímetros de nieve? ¿Cómo íbamos a buscar planchas de hielo? ¿Cómo, sacar las ruedas sin los *crickets* adecuados? ¿Y el combustible? Sacaríamos todos los tambores vacíos, amontonados detrás de la Base, y los “exprimiríamos” quitándoles los litros que tuvieran.

Lo que nadie quería era abandonar y menos, trasladar el problema a Buenos Aires. Una mañana despertamos sin viento. Ya teníamos barbas incipientes, y en nuestros uniformes, bastante grasa y aceite como para sentirnos un poco antárticos; incluso ya habíamos discutido acaloradamente por cualquier cuestión trivial y hasta estábamos logrando asimilar el olor de la transpiración de nuestros propios cuerpos.

Fuimos a ver el 33 y el estado de la nieve. Después de pasar la primera loma, vimos una forma que podía ser el carguero, prácticamente hundido en la nieve. El temporal había hecho su trabajo. El viejo avión estaba enterrado y semihundido hasta los motores.

Un sol brillante trasladaba su fuego ancestral hacia los cristales diminutos y se transformaba en miles de millones de ecos que rebotaban entre sí, encegueciendo. La visibilidad era muy buena y el continente se dibujaba nítido en el horizonte aparentando estar más cerca de lo que realmente estaba. Las “colas” de nieve sepultaban todo lo sólido que se había opuesto a la ventisca. El trabajo para desenterrar materiales, equipos, tambores y, en nuestro caso, el avión, iba a ser mucho.

Llevábamos a la rastra del vehículo oruga gran cantidad de tablones y tambores que, según los antárticos, iban a dejar la pista como un billar. Era cuestión, según una de las teorías, de pasar y repasar varias veces por la pista, aplastar la nieve blanda y alisar los *sastruguis*.

Nos pusimos a trabajar. Un grupo de hombres nos dedicamos con cuatro palas a desenterrar el 33. Otros preparaban la pista. Mientras tanto esperábamos desde Buenos Aires noticias sobre la situación meteorológica de la ruta hasta Belgrano.

Palea nieve es uno de los trabajos más rudimentarios y más necesarios en la Antártida. Se palea para hacer agua, para desenterrar objetos diversos, para desbloquear puertas, para abrir rampas, para hacer caminos.

No tenía, como es de imaginar, experiencia en pala. Así que, con mucha euforia, comencé a darle duro y rápido. Algunos antárticos me miraban comprensivos y esperando el resultado. Quería dar ejemplo y me parecía que la nieve blanda sería cosa fácil para mis músculos. A los pocos minutos comencé a transpirar y a aligerarme de ropa. Después sentí los brazos doloridos. Algunas ampollas se asomaban en la piel de las manos, debajo de los guantes. La cintura, que no había protegido con la faja de franela, se enfriaba y recalentaba a cada rato produciendo ya molestias y trastornos en la espalda. Los ojos me dolían porque había cometido la imprudencia de sacarme los anteojos, que me incomodaban por la transpiración y el goteo constante sobre la frente, y porque recibía cuanto rayo infrarrojo y ultravioleta había suelto en el blanco.

Los antárticos paleaban despacio y progresivo, y arrojaban la nieve lejos, para no hacer montañas muy grandes, en el ya bastante desprolijo y complicado panorama del avión. A medida que aparecían las partes metálicas, una nueva sorpresa: capas de hielo adheridas con bastante solidez. Con pequeños picos había que romper, con mucho cuidado para no dañar cañerías o partes vitales, las capas escarchadas que envolvían los esquíes y el fuselaje. Grandes pozos se iban formando alrededor del avión que iba quedando libre, pero sumergido en una depresión de dos metros de profundidad.

Si nos había costado moverlo cuando estaba nivelado, ¿cómo haríamos para hacerlo subir esa cuesta deforme? También con las palas se prepararon caminos de pendientes más o menos suaves delante de los esquí-ruedas.

Mientras tanto, el *snowcat*, con sus tabloneros y tambores a la rastra, había apisonado cincuenta metros por quince.

Habían pasado siete horas de trabajo continuo, matizado con alguna taza de café o mate caliente, y algún cigarrillo fumado en un alto de pocos minutos.

¡No quiero decirles cómo tenía mi físico de capitán de Fuerza Aérea!

—Lo peor será cuando te enfríes —me decía Jorge—, pero te irás acostumbrando...

Yo había venido a volar, y no a remover toda la nieve del antártico. El resto de los tripulantes parecían fantasmas y casi nada quedaba de lo que ellos habían sido. Luis estaba pálido y demacrado; Joaquín rengueaba de su pierna muy dolorida; Eduardo, con toda esa energía interior que lo impulsaba a una permanente neurosis congestiva, transpiraba; Miguel, parsimonioso y lento, lanzaba una puteada cordobesa a cada paleada; José María, sin hablar, hacía muecas extrañas con los labios. Apenas doce días desde la salida, y diez en la Antártida, y ya no eran los mismos.

El único siempre optimista y alegre era Juan Carlos. Iba y venía haciendo de todo. Paleaba, manejaba el *snowcat*, inspeccionaba el avión y los equipos, y servía café, alentaba con bromas y chistes, aconsejaba. Donde veía que alguno aflojaba, allí estaba a su lado para darle, de alguna manera, una sonrisa y una palabra.

Por fin, el 33 y los primeros metros de pista estuvieron listos. Pensábamos sacarlo de esa posición y estacionarlo más adelante, porque otro temporal, con todo aquel despiporre de nieve, lo habría enterrado totalmente.

Lo pusimos en marcha con poca dificultad. Por lo menos aquellas temperaturas poco bajas, de siete u ocho grados bajo cero, nos beneficiaban en algo: facilitaban la puesta en marcha de los Pratt & Whitney. Con veinte o treinta grados negativos hubiéramos tenido que precalentar para diluir el aceite y aflojar los sistemas.

Dimos motor para mover el 33. No se corrió ni un centímetro. Estaba como adherido para siempre al piso. Cavamos debajo de los esquíes y se colocaron tablones de madera. Nada. Se abrieron zanjas delante. No se movía. Subimos y bajamos esquíes haciendo que se apoyaran las ruedas, con lo que logramos que un esquí no bajara: estábamos rengos y con una situación no prevista. Así las cosas, decidimos hacer un alto en el trabajo. Llevábamos más de nueve horas seguidas trabajando sin parar. Había que pensar.

—Cuando tengamos en servicio la Caterpillar, lo arrastraremos —comentó alguien.

La Caterpillar era una pala mecánica fuera de servicio porque le faltaba un repuesto, que habían pedido a Buenos Aires y que nadie dijo en el Comando que trajéramos. Tal vez, con ese vehículo, las cosas podrían haber cambiado. Decidimos aligerar el 33, y di la orden de que bajaran toda la carga. Quizá, liviano, podríamos sacarlo.

Caminando, había llegado uno de los hombres que estaba en la Base para informarnos que Buenos Aires nos mandaba a decir que esperáramos porque los del servicio meteorológico nos enviarían un pronóstico actualizado.

Pudimos mover el 33 pocas horas antes de un nuevo temporal que duró tres días. Tuvimos que desenterrarlo nuevamente y volver a moverlo.

El estado físico y psíquico que teníamos, después de aquellos primeros quince días en la Antártida, era deplorable. Sucios, flacos, cansados, doloridos, desanimados. Los problemas dentro de la Base se hacían críticos y ahora se agravaban por el mayor esfuerzo que se exigía a todos y la disminución de los recursos para sobrevivir. Se habían racionado, aún más, la comida y el combustible y, como consecuencia, anulado turnos de radio, luz, calefacción, baños.

Los hombres estaban en plena tensión. Algunos la descargaban sobre nosotros, los tripulantes. Otros se enfrentaban con el jefe de la Base, o con Buenos Aires.

Reuní varias veces a los tripulantes intentando mantener aquel espíritu de equipo que nos animaba. Por medio de Juan Carlos, trataba de lograr un equilibrio artificial entre todos los hombres que formábamos esa isla extraña y repleta de necesidades y angustias. Es difícil dar fe cuando uno mismo comienza a perderla.

Tuve que prohibir a los tripulantes que usaran la radio para hablar con sus familiares para no limitar más a la dotación antártica. Encontramos una solución precaria: Luis concretó algunos enlaces desde el avión en tierra, “tirando” una antena con cañas enterradas en la nieve. Les prohibí, también, bañarse, para que no gastaran agua y ahorraran combustible. Además, les dije que debían ser optimistas; aunque se estuvieran muriendo por dentro, debían tratar de sembrar esa fe entre los más deprimidos.

¿Hasta cuándo podría seguir exigiendo a mis tripulantes? Eran hombres que por primera vez se enfrentaban a estos problemas. No teníamos experiencia antártica. Habíamos llegado por unas pocas horas, y ya llevábamos quince días aferrados a aquel lugar. No conocíamos la realidad que nos esperaba. Como tripulantes de vuelo, estábamos acostumbrados a decisiones rápidas, incluso para el fracaso. Nuestras estructuras psíquicas, por educación y función, no toleraban tanta espera, aparentemente inútil y desesperada. Porque ya intuíamos lo inútil de esa lucha contra medios casi invencibles, sin apoyos adecuados, solos, en una ciudadela de antárticos que llevaban un año luchando por sobrevivir y cumplir una misión casi imposible.

Teníamos todo en contra. ¿Cómo exigir más? ¿Para qué? ¿No había sido una locura? ¿No tendrían razón los hombres del Comando? ¿Los del Estado Mayor?

Pensaba, sin poder dormir en aquel camastro sucio, a oscuras, apretando mi cuerpo contra el metal de la pared curva del medio caño. Pensaba y las imágenes eran doloridas, impacientes. Tenía ganas de abandonar. Nos faltaban, todavía, miles de kilómetros de Antártida. ¿Cómo íbamos a lograrlo? Dudaba de mi propia resistencia física y psíquica y pretendía exigir a los tripulantes lo que yo no podía dar. Pensé en mis hijos, en los hombres jóvenes que vendrían, en el misterio de un porvenir que apenas intuíamos. No era aquello la poesía que había imaginado, la ruta abierta en el desierto blanco, el vuelo casi legendario, los hombres orgullosos de su propio orgullo.

No era la tripulación heroica que se lanza a un riesgo calculado, que es capaz de navegar desiertos, cruzar tierras ignoradas, integrar tierras desconocidas. Éramos un puñado de escombros humanos. ¡Quería regresar...! Volver a las noches de sueños dormidos con la amplitud de un despertar normal, sin aquella pesadilla del avión en la nieve, de los hombres en contra y de los hombres bajo mi responsabilidad. Volver a la tierra verde, a la fruta madura, a las estrellas eclipsadas de Buenos Aires; a los despegues desde el cemento, sin más problemas que la rutina de una despedida corta y de un regreso previsto. Volver a la caricia de una piel, a la mano tendida, a la muchedumbre de la ciudad. Huir del desierto.

Me revolví en aquel exorcismo febril, en aquel catre de la noche-madrugada de un lugar de la Antártida, cuando sentí la presencia

de la bestia contra mi lecho: una lengua áspera, un aliento fétido, un cuerpo con piel. ¡Un perro! ¿De dónde, si allí, en ese lugar, no había perros?

—Llegó desde el oeste... —me explicó Juan Carlos que había acercado a Simba (eso decía el collar) hasta mi habitación— las huellas se pierden en dirección noroeste...

Estaba bien alimentado y cuidado. Hicimos ronda en la cocina, acompañados por faroles que alargaban las luces amarillas y las sombras grises. Simba dormía, grande y desproporcionado, en el centro de los hombres que intentaban justificar su presencia de alguna manera.

—La Base más cerca, con perros, está a trescientos kilómetros.

—Debe ser de una patrulla que ha caído en una grieta...

—Tal vez lo soltaron porque enfermó...

No estaba enfermo. Ni tenía hambre. No teníamos más referencias que su collar "SIMBA 1957" y que sus huellas. Las seguimos hasta más allá del 33. Nada. El resplandor del sol apenas girando debajo del horizonte, en aquellas tres o cuatro horas de crepúsculo, daba un tono blanco al desierto. Las sombras son largas, como desprendidas de la materia, y se estiran hacia la piel del cuerpo de la Antártida. Un espejismo de témpanos gigantes deriva entre cordilleras confundiendo la realidad con la fantasía. Regresamos. Era inútil buscar en la soledad y el silencio.

El misterio se aclaró tres meses después. En síntesis: una patrulla de ingleses, con dos trineos y veintidós perros, se encontró aislada en una zona de mar congelado. Uno de los perros guía, Simba, estaba enfermo. No se podía salir del lugar con un animal en ese estado. Dos recursos: matarlo o abandonarlo. Lo abandonaron. Cuarenta y cinco días después, llegó a Matienzo. Curado, fuerte y bien alimentado. Anduvo solo, trescientos cincuenta kilómetros en el desierto blanco, hasta llegar a los hombres. Un misterio de la naturaleza antártica. Un ejemplo de voluntad y coraje para vivir.

Desde aquel día y hasta su muerte en 1968, Simba fue de Matienzo. Tal vez uno de los pocos casos de una Base sin perros, con un perro.

Salí a la mañana, de la noche sin dormir, camino del 33. Quería pensar, aclarar ideas, ver mejor el futuro. Anduve las huellas

tantas veces andadas. Llegué al metal adherido, aferrado, pegado al suelo blando y esponjoso. Solos. Lo miré. Le anduve alrededor. Un petrel blanco y transparente navegaba en un planeo increíble, entre el cielo y la pampa, deslizándose fácil y casi mórbido. Se apoyó a pocos metros del 33. Pensé que allí quedaría para siempre, con mi avión, con nuestros sueños.

No, porque pudo volar. No lo aferró la nieve. Le grité al monstruo de metal. Si aquel pequeño corazón de carne y cuerpo de plumas podía volar ¿por qué no, nosotros? Un desgarró casi inconsciente del alma y de la carne que quiere hacerlo, y muere en el intento.

Pasaron muchos días más. Hicimos otros dos intentos desde la pista de quinientos metros apisonada por el escarabajo de tablones y tambores. Hablamos diez veces con aquel ingeniero y ese doctor en meteorología gracias a un radioaficionado que no conocíamos. Adelgazamos más kilos, transpiramos más paleadas, aguantamos el hambre y el frío en los camastros de metal, sufrimos el olvido y el desprecio, desgastamos fuerzas físicas y psíquicas, crecían las barbas y la suciedad en los rostros, se curtía la piel, se encallecían las manos: estábamos haciéndonos antárticos.

A casi un mes de llegar a Matienzo estábamos sin soluciones. Con algunos problemas más graves. Se había agotado la última cuota de combustible. Quedaba en la Base una cantidad sólo suficiente para trasladarse con los vehículos hasta la costa donde debía llegar el rompehielos, y no para regresar. En el avión teníamos para diez horas de vuelo, y la ruta hasta Belgrano duraría nueve horas. No quedaban más alternativas.

En una conversación con el Comandante en Jefe, por medio del radioaficionado, recibí la orden de permanecer a la espera de los cohetes JATO que habían sido encargados a Estados Unidos. ¿Cuánto demorarían? ¿Uno, dos, tres meses? En quince días más, Estados Unidos se replegaba de su campaña en el Polo. Eran nuestro apoyo desde allí a Mc Murdo. Las temperaturas seguían aumentando, y las grietas de la zona estaban a la vista, mientras la nieve empeoraba sus condiciones.

El Comandante ordenó a un C-54, el TC-46 que estaba en Estados Unidos, que regresara de inmediato a Buenos Aires trayendo los motores cohetes y el kit para colocarlos en el 33.

Casi treinta días de permanencia en la Antártida, con nueve intentos de despegue, más de diez kilos promedio de adelgazamiento de los tripulantes, las barbas bastante tupidas, la piel curtida y enrojecida, cansancio y depresión. Nos obstinábamos con el vuelo transpolar en forma exagerada. Nos aferrábamos a la ruta sur casi con desesperación y queríamos, casi al mismo tiempo, regresar.

Nos quedaba una sola alternativa: el TC-46 y los JATO. Tal vez, con aquella fuerza auxiliar, podríamos despegar. Más, no podíamos aliviar al avión. Habíamos dejado supervivencia para cuatro días, y de dos mil calorías por hombre. Apenas para aguantar, en el desierto, un aliento de vida. Hasta las puertas del baño y una piletita de acero habíamos bajado del avión. Repuestos que al principio denominábamos críticos, estaban ahora encajonados en el depósito de la Base. No podíamos bajar nada más.

El estado de la nieve empeoraba cada día. Las temperaturas aumentaban, y llegamos a tener 11° sobre cero, marca nunca registrada en esas latitudes. Los pequeños arroyos de agua corrían por el *nunatak* haciendo de la roca carbón un empaste de negro y lodo. Las grietas, que cuando llegamos estaban tapadas por puentes de nieve, se mostraban peligrosas y amenazadoras. Hacíamos grandes rodeos para llegar hasta el avión, lugar donde aparecían fisuras profundas. Se oía el crujido del hielo bajo nuestros pies.

La situación empeoraba. Sólo teníamos aquella esperanza: el TC-46 desde Estados Unidos. Nos enteramos que había despegado con destino a Panamá. Por el radioaficionado seguíamos paso a paso su vuelo. Aquel carguero cuatrimotor volaba trayéndonos el alivio para una tensión que se hacía insoportable. Ya no estábamos solos, nos sentíamos acompañados por una decisión del comandante y por una tripulación en vuelo.

Era la una o dos de la mañana, estaba tirado en la cama tratando de descansar un poco, cuando me llamaron a gritos, desde la radioestación. Ricardo, el ingeniero, quería hablar conmigo y era muy urgente...

—Estoy atento, Ricardo, a sus noticias; adelante, cambio —le dije a través de la frecuencia del radioaficionado.

Durante unos pocos instantes hubo silencio sólo cortado por los sonidos característicos de las comunicaciones. Desde el alto-

parlante debía llegar la voz, la palabra, el idioma. El único puente con la tierra conocida, y la vida común de todos los días.

Estaban casi todos los tripulantes presentes y muchos antárticos de Matienzo. Desde el fondo del medio caño, desde la última habitación, llegaba la voz dulce acompañada del rasguído de una guitarra, que decía en la zamba de valles y cerros, de verdes y piel, de hogar y recuerdos.

—Cayó en Panamá..., se estrelló contra un cerro...

Pocas palabras, muy pocas para dimensionar en su exacta magnitud el hecho. El TC-46 estaba atrapado en su destino de muerte y silencio. En él habían muerto hombres, seres humanos, hermanos. Entre ellos, uno, Hernán, compañero desde el Nacional Buenos Aires. No podía decir, hablar, expresar delante de ellos, mis hombres, mis tripulantes, toda la tristeza que sentía.

Quedaba un lugar, el del camastro y la pared cóncava de metal. Me encerré en su sombra de elementos sucios y desprolijos, en aquella anarquía de cosas sin sentido. Me incorporé a las pesadillas vividas durante aquel mes; a los vientos de doscientos kilómetros por hora arrastrando aludes de nieve, sepultando al 33; a los días y noches iguales, parejos, solos y en silencio; a las distancias y tiempos vividos casi sin sentido en ese letargo de cansancio y frío, de una piel gastada y de una carne abrumada; al sueño de una caricia y de un regreso incierto.

Lloré, lloré con fuerza y desesperación. Velé a mis camaradas muertos, a sus hijos sin padre, a sus mujeres sin hombres. Recé una oración no determinada, fuera del precepto bíblico, más allá de una razón dogmática. Dialogué con mi llanto y bebí mi propia sal, la que se escapa desde el cuerpo arrastrado por los sentidos y por el alma. Dudé de mí, de ellos, de una idea, de cada espectro de muerte. Me rondó el fantasma de cada uno de ellos. Viví una y mil veces la montaña aquella, cuando la vemos desde el vuelo a ciegas, desde una lluvia y una nube, de golpe, de pronto, en un instante que dura siglos. Una piedra que penetra el metal y confunde la materia con la carne y la piel. Sentí el golpe en mi cuerpo, el dolor en mis sentidos, el vómito imprevisto, la lucha desapareja, desproporcionada, inútil, de un reflejo nervioso, de un músculo que apenas se conmueve sin llegar a actuar. Fui mil veces parte del 46, de sus tripulantes, de mi compañero, de una carga que era

nuestra última esperanza, ahora ridícula y mezquina. ¿Para qué? ¿Valía esa ruta? ¿Por qué? ¿Era necesario andar el desierto?

Viví la noche en la pesadilla y me ahogué en mis lágrimas. Regresé a los hombres que esperaban, yo sabía que esperaban. Lo sentía por el silencio pesado, profundo, con el volumen del medio caño de metal de Matienzo.

Los reuní en la última habitación minúscula de la casa ciudadela, en el desierto.

—Ellsworth nos informa que tiene cien JATO en los polvorines que dejaron los norteamericanos en mil novecientos cincuenta y ocho. Tenemos una sola oportunidad. Detrás del Murdoc (el *nunatak* que quedaba camino de la costa), hay planchones de hielo que todavía no descongelaron. Tienen sesenta o setenta centímetros de nieve encima, hay que sacarlos a pala. Tendríamos que palear mil metros por diez. Descargar el avión, incluso el combustible, y trasladar todo por tierra, a través de quince kilómetros de marcha. Decolar el treinta y tres y anevizar allí. Palar, alisar el hielo, y sin ningún apoyo, en el caso de despegue, hacer la ruta de nueve horas de vuelo con nueve horas y media de autonomía. El Comando, desde Buenos Aires, ya ordenó prepararnos para el regreso. Yo soy el único responsable de tomar una decisión a partir de ahora, y no la comparto, pero no puedo cargar con la responsabilidad de la vida de los demás. De ella son dueños, ustedes. Tendrán que ser voluntarios para seguir adelante hasta las últimas consecuencias. Cruzar la Antártida en estas condiciones, es una locura, con casi el ochenta por ciento de posibilidades en contra. Aun suponiendo que todo salga bien, es probable que permanezcamos todo el año en el desierto, y si algo va mal, podemos perder la vida de la manera menos heroica: por una locura.

Estábamos solos. Hacer la pista a pala, sin parar para evitar que nos nevara y se tapara la que habíamos descubierto; tratar de volar aquellas novecientas sesenta millas hasta Ellsworth, en nueve horas de vuelo con nueve treinta de autonomía; fabricar un kit para JATO y seguir al Polo Sur; en aquellas condiciones y sin ningún apoyo más que el de las dotaciones antárticas, parecía un acto de desesperados. Pero si regresábamos con aquel fracaso ¿se volvería a intentar abrir la ruta? ¿Y la muerte de aquellos tripulantes del TC-46 había sido en vano? ¿Qué estábamos intentando demostrar? ¿Para qué? ¿Por qué?

Me rondaba siempre aquella pregunta: ¿para qué?, ¿qué buscábamos? Éramos militares y cumplíamos una misión de guerra, era cierto, pero el Comando nos ordenaba regresar.

Quise convencer nuevamente al Comandante: le presenté la alternativa de una pista a pala, le pedí el repuesto de la Caterpillar, le informé sobre los cohetes JATO y la disposición de los tripulantes para seguir adelante, del apoyo del Polo Sur, y su respuesta fue que “mañana llegan los seis féretros de Panamá...”

¿Acaso una guerra termina cuando damos la vida por el objetivo? ¿Es que no entendía que estábamos arriesgando vidas y un C-47? ¿Qué importaban nueve vidas más para cumplir el primer transpolar y comenzar a integrar el desierto blanco a la patria? ¿Es que no había sido siempre así? ¿No nos hablaban del espíritu glorioso de nuestros mártires, en aquellas aventuras del espacio cuando los primeros intentos del vuelo? ¿Cómo se abrieron las rutas aéreas? Nunca fue fácil. Siempre debió pagarse un precio elevado. Y en este caso no iba a ser tan caro.

Era la Antártida, nuestras dotaciones aisladas, una ruta aérea en el desierto, nuevos conceptos geopolíticos para el país, una vocación de guerra constructiva. No era fácil, lo sabíamos desde el principio, pero tampoco imposible. Estábamos pagando un precio a la falta de experiencia y conocimiento del Teatro de Operaciones. ¿Acaso esa experiencia no valía? Ya vendrían otros detrás para hacerlo con más seguridad, con mejores medios y apoyos. Pero ahí, en ese momento, tenía que ser así.

Los miré a los ocho, uno por uno. No eran los mismos, o no parecían los mismos hombres que salieron de El Palomar; el cansancio se notaba en sus rostros. Los miré a los ojos. Tenían decisión de seguir hasta que lográramos abrir la ruta o perderíamos el avión o la vida. Todos, sin titubeos, sin dilaciones, fueron voluntarios.

—Señor —dijo Luis—, propongo un nombre para el treinta y tres: Cuarenta y seis.

En la nariz de metal se pintó esa frase.

Descargamos el avión y lo dejamos con media hora de nafta. Volaríamos para el pequeño salto sólo tres tripulantes: Joaquín, José María y yo. Los dos *snowcats* con sus trineos de arrastre, repletos de tambores de combustible, supervivencia, repuestos, palas, algunos litros de café y los hombres, salieron para el Mur-

doc. En ese momento Jorge, que había estado escuchando desde una de las mamparas débiles de cartón, se acercó.

—No están los nueve solos...

La dotación estaba reunida en el comedor y había tomado la decisión de acompañarnos a palear. Ellos, que ya tenían un año de penurias, de malas comidas, de peores sueños, de esfuerzos infrahumanos, nos acompañaban al imposible, tras una idea y un sueño.

Se determinaron los turnos esenciales de la Base, se ordenó no responder a la radio por cuarenta y ocho horas, se reunieron catorce palas y salimos hacia el avión.

Pudimos decolar y anevizamos a quince kilómetros de la Base, en la zona elegida para la pista de hielo. Lentamente se acercaron los vehículos y su carga. Bajé del 33 y caminé por el lugar donde debíamos hacer la paleada. Bordeaba el cerro que con su sombra amparaba ese pedazo de desierto. Había lugares donde los planchones de hielo estaban casi a la vista y otros, la mayoría, tapados por sesenta centímetros de nieve. Al este, el horizonte de mar tenía un fuerte color azul oscuro que dejaba adivinar agua libre en muchos lugares. Algunos témpanos, en la distancia, derivaban imperturbables.

Lentamente, se aproximaba al silencio del lugar el sonido de la pequeña caravana. Primero, escuché el murmullo sordo; después, el trac-trac de las orugas; y, al final, el canto de los hombres. ¡Cantaban! Era un espectáculo dramático y excepcional, aquellas veinte sombras y sus voces. Insólita línea de metal y espíritu en el desierto, como una imagen bíblica del hombre y una búsqueda de la Verdad. Pequeño escarabajo que desafía lo que vale un misterio y un encuentro.

Marcamos con tambores y caños los mil por diez metros. Diez metros de ancho eran lo justo para entrar el tren del 33, de esquí a esquí. No podíamos darnos el lujo de hacer más cómoda la pista. Calculamos que con mil metros de largo tendríamos lo suficiente para despegar. Quinientos metros más allá de la cabecera, el 33 esperaba. Decidimos que era preferible iniciar la carrera desde antes de la pista, para llegar con algo de velocidad y aprovecharla íntegramente. La única duda era qué pasaría cuando los patines tocaran el hielo y si podríamos dominar la dirección y embocar

justo en los diez metros. Decidimos correr ese albur dado que era la última alternativa.

Comenzamos a palear, los veinte hombres y las catorce palas que pronto fueron trece por la rotura de una de ellas. Dividimos la franja en rectángulos de diez por treinta metros y, de a dos, nos hacíamos cargo de cada uno de ellos. Uno sacaba la nieve con la pala y el otro llevaba los bloques hacia los costados donde se iban amontonando. Las primeras cinco horas fueron intensas y hasta alegres. Veíamos progresar los planchones de hielo y teníamos la sensación de que aquello iba a las mil maravillas.

Después comenzaron a agotarse las pocas fuerzas que ya teníamos. A las diez horas de trabajo ya no hablábamos. Sólo el crujido de las palas deslizándose en la nieve y el hielo y alguna puteada lanzada al aire, rompían el silencio del lugar.

Inclinábamos el cuerpo hacia el piso doblando la cintura; volvíamos a la vertical; otra vez hacia abajo, hacia arriba, y así durante tres o cuatro minutos. Transpirábamos a chorros por debajo de la ropa que se pegaba a la piel, sucia y mal oliente. Descansábamos, con todo el cuerpo dolorido, uno o dos minutos, y antes de enfriarnos, comenzábamos de nuevo. Cada par de horas tomábamos algún sorbo de café que un hombre de la dotación, limitado por una hernia para palear, nos alcanzaba. Al principio asimilábamos de buena gana el líquido negruzco y transparente, pero, a partir de las últimas horas, era común ver a los hombres vomitándolo.

Poco a poco se fueron raleando las filas. A algunos, totalmente descompuestos por falta de energías y deshidratados, hasta les faltaban fuerzas para respirar; permanecían tirados en la nieve sin posibilidad de volver a comenzar.

La falta de descanso y de comida, la angustia de no saber si llegaríamos al final eran factores que se sumaban al esfuerzo de palear durante tantas horas. Esclavos, esa sensación tuve en aquellas treinta horas que duró la paleada; esclavos, edificando pirámides con destino a los dioses de la Antártida.

Estábamos construyendo una huella de hielo, un camino, una pista, a mano, a brazos, a nervios y desesperación. Llegamos a ochocientos ochenta y dos metros y, en los últimos cuatro, cuando ya arrastrábamos las palas contra la nieve, comprendimos que no sacábamos más nada, porque sólo lográbamos eso, arrastrar las

palas. ¿Habíamos fracasado? Faltaban ciento dieciocho metros. El 33, que parecía lejano y pequeño, semejaba un pájaro insólito, amo y señor, aguardando el fin de su propia necesidad. Los hombres, como desgarros de carne, tirados a los costados de la pista, soñaban despiertos una pesadilla de realidades.

Reuní a los tripulantes y a la dotación. ¡Qué parecíamos! ¿Cómo podíamos decolar y volar novecientas sesenta millas en esas condiciones? Había que trabajar duro desde la puesta en marcha hasta la detención de los motores. Todas nuestras facultades a pleno. ¿Qué facultades? Sin dormir, sin comer, después de treinta horas de pesadilla, de desgaste inhumano, pretendíamos unir dos bases de la Antártida, volar sobre el Weddell, entre las montañas y glaciares, sin más ayuda que Ellsworth y Belgrano en los 78°, Matienzo en los 65°, y el sol entre nubes... Un sol que tenía que darnos ubicación, posición, rumbo, velocidad, destino. Encontrar la ciudadela sumergida en los seis o siete metros de nieve, debajo, más allá del círculo polar. ¿Y una emergencia...? ¿Quién quería pensar en una parada de motor, en un incendio, en un viento demasiado fuerte en contra, en la formación de hielo? ¿Para qué pensar en las montañas de alturas desconocidas? Había que decolar con aquel pronóstico que en secreto nos había dado el doctor Otto a través del radioaficionado. Mil y una dudas. Mil y un interrogantes casi sin respuestas. ¿Y Buenos Aires?

—No nos despediremos, como cábala —les dije— pero, por las dudas que ocurriera algo que no me diera tiempo para hablar después, quiero que sepan ustedes, los hombres de Matienzo, que jamás un puñado de seres humanos han sido capaces de hacer por su patria lo que ustedes están haciendo... ¡Gracias!... Para los tripulantes del treinta y tres: despegamos en diez minutos...

¿Cuántas veces habíamos dicho lo mismo? ¡Qué extrañas resultan algunas lágrimas en rostros de Hombres...!

Repetimos la ceremonia de siempre. El agotamiento de los tripulantes era manifiesto. Se oían sus voces por el intercomunicador, cansadas, gastadas, roncas, disminuidas. Fantasma. Los motores en marcha. Veía por el parabrisas la pequeña franja donde teníamos que embocar los esquís. Parecía imposible que entrara el ancho del tren en esa superficie. Estaba nublado, y una especie de blanqueo nos amenazaba con dejarnos sin horizonte.

Lento, pesado, aferrándose a la nieve, el 33 inició su décimo intento de despegue. Miguel me palmeó el hombro. Tenía una sola inquietud: entrar en la pista. La velocidad no alcanzaba para gobernar los timones. Nadie hablaba. A los costados los antárticos de Matienzo parecían estacas rígidas y expectantes. No había viento. Algunos témpanos, lejos, sobre el horizonte de mar, derivaban.

Lento, muy lento, el C-47 hundía sus zapatones de metal y marcaba huellas profundas. La pequeña franja se acercaba. Parecía muy pequeña y angosta. Lento, muy lento. A cien, cincuenta, cuarenta, diez metros... ¡Tocamos el hielo! Enfrentábamos el segundo problema: si nos ganaba a cualquiera de los lados, romperíamos el avión contra los montículos de nieve. Se embaló, se aceleró. ¡Tenía comandos! ¡Podía dominar la dirección! Cuarenta nudos, cuarenta y cinco, cincuenta, cincuenta, cincuenta... Habíamos corrido más de la mitad de la pista de hielo, sesenta, sesenta y cinco, sesenta, sesenta y cinco... La aguja del velocímetro temblaba, rítmica y progresiva. Nos quedaban cien metros de pista. Estábamos llegando al final de los ochocientos ochenta y dos metros. Trataba de “sentir”, en profundidad, al 33. Atrás, adelante, presionando el bastón de mandos, intentaba levantarlo. Quedaba muy poco hielo. Si tocábamos nieve perderíamos la velocidad ganada. Los tripulantes en silencio total, absoluto, con una tensión casi mórbida, tratando de dar fuerzas a las alas, de sustentar el avión.

No quedaba otra alternativa, había que intentar sacarlo en pérdida de velocidad. Tiré con fuerza el comando hacia atrás. ¡Se levantó! Volvió a caer, a levantarse, a caer. Las agujas vibraban en setenta nudos. Las temperaturas próximas a los máximos. Se levantó una vez más, y otra vez rebotó contra la nieve, ya fuera de la pista que había quedado atrás; se movía de derecha a izquierda amagando deslizarse contra el suelo. Me dolían las manos, los brazos, la cintura, las piernas... todo, todo el cuerpo... y más allá, dentro.

Estábamos volando. Gritos, golpes, risas, llanto, una convulsión de nueve hombres haciéndose espasmo de dolores y tensiones contenidas. Yo golpeaba el parabrisas con la mano, Joaquín reía y lloraba a la vez, Miguel y José María se abrazaban en el pasillo de la cabina, Juan Carlos besaba al teniente coronel y el teniente coronel se abrazaba con José y Eduardo, Luis gritaba por el micrófono.

Debajo, los antárticos de Matienzo expresaban como chicos su alegría arrojándose al suelo, quitándose la ropa que agitaban en

el aire, aullando y riendo, llorando y gritando. Estaban volando el metal y la carne, con rumbo al sur.

Sobrevolamos, por detrás del Murdoc, las instalaciones de la Base. Giramos por la izquierda, pasamos sobre la pista, movimos las alas a derecha e izquierda, a modo de saludo, y pusimos rumbo hacia Ellsworth.

Sabíamos que en los 78° nos esperaban; que una patrulla de Ejército, que trasladaba tres mil litros de nafta en tambores, había llegado desde Belgrano; que nos esperaban nuestros hermanos. Detrás quedaban los treinta días de Matienzo, los hombres casi héroes. Habíamos arreglado con Jorge que, después de aterrizar en Ellsworth, enviaríamos un mensaje a Buenos Aires que declararíamos a la Base en emergencia. Les quedaba nafta para diez días y el buque llegaría sesenta después. Existía la posibilidad de que un Lancaster les arrojara tanques de combustible.

Teníamos, ahora, otro problema: las novecientas sesenta millas, los casi mil setecientos kilómetros en el desierto blanco. Habíamos planificado la ruta recostándonos sobre la cordillera hasta cabo Agassiz. Desde allí, en una línea recta, sobre la costa helada del *pack*. Sabíamos que una emergencia en aquellos lugares significaba la muerte. Entre los 75° y 70° de latitud, era imposible, prácticamente, el rescate por mar, aire o tierra.

Cruzando el círculo polar teníamos dos mil quinientos metros de altura... Los navegadores trataban de sacar posiciones con el sol que apenas se dibujaba entre las nubes. El radioperador intentaba enlazar con Ellsworth. Cada hombre en su puesto, desarrollando su tarea específica. Ordené tomar caramelos de coramina y servir café a discreción. Estábamos muy cansados, casi sin dormir en tres días, y teníamos por delante nueve horas de vuelo.

—Trataremos de consumir los tanques hasta que estén en cero —ordené a Joaquín y a Miguel, con lo que pretendía asegurar al máximo la autonomía de nafta.

A la derecha, desprendiéndose desde las montañas pulidas y bruñidas, cataratas de hielos se volcaban hacia el mar congelado. Témpanos de cientos de metros de largo y ancho, aproximadamente setenta metros de altura, “en familias” de veinte a treinta, navegaban muy lentos entre bandejones transparentes y algunos lagunones de agua azul oscuro. Pequeños rebotes de negro nos

marcaban la presencia de pingüinos y focas que sobre los hielos se dejaban llevar sin rumbo.

El blanco se volvía más gris a medida que volábamos como consecuencia de las nubes que se espesaban en altura. El sol mostraba un disco plano y amarillo.

—Rumbo ciento setenta y dos, por la izquierda..., treinta grados a la derecha, a veintisiete millas, el radar nos da un eco de montaña, entre los dos mil quinientos y los tres mil seiscientos metros.

La voz de José nos advertía por el intercomunicador de aquellas elevaciones no marcadas en las cartas de navegación.

—Posición setenta y un grado sur, estimando Agassiz a las trece y veintisiete zulú, autonomía remanente cinco horas veinte minutos...

Aquellos datos salían al aire, cruzaban en una frecuencia las distancias y trataban de llegar a quien pudiera estar atento a nuestro vuelo.

—Recibido, Zelanda-América-Canadá, lo escucho débil, pero lo interpreto...

Yo había colocado la perilla en alta frecuencia y escuchaba a Luis que en ese momento entraba en contacto con el radioaficionado.

—Sí, por favor, dígales al doctor Otto y al ingeniero que estamos volando hacia Ellsworth, sin novedad. Decolamos en ochocientos cincuenta y dos metros, de los ochocientos ochenta y dos de la pista. Volamos dentro y fuera de nubes, con poca formación de hielo...

Sabía que en ese momento, a pesar de que eran las siete de la mañana, Ricardo, Otto, los hombres del taller, los del Comando, estarían recibiendo nuestra información. Y que algunos sentirían lo que sentíamos nosotros, lo que sentían las dotaciones antárticas.

¿Cómo reaccionaría el Comandante en Jefe cuando se enterara de la orden no cumplida?

El radioperador nos informó que estaba en contacto radioeléctrico con Matienzo, Ellsworth, Belgrano y el radioaficionado; que desde el Polo Sur habían enlazado con la Estación Científica, a través de un español, el doctor Luis Aldaz, que llevaba un año como dotación de aquel lugar con los norteamericanos. Nos esperaban y habían preparado el apoyo desde los 78° hasta los 90°. Pensé que una vez solucionado el problema de los JATO,

descansados y bien comidos, no tendríamos más inconvenientes para hacer el transpolar. El apoyo de Estados Unidos era muy valioso, en especial para la búsqueda y rescate en caso de una emergencia en la meseta polar.

Joaquín tenía los comandos y yo sorbía un poco de café cuando el motor izquierdo comenzó a ratear. Tomé los comandos. Todo lo hicimos rápido y preciso. Estábamos volando por instrumentos, entre nubes, con formación de hielo moderada, recostados hacia el Weddell para evitar las montañas. Desde que se paró el motor hasta que volvió a estar en marcha, no pasaron más de tres o cuatro segundos. Un tanque de combustible estaba seco. A los pocos minutos ocurrió lo mismo con el derecho. Teníamos, desde ese momento, cuatro horas de autonomía y nos quedaban tres horas cincuenta minutos de vuelo. Si nos equivocábamos había que pensar en una emergencia.

A pesar del cansancio, de la debilidad, la tripulación trabajó con una precisión y perfección asombrosas. Después de casi cuatro meses de andar juntos, habíamos logrado formar un equipo casi perfecto, y aquellos treinta días en Matienzo nos dejaban un saldo moral e intelectual fabuloso. El 33 y los nueve hombres estábamos sólidamente constituidos en una estructura casi sin fisuras.

Liviano de peso, el viejo carguero “volaba como los ángeles”. Sobre la derecha de nuestra ruta, apenas desviados diez o quince millas, las pequeñas formas oscuras nos marcaban el lugar del anevizaje. Hacía una hora que volábamos fuera de nubes y en contacto visual con la plataforma blanca, pareja, apenas quebrada por el canal de agua costero que habíamos ploteado por radar desde Matienzo, y que bautizamos canal Argentino. Era una información muy útil para el rompehielos que ya se aproximaba a la zona para hacer el relevo de las dotaciones de Belgrano y de Ellsworth.

Iniciamos el descenso, progresivo, virando hacia la izquierda, sobre la vertical de la Base. En superficie se veía muy poco, algunas antenas, unos vehículos orugas, tambores, respiraderos, y ellos, los de siempre, los hombres. El resto de las instalaciones estaba debajo; seis o siete metros de nieve abajo.

Enfrentamos la pista marcada por banderolas rojas e iniciamos una aproximación larga y tendida. *Sastruguis* altos en toda la extensión de la zona que remarcaba el desierto igual y parejo, en los 360°.

Cruzamos el borde norte de la pista y tocamos la nieve; más dura, aquí en los 78° sur. **El primer avión de la Fuerza Aérea que llegaba, en vuelo, a aquellas latitudes.**

Nuevos rostros, nuevas formas humanas, nuevas barbas, y el mismo sentimiento argentino en los abrazos, en las miradas, en cada lágrima de alegría.

Las presentaciones informales y eufóricas de rigor.

—¿Sos vos?

El asombro cuando, detrás de aquella maraña de cabellos y barbas, se reconocía el rostro del camarada o del amigo.

—Soy el capitán Carlos... —era el jefe de la patrulla que había llegado desde Belgrano trayendo combustible.

—Soy el teniente de navío retirado Esteban, jefe de Ellsworth...

—Soy... Soy... Soy...

Cada uno de nosotros estrechó decenas de veces la mano tendida. Cada uno de ellos recibió nuestra presencia con el afecto y la voluntad de estar haciendo una frontera sur.

La dotación de aquella Base, unos veinte hombres, estaba integrada por civiles científicos del Instituto Antártico. Ellsworth era una estación científica construida por los norteamericanos en 1958 y entregada a nuestro país hacía dos años. Era importante, bien preparada, con materiales y equipos modernos. Contrastaba con las instalaciones argentinas, mucho más rudimentarias y sencillas. En ese año, 1962, sería abandonada porque no se justificaba mantener dos bases tan próximas, y porque se había estudiado el movimiento de la barrera de hielos y se tenía la seguridad de que saldría a navegar, transformada en témpano, unos cinco o seis años después.

Después de amarrar y enfundar el 33, que permanecería unos días hasta que construyéramos el kit de los JATO, a unos tres kilómetros de distancia, entramos en las instalaciones por una puerta trampa en el suelo que daba a una escalera de madera, vertical, apoyada contra las paredes estrechas de una especie de caño cuadrado. Túneles de hielo comunicaban las instalaciones entre sí. Había que tener cuidado al pisar para no resbalar y golpearse contra el piso. Nos llevaron al comedor que formaba un solo y gran ambiente con la cocina.

Lo que vimos allí, sobre la mesa, fue un espectáculo increíble. Pollos, pavos, lechones, pan, vino... ¡Comida a discreción! ¡Y cómo

comimos! Parecíamos hambrientos vagabundos. Comimos casi con desesperación. Parecíamos dispuestos a recuperar en pocos minutos los diez kilos perdidos en un mes. Un poco de pollo, lechón, una presa de pavo, pan, un poco de vino. Reíamos, jugábamos con la comida. Los antárticos de Ellsworth nos miraban absortos, y nosotros llenábamos la “bodega” con fruición.

Después hablamos a Matienzo. Cometí el error de describirles la mesa aquella. La respuesta fue una puteada tan larga como las novecientas sesenta millas recorridas. Había olvidado, en la alegría y emoción, que ellos, los que habían luchado palmo a palmo con nosotros, estaban viviendo a raciones de arroz y leche condensada. Para colmo, me dijo Jorge, estaban todos engripados.

Les habíamos trasladado el “virus de la civilización”. Así, la única ventaja de no enfermarse de resfríos y gripes había sido quebrada por los tripulantes del 33.

Nos comprometimos a darles una comida en Buenos Aires a su regreso, y levantaron el ánimo cuando desde el Comando les informaron que un avión Lancaster volaría llevando combustible y algo de carne.

Decidimos dormir hasta que nos despertásemos solos, después de un baño de agua bien caliente. En Ellsworth el problema de fabricar agua era menor que en Matienzo porque el sistema era más moderno. Había que palear nieve y echarla desde la superficie por un embudo grande de un metro de diámetro, la cual caía por gravedad en un tanque con quemadores donde se licuaba. También en esta Base había escasez de combustible.

Cuando me metí debajo de la ducha, después de un mes de piel transpirada y sucia, sentí una felicidad jamás intuida o lograda. Nunca había pensado que ir al baño o ducharse podía significar tanto placer, porque el baño de Ellsworth era comfortable, cómodo y calentito. Cada tanto, una o dos veces al mes, por turno, había que palear los desechos congelados y trasladarlos en recipientes al exterior. Pero valía la pena, con tal de practicar el acto natural en forma más o menos racional.

Después, la cama. Mientras llegaba el sueño, de espaldas en la habitación prestada, descansando de las tensiones físicas y psicológicas observé las vigas de metal donde se apoyaban toneladas de nieve. Estaban dobladas por el peso. Algunos envases vacíos

de hojalata habían sido distribuidos estratégicamente sobre las vigas. Cuando pregunté por qué, la respuesta fue un preaviso de lo que ocurriría pocos días después: al abrir las rampas para que los vehículos sacaran la carga que sería trasladada en el rompehielos, y las temperaturas del exterior superaran a las internas, los techos de hielo se descongelarían. Una lluvia incesante cubriría los túneles y las instalaciones. Aquellas goteras obligaban a preparar recipientes adecuados para impedir una mojadura forzosa de los hombres y elementos en uso.

Dormí quince horas seguidas, sólo interrumpidas por José que, por ser quien más había sufrido la falta de descanso, durante el vuelo tomó varias pastillas para mantenerse despierto, y ahora, cuando hubiera podido descansar, le hacían efecto y no lograba pegar los ojos. Estaba indignado y, con rabia mal contenida, se desquitaba despertando al resto de los tripulantes que, como lirones, dormían a “pata suelta”.

Me levanté, bien descansado, bien comido, bien bañado, con ropa recién lavada, y fui a reunirme con el jefe de Ellsworth y con el jefe de la patrulla de Belgrano. Teníamos que coordinar los próximos pasos. Estaban en la sala, un espacio dedicado a la biblioteca, la música, los juegos de salón y las fiestas. Conocí a Ángel que, como Juan Carlos, conocía y era conocido por todos los antárticos. Ángel cumplía, con aquel, el octavo año en dotaciones antárticas. Su aspecto físico era saludable, y en sus ciento veinte kilos se adivinaba una predisposición hacia el buen comer y el buen beber. Sus ojos saltones brillaban con una mirada aniñada, extrañamente pura e inocente. Sus gestos, palabras, su forma de ser, marcaban una profundidad distinta, alejada del común denominador de los hombres.

—Señor —me dijo Juan Carlos que con Ángel estaba liquidando la quinta lata de cerveza—, éste es Ángel, el pingüino emperador de los antárticos.

Nos estrechamos la mano, y supimos, sin análisis de ningún tipo ni lógica alguna, que comenzaba una amistad.

—Es un gusto tenerlos por acá y queremos ayudarlos en todo —me expresó, y lo decía así porque así lo sentía, con una voz ronca y aflautada.

Nos reunimos con Esteban, Carlos, José, Eduardo y Joaquín. Me dijeron que los JATO estaban en dos polvorines, a seis kilómetros

de allí, sobre la costa, que iba a resultar riesgoso escarbar aquellos miles de kilos de TNT, dinamita, pólvora y cuanto explosivo pudiera imaginarse, porque hacía dos años que nadie tocaba el lugar, por considerar que mucho de ese material podría estallar al sólo contacto o proximidad física de elementos extraños; que tenían cuatro o cinco metros de nieve encima, y que había pilas y pilas de cajones y elementos varios, amontonados.

El capitán Carlos era especialista en explosivos y confirmó lo dicho por Esteban. La realidad no era lo que nos habían prometido por radio cuando ofrecieron cien JATO. De cualquier manera, allí estábamos, y había que seguir adelante. Las órdenes fueron claras: Joaquín y los mecánicos se ocuparían, con la ayuda de la gente de Ellsworth, de construir el kit, siguiendo las directivas del ingeniero Ricardo que enviaba desde Buenos Aires a través del radioaficionado. Luis se ocupaba, junto a los radioperadores del lugar, de mantener las comunicaciones con Buenos Aires y con el Polo Sur, y debía informar que, en aproximadamente diez días, saldríamos para la base norteamericana Amundsen Scott en los 90° S.

Era fundamental que los “yonis” no supieran de la situación real que estábamos viviendo y que creyeran que nuestro vuelo estaba perfectamente planificado y coordinado. Un problema de orgullo nacional, y además, para evitar el rechazo del apoyo si se enteraban que estábamos volando con tanto riesgo. Eduardo y José debían afinar y preparar la ruta, y auxiliar al resto de los hombres. El teniente coronel se ofreció para realizar cualquier tarea. Había sido, y seguía siendo, un tripulante más, perfectamente identificado con cada problema que vivíamos.

Yo iría a los polvorines y trataría de localizar los JATO. Quisieron acompañarme todos. Elegí al capitán Carlos, porque entendí que sus conocimientos y experiencia en explosivos serían muy útiles y necesarios. Anduvimos los seis kilómetros hasta el lugar señalado por banderolas rojas. Las marcas indicaban dos círculos, separados por cien metros, de unos diez metros de diámetro. Primero hundimos barretas en el lugar, para confirmar dónde estaba el material. Después con palas y picos comenzamos a quitar nieve.

Al principio lo hacíamos con extrema prudencia. A medida que nos encontrábamos con las cargas huecas, el TNT, la dinamita, etcétera, tomábamos confianza y apurábamos la paleada.

No entendía por qué no explotaba aquel material a cada golpe de pala.

Por fin aparecieron los cajones que contenían los ochenta y cinco kilos de cohete, cada uno. Apilamos diez al costado.

—Están vencidos —me dijo el capitán—. A los dos años se vencen.

—¿Y qué podría pasar si los usáramos?

—No encender. Se encienden por medio de una carga adicional, una especie de iniciador, que es deflagrada por un dispositivo eléctrico a veinticuatro volts inducidos por las baterías del avión. Esta carcasa de metal, por dentro, está rellena de una capa sólida de pólvora. Se consume de adelante hacia atrás y los gases escapan por este orificio —me señalaba y explicaba el sistema—. En total, la fuerza de empuje dura de doce a catorce segundos.

Pensábamos colocar cuatro en la panza del avión que irían suspendidos en un contenedor de metal, que estaban construyendo en la Base. Una vez despegados, lo soltaríamos mediante un alambre que adhería un seguro y que dispararíamos levantando unos cincuenta centímetros del piso del fuselaje, entre los tanques de combustible traseros.

Lo que no encontramos fueron los detonadores para enroscar en cada JATO y poder ponerlos en marcha. Revisamos los polvorines y cada rincón de la Base. Hablamos por radio a Estados Unidos, con el piloto que había volado en esa zona en 1956 y nos dijo que los iniciadores habían regresado a aquel país. ¡Linda noticia! Teníamos los JATO, el kit para colocarlos, el apoyo de Estados Unidos hasta el Polo y Mc Murdo, combustible, el avión en servicio, los tripulantes descansados y en buenas condiciones, y nos faltaban los pequeños tubos a rosca para encender los JATO. ¿Qué haríamos?

En quince o veinte días llegaría el rompehielos a la zona. Podíamos pedir que nos trajeran los iniciadores, pero no sabíamos si la gente del Polo nos esperaría para apoyarnos. Transferimos el problema a nuestro paño de lágrimas en Buenos Aires: el ingeniero Ricardo. Nos prometió averiguar en una fábrica de explosivos.

Al día siguiente conversamos con él.

—¿Tienen algún tipo de pólvora similar a la de cartuchos de escopeta? —nos preguntó a través del radioaficionado.

Sí, teníamos una docena de cartuchos de dieciséis. Fuimos anotando cada una de sus indicaciones. Había que cortar planchuelas de aluminio o acero débil, de tanto por cuanto; hacer orificios de un tamaño determinado en la superficie de metal, separados por una distancia precisa y colocarlos con una geometría definida. Luego, hacer tapones de bronce, hexagonales, con determinada cantidad de ranuras para enroscar en la cabeza del JATO, y soldarlos a la lámina de metal con orificios, previamente abobinada y forrada de cartón. Dos cables debían pasar por un orificio de la rosca. Llenar el tubo, así formado, con pólvora apisonada hasta el grado indicado y tapar del lado libre. Una vez construido, sugería, antes de atornillar al kit en el avión, probar todo el sistema, con un JATO en tierra; si era posible hacer dos o tres pruebas.

Así se hizo. Los mecánicos, que tienen una habilidad increíble, construyeron el kit y los detonadores. Todo listo, decidimos probar el sistema atado al portacohetes en un vehículo de diez toneladas enterrado en la nieve. Desde otro vehículo, a modo de casamata, nos preparamos para el disparo de prueba, José, el teniente coronel, el capitán Carlos y yo. Estábamos a unos quince metros del cohete colocado en el kit, atado con cables gruesos y resistentes a la pala mecánica que estaba fuera de servicio. Dos cables venían hasta una batería que teníamos con nosotros.

A tres kilómetros de distancia, en la Base, el resto de los hombres esperaba la prueba y su resultado. El capitán preguntó si estábamos listos y acercó el cable al polo de la batería, el otro ya estaba conectado al negativo. Pasaron unos instantes sin novedad. El cohete, inmovible, no daba muestras de encendido. Después, una débil estela de humo nos indicaba que las cosas comenzaban a funcionar en nuestro improvisado polígono de tiro y lanzamiento. Más humo y el rojo característico del fuego por el escape del cohete.

Todo ocurrió rápido, mucho más que lo que puedo demorar en narrarlo. Una nube de nieve envolvió el vehículo que soportaba el kit, y alcanzamos a ver que la causa era el JATO, desprendido del kit y los cables, que salió libre y loco hacia delante y abajo. Abrió un surco profundo y remontó vuelo. Lo vimos girar en el aire y apuntar hacia nosotros. Nos apiñamos en el metal del vehículo protector y casamata. Pasó, el cohete enloquecido, a escasos cuatro

metros detrás de nosotros con toda la fuerza de sus casi noventa kilogramos impulsados por la pólvora; abrió una nueva huella, nos envolvió la nieve y el humo, y lo vimos, cuando despejó la niebla artificial, a diez metros delante, detenido, terminada su carrera extravagante. Estábamos bien de salud, contentos por el éxito, pero destrozados por el miedo.

Hicimos otras pruebas, ahora atornillado al kit, y fallaron. Aquel primer éxito había sido una casualidad. El ingeniero nos dijo que no veía otra solución. Nos faltaban cuarenta y ocho horas para el 10 de diciembre, a las cinco; día y hora en que, según habíamos informado con precisión y seguridad operacional a los norteamericanos, decolaríamos hacia el Polo Sur.

Ahora sí que no había más alternativas. La nieve de aquellos 78° S estaba más dura, pero no tenía posibilidades de hielo debajo, porque el Polo está a casi tres mil metros de altura y ¿cómo íbamos a decolar sin los JATO? No podíamos pedir más plazos, ni ayudas después de habernos ido de Matienzo sin cumplir la orden, y de recibir aquel mensaje del Comandante de Operaciones: “¡Felicitaciones! ¿Qué piensan hacer? ¡Suerte!” Lo cual nos liberaba totalmente del Comando.

La carcasa del JATO dice en inglés: “No golpear. No tratar con brusquedad. Peligro. Manéjelos con cuidado.” Buscaba y no encontraba a los tripulantes que habían desaparecido misteriosamente.

—Están en el taller —me dijo un antártico de Ellsworth, y fui al taller.

Mientras Luis, José María y Joaquín quitaban la carcasa de metal y desparramaban la pólvora del cohete, Miguel, José y Juan Carlos, con un formón y una sierra, hacían polvo a serruchadas y golpes la mezcla deflagrante.

—¡Van a volar!... —les grité.

Ni me miraron. Continuaron con su intento, que consistía en rellenar los iniciadores con el polvo que estaban fabricando, y cabezitas de fósforos. Las letras de las palabras escritas en inglés en la parte exterior de los JATO estaban allí, escritas, con la carcasa vacía. Me quedé con ellos esperando la explosión, sólo porque tenía la obligación de morirme, como un imbécil, con mis tripulantes. Terminaron de fabricar los iniciadores.

—Vamos a probarlos..., ¿viene?

Para qué iba a ir. Demasiada suerte habíamos tenido ya al no explotar. A la media hora volvieron. Habían tenido éxito. Tres JATO encendieron con aquella mezcla. Decidimos probar en el avión. Teníamos un día para colocar el kit y preparar el vuelo. A los norteamericanos les confirmamos que saldríamos el 10 de diciembre a las cinco.

Nos separaban del Polo Sur setecientas cincuenta millas de desierto y meseta igual, pareja. No tendríamos más elementos para navegar que el sol que giraba en esa época muy próximo al horizonte, en los 360°, las veinticuatro horas del día. La única radioayuda sería un TACAN en el Polo, y nosotros no teníamos ese equipo a bordo, así que deberíamos recalar y encontrar las antenas de la Base sumergida con la ayuda del sol, el radar, la vista y un poco de suerte.

Había hablado con Luis quien en perfecto acento hispano nos daba consejos y prometía humos de aceite, capaces de ser vistos desde cientos de kilómetros a la redonda; sobre todo, nos esperaba porque le llevaríamos unas botellitas de vino argentino.

Aquellos diez días en Ellsworth nos habían dado muchas cosas: comida abundante, higiene casi normal, apoyo eficaz, buenas comunicaciones, un sistema auxiliar para el despegue, un mantenimiento adecuado al 33 que ya sí, en ese momento, estaba en condiciones inmejorables para proseguir su ruta. Teníamos experiencia antártica, y un conocimiento bastante adecuado del desierto. Pero más aún, aquel tiempo pasado en esa latitud, nos había dado nuevas fuerzas para seguir. Habíamos aprendido una lección muy importante: **Antártida es tierra de paciencia y de imprevistos.**

Hicimos la reunión previa al vuelo y nos despedimos de los pocos que quedaban en la ciudadela, obligados por los turnos especiales. El resto nos acompañó hasta la pista. El único vehículo en servicio trasladó nuestras bolsas y equipajes. Llevábamos hasta los trajes de civil y los uniformes, porque pensábamos que, al llegar a Nueva Zelanda o a Australia, después de las dos etapas que faltaban, tendríamos que tener un aspecto normal y no aquellas formas sucias, desgarradas y mal olientes del vestuario antártico.

Nos colocamos los anoraks polares, para temperaturas de treinta o cuarenta grados bajo cero. Teníamos, en ese momento, veinte

negativos, en el Polo estaban con veintiocho grados bajo cero. Inspeccionamos el 33 y colocamos los cohetes en el kit ya perfectamente atornillados en la panza del avión. Nos despedimos de los antárticos de Ellsworth, y a las 4.30 entramos en la cabina.

Había entregado al radioperador, y encargado del correo, dos cartas dirigidas a mis hijos, y fueron mataselladas con fecha 10 de diciembre de 1962. En ellas, que esperaba les llegaran en un mes más con el rompehielos, les expresaba mi amor y mi recuerdo de padre.

Todo estaba perfecto. El avión, los tripulantes, la meteorología, la ayuda y el apoyo en la ruta, la autonomía y los equipos de a bordo y, sin embargo, tenía **miedo**. No era ese **miedo** común del antes de cada vuelo, que casi todos los tripulantes, lo confiesen o no, sienten un poco hasta vencer esa fuerza antinatural que es volar para el hombre. No, era una intuición extraña, incomprensible, una voz interior que no quería dejarme totalmente. Un sentimiento de imágenes encontradas, de recuerdos desaparecidos.

Me ubiqué en mi asiento de piloto a la izquierda y desapareció el proceso. Estaba nuevamente allí, con mis tripulantes y mi avión, teniendo al frente más allá de las marcas de la pista, el horizonte dilatado de nieve y de hielo, de rumbo de sur. Al poner en marcha los motores, cuando las vibraciones de metal y piel se reúnen en una misma necesidad vital, sentí que acoplábamos, como tantas veces, el cuerpo y los sentidos a la materia y la idea.

Habíamos decidido despegar a las 4.55 para, exactamente, a las cinco poner rumbo hacia el Polo desde vertical de Ellsworth. Dos pequeños cachorros polares, nacidos en Belgrano y traídos por la patrulla, correteaban y jugaban entre los antárticos que, alrededor del 33, nos despedían con los brazos en alto.

A las cuatro y cincuenta y cuatro comenzamos la carrera de despegue después de revivir, una vez más, la ceremonia del control hasta que la última voz por el intercomunicador daba su “sin novedad”. Esta vez habíamos agregado un chequeo más: “disparadores de JATO sin seguro, listos para disparar”. El copiloto cumpliría esa tarea y, según las instrucciones, debía hacerlo con cincuenta nudos de velocidad.

El cielo estaba claro y, muy lejos, algunos cirros dispersos desflecaban sus cargas de hielo. El sol, desde atrás, tendía sombras largas y amarillentas en la nieve.

A la izquierda, unos cincuenta metros alejados, el único vehículo y los antárticos desproporcionaban sus formas entre el blanco de la nieve y el naranja de sus ropas. Lento, como siempre, el 33 se movía sobre la pista dejando sus huellas bien marcadas, profundas, de metal. Miguel me dio a besar una medalla de Nuestra Señora. ¿Por qué...? Lo vi persignarse. Silencio, el mismo silencio de cada intento de despegue, la misma tensión.

Habíamos corrido doscientos o trescientos metros, la velocidad no se aceleraba más, decidí encender los JATO. Di la orden. Joaquín oprimió los interruptores. Sentimos el pequeño empuje y escuchamos un zumbido sordo, apagado, ronco. La aguja del velocímetro se movía entre los cuarenta y cincuenta nudos. Unos doscientos metros más de carrera, calculaba que ya tendría que empezar a levantarlo.

—¡¡¡Fuego!!!

Fue una voz, un sonido que llegaba desde atrás de la cabina. Giré la cabeza al mismo tiempo que tiraba los aceleradores hacia todo reducido. Humo, denso, negro, opaco, inundaba rápidamente el estrecho compartimento y una llama roja y brillante se elevaba desde el piso hasta el techo. Todo fue rápido, demasiado rápido.

Di una primera orden: “¡emergencia y evacuar!”, dos palabras que sintetizaban una serie de hechos que cada uno de los nueve hombres tenía que sincronizar perfecta y matemáticamente, sin errores, sin posibilidad de errores. Detrás, más allá de la mampara, en el fuselaje, tres mil litros de nafta estaban cerca, muy cerca. Desde allí venía el fuego, desde los cohetes casi pegados a los tanques de combustible. La leve brisa, desde la izquierda, empujaba las llamas hacia los otros tres mil litros de nafta en las alas.

Todo debía ocurrir rápido. Un error era la muerte. Miguel tenía que soltar la única salida que había a nuestra disposición, encima, en el techo, entre los dos pilotos y, desde la nariz, a seis metros del suelo, saltar él primero. Joaquín debía cortar la mezcla, cerrar magnetos, los circuitos, incorporarse en su asiento y salir por la puerta de emergencia.

José María y Juan Carlos seguían en ese orden, después de comprobar que era imposible abrir la puerta hacia el fuselaje y la ventanilla de emergencia. En ese orden, desde el fuego, no antes ni después, y saltar. Luis recibía la posición de José y Eduardo,

la transmitía por radio y los tres se encolumnaban; el teniente coronel debía colocarse delante de José.

La puerta abierta, por donde el humo y los hombres escapaban, traía una claridad de cielo y sol, de vida, de escape hacia la vida. Un reflejo instintivo me impulsó a saltar detrás de Miguel. Tenía yo también una misión: debía ser el último en salir.

¿Cómo?... ¿Por qué?... Sentía el calor del fuego y me abrazaba el humo. Dos hombres se atascaron. Los desprendí. Otro quedó encajado. Lo empujé. Un cuarto semiasfixiado se apretujaba contra la mampara de los equipos de radio. Le grité y saltó. Me tocaba a mí. Las llamas rodeaban el asiento. Quemaba el metal ya al rojo. Miré hacia atrás.

Una forma, una sombra, un hombre retrocedía en el fuego y el humo denso. Grité. En ese momento supe que moriríamos los dos. ¿Qué importaba ya?...

No recuerdo qué pensé, ni si pensé. Avanzó la forma. Lo alcancé a tomar de un brazo y salió. No estaba más. Quedaba solo...

Una alegría interior, como un placer extraño y mórbido de euforia, me impulsaba a no salir. Después me explicaron que era un principio de anoxia. Trepé y me acodé en los bordes de la salida. Algunos tripulantes desde la nieve gritaban que saltara. ¿Para qué?...

—¡Salte, que explota!

—¡Salte, salte!

Aquellas voces me arrastraron, me atrajeron, me obligaron a salir y saltar. Estaba confundido, como en un estado entre sueño y realidad. Trepé a la nariz del 33.

Parte de mi ropa estaba quemada. Me tiré hacia la izquierda y llegué a la nieve con un dolor muy intenso en el brazo izquierdo que había golpeado contra las hélices. Me arrastré hasta apretujarme contra montículos de nieve, a tres o cuatro metros del avión. No tenía más fuerzas para alejarme. Grandes lenguas de fuego y columnas de humo muy denso se elevaban hacia la vertical buscando el cielo brillante y azul, nublando el sol. El viejo carguero se partía en dos, los tanques estaban a punto de estallar. Los pequeños perros antárticos me pasaban la lengua por la cara. Me dolía mucho el brazo. ¿De dónde habían salido los cachorros? Los primeros en llegar. Detrás las voces de los tripulantes insistiendo en que me alejara. Eduardo vino hacia mí.

—Corramos —me dijo— que va a explotar.

—Corra usted, yo estoy bien aquí...

—Si usted no se mueve, yo me quedo con usted...

Aquella decisión me dio fuerzas, me obligó a alejarme de ese lugar...

El único vehículo estaba ya con nosotros. Me acomodaron en él. Todos los tripulantes, a excepción mía y de José que estaba un poco quemado en la cara, estaban ilesos.

Anduvimos el camino hacia la Base. Antes que me introdujeran atado en una camilla, hacia los túneles, miré por última vez al 33. El espectáculo era dramático y maravilloso al mismo tiempo. Todo el horizonte blanco aparecía traspasado por el rojo y el negro. Desequilibrio del color.

Sentí un gran alivio: ya no tendríamos que luchar más...

Progresivamente los hechos, desde allí, fueron simples. Ese día me colocaron el codo en su lugar entre el médico y Ángel, previa inyección de pentotal. Hice comunicar a los tripulantes con nuestros familiares antes de dar la información oficial al Comando. Estaba un poco “shoqueado” en la camilla de la enfermería con el médico de la Base.

—Los tripulantes quieren verlo, pero creo que no es conveniente todavía...

—Déjelos entrar un momento, doctor.

Pasaron. Estaban extraños, con rostros distintos de aquellos de hacía dos meses. Algunas barbas desprolijas, la piel curtida, miradas ausentes. ¿Qué pensaban? Tal vez, en Buenos Aires y el regreso; a lo mejor en el 33 y nuestros sueños haciéndose pesadillas. En sí mismos, en mí, en cada uno de los hombres de la Antártida.

—Se acabó —les dije— se acabó todo. Para mí también la vida militar... —pensaba que me darían de baja.

—Si a usted lo echan nos vamos todos —era la voz de Juan Carlos.

—No, ustedes no, tienen que seguir adelante con todo esto. Hay que abrir la ruta...

Joaquín se apoyó sobre mí y lloramos. Le acariciaba la cabeza como a un niño. José me apretó la mano. Ernesto trataba de retener una lágrima, sin lograrlo. Estábamos todos allí. Los mismos que habíamos empezado aquel sueño, los que habíamos paleado

en Matienzo, los que habíamos navegado miles de kilómetros en un viejo carguero que apenas flotaba en el aire. Recordé las horas, los días, el tiempo vivido.

—Volveremos —dijo uno de ellos.

—Sí, todos, y usted... —agregó otro.

¡Querían volver! Allí, en ese momento, supe que no habíamos fracasado todavía. Me dejaron, y dormí forzado veinte horas seguidas. El brazo izquierdo enyesado, la barba y el poco cabello quemados, con ropas prestadas, me levanté ayudado por Ángel que desde aquel momento se convirtió en lazarillo y hermano. Fuimos a la cocina. Tomamos café. José estaba con nosotros, con sus vendas y compresas en la cara.

—¿Cuándo vas a hablar con tu familia?

—Tal vez, mañana...

No podía imaginar que, al no comunicarme directamente por radio, el radioaficionado me había dado por muerto. Y así se lo insinuó a mi padre que, durante tres días, guardó para sí el dolor de creer a su único hijo muerto.

El 28 o el 29 de diciembre llegaría el rompehielos, y en él regresaríamos a Buenos Aires. Mientras tanto pasaríamos aquellos quince o veinte días en Ellsworth.

Las rampas habían sido abiertas, así que comenzó el descongelamiento interior, y los envases intentaban proteger en parte de la lluvia permanente. En los túneles de hielo, galactitas tejían un enrejado brillante y de color. Tenía que moverme con cuidado con mi brazo enyesado, porque era muy fácil resbalar y caer a plomo contra el piso congelado.

Ángel vivía en un lugar alejado de las instalaciones principales, separado por mil metros de túneles de hielo. Tenía su propia isla en la ciudadela. Compartía su habitación con una perra polar que lo acompañaba siempre, en la Antártida o en Buenos Aires. La habitación era uno de los tantos depósitos secundarios abandonado por los norteamericanos. Una cama maltrecha y desprolija; el pequeño armario donde la ropa se amontonaba en un manojito descuidado de elementos de toda clase; las repisas de madera de cajones abarrotadas de libros, discos clásicos y botellas vacías. Sobre la pared de cabecera, una mampara de cartón prensado, las imágenes de Nuestra Señora de las Nieves y un crucifijo.

Cuando llegué estaba acostado, leyendo, y desde un pequeño tocadiscos se oía la quinta de Beethoven. Aquel lugar, ese hombre, su perro, en los túneles de hielo entre galactitas y estrellas brillantes y de colores, la música, la palabra del silencio y la soledad. Sensación de profecías en el desierto bíblico, de proximidad a una lógica sin justificación. Vivir más allá de la razón en el corazón de la Antártida.

Conversamos. Éramos conocidos de siglos. No había necesidad de indagar, de especular, de presentarnos. Estábamos allí, conmovidos por la perspectiva de una comunicación semejante, en un encuentro sin medidas matemáticas o exactas. Hablamos de la vida y la muerte, de Dios y los profetas, del arte y el amor, del hombre. Diálogos sin sofismas, en la piel, sin necesidad de una esgrima dialéctica o de un acomodo del idioma a las circunstancias. Fue un reencuentro con el prójimo y desde él con uno mismo; y desde uno mismo con Dios. Fue otra limosna que recogí en la Antártida.

Aquel tiempo en Ellsworth fue tranquilo. Una especie de higiene mental y física. No queríamos hablar del 33, ni ir a verlo. A pesar de que teníamos que confirmar su “defunción”, que debíamos revisar entre los restos de metal para comprobar lo que pudiera haber quedado y, además, hacer un informe técnico del accidente, con la causa del incendio. Era necesario hacerlo, porque esa última experiencia sería importante para otros.

Teníamos material de fotografías y dos películas de ocho milímetros filmadas por los antárticos de Ellsworth. Serían procesadas allí mismo, en sus laboratorios, y veríamos todo el accidente grabado en las placas. Servirían para el informe.

Ordené a los tripulantes reconstruir el diario de guerra, que se había quemado en el avión, y que prepararan el acta del incendio. Yo iría sólo porque nadie quería volver a verlo.

Salí, ayudado por Ángel. En la superficie le pedí que me dejara solo.

El sol fuerte, próximo al horizonte, empapaba el blanco de un brillo enceguedor. Caminé, lentamente, siguiendo las huellas marcadas en la nieve. Me acompañaba uno de los cachorros polares. Nada de viento, ni la más leve brisa. No hacía mucho frío y el suelo blando me obligaba a caminar con los pies hundidos.

Veía, como una silueta confusa, el ala de plata, semienterrada, como un dedo estirado hacia la vertical. Era lo único que conser-

vaba aspecto de avión. El resto, en un pozo de seis o siete metros de diámetro, eran informes elementos quemados, fundidos por aquel brasero que había ardido catorce horas. Caminé alrededor del 33. No se podía reconocer, prácticamente, ninguna parte del instrumental, la cabina, los tanques de combustible, los esquiés. Un hacha, el JATO de la derecha... Lo miré, lo giré en las manos: le faltaba el tapón de bronce del iniciador. Era ésa la causa. El fuego había escapado para delante, el flap recibió las llamas, y las transmitió al fuselaje. Sí, ésa era la causa.

Caminé siguiendo las huellas dejadas por el carguero en la pista. Desde doscientos metros atrás había restos quemados. Quería decir que el fuego había comenzado antes de saberlo nosotros. Tenía que ser así, desde que pusimos en funcionamiento los cohetes.

Volví al pozo donde se apretujaban los restos del avión cuando me sorprendieron las formas que se acercaban. Cuatro siluetas. Juan Carlos, Miguel, José María y Luis venían a hacer el trabajo, habían vencido la resistencia. Nos pusimos de acuerdo, arrojaríamos todo al hueco abierto y luego le volcaríamos nieve hasta tapar el 33. No queríamos que nadie viera el fin de un sueño. Era como sepultar a un viejo y querido amigo.

Estábamos en eso cuando nos llamaron desde la Base. Había comunicación urgente para Miguel, y pedían que todos los tripulantes estuvieran presentes. ¿Qué pasaría ahora?, nos preguntamos. Recordamos que la esposa estaba embarazada. No quise pensar.

La radioestación resultaba pequeña para todos nosotros. Desde el altoparlante la voz del radioaficionado llegaba grave, pausada, serena. Después de saludarnos a cada uno y de darnos noticias de nuestras familias, del tiempo y la política —en esos momentos estaba muy convulsionada por un problema vivido en la Fuerza Aérea ante el relevo obligatorio del Comandante en Jefe—, pasó al tema principal.

—La señora de Miguel está internada —nos miramos preocupados y con expectativa, Miguel estaba pálido—, tiene un teléfono al lado de su cama y hablará con usted, Miguel...

En el momento en que comenzó a hablar la señora, se oyó, en la distancia, un llanto de bebé. Era el hijo de Miguel que había nacido pocas horas antes y llegaba hasta nosotros con ese aliento de vida y esperanza. Hubo lágrimas, pocas, y después risas y fiesta.

Festejamos el nacimiento de un ser humano, el advenimiento del hijo de un tripulante del 33.

Pasaron los días con la monotonía de un tiempo de regreso y esperas, y algunos tripulantes colaboraban con la dotación antártica preparando la carga que debía regresar a Buenos Aires. El 24 de diciembre decidimos festejar la Nochebuena.

Con Eduardo y Luis nos ocupamos de colgar los adornos y armar el árbol de Navidad en el salón de estar. Teníamos que disimular la amargura y tratar de no contagiar tristeza e infundir ánimo y esperanzas. Todavía nos faltaba el regreso en el rompehielos a través del Weddell. Tardaríamos casi un mes hasta llegar a Buenos Aires.

Y esa noche tuvimos cena de Navidad. Por unos minutos me alejé del rebaño y en la pampa igual y pareja, hice una plegaria de gracias para el Dios de los hombres de buena voluntad. Estábamos con vida.

Después decidí embriagarme. Hacía muchos años que no tomaba alcohol en sus formas de vino, caña, grapa o whisky. Tomé todo lo que el físico quiso aguantar. Tenía que reírme. Era necesario transformar en risa, la mueca. Y comimos pavo, y tomamos sidra, y bailamos, cantamos, reímos. Fue noche de fiesta y de borrachera.

El 25, a las diez de la mañana, quedábamos tres en el salón. Incoherentes tratábamos de hacer un idioma tangible de nuestras palabras. Juan Carlos contaba sus cuentos antárticos matizados por las anécdotas de siempre, Ángel reafirmaba conceptos teológicos con un lenguaje en lunfardo, castellano, inglés y latín. Yo, que jamás había tocado una guitarra ni instrumento alguno, rasgaba las cuerdas y cantaba melodías sin tono ni armonía. Reunidos en la venturosa profecía de los tiempos, en el vaho del alcohol y de memorias incontroladas. Después dormí. Dormí siglos de vino en un reencuentro con la fantasía del niño...

Volvimos a la realidad. Llegó el rompehielos. Atracó sus formas de sapo plateado contra la barrera de hielos. Apenas si veíamos a la distancia su chimenea y su mástil. Apenas si escuchábamos, como un rebote de sonido, la voz de la sirena anunciando la buena nueva del regreso.

Se cerró la puerta trampa de Ellsworth que quedaba sola, abandonada, con su carga de fantasmas ambulando entre los túneles

que semejaban parrales de galactitas. Un helicóptero nos llevó a bordo. Antes de aterrizar en la pequeña plataforma, hicimos un sobrevuelo rápido sobre el lugar donde quedaba nuestro 33. Despedida de metal que había tenido un poco de nuestro espíritu.

Fuimos bien recibidos, pero con un inconveniente de entrada: en un buque para setenta u ochenta tripulantes, que alojaba a cien pasajeros y casi ciento cincuenta toneladas de carga, no se podía esperar comodidad. Sin embargo, todavía me sentía el comandante de la aeronave a pesar de que había traspasado el mando al comandante José, más antiguo que yo, porque estábamos operando en otras condiciones ajenas a la **Operación Sur**.

Pedí al segundo del buque un lugar adecuado para los tripulantes; en especial, los suboficiales y más aún, el único cabo, el radioperador Luis, porque los camarotes donde debían alojarse eran de la última especie. No hubo acuerdo. La disciplina de un buque es estricta, vertical y rígida. El cabo, con los cabos; los suboficiales, por antigüedad; y los oficiales donde correspondiera. Me habían ubicado con el jefe de la Escuadrilla Aérea, el teniente de navío Berardo, que me cedió la cucheta de abajo por el estado deplorable de mi brazo y de mi aspecto. Vestido de préstamos tenía una camisa a cuadros rojos, amarillos y verdes; bombacha anaranjada; blusón azul oscuro; gorra amarilla. Realmente el aspecto no era el de un capitán de la Fuerza Aérea defendiendo la integridad física de su tripulación.

Mi decisión fue clara: dormiría en el mismo lugar donde durmiera el cabo. Así se lo hice saber a José y al segundo del buque. Gran revuelo marineramente. Después de muchas consultas y cabildeos, se decidió que los tripulantes se alojaran en la enfermería, en las camas antirrolidos. Los suboficiales aceptaron de muy buen grado la propuesta, y yo, tranquilo por el triunfo, me trasladé al camarote con el aviador naval.

Era la primera vez que navegaría en un buque, y debutaría bien, ¡en el Weddell y el Drake! Y en aquella palangana sobrecargada que tenía que recorrer heroicamente, como tantas veces lo había hecho y lo volvería a hacer, miles de millas en el hielo y entre las olas de casi quince metros de altura.

Mi compañero de camarote me explicó algunos secretos de navegación. Era una especie de reglamento y código que había

que respetar para poder vivir lo mejor posible durante todo aquel tiempo de lento andar entre los hielos antárticos. Supe por qué estaban atados todos los muebles al piso; por qué tenían tablas a los costados de las camas: porque aquel “sapo” rolaba hasta casi 60°, cuando navegaba en aguas libres. No íbamos a tener ese problema hasta llegar a la isla 25 de Mayo donde pasaríamos al Bahía Aguirre, un transporte más adecuado para pasajeros y para cruzar el Drake.

Otra observación: no poner a enfriar las latas de cerveza fuera del ojo de buey, cerca de hielos grandes, porque se rompien cuando el rompehielos se montaba y caía abriendo surcos. Y muchas advertencias más.

Un grabador y varias cintas con melodías agradables, un escritorio, dos sillas, pequeños *placards*, una piletta chica y el ojo de buey era todo lo que contenía aquel espacio limitado y reducido. Supe, también, que el baño estaba condicionado a turnos, que había que cuidar el agua potable y los alimentos, porque podíamos permanecer atrapados entre los hielos por meses.

Comenzaba una nueva manera de ver y vivir en la Antártida.

VII

Zarpamos de Ellsworth y navegamos lentamente por un canal, pegados a la barrera de hielo. Pusimos rumbo a Belgrano, la Base de Ejército en los 78° S. Allí terminaría de realizarse el relevo y en dos o tres días zarparíamos hacia la isla 25 de Mayo.

El camarote pequeño, pero confortable, sería el lugar íntimo donde intentaría escribir, en forma de diario, aquellos días que me separaban de Buenos Aires. También quería preparar el informe que elevaría al Comandante en Jefe que había sido cambiado por un movimiento subversivo. Tenía que ocupar el tiempo para buscar y lograr un equilibrio psíquico que no tenía.

Una pequeña y rápida forma plateada navegó próxima a la superficie del agua azul y transparente. Es raro ver peces tan cerca de la superficie. Normalmente, los mares antárticos contienen mucha vida animal, pero en profundidades donde las aguas son más calientes. Estábamos llegando a Belgrano. La sirena del San Martín, los helicópteros despegando, las pequeñas formas rojas en la barrera de hielos, la actividad de los tripulantes del buque, anunciaban el próximo amarradero natural contra la pared de diez metros de altura.

Voces de mando, hombres de anorak anaranjado y largas barbas en la meseta blanca; algunos vehículos arrastrando su trineo de carga desde dos o tres kilómetros de distancia de la Base; movimientos febriles, inarmónicos. Era el 31 de diciembre, cuatro de la tarde y el cielo nublado amontonaba grises perspectivas de cielo y tierra en un mismo encuentro de blancos desteñidos.

El teniente coronel nos invitó, a los tripulantes del 33, a pasar el año nuevo con ellos. Nos vendrían a buscar a las diecinueve.

El teniente de navío me ofreció ropa marina y antártica. Sólo acepté un pantalón porque el que tenía puesto se había roto en las piernas. Así quedaba vestido de todas las instituciones que trabajaban en la Antártida: camisa a cuadros del Instituto Antártico, sacón anaranjado del Ejército y pantalón azul oscuro de la Marina. Me quedaba, de Fuerza Aérea, una bufanda de lana y la orejera de angora.

La Base Belgrano estaba, como la de Ellsworth, hundida seis o siete metros debajo de la nieve. Sus instalaciones eran mucho

más elementales y pobres. Galpones de metal, donde el techo se apoyaba en vigas de hierro, comunicados entre sí por los túneles de hielo. Las comodidades eran pocas, pero mucha la alegría casi infantil de los hombres de Ejército preparando la fiesta de año nuevo, que era a la vez la de mi promoción al grado de jefe, porque después del accidente creí que sería dado de baja.

En la lista que envió Fuerza Aérea figuraba también yo. Pensé que era un error. Se pidió ratificación: fue confirmado mi ascenso a comandante. No entendía. Los tripulantes festejaron aquella noticia con varios vasos más de vino.

La dotación de Belgrano habló con sus familiares. Una ronda de comunicación, a través de miles de kilómetros, aproximaba la mesa del hogar a la de los 78° S. Esposas, hijos, padres, amigos, hermanos, en una ronda de felicidades y tristezas reunidos en la voz y la palabra.

La “picada” de salame, queso, mortadela, galletas, aceitunas y matambre, rociada con vino tinto y un poco de cerveza, fue la mesa de aquel 31 de diciembre en Belgrano.

Los festejos de ascensos, la fecha, las despedidas y bienvenidas, el cansancio, el disimular tristezas, hicieron que la bebida alegrara demasiado los cerebros. A las cinco de la mañana estábamos casi todos ebrios. La mayoría dormía su “mona” antártica en el lugar donde lo había sorprendido la modorra: el piso, una cama, sillas, o cualquier otro.

En la habitación de un teniente de Ejército, quedábamos tres despiertos, y una vez más filosofábamos en una charla casi sin sentido, donde decíamos cosas importantes con una dialéctica muy confusa. Nos evadíamos.

Necesitaba aquella segunda borrachera antártica. Necesitaba arrancar el vómito amargo de tanta tristeza amontonada. Una descarga positiva por un medio negativo. Tenía que hacer casi incongruentes los pensamientos de aquellos dos meses desgarrados. Aturdirme para lograr, al día siguiente, después del sueño pasado y obligado, una memoria con menos dosis de pasión.

Tenía que tratar de reacondicionar las imágenes vividas, borrar algo de las pesadillas que había sufrido. Desterrar parte de aquel tiempo luchado. Olvidar las paleadas, el hambre, el TC-46 y la montaña, Hernán y su muerte, el frío, el dolor físico, la angustia

moral. Hacer desaparecer de mis sentidos el olor a piel quemada. Romper ese equilibrio inestable del **miedo**. **Miedo** a los hombres de Buenos Aires. **Miedo** a las instituciones en contra. **Miedo** a cada intento de despegue, a cada vuelo, a cada viento y cada noche sin dormir.

Borrar el recuerdo de los temporales de nieve tapando el 33. El grito de ¡¡¡Fuego!!!; la voz de mis hijos niños, como asteroides, que exigían un regreso inconsciente. Y la de sus hijos, de ellos, de mis tripulantes. Sus vidas.

Aquel buque, el mar de Weddell, la lenta marcha abriendo brechas en los bandejones de hielo, las melodías que llegaban desde el grabador, el ojo de buey dibujando un témpano erosionado y los pingüinos y focas derivando en ellos, podrían servir para acomodar ideas, hacerlas más concretas, tener una posibilidad de mañana con sentido.

¿Seguiríamos intentando el regreso para abrir la ruta? Los tripulantes habían dicho que sí; yo sabía que pocos, muy pocos, volverían; porque en la ciudad, con la familia, en los lugares comunes, encontrarían el freno para una nueva “locura” antártica. ¿Era una locura?

El coronel Jorge me confió su secreto. En tres años más intentaría unir por tierra la Base Belgrano con el Polo Sur. Quería apoyo de la Fuerza Aérea.

Mi apoyo. ¿Qué apoyo iba a darle si regresaba con el fracaso en la mochila? ¿Si había costado tanto convencer a la Fuerza Aérea para ese intento, cómo podría ahora reiniciarlo? No tenía voluntad para ello, no me quedaban ganas de empezar de nuevo.

Además, quedaba el sumario de por medio. Era cierto mi ascenso, pero todavía quedaba enfrentar la realidad administrativa. Se había perdido un avión, había fracasado la misión y era mía la responsabilidad.

—¿Qué ocurre en la guerra cuando un avión es derribado por otro avión enemigo o por baterías antiaéreas? —me decía Eduardo en su lógica militar— ¿Acaso fusilan al piloto o lo dan de baja? Es lo que nos pasó a nosotros. Vinimos a pelear con un cascajo contra un enemigo mil veces superior... y ya ve: llegamos hasta donde antes no habían llegado. ¿Y nuestra experiencia? ¿No sabía acaso de la realidad de salón?

Uno a uno desfilaron, por mi camarote, los tripulantes. Todos venían por lo mismo: “¿Tuve **miedo**?” Aquella prueba había sido, casi para todos, una experiencia viva de enfrentar la muerte. Y cada uno quería un juicio del otro. Era humano.

Habíamos tenido **miedo**, pero no, pánico. Se los expliqué. Y les agradecí que hubieran salvado mi vida con aquellos gritos cuando no iba a saltar del avión. Y los sentí míos hasta en el desprendimiento doloroso de la distancia que nos aproximaba hacia el lugar común. Sabía que quedábamos unidos para siempre. También sabía que, de aquella tripulación, sólo muy pocos volverían.

Juan Carlos y Ángel eran allí, sin saberlo, mis amigos y un poco hermanos. Intuía que con el coronel proseguiríamos, de alguna manera, nuestra intención de crear rutas antárticas. A José lo veía desprendiéndose contra su voluntad: había sido muy dura su esposa en aquella conversación por radio. Y tenía razón porque el corazón de una familia también tiene derecho a reclamar para sí al padre. Eduardo tenía sus ideas y modalidades propias y muy particulares. Luchaba por algo distinto, y lo lograría. Joaquín había sufrido mucho, era muy joven; creyó en otra cosa, difícil que regresara. José María fue el más sincero.

—No vuelvo más... —me dijo.

Luis estaba en una nebulosa, y tal vez sí, tal vez no... Miguel dependía de su familia, del niño recién nacido, de su decisión reservada y particular. Tal vez, por la gran amistad con Juan Carlos, por su espíritu introvertido, por su deseo de superarse, regresara.

Y yo, no sabía. En mis estados de conciencia, cuando reveía posibilidades lógicas, intelectuales, me parecía imposible un nuevo intento. Por el contrario, al repasar esquemas emocionales vibraba con la idea de mi regreso. Había pensado en mi familia. Ellos tenían conciencia de mi vocación y de mi profesión militar. Debían apuntalar mi decisión.

Navegábamos muy lentos. Los días grises, nublados y a veces con nieblas cerradas, dificultaban el avance del rompehielos. La camaradería y amistad eran plenas entre hombres de Ejército, Marina, Fuerza Aérea y civiles. Aquel buque era distinto de los demás. Las condiciones y circunstancias que lo rodeaban, el ámbito en que debíamos vivir, aquel aislamiento en el desierto congelado, nos daban una unidad espiritual particular. Éramos una isla derivando entre hielos.

A pesar de ello, la vida se hacía monótona y difícil. Navegar aprovechando cada lagunón, cada canal, cada zona menos densa de hielo. No poder enviar los helicópteros delante para que exploraran los lugares más apropiados para penetrar. La incertidumbre de si el rumbo estaba bien elegido. La posibilidad de quedar atrapados. Tener que regresar una y mil veces porque encontrábamos hielo muy duro y cerrado. A veces, esperar horas y hasta días, detenidos en la niebla, rodeados de masas esponjosas de nieve, de escarcha, que se adhieren al metal y parecen querer aferrar para siempre el buque. Todo esto hacía muy penoso el viaje.

La necesidad del regreso se intensificaba hasta hacerse desesperación, angustia.

Se acrecienta el deseo de encuentros, de sentidos de piel y ensueños.

Los pingüinos y focas, con sus formas quietas, sus ojos curiosos, en las plataformas inconcebibles para la vida, siguiendo nuestra marcha pesada, inquiriendo la presencia extraña de aquel animal plateado y rojo. De aquel animal que tiene pequeños seres parásitos en el lomo, de colores, que se mueven, que miran y respiran, que se agitan como larvas.

Algunos petreles blancos, grandes y pequeños, o renegridos cuervos, girando perpetuos en círculos de hambre y miseria, tras una limosna de desechos. Vértigo de la quietud inmensa del mar de Weddell.

Imaginaba qué éramos en el desierto. Una línea sobre los mapas de trazos parejos, que se mueve lenta y progresiva, avanza y retrocede, gira a derecha e izquierda. Un punto, una forma infinitamente pequeña, en los millones de kilómetros cuadrados de mar congelado.

Los radares en el puente de mando adelantan sus microondas y buscan el eco de témpanos tabulares, distendidas masas de miles de kilómetros cuadrados de superficie, de decenas de metros fuera del agua, de ocho o nueve veces abajo. Gigantes desmesurados que se han desprendido desde el continente. El **miedo** a los témpanos, porque a pocos nudos de velocidad, sólo tocarlos, rozarlos, puede ser un desgarrón incurable en las planchas de metal. Algunos témpanos chiquitos erosionados, verdes y azules, transparentes, juegan sus prismas y formas, haciendo crear una imagen cualquiera, de fantasía personal y propia. El hombre del timón gira la rueda en

sus manos marinas manteniendo el rumbo que indica en voz alta, el oficial de guardia. El ingeniero controla, inmoldando horas atentas y en vigilancia, los aceleradores que a sólo impulso de mandos dan más velocidad, retroceden, detienen. Así navega en los hielos de la Antártida, el San Martín. Rápido en sus decisiones, lento en su avance, abriendo un camino que no existe. Se sube, trepa sobre la masa sólida y esponjosa, rompe, quiebra, con todo su peso sobre ella. Cruje, agiganta la estructura, giran las hélices protegidas, roncanean lastimeros los motores. La estela de verde y azul, de rojo de plancton, de agua y escarcha, semeja un surco entreabierto.

Hay cientos de anécdotas vividas en aquellos quince días de navegación en el Weddell. La del odontólogo enfermo con un descenso de presión arterial pronunciado, internado en la enfermería donde vivían los tripulantes. La fiesta en la cámara de los suboficiales, festejando el cumpleaños de un perro polar. La negativa de colocarme las “tiras” prefabricadas en el buque, y no reglamentarias, y mi encarcelamiento voluntario por una semana, en el camarote. La sacada de muela por el médico, que apenas tenía idea de cómo se hacía y sin embargo, lo logró. El matambre colgado en el ojo de buey que hacía de heladera natural y su desaparición, pescado desde la cubierta alta. El vuelo de veinte minutos en helicóptero, mirando más allá que desde el puente de mando o desde el “nido de cuervo” del palo mayor. Cientos de hechos vividos en el San Martín, navegando dificultosamente el Weddell, abriendo lentamente un surco entre los hielos.

¡Por fin aguas libres! El encuentro con el Bahía Aguirre y el Punta Médanos en la isla 25 de Mayo en la bahía del Destacamento Teniente Cámara, fue una cita de rostros, de seres humanos.

El Médanos trasvasó combustible y lo pasó a los tanques del rompehielos y del buque de pasajeros y carga. Allí nos separamos del “sapo” y pasamos al transporte más cómodo y mejor preparado para cruzar el Drake.

Dejamos amigos y camaradas. Vimos zarpar el San Mastín hacia otras bases. Sus bodegas atestadas de carga, los tambores de combustible sobre cubierta, los hombres saludando. Zarpamos. Nuestro destino inmediato era Caleta Potter, una pequeña y cerrada bahía donde estaríamos apenas dos horas para reaprovisionar el combustible de una baliza.

Las aguas tienen allí dos zonas dificultosas. Una de color mar, azul y verde. Otra sobre las playas arenosas que envuelven el cerro oscuro y espectral, de color lechoso, gris y marrón. Pequeñas construcciones de metal al pie del empinado lomo de piedra, son refugio y baliza. Una lancha trasladó a los hombres hasta la playa. Regresaron casi de inmediato. Pero no zarpamos a las dos horas, sino a los seis días.

Una tormenta había penetrado desde el oeste en el estrecho. Aquel refugio natural era seguro y el Aguirre se mantenía en aguas calmas, amparado por la bahía. Fueron días que parecieron siglos.

La ansiedad del regreso, la distancia y el tiempo existencial, el lugar sombrío y monótono, aquella espera sujeta a factores ajenos a nuestra voluntad, carcomían los nervios y nos producía un estado psíquico anormal. Los tripulantes estábamos irascibles y molestos. No tolerábamos bromas, ni podíamos ya acomodarnos en la cárcel de hierros, de mar, de cerro y playa.

Con Juan Carlos nos entreteníamos, acodados en la borda del buque, en un juego casi maquiavélico. Atábamos pedazos de carne a una soga de nailon, la arrojábamos al agua, esperábamos que los petreles o skúas se la tragaran y, al remontar vuelo, tirábamos con fuerza hacia nosotros. Los pobres animales, extrañados, caían en un tirabuzón forzoso hasta que vomitaban la comida y lograban, nuevamente, sustentarse en el aire. Cientos de pájaros nos rodeaban. Nos habían seguido durante toda nuestra navegación. Primero en el rompehielos, en el Weddell, ahora en el Bahía Aguirre. Giraban constantes, eternos, en insólitas vueltas, rozando el buque y las aguas. Los graznidos eran un motivo más de monotonía y repulsa.

Algunos, demasiado glotones, iniciaban sus carreras de despegue en el agua y, por el excesivo peso de comida, no decolaban. Vomitaban un poco, y probaban de nuevo. Así hasta que, aliviados y dentro del peso máximo de despegue, lograban velocidad y sustentación.

Otros, los cuervos antárticos, negros y repugnantes, se deslizaban en picadas sobre los blancos petreles, ganándoles a picotazos los desechos que flotaban en el agua.

Una foca apareció en la popa del buque detenido. Muchos nos pusimos a jugar con ella. Le arrojábamos bolas de papel, o de goma, y nos entreteníamos viendo sus cabezazos sobre el objeto

disparado. Uno de los hombres le arrojó un trozo de hierro. No la vimos aparecer más, luego que cabeceó el metal.

Seis días y seis noche, con el sol siempre brillando sobre una densa capa de estratos, nos torturaron y nos dieron causa para torturar a la fauna antártica. Por fin, una madrugada de las tantas que vivimos despiertos, la sirena comunicó la zarpada.

Aquellas dos horas previas a iniciar las últimas cuarenta de buque, lo que duraba el cruce hasta Ushuaia, las dedicamos a beber cuanto líquido alcohólico encontramos en el camino. Juan Carlos y yo, acodados en la cubierta, en medio de una agua nieve fría y envueltos por el viento antártico, cantamos “Volver” mientras veíamos alejarse el cerro y la playa arenosa y gris con sus aguas marrones. Gritábamos ese tango, desafinando cada nota y masticando cada palabra con la alegría de acercarnos un poco más y alejarnos de aquel lugar que en ese momento odiábamos.

Las aguas del Drake tenían olas de mar de fondo. Parecían lomas sólidas, grandes, alargadas. Nos movíamos poco, pero lo suficiente para marearnos. A las doce horas de navegación se levantó un fuerte viento del oeste acompañado de agua fría. Dormía, o trataba de dormir en el camarote que compartía con José, cuando una explosión nos produjo pánico y nos obligó a correr hacia el comedor. Estábamos sólo José y yo. ¿Los demás? Un marino nos explicó que había sido un ojo de buey roto por una diferencia de presión.

Era tanta la aprensión al naufragio que los dos, en pijama y con chaleco salvavidas puesto, nos quedamos el resto de la noche en el comedor. En el avión todo era posible para nosotros, pero en el mar las cosas no nos gustaban nada.

A las treinta horas de navegación entramos en el Beagle. Habíamos cursado un mensaje a Buenos Airee preguntando cómo regresaríamos desde Ushuaia. Nos enviarían un DC-3.

El verde de los cerros que enmarcan las aguas del canal, nos parecía un color de fantasía. Las formas y colorido, cuando el sol iluminó por primera vez, nos sorprendió la vista y nos devolvió optimismo y alegría. Desde hacía casi un mes, un esponjoso manto de nubes nos envolvía. Juegos de luz y color. Vida vegetal y animal. Pequeños puertos, aldeas lejanas del sur, alguna lancha derivando un rumbo de mar, nubes abrazando en collares transparentes las montañas de nieve y de piedra, caminos abiertos entre los árboles,

y sobre el horizonte estrecho de bahía, los techos a dos aguas en rojos y verdes de Ushuaia.

La América, la isla Austral, la Tierra del Fuego de aquellos hombres de Magallanes, el lugar común que se acercaba después de atravesar desiertos.

La pequeña ciudadela nos parecía un inmenso lugar poblado. Transferencia de soledades y distancias de cordilleras, mesetas, islas, nubes, desiertos. Un lugar de familias. Donde las células mínimas se agrupan y viven. Dimensión de una forma de ser y soñar.

Un DC-3 nos esperaba en la Base Aeronaval. Lo vimos con los prismáticos desde el buque. Nos parecía que cada minuto de demora valía años. No atracábamos nunca. Lento, demasiado lento. Habíamos pasado meses en la Antártida; habíamos dispuesto de ser necesario, vivir uno o más años con el 33 y, ahora, a instantes del regreso, nos parecía que nunca llegaríamos. Y a veces no queríamos llegar. Inconstancia de querer y no querer el regreso.

Volamos toda la noche en el C-47. Hicimos escala en Río Gallegos, Comodoro Rivadavia y Bahía Blanca antes de aterrizar en El Palomar. Los asientos laterales me permitían observar los rostros de los hombres. Me habían prestado unos pesos, y conseguí una camisa y un pantalón civil de lana. En Buenos Aires, en enero, tendríamos 30° de temperatura. ¿Qué importaba el pantalón de lana, viajar transpirado y llegar casi disfrazado a la ciudad?

Miraba los rostros de los hombres, sus formas amontonadas unas sobre otras, durmiendo sus sueños de cansancio. Apoyados entre sí, cuerpos y almas, casi vencidos. ¿Habíamos pensado ese regreso? ¿Cuántos de nosotros habíamos creído en una llegada de banda y bandera, de tropa formada, de discursos pomposos, después del primer vuelo transpolar? ¿Cuántos sueños quedaban aprisionados en un fracaso?

Los motores parejos, con su ronroneo monótono y constante, las luces pequeñas de colores del panel de instrumentos; las otras luces encima, con forma de estrellas, y debajo..., los pequeños manojos de pueblos. El sol que crece desde el horizonte. La noche que no habíamos vivido por meses, y una madrugada de pampa húmeda tiñéndose de rosas y amarillos, mientras los arados y tractores abrían surcos en la tierra. Y la ciudad, esa maraña casi incongruente de metal y cemento, bañada por un sol todavía ti-

bio del verano, que despierta el músculo y el nervio para volver a comenzar el día.

La Base estaba sola. La plataforma de cemento, desde donde habíamos iniciado el vuelo cuando el Comandante en Jefe nos entregó la imagen de Loreto, estaba vacía. Nadie nos esperaba. Los tripulantes que ya habían dejado de serlo, desde aquel 10 de diciembre, treparon a un ómnibus de Aeronáutica y se alejaron hacia las familias que esperaban un regreso, tan sólo un regreso.

No quise salir con ellos. Con mi brazo encogido, al que habían sacado el yeso y no podía estirar más allá de 90°, caminé por la calle principal de la Base. Alguien venía corriendo hacia mí, era Ricardo, el ingeniero, el que nos había acompañado cada día, cada hora, cada minuto de nuestro fracaso.

Nos abrazamos con alegría y dolor de siglos. Nos sentamos a la mesa del bar y hablamos. Hablamos de los problemas del vuelo, del avión, de sus defectos y virtudes..., del próximo avión.

Al día siguiente, de civil porque había perdido los uniformes en el incendio, fuimos recibidos, José y yo, por el Comandante en Jefe. Estaban presentes un brigadier y un comodoro.

—Señor —le expresé ni bien nos hubo saludado—, solicito mi pase del Comando en Jefe...

Me dijeron que estaba equivocado, que debía permanecer en el mismo lugar de trabajo, la Ayudantía del Estado Mayor General; que el nuevo jefe del Estado Mayor quería que siguiera en ese puesto.

José dijo que me había comportado como un héroe y que había salvado la vida de los tripulantes durante el accidente. Me felicitaron por Orden del Día del Comando en Jefe, publicada en Boletín Aeronáutico. Me presenté al brigadier que sería mi jefe directo. Me saludó militarmente y me preguntó:

—¿Quiere ser mi ayudante?

Le respondí que no.

—Lo será lo mismo —me dijo.

Nuevamente en la oficina donde en 1962 había comenzado para mí la Antártida. Quedaba un fracaso detrás.

VIII

Para un aviador no es muy agradable el trabajo de oficina. Acostumbrados a las distancias dilatadas, al cambio rápido y permanente de lugares y paisajes, a vivir en una medida flexible del tiempo. Cuesta apretujarse entre cuatro paredes, descolgando y colgando teléfonos.

Sin embargo, si a la vocación de aviador agregamos la de militar, no quedan muchas alternativas; y alguna vez, en la carrera, debemos sufrir el escritorio. Para mí, aquel 1963 tenía un agravante, porque no sólo estaba limitado para volar por mi cargo en la Ayudantía del Estado Mayor General, sino que arrastraba una nueva necesidad: regresar a la Antártida.

Y ese regreso era, a costa de una “pelea papelera”, difícil, llena de obstáculos artificiales; entre ellos, el sumario por el incendio del 33.

Compartía la oficina con Francisco quien se ocupaba en forma directa y permanente del brigadier, y con Juan Carlos que ya era el hombre irremplazable para lograr reconstruir el proyecto del vuelo transpolar.

Francisco era el característico secretario o ayudante. Un oficinista perfecto. Hábil, rápido, preciso, solucionaba cuanto problema planteaba el jefe. Y ése era un brigadier muy especial. Nervioso, muy rápido mentalmente, con amplios y profundos conocimientos profesionales. Trabajador incansable, no tenía horario ni descanso. Era difícil seguirle el ritmo.

Sin embargo, Francisco lo tenía perfectamente ubicado. En cambio Juan Carlos era el opuesto. Todo lo que tenía de extraordinario antártico, le faltaba de papelerero.

Había recibido una orden clara y terminante del brigadier: basta de Antártida. No quería ni oír hablar de aquel lugar y menos de proyectos que no vinieran en forma natural y oficial por las vías correspondientes. Es decir: División Antártida, Departamento Operaciones, Subjefatura A, etcétera. “Cadena de mandos” lo llaman.

Nadie quería hablar más de la Antártida. Salvo Juan Carlos, el ingeniero Ricardo y yo. Y otros, los de siempre, los anónimos del taller y las oficinas.

El Estado Mayor General había cerrado casi todas las posibilidades para proyectarnos en vuelos hacia la Antártida. El tema era tabú y cosa de locos.

Una mañana fui al Hospital de Aeronáutica a visitar al ex Comandante en Jefe, el que me había ordenado la **Operación Sur**.

—¿Cómo le va?

—Regular... —le dije— ¿Y a usted, señor brigadier?

—Ya ve...

Y veía. Estaba prácticamente preso en una habitación del hospital.

—He venido a informarle del vuelo.

—¿Qué pasó? —preguntó mirándome agradecido.

Le conté.

—No estaba bien informado —expresó con pena.

—Lo sabía. Por eso me fui de Matienzo contrariando su orden...

—No se lo diga a nadie. No saben que usted se insubordinó.

Entendía ahora por qué no me habían dado de baja. Le prometí seguir peleando por el transpolar.

—Lo hará —agregó cuando nos despedimos— pero cuide su vida y la de sus hombres, que la vida de gente joven como ustedes es muy valiosa para la Fuerza...

Me alejé con pena del hospital. Aquel brigadier general había estado muy alto, casi como para decidir los destinos del país.

Tracé un plan de acción psicológica para lograr que el Estado Mayor General volviera a discutir el tema antártico. Escribí un artículo en la revista Aeroespacio, con el título de “El éxito de un fracaso”, donde relataba en detalle la **Operación Sur** y, debajo, daba palos a diestra y siniestra.

Tal como lo pensé, se revolvió el avispero y, por supuesto, me impusieron un castigo de quince días de arresto. Pero con ello logré que el Comandante en Jefe actual volviera a pensar en el tema y que mi jefe directo, el brigadier, me increpara duramente. Retornaba de esa forma un tema que muchos no querían remover.

Además, en ese plan psicológico colaboró mucho un pingüino embalsamado.

Después de la discusión con el brigadier y de los quince días de arresto, quedé con la orden de no hablar más de la Antártida. Pero

sabía que cada vez que me viera, lo recordaría. Me iba a convertir en la gota de agua.

Trajimos con Juan Carlos el pingüino embalsamado de Ejército. Muy hábil, Juan Carlos lo vistió de aeronáutico con un birrete, tiras de comandante, un pequeño brevet de aviador, y la valijita que decía FATA.

Lo bautizamos Paco, como homenaje al Paco Caldereta de Ángel, una especie de grillo de Pinocho. Ángel lo había creado para utilizarlo en sus diálogos con su pequeña sobrina a través de la distancia y por la radio. Escribí, en esos días, un cuento sobre Paco.

Paco, desde su cuerpo inerte y embalsamado, le daba vida a la Antártida en nuestras oficinas de la Ayudantía del Estado Mayor General. Con un aspecto entre grotesco y simpático, era una nota expresiva de sonrisas y cachadas sobradoras de cada visitante. Con el mapa argentino dado vuelta —el sur hacia arriba— cada militar o civil que ingresaba se veía obligado a tocar el tema del pingüino-milico y el mapa “patas” para arriba. Aprovechaba así, para dar una clase de geopolítica y de humanidad de la Antártida.

Pero todavía no había logrado romper el equilibrio inestable del brigadier y ganarlo para nuestra causa porque su asesoramiento al Comandante en Jefe era directo y decisivo.

Un día nos jugamos una carta difícil. Pusimos a Paco sobre el escritorio de su despacho corriendo el riesgo de que lo tirara desde el quinto piso.

—No lo entiendo, no comprendo su desesperación por volar en la Antártida —me dijo luego de ver el pingüino y sonreír.

Le expliqué que los militares tenemos que cumplir misiones de guerra en la paz, que debíamos abrir rutas, que para eso nos pagan, que... y mil argumentos más.

—Hay mucho que hacer acá. Quiero que se encargue de la División Inspecciones... Hace muchos años que no funciona...

Y se evadía del tema. Pensaba que así iba a lograr desviarme de la Antártida.

Estas anécdotas son el contexto real de una situación vivida durante casi todo 1963. Fue el año de la guerra contra la burocracia. Hasta para discutir un tema era necesario hacer papeles. Y los hice.

Fue el informe completo de **Operación Sur**, las causas de su fracaso y las razones por las cuales debía crearse una doctrina de

vuelos en la Antártida. Era necesario hacer tomar conciencia de una necesidad y de las posibilidades de concretar la apertura de una nueva ruta. Integrar la tierra blanca. Y sólo se lograba con el avión, con la ruta aérea, con todos los elementos dispersos que poseíamos y que era necesario armonizar y organizar.

Volví a escribir en la revista del arma. Esta vez lo obligaron a renunciar a su director, un brigadier retirado con sangre en las venas y ganas de jugarse por una idea constructiva. Tenía, también, de mi lado al secretario de redacción, un periodista aeronáutico, brillante profesional y un extraordinario ser humano. El artículo se titulaba “Construir o destruir”, y hablaba de las tareas que deben cumplir las Fuerzas Armadas en la paz. Esta vez daba más duro. Incluso esboqué un plan para hacer en etapas la ruta entre Buenos Aires y el Polo.

Logré, después de varios meses de discusiones, artículos, castigos, pingüinos embalsamados y otras yerbas, una reunión del Estado Mayor General presidida por el Comandante en Jefe y en la cual se estudiaría la aptitud, factibilidad y aceptabilidad de intentar nuevamente el transpolar con un C-47. El problema fundamental se había centrado en la palabra “seguridad”, y entre los factores para analizar estaban las *performances* con un solo motor del avión carguero.

En El Palomar, con la complicidad de un vicecomodoro y del primer teniente Carlos, con el que había realizado el vuelo al Upsala en 1962, más el apoyo del ingeniero Ricardo y todos sus hombres, se demostró cómo podía volar un C-47 con un solo motor. Para ese tiempo, ya pensábamos en agregar algún motor complementario, pequeño, de poco peso para que funcionara en caso de emergencia. Los estudios se hacían en los talleres de la I Brigada Aérea de El Palomar.

A los costados de la larga mesa de reuniones estaba todo el Estado Mayor General. “Tiras” de todo tipo, y las mías de comandante que eran, por supuesto, las más simples. El resto, de comodoro para arriba. Las áreas de planes, operaciones, material, logística, presupuestos, estrategia, transporte, política, y demás, estaban cubiertas con los jefes respectivos, más los auxiliares perfectamente preparados y entrenados para este tipo de estudios en estado mayor. Además, las consabidas carpetas, papeles, resúmenes, otros estudios y más, que avalaban consultas y servían para brindar un apoyo científico y profesional para cada materia.

Estaba sólo con mi pasión y mi confianza en la idea. El “¡atención!” que dio uno de los presentes nos hizo poner de pie en la posición militar, mientras el Comandante en Jefe hacía su ingreso al recinto y nos saludaba ordenando que nos sentáramos nuevamente. Había conocido a aquel brigadier general en otra circunstancia, hacía muchos años: en un baile de disfraz; yo era cadete y él, teniente. Comenzó a hablar.

—Nos hemos reunido para realizar un estudio sobre los vuelos a la Antártida. Ustedes son los asesores del Estado Mayor General. Ustedes deben darme los elementos necesarios para que pueda tomar una decisión...

Hablaba y me miraba. Me parecía ver una expresión de “inteligencia” en su rostro. Trataba de adivinar qué pensaba, qué sentía, qué iba a decidir. Recordaba sus palabras cuando le entregué el informe final de **Operación Sur**: “He leído el informe. Recién ahora estoy enterado de la realidad. Le puedo asegurar que así no comparta la idea, el solo hecho del sacrificio de ustedes en la Antártida, me obliga a apoyar otro intento de transpolar”. Recordaba aquella expresión. Creí, en aquel momento, que ya teníamos el otro C-47 antártico.

Durante la reunión que duró casi tres horas, me limité a escuchar cada opinión específica, y a preparar mentalmente la respuesta a cada índice desfavorable. Casi todos expusieron en contra del proyecto. Unos, por razones de planeamiento administrativo; otros, por problemas logísticos y técnicos; los más, por la inseguridad del vuelo.

Cuando el tema quedó prácticamente agotado, y la monotonía se estaba convirtiendo en el espíritu de la reunión, el jefe del Estado Mayor General, el brigadier de quien yo dependía, sugirió que escucharan mis argumentos.

—Los lógicos ya los conocen —comencé hablando en el tono más mesurado posible— a través de los informes que he presentado y de los artículos publicados en la revista... Me queda muy poco para agregar. El problema está resumido en el orden estratégico y nacional. He oído muchas opiniones, pero ninguna favorable. Pregunto ¿por qué hay argentinos en la Antártida? Porque el país exige un esfuerzo para conquistar una tierra que le pertenece. Esa definición es del más alto nivel de conducción nacional. Si hay un

solo argentino en un lugar de la Nación, hasta allí debemos llegar con nuestros aviones...

—Muy emotivo, pero poco realista... —acotó un comodoro.

—No se trata de apelar emocionalmente, sino de demostrar la factibilidad de hacer vuelos con los medios que tenemos. De la seguridad... —agregó un brigadier.

—Cuando nuestros marinos decolaron desde Ellsworth para volar hasta el Polo lo hicieron con nafta ochenta..., y lo hicieron.

—Tuvieron suerte —agregó alguien.

—Sí, y tuvieron lo que nosotros, los hombres de la Fuerza Aérea, no queremos tener... —insinué, ya menos controlado y un poco apasionado—, así sea para trasladar una carta a un solo hombre en la Antártida, justificaremos con ello el riesgo que corremos para abrir la ruta...

Las voces se entremezclaban y ya se convertía aquella reunión formal en discusión. Se levantó el Comandante en Jefe. Nos miró a todos, hicimos silencio.

—Señores —dijo—, he tomado una decisión: no se hace el vuelo.

En la oficina esperaban Juan Carlos, Ricardo y Francisco. Nos miramos sin hablar. No hacía falta. Teníamos una mezcla de amargura y decepción. No podíamos convencernos de que habíamos asistido al final de la idea. Tenía que quedar algún recurso.

—Compremos un avión... —dijo, entre serio y en broma, Juan Carlos.

¿Y por qué no? En ese tiempo estaban en venta unos viejos y destartados C-47 que la Fuerza Aérea había abandonado por inservibles.

Hicimos cálculos con el ingeniero Ricardo. Con un millón de pesos más o menos, comprábamos uno de los cascajos. Iban a hacer falta otro par de millones para ponerlo en servicio y mucha mano de obra voluntaria. Treinta y dos hombres de El Palomar se ofrecieron para trabajar en días feriados, de noche, fuera de horario de actividad. Treinta y dos voluntarios capaces de dar sus fuerzas físicas, sus descansos, para una idea.

Para reunir el primer millón Juan Carlos y yo venderíamos nuestros coches y reuniríamos así quinientos mil pesos. Los otros los sacaríamos de préstamos y el resto de firmas comerciales. Sí, volaríamos a

la Antártida, si era necesario con propaganda pintada en el avión.

Preparé una nota al brigadier solicitando permiso para comprar uno de los C-47 en remate. Se la entregué. Me miró sorprendido.

—¿Para qué lo quiere? —me preguntó.

Le dije que para volar a la Antártida. Sorpresa, indignación. Mezcla de expresiones en el rostro del brigadier. Me preguntó cómo lo haría volar. Le conté de los voluntarios, de la venta de los autos, de las firmas comerciales.

—Volaremos, si es necesario con la bandera de Boca de un lado y la promoción de alguna bebida gaseosa del otro, pero siempre con los colores azul y blanco en el empenaje.

Creo que no sabía qué hacer, qué decirme, cómo encarar ese problema. Detrás de la mampara, en la oficina próxima, esperaban Juan Carlos, Francisco, Ricardo y otros hombres más, que se estaban jugando el proyecto. Con ellos estaba Paco...

—Lo veré al Comandante —me dijo y se fue hacia el despacho de él.

Esperamos casi una hora. Me llamó. Al tiempo que me entregaba la nota me dijo:

—Hablé con el brigadier general. Él y yo pensamos que todo esto es casi una locura pero, también, que no nos deja alternativa. Porque estamos seguros de que, aunque lo demos de baja, lo va a hacer. Tome su nota, y pueden preparar un C-47 de la Fuerza Aérea para intentar el transpolar...

Lo hubiera besado y abrazado. No veía el momento de compartirlo con los hombres que esperaban. Me detuvo cuando me retiraba.

—Hay una condición... Se preparará el avión en la Primera Brigada Aérea, y se constituirá una FATA para probarlo en el glaciar Upsala. Nombraremos un comandante de FATA del grado de comodoro y usted sólo volará el avión como copiloto hasta tanto se hayan hecho todas las pruebas necesarias y tengamos la seguridad de que está en condiciones de volar en la Antártida.

¿Qué me importaba esa condición? Lo que interesaba era que la Fuerza Aérea reiniciaba oficialmente el intento de abrir la ruta aérea en la Antártida. Aquella decisión causó conmoción en el Estado Mayor General y en El Palomar. Durante un mes hubo reuniones en contra que intentaban convencer al Comandante de

que reviera su decisión.

Por fin, a fines de 1963, comenzó a prepararse el T-05. Una dificultad casi insalvable fue la falta de partidas presupuestarias no previstas para las modificaciones del C-47 y para las operaciones en Upsala. Eran una decena de millones de pesos, entre materiales, horas de trabajo, viáticos, vuelos, y demás.

Con la ayuda de El Palomar y de Contabilidad y Finanzas, pudimos reunir peso sobre peso para preparar aquella primera etapa con la **Operación Glaciar**, en el Upsala.

Designaron Comandante de la FATA al comodoro Higinio; piloto del avión, al vicecomodoro Gustavo; y copiloto, al teniente Carlos. Yo iría como piloto de un carguero que acompañaba a la Operación, y no podría intervenir más que como asesor de la FATA, para evitar que mi pasión por el tema influyera en la decisión final. Pero, al mismo tiempo no podían dejarme a un lado por la experiencia que había adquirido con el vuelo del 33.

Tenía que aceptar el papel que me hacían representar y seguir adelante con el proyecto que era lo importante.

En 1964 se produjo un cambio de Secretario de Aeronáutica, y ocupó ese lugar el brigadier que había sido mi jefe directo en 1962. Me pidió como ayudante. Cambié de oficina y me trasladé con Paco y el mapa dado vuelta a la Secretaría del Secretario. Me pareció que aquella posición en la orgánica beneficiaría la lucha por el C-47 antártico. Así fue.

Por fin, en junio, estuvo listo el C-47 TA-05, y salimos cien hombres, dos C-47, dos helicópteros, un Cessna y un Mentor hacia el Upsala. Se aprovecharía la operación para que las dotaciones, que en 1965 se trasladarían a la Antártida, realizaran entrenamiento preantártico. Se cumplía así otra etapa: abandonar Bariloche como centro de instrucción, para hacerla en un lugar más propicio y lógico. Upsala representaba, en pequeño, las mismas condiciones de la Antártida, y podría transformarse con el tiempo en un centro de instrucción internacional. Además, penetrábamos en la frontera patagónica, en una zona que se convertiría en el futuro en un gran polo de desarrollo económico y de turismo. Era una forma práctica de hacer una guerra constructiva en la paz.

La zona de los Hielos Continentales Patagónicos todavía no ha sido convenientemente aprovechada por los argentinos. Sus par-

ques nacionales contienen lugares de belleza y atracción mundiales: sus lagos y ríos, la riqueza ictiológica para la pesca deportiva, los glaciares y ventisqueros, sus montes y bosques exuberantes, las posibilidades de practicar caza mayor, las nieves eternas de sus valles.

¿Cuántas Suizas entran en los setecientos kilómetros de cordillera patagónica? Todo a doscientos kilómetros de Río Gallegos, a pocas horas de vuelo de Buenos Aires, con posibilidades de acceso por caminos terrestres e, incluso, fluviales por el río Santa Cruz. Un oasis en el desierto patagónico, ignorado por muchos argentinos.

En el TC-34, un C-47 carguero, volé con el teniente Alberto de copiloto, y los suboficiales Guillermo y Roberto como mecánicos, y Carlos de radioperador, para trasladar equipos, supervivencia, carga general, como vagón de cola, hacia Calafate.

Nuestra tarea era mantener y sostener como medio aéreo auxiliar, la Operación en el Glaciar. La irrupción de cien personas en el pueblo del sur produjo una eclosión de resistencia en los tranquilos habitantes patagónicos.

Nos agrupamos en los dos hoteles principales del pueblo y trabajamos en las cinco casas-habitaciones del aeródromo lago Argentino, que precariamente fueron habilitadas por nosotros mismos. La Base de Río Gallegos envió un camión y un ómnibus de apoyo, con algunos soldados.

Parte del personal se adelantó en los helicópteros y la lancha de Parques Nacionales hasta el refugio La Cristina, al pie del glaciar. Formaban los escalones de apoyo inmediato, que debían aportar datos meteorológicos, comunicaciones radiales, búsqueda y rescate. Desde allí salieron las primeras patrullas trasladadas en dos helicópteros hacia la base del Upsala donde instalaron el campamento y marcaron la pista que utilizaría el C-47.

Efectuamos lanzamientos de carga con paracaídas desde los C-47 y vimos crecer los pequeños hongos rojos de carpas y hombres sobre el *nunatak* del glaciar, próximo a la vertiente de hielo del Biedma. El plan se cumplía a la perfección. El tiempo nos ayudaba con una racha meteorológica asombrosamente buena y estable. Algunos hombres ya estaban haciendo entrenamiento preantártico cuando se decidió el vuelo del 05 con sus esquís como zapatones proporcionados hacia la nieve continental. Dos médicos controlaban al

personal hasta en sus más mínimas reacciones, y uno de ellos pudo comprobar la preparación de una emergencia cuando se quebró la pierna en La Cristina. Lo enyesaron en la cocina del hotel.

Un grupo intentó sobrevivir en un bote de goma, de los usados para emergencia en los aviones, con trajes antiexposición en las aguas frías del lago. Hicieron agua y hubo que sacarlos semicongelados a una hora del intento. Así, entre pequeños dramas y comedias, vivíamos en una realidad concreta: prepararnos para la Antártida.

Entre las actividades en el glaciar figuraban: la vida en carpa con elementos de supervivencia, encordados en grietas y montañas, marchas con esquíes, construcción de iglúes, aterrizajes y despegues con esquíes en distintas situaciones de nieve, comprobación de medios y víveres, y otras.

El día del vuelo del 05 amaneció tormentoso. Nevaba en toda la zona y, según nos informaron las patrullas, en el glaciar estaban soportando temperaturas muy bajas y vientos muy fuertes. Aquello venía bien para el entrenamiento de los hombres, aunque retrasaba la operación. Pasamos siete días de espera.

Las demoras por mal tiempo son muy tediosas cuando hay que soportarlas en lugares aislados. Calafate es un pueblo muy aburrido y su población, como ya lo dijimos, exageradamente recelosa de los habitantes extraños.

El 20 de junio celebramos el Día de la Bandera con una ceremonia pública en la pequeña plaza de Calafate. Nos extrañó ver que, en casi todas las casas donde habían colocado la bandera argentina, flameaba a su lado la chilena. Y también que el aeródromo no tuviera mástil. Lo construimos con cañas de coligüe.

Con el avión T-34 fuimos hasta Río Gallegos haciendo tres vuelos en el día para trasladar combustible. La ruta por tierra estaba bloqueada por nieve y ya escaseaba la nafta.

Hubo necesidad de cambiar un motor del 05, por un principio de engranamiento y con el 34 volamos hacia El Palomar toda la noche y todo el día siguiente para trasladar el motor. Por fin se dieron las condiciones y el 05, el glaciar, las patrullas, la pista, y el tiempo estaban listos.

Me extrañó que, esa mañana que se presentaba razonablemente buena para el intento de anevizaje, el comodoro ordenara al vicecomodoro Gustavo y al teniente Carlos que fueran a Río Gallegos con el 34

para trasladar más combustible. Y mucho más me llamó la atención cuando ordenó preparar la operación de anevizaje del 05.

Con todo listo formó tripulación conmigo como copiloto. Decolamos desde la pista bastante barrosa y pesada rumbo hacia el brazo norte que se abría apenas entre las montañas nevadas sobre las aguas calmas del lago Argentino. Cuando viramos para penetrar hacia el Upsala cerca de Puerto Bandera, me ordenó pasar al puesto de piloto.

—Usted hará el anevizaje —me dijo.

Pasamos en la vertical de la Cristina con mil novecientos metros de altura. Debajo, el helicóptero, giraba ya sus palas para acompañarnos en el vuelo. Delante, el Glaciar se abría en un abanico de blancos transparentes, de verdes y azules. Recostados sobre los cerros Campana y Cristal, los pequeños hongos rojos se destacaban en el valle. La vertiente de hielos desgajaba grietas azules hacia el Biedma. La pista marcada con banderolas de colores mostraba las huellas de pasos humanos. Por radio nos decían los datos de viento y presión. Hicimos un circuito completo y sobrevolamos a baja altura la zona de aterrizaje para comprobar su estado. Nuevo circuito y preparamos todo para hacer un toque y despegue inmediato.

—Viento del noroeste, de siete nudos; temperatura, menos dieciocho grados; presión a nivel del mar, veintinueve punto ochenta y ocho pulgadas; nieve blanda recién precipitada... —la voz era precisa, exacta, clara.

—Tren y esquíes abajo —ordené al mecánico.

El sol brillaba fuerte, y los ecos de luz rebotaban en la nieve y el hielo. Lentamente se aproximaban las arrugas de la plataforma blanca y esponjosa. Tocamos en la cabecera sur. Dos o tres toques más, suaves y dimos motor. Por segunda vez un C-47 llegaba al Upsala.

Al día siguiente la otra tripulación hizo el vuelo trasladando carga. Se cometió el error de no llevar ningún tripulante con experiencia y el 05 regresó con un esquí flameando. Había roto los tensores que lo sostienen horizontal y golpeaba contra el capó de punta. La causa fue un despegue imperfecto, demasiado apoyado hacia delante, lo que hizo hundir las puntas de los esquíes en la nieve. Podría haber sido causa de un accidente muy grave.

Por fin se decidió el regreso. El 05 había demostrado su capacidad para volar en la nieve, los hombres estaban preparados y Upsala era un lugar apto para futuras operaciones preantárticas.

Para el repliegue ordenado, se decidió que la última noche en Upsala estuviéramos el teniente coronel Emiliano, el ingeniero y yo. Pasamos ese día y esa noche en el glaciar. Durante el día celebramos una misa de acción de gracias sobre el Upsala, con un iglú como altar y en un templo de hielos y cielos y piedras. Seis hombres fuimos testigos de aquel acto de siempre, entre los cuales había un sacerdote. Esa noche, calma, cubierta de estrellas brillantes y próximas, al pie del cerro Cristal oí mi propia respiración en el silencio inconcebible del glaciar.

Regresamos a Buenos Aires. El informe del Comandante de la FATA fue favorable y el Comando decidió preparar el 05 para probarlo en la Antártida. Se planificarían dos vuelos con dos tripulaciones distintas; entre Río Gallegos y la Base Matienzo. La primera tripulación estaba constituida por el vicecomodoro Gustavo, el teniente Carlos y el capitán Jorge como pilotos; el teniente Roberto como navegador; los suboficiales Rodolfo y Guillermo de mecánicos, y el cabo Esteban como radioperador.

El segundo vuelo lo haríamos los tenientes Alberto y Joaquín, y yo como pilotos; el mismo navegador del vuelo anterior; los suboficiales Guillermo y Juan Carlos de mecánicos; el cabo Luis como radioperador.

Para septiembre teníamos todo preparado. Dos aviones Albatross, un Avro Lancaster y un C-54 nos darían apoyo en el cruce del Drake. Nos trasladamos una semana antes del día D a la Base de Río Gallegos. En los aviones llevamos hombres y medios de apoyo: meteorologistas, radioperadores, mecánicos, oficinistas, y otros, en una cantidad de más de cien hombres. La Base era pequeña e incómoda para alojarnos.

La semana prevista para el primer vuelo se transformó en veinte días de espera. Una espera difícil para los hombres. Debíamos pasar las veinticuatro horas del día en la Base, cruzados de brazos, esperando una decisión del Comando de la FATA. Decisión que casi siempre se tomaba por la situación meteorológica y que, casi siempre, debía ajustarse, por falta de datos y estaciones, dos o tres horas antes del despegue. Despegue que el primer avión hacía normalmente a la madrugada.

A veces ocurría que ese primer avión, que tenía como misión fundamental la confirmación meteorológica de la ruta, se encontraba

con una situación desfavorable y así toda la operación montada se volvía atrás. Incluso, en una oportunidad, nos hicieron regresar con el 05 desde el cabo de Hornos.

Entre los hombres que trabajaban en operaciones también estaba yo, en especial para aquel primer vuelo del C-47 del que no formaba parte como tripulante.

Desde hacía unos días se planteaba un estado psicológico anormal entre aquellos tripulantes del primer vuelo. Una molestia en aumento por el escaso entendimiento con el comandante de aeronave. Era difícil, para aquellos hombres, presentar el problema porque la verticalidad castrense obliga y no permite posiciones encontradas para cumplir una orden.

Aquellos vuelos hacia la Antártida en un DC-3 eran complejos, dificultosos y con un coeficiente de inseguridad acentuado. Era necesario integrar una tripulación con verdadero espíritu de equipo. Cada hombre dependía del conjunto y el todo, de cada uno de una manera casi indivisible. Una madeja inteligente, afectiva, que debía soportar armoniosamente y en equilibrio cada fractura proveniente del **miedo** y de una resistencia natural a enfrentarlo y vencerlo. El comandante, el jefe, el líder de una tripulación es factor decisivo e imperativo. Se impone por sus propias condiciones psíquicas, intelectuales y morales. Conduce, no manda.

El Comandante de la FATA comprendió el problema y decidió salomónicamente: bajaba Jorge y subía yo en ese vuelo. Rompía un principio que se había mantenido desde aquella reunión del Estado Mayor General y desde la decisión del Comandante en Jefe: que yo no volara en el 05. Se quebraba la norma por segunda vez; la primera había sido en Upsala.

El comodoro pensó que mi presencia entre los tripulantes infundiría más confianza y tranquilidad. Así fue.

Iniciamos con el 05 el primer vuelo entre Río Gallegos y Matienzo. Se reanudaba la apertura de la ruta aérea transpolar.

El Lancaster volaba ya en la ruta oeste, confirmando la situación meteorológica. Y el C-54 delante nos decía que todo estaba O.K. Los Albatross hacían su rutina de búsqueda y rescate y las comunicaciones desde las bases antárticas le daban solidez al esquema planificado. Una red de palabras se entrelazaba en el aire. Apoyos

efectivos y morales para el viejo carguero, que muy pesado, fuera de norma operativa, “boyaba” entre los dos mil quinientos y tres mil metros de altura con rumbo sur.

La situación meteorológica era buena. Algunas nubes molestaban un poco el cruce, con escasa formación de hielo desde la mitad del Drake hasta las islas antárticas. Después, sobre el horizonte, las montañas del continente y la península nos dieron un resplandor brillante de blancos y transparentes. Algunos témpanos permanecían aprisionados en el mar semicongelado y los *nunatak* oscuros destacaban sus formas de piedras volcánicas. En uno de ellos estaba la Base Benjamín Matienzo.

El Lancaster y el C-54 regresaban hacia Río Gallegos. Los pequeños Beaver sobrevolaban a nuestro lado; pertenecían a la Base Matienzo y habían venido a encontrarnos. Anevizamos sin inconvenientes. El estado de la nieve era muy bueno, porque el frío la mantenía suficientemente dura y compacta. Carreteamos y estacionamos entre los vehículos oruga y los hombres vestidos de rojo.

Se repitió la escena que habíamos vivido en 1962: abrazos, risas, algunas lágrimas, las cartas, barbas, hombres viviendo una inconstancia de distancias y tiempos en el desierto.

Pasamos tres días en la Base; estaba cambiada. Más cómoda, mejor dotada y preparada para la vida antártica. Con menos problemas logísticos y domésticos.

El domingo regresamos. Un problema técnico en el motor izquierdo demoró el despegue por casi dos horas. Sugerí que pudiéramos más combustible porque se haría de noche en el mar y eso dificultaría el arribo a Río Gallegos, o bien que esperáramos al día siguiente para el despegue. El comandante de aeronave decidió que no se haría ninguna de las dos cosas. Decolamos bien. El comandante ordenó rumbo directo a Decepción.

—No es conveniente, señor —le dije—, porque no podremos pasar las montañas... Deberíamos tomar altura hacia la Base Esperanza... Estamos muy pesados...

No hizo caso. Próximos a la cordillera, en un ascenso muy difícil y pesado en la zona de corrientes descendentes muy fuertes, colocó el piloto automático. En ese momento el 05 caía en pérdida de velocidad. Desconecté el piloto automático, tomé los mandos, y puse rumbo a Esperanza. Habíamos gastado una hora y combustible

de más. Según los cálculos del navegador llegaríamos muy justos a Río Gallegos. Nos quedaba Río Grande como alternativa.

Volamos dos horas de noche en el Drake, y llegamos a Río Gallegos con treinta minutos de combustible.

La primera prueba del 05 había sido buena.

El jueves siguiente volvimos a cruzar el Drake. Aterrizamos en la Antártida y regresamos el domingo, sin novedad.

A partir de allí debíamos discutir en el Estado Mayor General el vuelo transpolar. Reuniones, diálogos, informes, papeles, más reuniones... El Comandante en Jefe no se decidía a dar la orden. El problema fundamental era el comportamiento del 05 con dos motores. El ingeniero Ricardo propuso una solución: agregar una pequeña turbina, un tercer motor, para el caso de una emergencia.

Al principio la idea no pareció muy lógica, ni técnicamente realizable. El ingeniero demostró que podía hacer la experiencia en los Talleres de El Palomar, pues contaba con medios comunes de trabajo y con el personal que tenía a sus órdenes en la I Brigada. Era un desafío.

Se logró lo imposible: colocar una turbina en el empenaje del C-47. Un motor 1960 en un avión de 1936. Se hicieron las pruebas en El Palomar, después de muchos meses de cálculos, proyectos y trabajos, y el 05 con sus dos motores convencionales y el motor turbina, demostró que era factible, y apto para concretar la ruta entre América y Oceanía.

El año 1964 había sido muy movido. Se habían realizado los vuelos al Upsala, trasladado refugios al glaciar, dos cruces a Matienzo, preparado y comprobado el 05 con un tercer motor, adiestrado dotaciones y tripulaciones de extremo frío, montado operativos antárticos con precisión y exactitud. Pero el Estado Mayor General no aceptaba la idea del transpolar.

A fin de año, surgió otra posibilidad. En el Instituto de Investigaciones Espaciales se desarrollaban proyectos con cohetes argentinos. Uno de ellos, el Gamma Centauro, de dos etapas, tenía que ser lanzado en los 64° S, al mismo tiempo que en la Base de Chamental, en los 30° S. Un lanzamiento simultáneo para estudios e investigaciones de la capa de Van Allen. Era necesario trasladar el equipo de hombres y de medios hasta la Antártida.

Durante la campaña naval se había trasladado a tres científicos y algunos materiales. En enero, con el 05, se realizaría la operación aérea para complementar al equipo con tres hombres más y parte de las rampas, cohetes, ojivas, equipo de radio, etcétera.

La tripulación del 05 se había formado con el vicecomodoro Gustavo y el teniente Carlos como pilotos; el teniente Roberto de navegador; dos suboficiales como mecánicos, Guillermo y Rodolfo; y el cabo Juan Carlos de radioperador.

Había sido eliminado, una vez más, del vuelo antártico. Me pareció lógico y desde la Secretaría de Aeronáutica, como jefe de prensa, me preparé para acompañar moralmente aquel cuarto cruce con un C-47 hacia el continente antártico. El comandante de la FATA seguía siendo el comodoro Higinio.

Estaba en contacto con Matienzo por medio de un radioaficionado, Luis Francisco, y seguiría el vuelo del 05 desde mi teléfono en la oficina, un poco a escondidas para que nadie se sintiera perturbado por mi presencia. Me acompañaba mucha gente que, aunque no fueran antárticos por permanencia en el desierto, lo eran por vocación de entrega. Uno de ellos, que no conocía físicamente el Continente Blanco, y que sabía toda su historia y geografía gracias a un hobby nacido de su incurable insomnio, la filatelia, no perdía un solo instante de estar junto a nosotros.

—Es una barbaridad que usted no vaya en este vuelo —me decía, enfervorizado y molesto—, es el que tiene más experiencia, más conocimiento del problema...

—No estoy de acuerdo. Nadie es imprescindible y es mejor que se haga en función de institución y no de hombres o nombres.

Discutimos mil y una veces el mismo tema. Afirmaba la necesidad de dar a conocer nuestras tareas en el desierto, de que yo era un nombre ya importante en Antártida, bla, bla, bla.

Con el filatelista, estaba ese mediodía en mi pequeño rincón de prensa cuando me llamó Luis Francisco para darnos una mala noticia: el 05 había aterrizado por fallas en la turbina en Comodoro Rivadavia, y se suspendía el cruce a Matienzo.

—¿No le dije? Si no va usted no vuelan a Antártida... —insistió.

Al día siguiente tuve una reunión con el vicecomodoro Alberto, el ingeniero Jefe del Operativo de Cohetes, el teniente Carlos,

piloto del 05, y el capitán Ricardo, ingeniero del proyecto y preparación del Tango Alfa 05.

Fue una conversación ardua y agria. Me pedían que comandara el 05. Según ellos, el problema técnico que se había presentado era sin importancia, pero el problema humano y operativo se complicaba si no estaba yo presente con mi experiencia y conocimientos.

Les expliqué que yo no tenía inconvenientes en volar el 05, por el contrario, pero que ese tema era resorte del Comando. A las cuarenta horas recibí un mensaje que ordenaba mi presentación en El Palomar. Me recibió el Comandante de la FATA, comodoro Higinio.

—Una vez más debo apelar a su buena voluntad... —y me recitó el discurso ya conocido.

—Si es una orden, la cumpliré —le respondí.

Por supuesto, el 5 de febrero de 1965 volé, como comandante del 05, entre Río Gallegos y Matienzo, trasladando tres pasajeros y equipos para el lanzamiento de tres cohetes Gamma Centauro. Formábamos la tripulación con el teniente Alberto, teniente Roberto, suboficiales Guillermo, Rodolfo y Juan Carlos.

La dotación del medio caño de Matienzo era muy particular. Se había reunido un grupo humano magnífico y entre ellos estaba Juan Carlos, el mecánico y “alma máter” del 33. Los dos oficiales aviadores, los tenientes Eduardo y Abelardo eran de primera, con gran experiencia antártica y una decisión sin límites para las misiones y tareas más arriesgadas. El otro mecánico de los Beaver (P-05 y P-06) era Miguel que también había volado en el 33 y que se había trasladado a Matienzo en el segundo vuelo de 1964 con el 05.

El 6 de febrero, desde la pampa blanca a tres kilómetros de las instalaciones, a las 10.30 cruzó el cielo antártico, el primer cohete. Al mismo tiempo se repetía la operación en Chamental (La Rioja). Era la primera vez en la Antártida Argentina y la tercera en el mundo.

Después del tercer lanzamiento se decidió el regreso. Las condiciones de nieve no aconsejaban un despegue con los seis pasajeros, así que decidí el traslado de la gente de los cohetes a la Base Esperanza en los Beaver. Luego embarcarían en el rompehielos General San Martín para volver a Buenos Aires. Nosotros esperaríamos una semana para cruzar con el 05.

El 25 de febrero festejamos mi cumpleaños. Durante la fiesta obligada hicimos un brindis: ese año volaríamos con el 05 y los

dos Beaver al Polo Sur..., aplausos, vítores, alegría. Misión y tarea muy difíciles para la Base. ¿Cómo haría en Buenos Aires para convencer al Estado Mayor General?

Faltaban cuarenta y ocho horas para el regreso y teníamos todo previsto: comunicaciones, meteorología, búsqueda y rescate, el Comando instalado en Río Gallegos, los aviones de la FATA. Debíamos esperar el pasaje de una célula de baja presión para iniciar el cruce del Drake. Se preveían vientos muy fuertes y dejamos como siempre nuestro avión bien amarrado y enfrentado hacia los 240°.

Esa noche comenzó a soplar una leve brisa que arrastraba nieve en la superficie. Después, como un extraño fenómeno, sopló una racha de ciento cincuenta kilómetros por hora, y cada vez más y más fuerte. Y, ¡desde el noroeste!, algo que jamás hubiéramos previsto. Me levanté de mi camastro pegado a la pared de metal sintiendo el golpe del viento contra la chapa. No podía dormir.

El meteorologista de turno, un suboficial con seis años de Antártida, me dijo que las ráfagas llegaban a doscientos kilómetros por hora y que aumentaban en intensidad. Pensé en el 05. Quise salir para comprobar cómo estaba. No pude andar ni un metro. La ventisca ahogaba. Tambores vacíos de doscientos litros andaban sueltos y giraban enloquecidos.

Fue una noche de agonía. Charlamos, tomando mate en la cocina, con el viejo antártico. Trataba de tranquilizarme. No podía. Sabía que todas las posibilidades de regreso con el 05, de vuelo transpolar, de ruta en la Antártida, se estaban frustrando ahora y allí.

El anemógrafo registró máximas de trescientos kilómetros por hora.

De golpe, imprevista y repentinamente, el viento cesó. Los tripulantes nos preparamos para marchar hacia el avión y la gente de la Base para reparar lo que el temporal podría haber destruido. El sol brillaba en un día calmo y transparente. Rebotes de luz en los blancos cristalinos. Parecía increíble, el contraste de la noche pasada y esa mañana tan vibrante.

Trepamos al vehículo oruga. No quise que viniera nadie ajeno a la tripulación, porque tenía la casi absoluta seguridad de que el avión estaba mal, y prefería vivir el momento “en familia”.

—No creo —me decía Rodolfo— que le haya ocurrido algo. Estaba muy bien amarrado y con trabas muy fuertes.

Avanzábamos trepando una onda de nieve y de hielo. A medida que nos aproximábamos al avión aparecía lentamente a la vista, como si emergiera desde un pozo. Estábamos a siete kilómetros de distancia. El techo, las alas, el empenaje...

Sí, estaba mal herido. Desde esa distancia se alcanzaba a ver una deformación en el timón de dirección. A dos o tres kilómetros apreciamos la magnitud de los destrozos. Todo el empenaje fijo había sido arrancado de cuajo y volcado sobre los timones de profundidad. No podíamos creer lo que estábamos tocando con nuestras manos. El 05 herido casi de muerte. Reuní a los tripulantes.

—El grupo naval ya ha zarpado, dio por finalizada la campaña. Estamos solos con el problema. No creo que Buenos Aires pueda hacer mucho. Es necesario reparar...

—Imposible —me dijo con lágrimas, Rodolfo, uno de los tripulantes.

—No se apure a dar una opinión —le dije—, quedarán en el avión los mecánicos, solos, apreciando la situación. Les enviaré a Juan Carlos y a Miguel para que entre los cuatro me informen qué pueden hacer... Mientras tanto avisaré a Buenos Aires para que paren el despegue de los aviones de la FATA que están por salir hacia Río Gallegos.

Regresamos en el *snowcat*.

—Señor —me preguntó, Roberto, el navegador— ¿cómo regresaremos?

Comprendí su preocupación. Si no preparábamos el 05 tendríamos que permanecer un año en Matienzo y la señora esperaba la llegada de un hijo en esos meses.

—En el cero cinco...

No sé por qué dije aquello, pero estaba convencido de que era casi imposible repararlo con los medios técnicos y logísticos que disponíamos. En la radioestación, el teniente Eduardo me informó que uno de los Beaver también había sido roto por el viento, pero que tenían repuestos para intentar una reparación de emergencia.

Logramos contacto radioeléctrico con el Comandante de la FATA y le informé las novedades. Solicité una hora más para apreciar en detalle los daños y proponer, si había, alguna solución. Estuvo de acuerdo. Le pedí, si era factible, alertar al grupo naval antártico para el caso de una evacuación por mar. Me tranquilizó diciéndome

que no permanecería la tripulación en la Antártida durante todo el año, pero que antes debíamos intentar recuperar el 05.

Hacia una semana que el comodoro Higinio había entregado el mando de la FATA al comodoro Carlos. La reacción de nuestro nuevo comandante era por demás severa, optimista y lógica. Me reuní con los mecánicos. La opinión de ellos era que no había solución. Insistí en el intento de alguna reparación.

—Es inútil, señor —me aseguró Rodolfo—, no podemos hacer nada por el avión..., tenemos que pedir que nos saquen en buque antes que se cierren los hielos.

Me pareció demasiado nervioso, exageradamente preocupado por regresar.

Miré a Juan Carlos y a Miguel, y les hice señas para hablarles a solas.

—¿Realmente creen que es imposible repararlo? —les pregunté.

—Sí, es prácticamente imposible —contestó Miguel.

No podía creer que “mis mecánicos” no fueran capaces de encontrar una solución.

—¿Qué le pasa a Rodolfo?

—Tiene **miedo** de no regresar...

—Todos tenemos ganas de volver, pero si no lo hiciéramos ahora no sería la muerte de nadie.

—Tiene un problema urgente y grave en Buenos Aires.

Influencias personales, privadas, sobre decisiones del servicio.

Informé al Comando. El jefe de Operaciones me dijo que a las trece haríamos una comunicación entre los mecánicos y el ingeniero Ricardo, que prepararan en detalle la situación del 05 porque intentarían alguna solución.

Después que hablaron entre sí los técnicos, conversaron con el Comandante de la FATA, quien me adelantó que la Armada ponía a disposición un buque para trasladarnos entre Esperanza y Ushuaia. Además, me dijo que estaban preparando una operación aérea de rescate, porque era intención, según lo que estudiaran y propusieran los técnicos, tratar de solucionar el problema y recuperar el 05.

¡Buenos Aires, por primera vez, nos auxiliaba con buena voluntad!

Y la solución propuesta fue trasladar, con un Albatross con esquiés, todo el empenaje de un C-47, bajarlo, cambiarlo por el otro, e intentar regresar en vuelo. El Albatross permanecería dos horas, tiempo suficiente y justo para descargar los materiales y cargar combustible. Era necesario preparar al máximo la pista y esperar condiciones muy especiales de nieve porque la quilla del Albatross no era tan fuerte como el tren del C-47.

Nos preparamos para la operación. Cada hombre se ocuparía de una tarea determinada, desde señalar la pista hasta la carga de combustible, desde las comunicaciones hasta los trabajos técnicos. Calculamos que era necesario no demorar más de doce horas. Se trabajaría sin parar, incluso de noche. Había que hacer todo aprovechando una situación meteorológica favorable que no duraría más de veinte o treinta horas. Y hacer todos los trabajos a la intemperie.

Nos organizamos con los pocos medios de que disponíamos. Hasta se colocaron luces artificiales alrededor del 05 para poder trabajar de noche.

Por fin llegó el día. Todo fue rápido y preciso. Primero, un C-54 sobrevoló la Base y arrojó algunos repuestos con paracaídas. Después, el Albatross anevizó en Matienzo. Desde el techo fue descargando el empenaje, y mientras algunos hombres cargaban combustible, otros desarmaban la cola del C-47. Cada uno en lo suyo. Con precisión y entusiasmo.

Decoló el Albatross a las dos horas y las partes rotas del 05 ya estaban sacadas. A las diez horas desde el aterrizaje del Albatross, estaba listo y en servicio.

Con algunas limitaciones operativas, el C-47 despegó doce horas después con rumbo a Río Gallegos y, al día siguiente, estábamos en El Palomar.

Una formación de la Brigada Aérea nos dio la bienvenida. El Comandante en Jefe dijo algunas palabras, y entre ellas expresó que así, cómo en esa operación de rescate, debía siempre trabajar la Fuerza Aérea; que el 05 era ya, en aquel momento, un símbolo. Auguró mejores y más importantes vuelos en la Antártida Argentina.

IX

Cuando llegué a la oficina de prensa, comenzó nuevamente la pelea más áspera, difícil y absurda: la burocracia contra el vuelo transpolar. Y nuevamente los dimes y diretes. Nuevamente los en contra y los a favor.

A veces, los a favor eran hombres extrañamente conversos a la Antártida, casi sin causas. Como el caso del filatelista o el de aquel compositor de música popular, Jorge. Una tarde, en las oficinas de prensa, el suboficial Julio me presentó a Jorge.

—Compuse un tango para el cero cinco... y lleva por nombre Tango cero cinco —dijo.

Otro día, un compañero, el comandante Luis, nos entregó para el 05 una imagen, la de Nuestra Señora de la Antártida, que había sido idea del filatelista y a la que habían dado forma las hermanas de Arrigós.

Símbolos desde una idea que deseaba concretarse en el metal de un avión, en una ruta que debía integrar el desierto conquistado, para que alguna vez fuera tierra por colonizar y viéramos a nuestras propias familias crecer en ella.

Y estaban los que no creían...

Un factor ajeno a la Fuerza Aérea ayudó. El Ejército estaba preparando desde hacía muchos años su expedición terrestre al Polo Sur, y ese año, 1965, pensaban concretar la ruta entre la Base General Belgrano y los 90°. La Base Sobral, en los 82° S, estaba lista desde 1964. Los materiales preparados en la Antártida, los hombres listos en Belgrano.

Su jefe, el coronel Jorge, que me había confesado sus planes en 1962, me pidió apoyo aéreo con el 05. Formalizó el requerimiento por nota oficial a la Fuerza Aérea. Se realizó una reunión para analizar la solicitud de Ejército, que presidió el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, y se aprobó el vuelo del 05 y de los dos Beaver de Matienzo en apoyo, hasta el Polo Sur, de las fuerzas de Ejército. Dejaba librado a mi criterio, como comandante del componente aéreo y según la situación en el Teatro de Operaciones, el proseguir vuelo hasta Mc Murdo, en el sector neozelandés, para concretar el vuelo transpolar.

Teníamos cuarenta días para adoptar las previsiones necesarias para un vuelo que duraría de tres a cuatro meses en la Antártida. El primer problema fue seleccionar la tripulación. El teniente Alberto, que había pensado que me acompañaría como copiloto, tuvo la valentía de pedirme no ir por miedo. Los otros pilotos con experiencia, por distintas causas, no podían. Pensé en el capitán Carlos, un hijo de escoceses muy inteligente y de gran cultura profesional y general. Aceptó.

El mecánico del 05 sería Guillermo, alternándose con Miguel y con Juan Carlos que a su vez volarían con los Beaver y que ya estaban preparándolos en la Antártida. De radioperador, el cabo principal Juan Carlos. Uno de los puestos clave era el de navegador y ninguno de los hombres de El Palomar quería ir. De una lista de diez, los diez mejores, llegué al teniente Roberto que volaba en la V Brigada Aérea de San Luis. Aceptó.

Para formar una tripulación que debería vivir en aislamiento y en situaciones de riesgo marginales, no se podía tener en cuenta sólo el aspecto profesional que, si bien era muy importante, ocupaba un lugar de función específica en el equipo. También debía lograrse una integración psíquica, de caracteres y personalidades, y al mismo tiempo una captación inteligente, afectiva y voluntaria de la misión por cumplir.

En la selección se debían sopesar, incluso, las influencias familiares. La separación física con el grupo humano común crea a veces conflictos que, una vez en la Antártida, son muy difíciles de superar y, de alguna manera, hacen que disminuya el rendimiento psicosomático en el hombre. Y en el desierto no hay reemplazos; ni podemos darnos el lujo de eliminar una sola pieza del equipo, porque cada uno vale el todo, lo que ese todo rinde para cumplir una tarea o un objetivo previsto.

Además, a las cualidades humanas y profesionales de la tripulación del 05, debía sumar, o restar, las tripulaciones de los Beaver, las dotaciones de Matienzo, Belgrano, Sobral, Polo Sur, Mc Murdo y otras bases donde conviviríamos tiempos más o menos dilatados; la gente de Ejército en la difícil expedición al Polo; los imprevistos; lo accidental... Y como una circunstancia fundamental y definitiva, en un contexto de dimensión extraña y distinta: el desierto antártico. Sus tiempos y distancias, sus

fríos y vientos, su soledad. El paisaje de belleza increíble y de drama perpetuo.

En septiembre de 1965 la fuerza de tareas, formada por el 05, dos Albatross, un C-54 (TC-48), los dos Beaver y el Lincoln B-022, cruzó el Drake uniendo Río Gallegos y Matienzo. Anevizamos con el C-47 en el lugar de siempre, escoltados por el P-06 y el P-05, los aviones de la base antártica. Llevábamos, como parte de la tripulación, al coronel Jorge, jefe de la expedición terrestre al Polo Sur. Teníamos casi un mes para la etapa a Belgrano.

Mientras tanto, había que sacar las ruedas del Tango Alfa 05 y dejarlo sólo con esquíes; preparar la supervivencia para la escuadrilla; agregar los tanques de goma a los Beaver, sistema inventado por la gente de Matienzo que ampliaba de seis a catorce horas la autonomía de los pequeños monomotores; hacer correo aéreo para Esperanza, Decepción, O'Higgins, Aguirre Cerda y Brown en la península, y después trasladar el de Belgrano, Sobral y Polo Sur; terminar de adiestrar a parte de la tripulación, y más.

Hicimos los vuelos de correo en las bases del norte antártico. En la bahía semicongelada de Decepción, entre nubes, arrojamos un paracaídas con las sacas para las bases de nuestra Armada y de Chile. No podíamos ver claramente el lugar de impacto del bulto con salvavidas. Dos lanchas, argentina y chilena, navegaban para encontrar la correspondencia. A los tres días nos avisaron que la habían encontrado sobre un bandejón de hielo a la deriva.

Esa noche tuvimos la noticia de que un pequeño Cessna de Ejército se había perdido entre Sobral y Belgrano con cuatro hombres a bordo.

Por la radio llegó información para el coronel Jorge: en un vuelo entre Sobral y Belgrano, el Cessna se había perdido sobre una capa de nubes y anevizado en un lugar desconocido.

Llevaban supervivencia para diez o doce días, las temperaturas eran del orden de los 40° bajo cero, y no existía seguridad del lugar exacto que describían como zona de hielo marino. Se disponían a marchar con un rumbo que, creían, los llevaría a la Base Belgrano, y abandonarían el avión y con él las comunicaciones de radio. Mientras tanto, desde la Base, una patrulla con vehículos oruga saldría en búsqueda de los cuatro hombres.

Pedí al coronel que no dejara mover a los tripulantes del Cessna. La única posibilidad de búsqueda y rescate dentro de los próximos días era el 05 y corriamos el peligro de un error de apreciación de las patrullas terrestres, lo que haría desgastar energías y supervivencia, comprometiendo aún más la posibilidad de salvarlos en aquella latitud. No compartieron mi opinión y los cuatro hombres marcharon en el desierto con rumbo incierto y mal determinado.

Preparamos el 05 para despegar a las cuatro de la mañana hacia Belgrano. Los Beaver permanecerían en alerta, y después de un tiempo se reunirían con nosotros para seguir con la operación planificada.

Un manto de niebla cubría la zona de despegue, entre las sombras y penumbras de la madrugada. El despegue iba a ser difícil. Intentaríamos hacerlo por instrumentos y con rumbo 240°. Desprecié una leve brisa de cola y preferí salir hacia la planicie sudoeste y no hacia las grietas que rodeaban el *nunatak*. Fue un error casi fatal.

Con sesenta nudos, velocidad de pérdida y haciendo vuelo por instrumentos, saqué de la nieve los esquíes. Fue un instante. El avión, por aquella brisa, se precipitó desde ocho metros de altura, de costado izquierdo contra el suelo.

Sentí el ruido y apenas pude enderezar los comandos y nivelar el ala izquierda que ya había golpeado con todo el tren de ese lado. Rebotamos dos o tres veces antes de detenernos.

Las consecuencias eran serias: rotura de amortiguadores izquierdos y punta de plano doblada. No vi la posibilidad de reiniciar el vuelo. Los mecánicos prometieron hacer lo que pudieran que, sabía, era muy poco. Teníamos tiempo para despegar hasta las doce y desde allí esperar ayuda de Buenos Aires. Una nueva situación meteorológica en la ruta de novecientas sesenta millas hasta Belgrano, podía detenernos por quince o veinte días.

Cómo lo hicieron, no sé, pero lo hicieron. Remendaron el amortiguador y a las doce despegamos. Llegamos a Belgrano con las últimas luces y con tiempo suficiente para hacer una pequeña búsqueda de media hora. La patrulla terrestre había regresado sin novedades de los hombres perdidos. No había noticias de ellos.

Anevizamos entre bochones encendidos, ahora en sombras.

Durante toda la noche planificamos la búsqueda que iniciaríamos al día siguiente. Nuestro navegador reconstruyó, con los pocos datos que poseía, el vuelo del Cessna, y según él debían estar en otra posición totalmente distinta y opuesta a la que creían.

Decidimos hacer una búsqueda cuadrada partiendo desde la Base. Se trataba de ir haciendo cuadrados concéntricos ampliando cada vez más los lados, para abarcar de esa manera todas las zonas de aquellas latitudes.

Teníamos el problema del amortiguador, que había cedido nuevamente, y el de la pista de Belgrano que era muy áspera, dura y con muchas ondas de hielo y de nieve. No podíamos estimar cuánto tiempo aguantaría el tren de aterrizaje. Saldríamos lo más liviano posible.

Durante el despegue, al día siguiente de la llegada, sentí golpear la pata izquierda contra el larguero principal del ala, y tuve la clara sensación de que en cualquier momento desparramaríamos el 05. Volamos cuatro horas y no encontramos ninguna señal del avión, ni de los cuatro hombres. Nubes bajas desde el Weddell avanzaban hacia la Base y tuvimos que regresar.

Al tercer día de búsqueda uno de los observadores creyó ver, sobre el mar congelado, unas manchas oscuras. Regresamos. Eran restos y sangre de focas dejados por el pasaje, seguramente, de algunas orcas.

Aquel aterrizaje en una pata me convenció de que el 05 no daba para más. Los ruidos del tren izquierdo, cada vez que golpeábamos contra la nieve dura de los 78° S, se hacían más fuertes. Pensé que sería preferible que al día siguiente saliéramos sólo dos pilotos, los más antiguos. No valía la pena exponer la vida de más gente. Tuve manifiesta oposición por parte de los tripulantes y del coronel Jorge. Todos querían volar. Di la orden de que sólo lo haríamos el comandante Jorge y yo.

A la mañana siguiente, en el avión listo para el despegue, que pensé sería el último del 05, encontré a todos los tripulantes a bordo y al coronel.

—Únicamente no volamos si nos baja uno por uno y a la fuerza... —me dijeron.

Hicimos un vuelo con tripulación completa. Sobrevolamos una zona, de la Gran Grieta, y pusimos rumbo al mar, próximos a los

cerros Moltke, a unos ciento veinte kilómetros de la Base, continuando la búsqueda. Nubes muy bajas avanzaban rápidamente desde el este. Se acercó hasta la cabina el coronel.

—¿Por qué no miramos una vez más en las grietas del oeste? —me indicó.

Tenía que seguir el instinto antártico. Daba igual. Estábamos convencidos de que aquél era el último vuelo y que en tres o cuatro días más los cuatro hombres estarían muertos. Viré hacia la derecha y regresé con rumbo sur.

—¡Allá!... —fue un grito de pesadilla del coronel, en mis oídos.

A la izquierda, cuatro formas pequeñas. Al frente, un avión entre las grietas. Eran ellos. Fue, posiblemente, el momento de más emoción de mi vida en la Antártida. Giramos sobre ellos, sobre las insólitas perspectivas humanas en el desierto. Bajamos hasta pasar muy cerca de sus rostros. Arrastraban un pequeño trineo. Cansados, gastados, doloridos. Regresaban hacia el avión. No podíamos anevizar. Les arrojamos ocho bultos con paracaídas, que contenían equipos de radio, víveres, carpas, mantas, ropas y la orden de que esperaran en ese lugar a la patrulla que llegaría por tierra y que ya había recibido por radio la posición exacta de los cuatro.

Seguros de que habían recibido los bultos, y con las nubes cubriendo ya la zona, pusimos rumbo a la Base. Anevizamos sobre la pata derecha. Rengos pero contentos. Esa noche fue de fiesta en la Antártida. Celebramos la vida de cuatro hombres.

Nos quedaba ahora el problema de reparar el 05. Desde Buenos Aires nos habían informado que enviarían el B-022 para arrojarnos con paracaídas los repuestos necesarios. El viejo Lincoln reformado tenía que volar desde Río Gallegos hasta Belgrano y regresar, sin etapas ni reaprovisionamiento. Más de veinte horas en el aire en aquella ruta polar. Además, nos quedaba otro problema: el vuelo de los aviones Beaver, entre Matienzo y Belgrano, novecientas sesenta millas para dos pequeños monomotores. Planificamos un encuentro con ellos en cabo Agassiz en los 75° S, con el 05, porque a partir de allí no había prácticamente referencias para navegar y había que hacerlo con el sol, por astronómica, y los pequeños aviones no tenían el equipamiento adecuado para ello.

Después, solucionados los problemas técnicos del 05 y reunida la escuadrilla en Belgrano, proseguir hacia el Polo: reconocer la

ruta e instalar un depósito de combustible en los 84° S para la expedición terrestre; volar hasta los 90° proseguir, luego, si se podía, hacia Mc Murdo.

Por fin, el B-022, después de un intento fallido por una situación meteorológica que lo obligó a regresar desde los 70° S, llegó hasta Belgrano y arrojó los repuestos para el 05. Remendamos la pata izquierda. El Lincoln voló con un motor casi detenido y otro trepidando, pero cumplió con su misión. Ese mismo día despegaron los dos Beaver desde Matienzo y tuvieron que regresar por mal tiempo.

El lanzamiento de la carga con paracaídas fue hecho con mucho viento en superficie, y dos bolsas de correo cayeron en el mar. Se organizó una patrulla para intentar recuperar las cartas. Se recuperaron. Recibí también las mías, y en una de ellas una flor, seca, que me enviaba mi hija.

A la semana preparamos, nuevamente, el vuelo de los monomotores. Mientras tanto, los cinco vehículos oruga, que llevarían a la patrulla terrestre, estaban listos para iniciar la marcha hacia el Polo. Teníamos contacto periódico con los norteamericanos en Amundsen Scott, y nos esperaban aunque con pocas ganas. Una vez más fracasó el vuelo del P-06 y P-05. No podíamos demorar mucho más la salida hacia el Polo. Di una última oportunidad a los Beaver.

Despegamos hacia cabo Agassiz para interceptar a los dos aviones que habían decolado desde Matienzo. El tiempo no era bueno entre los 78° y 74°. Dos capas de nubes, una bastante baja, nos obligaban a volar prácticamente a ciegas. Teníamos contacto radial con los Beaver que cubrían la ruta apoyados contra la cordillera de la península, con pleno sol y sin inconvenientes. Nosotros, con el 05 íbamos con rumbo contrario, hacia el encuentro de la escuadrilla, con situación meteorológica muy desfavorable.

Nos preocupaban varias cosas: encontrar los monomotores; volar en formación con ellos; regresar a Belgrano. El problema del encuentro eran las pocas referencias geográficas agravadas, si cabo Agassiz estaba cubierto. El de la formación, eran las distintas velocidades por los diferentes tipos de aviones. El del regreso, el tiempo que empeoraba.

—Para el cero seis..., informe en qué condiciones están volando —preguntamos por un canal de VHF.

—CAVU, ilimitado, visibilidad perfecta...

Parecía imposible. Estábamos a cinco minutos del lugar de reunión y nosotros seguíamos dentro de una masa compacta, espesa de nubes, a ciegas.

Temía que no nos encontráramos. A los dos minutos de la hora prevista para cabo Agassiz y con las formaciones de piedra en el radar, se cortaron de golpe las nubes y un sol brillante nos inundó. Viramos en la zona predeterminada para la reunión. Según los Beaver ellos estaban también en el lugar. Una “familia” de veinte o treinta témpanos nos ayudó a orientarnos y aproximarnos a los aviones. Nos vimos y pusimos rumbo a Belgrano. Nos costaba mantener la velocidad mínima para que nos siguieran de cerca. Y ellos iban a pleno motor.

Entramos en las nubes, y escuché por radio las más insólitas conversaciones entre aviones. El P-06 y el P-05 hablaban entre ellos.

—Che, gringo, ¿cómo andás de aceite?...

—No tengo problemas...

—¿Se arregló el equipo?

—No, se acabó el aceite... ¿?

Y esta otra:

—Gringo, no trasvasa el tanque auxiliar.

—Dígale al Sordo que lo dé vuelta.

... Y al rato:

—Ya está, pero no pasa la nafta a las alas.

—¿Cuánto les queda?

—Para cuarenta minutos —(¡y faltaban casi dos horas para llegar, y estábamos volando sobre el mar de Weddell, en los 76° S, dentro de nubes!).

—Saltáale arriba.

... Al rato, con voz muy cansada:

—Ya está, ya pasó la nafta...

Así, de esa manera, estábamos volando en aquellas latitudes. Sin más apoyo ni ayuda que nuestras propias fuerzas y la de Dios.

Por fin llegamos a Belgrano y quedó integrada la escuadrilla. Hay mil y un detalle de aquel tiempo: mi ataque de apendicitis o cosa parecida; las cenas a las dos de la madrugada; la búsqueda de nafta enterrada por cuatro metros de nieve; la preparación de

las patrullas; los perros polares; los problemas humanos.

Convivíamos en Belgrano, una base para veinte hombres, con más de treinta. Las comodidades eran mínimas. Los túneles de hielo, las paredes y los techos de metal crujiendo bajo el peso de la nieve, el frío desde una calefacción mínima para ahorrar combustible, los problemas de comunicaciones, el desgaste físico y psíquico de los hombres, el desierto penetrando el metal, la carne, el alma...

Éramos nueve tripulantes de tres aviones. Eran diez expedicionarios que se preparaban para marchar al Polo y, además, otros quince hombres que llevaban ya uno o dos años en aquel lugar. Hasta ir al baño era un sufrimiento extra, porque estaba construido en un túnel de hielo. Paredes, techo, pozo de hielo. La temperatura promedio de -40°C . No costará mucho imaginar lo que era la práctica fisiológica habitual y necesaria en esas condiciones... y bañarse desde una regadera.

Afuera, en la pampa igual, pareja, desolada, los aviones parecían eslabones extraños, formas en rojo, desproporcionadas. Nos quedaba por hacer un vuelo de apoyo a la patrulla terrestre. Los monomotores harían la etapa entre Belgrano y Sobral, allí recargarían combustible; nosotros con el 05 llegaríamos en la vertical trasladando tambores de nafta, sobrevolaríamos, decolarían los monomotores, juntos seguiríamos hacia los 84°S y 40°O . Allí anevizaríamos y dejaríamos el depósito de nafta.

Cuando se dieron las condiciones meteorológicas hicimos el vuelo. En los 84° y 40° el desierto parecía más absoluto y real. Dimensión igual en los 360° del horizonte. Debajo, a mil seiscientos metros sobre el nivel del mar, la meseta polar se extendía en un blanco de nieve volada por viento fuerte. Los *sastruguis* se elevaban unos cuarenta centímetros de la superficie. La temperatura estaba en los 40° bajo cero. Sobre el noroeste, rumbo relativo en aquellas latitudes, una línea opaca, extendida, a cientos de kilómetros de distancia, marcaba las montañas de Pensacola, única referencia distinta en el desierto.

Un Beaver anevizó, y comprobó el estado de la nieve. Después lo hizo el otro, quedaban marcadas, entre ambos, las cabeceras de una pista imaginaria de mil metros de longitud. El TA-05 posó los esquís a escasos metros del P-06. El P-05 no pudo acercarse

por el viento que, muy fuerte, no le permitía carretear sobre la nieve dura.

Bajamos los tambores vacíos y los apilamos en un círculo de cilindros rojos para cargarlos de nafta. Las mangueras serpenteaban desde los tanques del fuselaje del C-47 y se unían a las bocas de los depósitos. Miguel intentaba, mientras tanto, poner en marcha el motor de la bomba de combustible, y las hélices giraban en ralentí, con aumento del viento, el frío y la incomodidad para trabajar. Había que apurar, teníamos muy poco tiempo para dejar aquellos dos mil litros de nafta.

Mientras cada uno cumplía con lo suyo, yo colocaba caños con banderolas rojas, para marcar el área del depósito. Las manos se congelaban, la piel de la cara se enfriaba, los pies se hundían en la nieve y dejaban las primeras huellas humanas en aquel lugar. Por fin pudimos dejar instalado el depósito, y semicongelados, agotados, decolamos hacia Belgrano. Otra tarea cumplida.

En la Base reuní a los hombres.

—Tienen cuarenta y ocho horas de descanso total —les dije—. Olviden todo y descansen.

Hacia dos días que la expedición terrestre marchaba hacia el Polo. Los habíamos sobrevolado, acampados en la zona de la Gran Grieta, los cinco vehículos oruga, las pequeñas carpas como hongos rojos, los brazos en alto de los hombres.

Me quedé para hacer turno esa noche. Quería que los tripulantes aliviaran tensiones, descansaran, aflojaran los nervios. Salí, a las dos de la mañana, para hacer observaciones meteorológicas. El cielo claro e ilimitado abarcaba una profundidad de horizontes despejados en cientos de kilómetros a la redonda. La visibilidad era perfecta. En el Polo Sur, sobre la meseta, el mismo buen tiempo. Era una situación meteorológica ideal para el vuelo. ¿Por qué no?

Hacia muy pocas horas que había ordenado descanso para los tripulantes y ya quería sacarlos a los 40° bajo cero para preparar los aviones. ¿Cuánto demorarían en tenerlos listos? Me habían dicho que más de veinte horas. Tenían que ser doce. Había que decolar, por cálculos del navegador, a las quince. Bajé a los túneles de la base y después de anotar las observaciones fui a la cocina. Juan, el radiooperador, me esperaba para charlar un rato. Lo miré. Intuyó algo.

—Despierte a los tres mecánicos, que no se enteren los demás... —hacia tres horas que dormían y que había licenciado al personal—. Mientras usted los despierta prepararé un buen café con leche...

Llegaron los tres: Juan Carlos, Miguel y Guillermo. Dormidos. Con caras de no entender y de mucha rabia contenida. Les serví el café.

—¿Cuánto tiempo demorarán en tener listos los tres aviones?

No comprendían ¡Era como para no entender! Sin embargo, así son las decisiones en la Antártida. ¿Cuándo se darían todas aquellas circunstancias nuevamente? Había que atacar en el momento justo y oportuno. Proceder.

—¿Para esto nos despertó a las tres de la mañana?... Yo me muero... —dijo, entre bromas y en serio, Juan Carlos.

—Sí, ¿cuánto tiempo estiman tardarán en tener los tres aviones en servicio y en condiciones de despegar para el Polo?

—¿No nos dio dos días de descanso?

—¿Los necesitan?

Comencé a ponerme un poco más serio. Se terminaba “la madre” que había servido el desayuno. Los dejé que hablaran entre ellos. Hicieron cálculos. Pidieron la ayuda de Belgrano para la carga de nafta.

—Podemos estar listos dentro de catorce o quince horas...

—Tiene que ser para las tres de la tarde... a esa hora decolaremos para el sur. Comenzamos ya, de Buenos Aires traten de conseguir una situación meteorológica y enlacen con los norteamericanos para informarles nuestro plan de vuelo. Despierten al resto de los tripulantes.

Estábamos donde habíamos dejado en 1962. No podíamos fracasar otra vez.

No pudimos conseguir con Buenos Aires. No importaba mucho si teníamos las previsiones del Polo y las situaciones de Belgrano y Sobral. No pudimos conseguir comunicación con el Polo y eso nos obligó a aplazar el despegue para las tres del 3 de noviembre. Los aviones habían estado listos para las quince, tal como lo habían prometido.

Por fin pudimos pasar el plan de vuelo a Mc Murdo y nos enteramos de que el tiempo empeoraba en Sobral, en el Polo Sur se mantenía bueno. En Belgrano estaba desmejorando.

A las tres, con un cielo cubierto de nubes bajas, iniciamos el carruaje hacia la cabecera de la pista. Detrás del Tango Alfa 05 los dos Beaver. Ordenamos el despegue de los monomotores que ascendieron sobre las nubes con rumbo al sur. Uno de ellos, previo al despegue, se desvió de la pista y quedó “pegado” a la nieve entre los *sastruguis*. Bajó el mecánico, lo levantó de la cola, y logró que se moviera... Inició su carrera de despegue... El mecánico se zambulló dentro...

Hasta los 84° teníamos referencias visuales pero, a partir de allí, volaríamos en el desierto, sobre una meseta escalonada que llegaba a casi los tres mil metros en el mismo Polo. Sólo nieve en los 360° de horizonte.

El gran problema era la recalada en el Polo. Encontrar el lugar físico. Apenas algunas antenas afuera, algún vehículo en aquella inmensidad desierta, y con los Beaver a la rastra. Teníamos un plan de navegación: cincuenta millas antes de la estima al Polo nos desviaríamos a la derecha, sobrepasaríamos el lugar y recalaríamos sobre una línea de posición astronómica, con el sol de frente. Eso nos obligaba a mantenernos sobre un meridiano... y todos los meridianos pasan por el Polo...

También habíamos previsto las alternativas: a la hora estimada de vertical 90° tendríamos un remanente de nafta de dos horas. Si no lo visualizábamos iniciaríamos una búsqueda “cuadrada” durante una hora y quince minutos. Si no resultaba: aterrizaríamos con cuarenta y cinco minutos de autonomía y sacaríamos posiciones fijas o esperaríamos ayuda... El único apoyo para navegar y arribar eran el sol, el radar de a bordo y la buena vista de los tripulantes.

Nuestro navegador trabajaba con mucha dificultad por la baja velocidad con que navegábamos a causa de los Beaver: flotábamos como corcho en agua mansa.

¿De la ruta hasta el Polo? Desierto, desierto, desierto... ¿Qué más?

Una ventisca baja nos acompañaba, como una bruma transparente pegada al suelo. La nieve parecía de color amarillo.

—Cambio de rumbo, señor... A la derecha... treinta grados.

Nos desviábamos.

—Último cambio de rumbo..., hacia el este. Al frente, en cuarenta minutos más, debería aparecer.

Comenzamos a observar desde todos los lugares aptos del avión. Durante treinta minutos nada más que desierto, como una masa elevada y pareja apenas quebrada por olas de nieve amarillenta.

Pedí los prismáticos. No estaba seguro, creí ver una mancha, una sombra, algo distinto. Prefería esperar. No convenía hacerse ilusiones. Podía ser... Roberto estaba con nosotros en el puesto de pilotaje.

—¿Tiene el radar encendido? —pregunté.

—Sí..., pero no va a hacer falta..., soy mucho navegador para este Polo —jovial, optimista. Siempre optimista. Era una tranquilidad volar con aquella tripulación realmente excepcional.

—No sé por qué se preocupa... Total..., si no lo vemos, lo olfateamos... con el hambre que tengo.

—No sé de qué se queja... Se comió cinco de jamón... —decía Guillermo por el intercomunicador.

Los prismáticos me permitían aproximar más aquella sombra, apenas forma distinta del desierto que nos rodeaba. Un sol brillante y la nieve que parecía arena nos hacían olvidar un poco el estar volando sobre la meseta más fría del planeta. Además, la buena calefacción del 05 nos permitía el lujo de transitar por aquellas latitudes en mangas de camisa.

Le di los anteojos al copiloto mientras le comentaba que creía estar viendo el Polo. Miró y me confirmó que le parecía lo mismo. Íbamos con la proa de nuestro avión directamente hacia ese lugar. Por el intercomunicador el navegador nos avisó que tenía ecos de radar a cuarenta millas delante. Eso confirmaba nuestra opinión.

—Me parece que la “pegó”, Roberto... Puede comerse otro de jamón como premio.

En ese momento desde uno de los Beaver, Jorge decía:

—Che, Mario, decíle a ese navegador que apunte bien, nos queda menos nafta de la que habíamos calculado.

Contesté a Jorge que teníamos la Estación Polo Sur delante de nosotros. El copiloto del 05, el único de los tripulantes que hablaba correctamente inglés, se puso en contacto radioeléctrico con la torre de control *South Polo*. Sobrevolamos las instalaciones hundidas en la nieve, las antenas, la pista... ¡de cuatro mil doscientos metros de largo...!

El viento, de poca intensidad, cruzaba la dirección de aterrizaje en 90° y la temperatura era de más o menos 55° bajo cero.

Los Beaver fueron al aterrizaje mientras con el 05 evolucionábamos sobre la Base. El primer monomotor aterrizó y se detuvo en el medio de la calle de nieve largando bocanadas de humo negro. El segundo pasó sobre él y aterrizó en la segunda mitad de la pista. Algunos encapuchados hacían señas. Al intentar estacionar, uno de los aviones no logró moverse de la zona de anevizaje. Decidimos aterrizar usando sólo la mitad de la pista que nos quedaba. Estacionamos al lado del monomotor entre los casi fantasmas friolentos norteamericanos... y un español...

Estábamos a tres mil metros de altura, con menos de cincuenta grados bajo cero, en el Polo Sur geográfico.

—Sí..., sí... ¡Qué buenol..., ya le informaré al Comandante en Jefe...

A las doce y treinta del 3 de noviembre de 1965, nuestro comandante de Tareas recibía la noticia de nuestro aterrizaje y la comunicaba.

—Sin novedad. Sí..., sí, señor brigadier, está bien... ¡Gracias!... ¡Gracias!..., hasta luego, señor.

Y a su vez el Comandante en Jefe, personalmente, informaba al secretario de aeronáutica.

—... Y ¿te das cuenta de lo que hicieron? Son unos fenómenos... Con hombres así se puede conducir la Fuerza...

El secretario estaba callado, serio, parecía triste.

—¿No te alegra la noticia? ¿Qué pasa?

—Creo que este es uno de los momentos más felices y amargos desde que me hice cargo de la Secretaría... Leé... —y le extendió un mensaje: "... el TC-48, con sesenta cadetes a bordo, cayó en las aguas del Caribe..."

El mismo día en que tres aviones, por segunda vez en la historia de la República y primera en Aeronáutica, aterrizaban en el Polo Sur, que colocaban al país entre los pocos del mundo que habían realizado esa ruta aérea, se producía uno de los dramas más tremendos de las alas argentinas.

El TC-48. El mismo avión que había apoyado tantas veces el cruce del Drake del TA-05. El mismo avión que había sobrevolado tantas veces nuestra Antártida. El mismo avión que había

realizado aquel vuelo directo entre Río Gallegos - Matienzo - Buenos Aires.

Hubo que arrastrar los Beaver desde la pista hasta el lugar del estacionamiento, porque el estado de la nieve, sin humedad y con esas bajas temperaturas, no dejaba deslizarse los esquíes. El amortiguador izquierdo del 05 estaba completamente bajo y el derecho, probablemente por el frío, estaba cediendo.

Los doce argentinos fuimos alojados en una barraca semimetálica, levantada para la campaña de verano en la superficie. El resto de las instalaciones, las permanentes, estaban ubicadas a doscientos metros de nuestro "hogar" y seis metros debajo de la nieve.

Estábamos muy cansados por muchas horas de vuelo, la altura, las temperaturas y, especialmente, por el estado de tensión nerviosa. Uno de los mecánicos tuvo principio de anoxia. El médico de la base, al mismo tiempo jefe de aquella dotación, solucionó el problema. Cursamos los mensajes oficiales, comimos y nos fuimos a dormir.

Aquí, en territorio extraño, comenzaron algunos problemas serios.

El más importante era el idioma; luego, el horario, había más de catorce horas de diferencia con Buenos Aires; y otro, los baños: sin puertas.

Entre los hombres que nos esperaban en la pista estaba Luis Aldaz. Un español-norteamericano, también, un poco argentino, que merece un párrafo aparte.

Desproporcionadamente alto, muy delgado. Su barba enmarcaba apenas el mentón alargado y parte de las mejillas. Cabellos largos, negros... y dentro de su cabeza escondía (es una forma de decir) una cantidad de ideas, de conocimientos en varios idiomas que traducía en palabras, en cataratas de palabras. Pupilas profundas, oscuras, fuertes, sinceras... Si quisiéramos representar al Quijote, así, en carne y hueso, real, allí tendríamos al exacto "caballero de la triste figura", pero alegre, muy alegre. Luis Aldaz, tres años en el Polo Sur, jefe científico, el que ayudó a nuestros marinos en 1962, el que nos ayudó a nosotros, el que ayuda siempre.

Dormimos mucho. Más de quince horas seguidas. Hasta que nos despertaron y nos enteramos de lo ocurrido al TC-48. Más descansados, tranquilos y con el apoyo, condicionado pero eficaz,

de los norteamericanos, planificamos los próximos pasos. El 05 necesitaba un mantenimiento a fondo y únicamente se podía realizar en Mc Murdo. Eso nos posibilitaba concretar aquel intento de 1962: el transpolar desde América.

El Comando nos autorizó el traslado del 05, mientras los Beaver permanecían en el Polo.

Aquellas temperaturas excesivamente bajas, el estado de la nieve y la altura tenían que ser un problema para la puesta en marcha de los motores y el despegue del avión. Sabíamos que la salida de los monomotores desde aquella plataforma sería dificultosa. El 05 tenía motores adicionales, la turbina y los cuatro JATO, pero los Beaver deberían arreglarse con su única planta de poder. La única experiencia de monomotores en el Polo había sido un intento de los norteamericanos, que no resultó.

Las comodidades y el sistema de vida de aquella “ciudadela” en los 90° S eran realmente excepcionales teniendo en cuenta el lugar geográfico. Agua caliente todo el día y sin restricciones; comida abundante e incluso durante la campaña de verano, verduras y huevos frescos que llegaban casi a diario en los aviones C-130 en sus vuelos desde Nueva Zelanda; películas cinematográficas modernas, todos los días; temperaturas interiores de 20° sobre cero, cuando afuera teníamos 50° negativos y habían llegado a tener 83° bajo cero; galpones enterrados en la nieve de cien o más metros de largo por varias decenas de ancho; una sala de comunicaciones con equipos modernos triplicados y con todas las comodidades de la mejor central radioeléctrica; un radar de aproximación por instrumentos, para vuelo a ciegas (GCA); toda clase de máquinas automáticas; energía eléctrica permanente y, en fin, todo lo necesario como para sufrir lo menos posible. Y hasta un bar, que en nada envidiaba a los nuestros de avenida Libertador... claro, sin mujeres.

Los tripulantes hicieron rápida comunión con los habitantes de aquel rincón del planeta y pasaban cómoda y tranquilamente sus días en el Polo. Yo, en cambio, desde la salida de Belgrano sufría un fuerte dolor de muelas. La única solución estaba en manos de un odontólogo, Jaime, que a través de la radio desde Buenos Aires, me aconsejaba tal o cual calmante. La otra posibilidad estaba en Mc Murdo donde tenían consultorios y especialistas. Otra buena causa para salir hacia el transpolar.

Cada día que pasaba el 05 se “desinflaba” más. El día fijado para la salida iniciamos las tareas de puesta en marcha quince horas antes de la prevista para el despegue. Parecía exagerado.

Los equipos precalentadores de la Base, con los cuales debíamos hacer entrar en temperatura a los motores, se congelaban con aquellos 50° bajo cero. El aceite estaba duro como piedra. Tuvimos que pasarlo a bidones, de diez litros cada uno, colocarlos en nuestros dormitorios junto a las estufas; luego, licuado, trasladar bidón por bidón hasta el avión donde era colocado en los tanques y se lo mantenía licuado con un precalentador. Claro, los últimos tres o cuatro litros se congelaban y teníamos que reiniciar la operación. Así, hasta completar los doscientos litros necesarios. Cada viaje nos obligaba a caminar doscientos metros en la nieve; las pocas partes del cuerpo expuestas se nos congelaban. Miguel intentó aflojar una tuerca del drenaje de aceite y para ello se quitó los mitones, y se quedó sólo con los de lana. Hubo que acostarlo y hacerle un tratamiento para normalizar la circulación sanguínea en sus manos. De esta forma, casi todos recibimos el bautismo congelador.

Las partes metálicas del avión estaban cristalizadas; las antenas, tensas y a punto de quebrarse; los tensores de los comandos, rígidos; los amortiguadores, bajos; presiones y temperaturas no llegaban ni a los mínimos exigidos. Después de catorce horas de trabajo, vimos las hélices girando. Nos despedimos, nos saludamos abrazados, emocionados. Dimos motor para entrar en cabecera..., y el 05 no se movía.

Tuvimos que parar los motores e irnos a descansar. No puedo traducir las expresiones de aquellos rostros, sus palabras, sus malas palabras..., daban ganas de llorar. ¿Cuántas veces hemos llorado en la Antártida?

Teníamos que esperar que las temperaturas subieran. ¿Cuántas veces hemos esperado en la Antártida?

Había que tener paciencia. ¿Cuántas veces hemos tenido paciencia en la Antártida?

Desde Buenos Aires nos informaron de una noticia aparecida en los diarios provenientes de Nueva Zelanda: “Aviadores argentinos atrapados en el Polo Sur”. Fueron días de malestar físico y psíquico, cuando nuestra moral para la lucha decrecía.

¿Pensarían mis hombres que había tomado resoluciones apresuradas? ¿Podríamos decolar alguna vez o quedarían los aviones

para siempre en aquel lugar? Ya aquel vuelo no nos parecía una magnífica realización aeronáutica ejecutada por “quijotes” contemporáneos. La realidad superaba los idealismos cuando mirábamos aquellos “monstruos” de cuatro turbinas aterrizando y descolando sin problemas... claro, sin detener los motores, ni aun en la carga y descarga de combustible.

El 6 de noviembre izamos nuestra bandera patria en el mástil ubicado exactamente en el vértice de los meridianos. Hacía mucho frío y un viento molesto y fuerte nos envolvía. El Polo Sur estaba a mil metros de las instalaciones. Colocamos sobre el piso de nieve, a nuestro lado, a Nuestra Señora de la Antártida y, en silencio, formados en una línea apretada, hilera de brazos y manos caídas, vimos cómo los colores del cielo y la nieve subían, crecían, tenían alas. Jorge y Mauricio, el más antiguo y el más moderno de los doce argentinos allí presentes, izaron la enseña que flameaba por segunda vez en aquellas latitudes. Hacía ya casi tres años desde el 6 de enero de 1962, cuando los hombres de nuestra Marina lo hicieron por primera vez.

Caminando aquellos pocos metros que nos separaban de las instalaciones tuve un recuerdo para aquellos hombres: **Amundsen y Scott**, cuando en 1911 y 1912 llegaron arrastrando sus trineos hasta esa latitud.

Allí comprendí aquellas palabras de Scott antes de morir: “Martes 29 de marzo de 1912 - Desde el 21, tempestad constante del O SO y del SO. El 20 teníamos combustible para preparar seis tazas de té y víveres para dos días. Permanentemente hemos estado prontos para partir hacia el depósito, distante veinte kilómetros, pero siempre, fuera, espesos torbellinos de nieve aventados por la tempestad. Ya toda esperanza debe ser abandonada. Esperaremos hasta el fin, pero nos debilitamos gradualmente; la muerte no puede estar lejos. Es espantoso; no puedo escribir más. R. Scott. Por amor de Dios, ocupaos de nuestras familias”.

Entendí el valor increíble de aquellos hombres. De los verdaderos héroes, porque vivieron y murieron como Hombres. Es imposible intentar reproducir lo que habrán vivido en aquellas tierras. No puede haber palabras.

El 20 de noviembre las temperaturas oscilaban entre los 50° y 55° grados bajo cero. Con los motores a pistón, la turbina y los cuatro cohetes, logramos despegar desde el Polo Sur con rumbo a Mc Murdo.

Hacia casi dos meses que estábamos volando en la Antártida, en zonas y latitudes muy difíciles, en condiciones de vida y trabajo muy duras. Estábamos agotados. Por fuera... por dentro... con barbas... ¿Hasta dónde podría exigirles? ¿Cuánto más? Es difícil superar la depresión. Esa desesperación e impotencia frente a dificultades y adversidades donde las fuerzas humanas no alcanzan.

Notaba el decaimiento de la tripulación, el desgano, la pérdida de voluntad en aquellas esperas prolongadas. ¿Cómo decirles que se hacían agrios los caracteres, que discutíamos más seguido, que desconfiábamos? Peligraba la estabilidad del equipo.

Ellos, mis hermanos, camaradas, compañeros, quizá ya no creían. Sentía, o creía sentir el descontento, el sentirse defraudados porque “se apura”, “no decide bien”, “está embalado”, porque, porque...

Teníamos delante el horizonte parejo e igual del desierto. A la derecha, la Base. El pequeño “rebaño” que quedaba, sus barbas heladas y blancas, sus deseos y esperanzas. Los Beaver parecían pequeños pájaros rotos, cansados, extraños, insólitos en aquel lugar.

Viramos a la derecha y alcanzamos a ver, todavía columpiándose en el aire, el humo de los cohetes JATO, los brazos en alto de los compañeros que quedaban, las antenas, algunas sombras... Pusimos rumbo a las montañas, al glaciar Beardmore, a Mc Murdo, **al transpolar**. Parecía un sueño. A veces, una pesadilla.

De pronto hubo risas, gritos, alegría, euforia en los tripulantes. Era **la primera vez que un avión argentino hacía aquella ruta**. Ascendimos a tres mil setecientos metros. Volábamos cerca del suelo que estaba alto, bastante alto sobre el nivel del mar.

Nieve; sólo las pequeñas olas desaparejas; los *sastruguis* como arrugas pronunciadas quebraban un poco la monotonía de la pampa.

Volábamos normal. Cada tripulante en su trabajo. Un cielo brillante, claro, nos acompañaba. Teníamos pronóstico de tiempo favorable.

Entramos en el glaciar Beardmore. Dicen que es el más grande del mundo. Entre montañas de una cordillera brillante, repleta de luz. Verde, azul, blanco transparente. Cataratas de hielo cayendo desde las cumbres, haciéndose valles, transformándose en abismos, en grietas. Nubes que imitando gorros se agitan en las

cabezas de los gigantes de piedra. Piedras que parecen espejos... No puede describirse aquella realidad. No hay palabras, pinturas, imágenes dialécticas. Parece que la mano de Dios se hubiera apoyado sobre la tierra, como si su aliento hubiera transformado la materia y la hiciera fantasía, pensamiento mágico. El avión, ese pequeño mundo, parecía un planeta suspendido girando en cosmos de belleza increíble, distante, lejana...

El mismo glaciar, las mimas grietas que cruzó Scott con sus hombres arrastrando sus trineos. Sus pies y manos congelados, llagados. ¡Cuánto dolor!

Salimos del glaciar a través de una “puerta” amparada por vigías de piedra. Uno, el de la derecha, parecía un castillo oscuro, de almenas alargadas, como dedos, agujas que se estiraban hacia el cielo.

Volamos paralelos a la cordillera, sobre el mar helado. Estábamos del “otro lado”.

—Falta media hora —anunció el navegador—, al frente hay ecos de montaña, deben ser las islas Black y White.

Al frente, atadas por un cordón de hielo a la cordillera se veían las dos islas. Una oscura, de color negro; la otra, blanca.

Más adelante, la isla Ross, el volcán Erebus, la Base Mc Murdo...

Habíamos volado poco más de siete horas desde el despegue. Williams Field, el aeropuerto, tenía seis pistas sobre el mar helado. En la montaña estaban las instalaciones permanentes. Sobre la base de la montaña, la Base Scott, de Nueva Zelanda.

Nos aproximaron con el radar de tierra y nos hicieron aterrizar equivocados, en la pista de hielo, la que usaban durante un mes para aviones con ruedas. El maltrecho 05 tuvo que aguantar golpes, sin amortiguadores, de un aterrizaje y un despegue más en medio de los gritos nada eufóricos de Carlos que creyó que no lo escuchábamos.

—No lo rompás, Marito...; un poquito más que estamos llegando. Nooo, noo, no, lo..., ¡basta de golpes!... ¡Cómo se sufre!...

En Mc Murdo conocimos otro “mundo antártico”: seis pistas, tres radares de aproximación por instrumentos, ocho aviones C-130, dos Super Constellation, cinco C-47, cinco C-117, diez helicópteros, dos rompehielos, nueve buques polares, cuatrocientos cincuenta hombres invernando y más de dos mil en verano, agua caliente y

fría todo el día, cloacas, energía termonuclear, caminos de nieve para vehículos con ruedas, doscientos vehículos terrestres, cine todos los días, capilla católica-protestante, aviones desde Nueva Zelanda casi todos los días, y muchísimo más...

Todo esto en los 78° S..., la misma latitud de Belgrano.

Siempre son odiosas las comparaciones, pero el paralelismo con otras bases surgía solo y espontáneo.

Teníamos varios problemas que resolver: reparar el 05, recuperar energías, lograr el decolaje de los Beaver desde el Polo, la ruta hasta Belgrano, dar apoyo y salvamento a nuestras fuerzas en superficie, proseguir con la campaña iniciada... y mi dolor de muelas.

El capitán Felipe fue nuestro intérprete obligado, incluso para el odontólogo que me extrajo la causa del dolor. Hasta los “ayes” los dio en inglés por mí...

La reparación e inspección del avión demoraría entre cinco y siete días. Nos venía muy bien. Para nosotros y para que las temperaturas del Polo subieran y así facilitaran el despegue de los monomotores. El Comando de Estados Unidos estaba muy preocupado, y prácticamente convencido de que no decolaríamos y de que ellos deberían llevarnos de vuelta en los C-130 y en sus buques. También nosotros teníamos nuestras grandes dudas.

Nos alojaron en el aeropuerto Williams Field, en el cerro, teníamos que recorrer veinte kilómetros. Lo hacíamos en helicópteros o en vehículos tipo ómnibus que circulaban con horarios predefinidos, tres o cuatro veces por día.

Son muchos los recuerdos, anécdotas, circunstancias vividas en nuestra corta estadía en Mc Murdo que llegan a mi memoria; pero, entiendo que dilatar con palabras estos hechos es sobrecargar el relato. Prefiero enumerar algunos momentos, enunciarlos a simple título de expresión cronológica.

La posibilidad de realizar un vuelo con el 05 hasta Cristchurch y la falta de apoyo para hacerlo; la visita al depósito Scott que se encuentra allí y se conserva como reliquia, tal como lo dejaron los expedicionarios hace más de cincuenta años; la recorrida por la planta termonuclear y la central de comunicaciones, talleres, depósitos, hangares, sala de operaciones, enfermería, otros; la compra de “recuerdos” en el comercio de Mc Murdo, atendido por neozelandeses.

Todos los días hacíamos enlaces radioeléctricos con nuestros compañeros en la Base Polo Sur, también con los de Belgrano y Matienzo. Teníamos que esperar. ¿Qué raro? Y luego recorrer más de dos mil quinientos kilómetros atravesando nuevamente la Antártida, desde el mar de Ross al de Weddell. La operación estaba planificada para que el 05 hiciera la ruta directa, previo sobrevuelo al Polo, decolaje de los Beaver y desde allí, reunida la escuadrilla, hacia Sobral y Belgrano. Había que asegurar comunicaciones, pronósticos meteorológicos, búsqueda y salvamento, apoyo radioeléctrico para la navegación..., y teníamos que decolar con un peso muy superior al normal, de más de quince mil kilos, con una ventaja, la pista de despegue muy buena; y una desventaja, el esquí derecho estaba vencido.

Mientras esperábamos supimos que la patrulla de Ejército estaba ya sobre la meseta, aproximándose al Polo. Era necesario permanecer en alerta para una eventual ayuda. Los norteamericanos también permanecían atentos con sus aviones y helicópteros para búsqueda y salvamento.

El 25 de noviembre despegamos para el Polo, la ruta estaba muy buena. Llegamos a la vertical del Polo Sur y debajo los Beaver estaban con los motores en marcha. La temperatura estaba en 38° bajo cero.

El P-05 inició su carrera de despegue. Corrió pesado, lento, levantó la cola, corrió un poco más y decoló... En realidad, ¡**decoló!**

Después el P-06...

—¿Qué le pasa?

—No sé... me parece que se salió de la calle... sí, está entre los *sastruguis* —decía el capitán Felipe que miraba desde su costado mientras hacíamos giros hacia la izquierda.

—Papá cero seis... Papá cero seis... ¿me está recibiendo? —pregunté en frecuencia de aviones de vuelo.

—Afirmativo, señor. Lo recibo bien —la voz cansada, agitada, nerviosa del piloto—, estamos tratando de entrar de nuevo en la pista..., nos remolcarán con la pala mecánica...

—Tienen veinte minutos... Después de ese tiempo permanecerán en el Polo... No tenemos autonomía para esperar más —lamenté decirlo pero no tenía otra alternativa.

A los diecinueve minutos, despegó.

Rumbo a Sobral. En la vertical de esa Base resolveríamos si seguíamos o no, por las informaciones meteorológicas negativas que habíamos recibido de Belgrano. Poca visibilidad, nevaba y las nubes estaban bajas. Era una pena porque teníamos interés en completar el vuelo transpolar directo.

Cerca de los 84° S tuvimos ecos a derecha e izquierda: pensamos en la patrulla de Ejército. Vimos la cordillera de Pensacola a la izquierda y bastante adelante los *nunatak*. Teníamos una capa de estratos debajo. Belgrano empeoraba y ahora también Sobral. Próximos al pico Santa Fe (o Punta Indio) ordenamos a los Beaver que volaran en formación cerrada con el TA-05 porque entraríamos en zona de vuelo por instrumentos. Al frente se veía un horizonte muy oscuro. Realizamos un amplio viraje para facilitar la reunión de los monomotores, y ya a los costados, y a la vista, seguimos el vuelo hacia Sobral.

Cerca de Sobral ordenamos a los Beaver se dirigieran al aterrizaje, nosotros intentaríamos llegar a Belgrano, si no entrábamos regresaríamos a la pequeña “ciudadela” de los 80° S, donde cuatro hombres, aislados, vivían en el desierto.

—Descendamos a trescientos metros —le dije al piloto que en esos momentos era el capitán Felipe—. Usted, Roberto, atento a los ecos de radar, tenemos la isla Beckner a la izquierda, es la única elevación...

—De acuerdo, señor, diez minutos más y deberíamos tener las grietas...

Estábamos a trescientos metros del suelo y no veíamos nada.

—Carlos, pida de Belgrano que enciendan bochones con kerosén y coloque tambores en la cabecera sur de la pista..., confirme cada media hora el estado del tiempo...

—Estoy en contacto permanente con Belgrano. Dicen que la visibilidad disminuye y que el último techo es de ciento veinte metros...

—Los motores normales —me confirmaba Guillermo.

—Café cafééé... —ofrecía, simulando venderlos, Carlos.

—A mí, con azúcar y cremita —bromeaba Mauricio.

—Te lo van a dar con... —decía Julio, el observador de Ejército que nos había acompañado en el vuelo.

—Quiere descansar un poco —le insinué al capitán Felipe quien se estaba exigiendo un trabajo de vuelo por instrumentos muy com-

plicado y cansador. Por supuesto, como buen escocés se negó..., aunque transpiraba a mares y se lo veía muy cansado.

—Ecos de grietas... largá... en el... dejáme... radar... —era Roberto que nos avisaba del radar y al mismo tiempo “luchaba” con parte de la tripulación en el fondo de la cabina.

Descendimos a ciento cincuenta metros y alcanzamos a ver una grieta profunda y azul. Estábamos a media hora de la Base y no definíamos el suelo. Nubes, nieve, blanqueo. El radiofaro no entraba. Imprevistamente la aguja del goniómetro se movió, dio una marcación, podía ser...

—Estamos cruzando la barrera —gritó.

—De acuerdo... veo el mar... viremos a la derecha, coincide la marcación de radio.

—Radioaltímetro a cien metros... noventa...

Vimos la Base... era tarde para dejar de hacer instrumentos y volar por visual. Viramos y realizamos una penetración desde el sur. Bloqueamos el radiofaro a menos de cien metros del suelo, y no veíamos la pista. Volamos unos minutos más hacia el oeste y regresamos descendiendo. Al frente, las antenas, los vehículos, las sombras y manchas, formas.

Aterrizamos desde el sur. Nos esperaban los hombres de Belgrano. Abrazos, alegría, euforia... Hablamos con Buenos Aires y explicamos la novedad de los esquís y la necesidad de regresar para repararlos.

El 8 de diciembre decolamos desde Belgrano. Volamos todo el tiempo entre y sobre nubes. Tuvimos que abirnos hasta la isla Alejandro y desde allí a Matienzo. Entramos por instrumentos. Estaba la nueva dotación, los que venían a quedarse por un año. Pusimos las ruedas al TA-05 y esperamos la oportunidad del cruce del Drake. Mientras tanto colaboramos con Matienzo realizando algunos traslados de carga desde la costa, en los vehículos oruga. Un temporal de nieve nos cubrió el avión hasta los motores, un día antes del regreso; hubo que palear.

El 18 de diciembre con el apoyo de dos Albatross, el BS-01 y el BS-02, regresamos a Río Gallegos.

El 20 de diciembre aterrizamos en aeroparque y de allí a El Palomar.

No quiero, porque creo que no debo, detallar la llegada. Fue distinta, muy distinta de la de enero de 1962... por suerte... no sé...

X

Días después fui al Depósito Antártico, en El Palomar, dispuesto a devolver los equipos y vestuario antárticos.

—¿Por qué quiere devolver la ropa? —me preguntó el encargado— ¿Usted cree que no va a volver?

Sí que lo creía, estaba seguro. No deseaba volver. Tenía que desprenderme de aquella distancia y aquel tiempo, de la Antártida...

—Mire..., nos conocemos hace tiempo... ¿Alguna vez le dije con tanta firmeza y seguridad que no vuelvo al sur? Además, ¿para qué? Fue distinto en mil novecientos sesenta y dos, cuando hubo que demostrar la necesidad práctica y las posibilidades de hacer..., después del incendio del Tango Alfa-treinta y tres, porque se concretaba en hechos la lucha, esa misma necesidad. También en el sesenta y cinco..., y usted lo sabe bien..., aquel lanzamiento de cohetes era necesario y justificaba... bueno, en realidad apuntalaba la posibilidad de concretar el transpolar...

—Siempre hay alguna causa, o excusa para volver —con su voz cargada de ironía y alargándome un mate me hacía el comentario, otro de los hombres de Antártida que, entre las paredes de metal del depósito, hacían las veces de proveedores no sólo de lo material sino, también, de un adelanto a “aquello” otro.

Era mi decisión y estaba convencido. No pensaba, en ese momento, en el mundo antártico que me rodeaba y del cual quería salir. No creía en la suma de voluntades sobre la propia voluntad. Había otras causas importantes: ya tenía, la Fuerza, más hombres y mejor preparados. Borrar mi “mal nombre” de Antártida, dedicarme a otras tareas profesionales. Vivir el pequeño remanso de seres queridos y cosas íntimas. Y tal vez la causa más importante: **el miedo**.

Durante mucho tiempo tuve que vivir la Antártida en la ciudad: decenas de conferencias y exposiciones, artículos periodísticos, reportajes, un libro de cuentos, medallas y condecoraciones.. etc..., etc. y muchos etcéteras más de color blanco, del color de todos los colores... No podía desprenderme.

—¿Qué hace, pingüino?

—Che, tenés cara de foca...

—¿Cuándo volvés a la Antártida?

—¿Cómo es la Antártida?

—¿Hay esquimales?

—... Y estamos aquí muy bien, en Matienzo, esperando que venga con el cero cinco... Cambio.

En la ciudad, en las montañas de cemento, con formas geométricas, rectas, grises vivía, aun sin quererlo, dentro del mundo pequeño, tremendo mundo antártico. Y nació “Paco” en forma de muñeco e historieta; crecía, se hacía fetiche, imagen. Y apareció “Había una vez...” con sus dos páginas en blanco, éstas que estoy tratando de escribir... Y llegaron los otros C-47 antárticos, los Tango Alfa 06 y 07. Y expuse en salones, en aulas, en estudios de televisión y radio sobre los hombres, los paisajes, la vida, las nieves de la Antártida. Y me preguntaban y les contestaba... Y creían que tenían la obligación de hablarme del tema. Y cuanto más quería desprenderme, más me enredaba en esa madeja de desierto.

Antártida es así, decía Juan Carlos, “como una novia fea, se la quiere, pero no se sabe por qué”.

Pero había algo más, mucho más importante: **el Miedo**. Allá en la tierra pareja y desierta, entre sus glaciares y témpanos de formas extrañas, entre sus vientos que gritan remolinos de angustia, entre su soledad y silencio, en cada intento de salir y no salir, entre cada vuelo y no vuelo, entre aquellas paredes de metal del “medio caño” de Matienzo, o en los túneles de paredes y techo y piso de hielo de Belgrano, o en la cabina que aprisiona y libera del 05, había sentido el dolor de la sensación de **Miedo**...

Miedo, cuando en Río Gallegos, la noche anterior al vuelo, pocas horas antes, el humo de un cigarrillo se hace espiral, se adivina espiral y la pequeña brasa parece una estrella suspendida; o cuando la decisión, y los hombres no creen, y yo mismo no creo... Cuando la distancia y el tiempo parecen tener forma, presencia, esencia del ser amado y se convierten en necesidad, de pronto, de ya, de ahora y se estira en un mañana prolongado, promesa, que parece no se alcanzará nunca y se desliza entre los dedos, como se escurre esa nieve ventisca, la que ahoga, la que asfixia, y ciega...

Miedo a la tristeza de la partida, a esa lágrima que no se llora, a la sonrisa que se esconde, al beso que no se da, a la caricia que se escapa por no poner los sentimientos a flor de piel. **Miedo** al placer del regreso.

Miedo a volar y a no volar; a cruzar desiertos increíbles, distintos, extraños; a traspasar mares de olas revueltas como si fueran rebaños asustados huyendo de la nada; a descubrir montañas, de cabelleras que parecen nubes... y a veces son nubes; al delirio de transferir nuestra propia imagen a la del paisaje; a los espejismos, a esos lagos azules que parecen flotar entre formas de témpanos, entre vacío de grietas, entre cataclismos de siglos, de milenios.

Aquella sensación de pisar donde nadie puso su pie, de tocar lo que no se tocó, de acariciar un destino que todavía no fue. Sin por qué, o para qué aparente...

Hoy, cuando todo es materia, justificación física, lógica, de laboratorio matemático, positivo ¿cómo explicar la ironía, la ansiedad, el equilibrio de los hombres y el paisaje? ¿Cómo hacer comprender aquel misterio de una piedra gritando espejos, o de esa catarata de hielos desnudando cristales, o de aquel hombre-desierto?

—No quiero presionar... ni dar la orden...

Un despacho de brigadier no tiene, generalmente, la opulencia que corresponde por jerarquía al escritorio de un funcionario. Son sencillos, prácticos. Desnudos de lujo. Así era aquél, aquella sala pequeña, con su escritorio de estilo moderno, funcional.

Casi siempre imaginamos a un almirante, brigadier o general, como seres de ceño fruncido, extremadamente adustos, agrios... Y no es así, generalmente. Es que pensamos que los hombres en función de jerarquía en conducción, de nivel elevado en las escalas sociales, tienen que ser distintos, extravagantes. Y aquel brigadier era normal, un ser humano normal, incluso joven, muy joven por la jerarquía de su función. Alto, de ojos vivos que demostraban rapidez mental, flexibilidad. Tenía frente a mí no sólo la jerarquía, sino la dialéctica con sustancia, razonamiento y justeza.

—... Porque usted, entiendo, es el único en la Fuerza que se ha ganado el derecho de no recibir la orden de volar a la Antártida. Reconozco sus experiencias y sus méritos y son, justamente, esos méritos los que... —no era un discurso grandilocuente, sino una serie de reflexiones claras que justificaban la necesidad de un nuevo vuelo a la Antártida.

—De acuerdo, señor, pero estoy cansado, agotado... —trataba de responder con la misma franqueza.

—Sí, también lo comprendo, y justifico ese cansancio y hasta un poco de temor...

—Usted quiere decir, señor, que ¿siento **miedo**? Sí, señor, siento **miedo**... Es más, siento **miedo al miedo**... Es la sensación de volver a vivir lo que ya se ha vivido; de volver a recorrer lo que se ha recorrido. Cuando el camino no es sólo peligroso, difícil, que para eso debemos o deberíamos estar las Fuerzas Armadas, sino cuando debemos hacer lo que no deseamos, lo que no queremos, incluso, ordenar... **Miedo al miedo** que voy a sentir en Río Gallegos... la noche anterior al cruce del Drake, y después a la ventisca, a la nieve cubriendo el avión... Sí, señor, a esas interminables horas de angustia...

Hablé. Tuve el privilegio de que me escuchara, que me comprendiera, que entendiera aquellos estados de ánimos.

Normalmente se cree que en la vida militar, las órdenes se dan y se cumplen frías, duras, imperativas. A veces, sí... muchas, no... Existe una comunicación entre superior y subalterno, entre quien ordena y quien ejecuta, que es necesaria para cumplir correcta, sincera y espontáneamente una orden. Casi siempre tiende a definirse en una acción, y en esa acción irreversible, a veces, irremediable, es necesario ese libre juego de inteligencia, afecto y voluntad.

A fines de agosto de 1967, la I Brigada Aérea desde El Palomar, desplegó sus efectivos, los necesarios, hacia Río Gallegos. Más de cien hombres, nueve aviones, apoyo de comunicaciones, meteorología, búsqueda y salvamento... Nuevamente, hacia el sur...

Entre las muchas tareas figuraban la de aerofotografía de zonas predeterminadas, tales como la isla 25 de Mayo y Marambio, con el fin de localizar futuras pistas de piedra para aterrizajes sobre ruedas; reconocimiento de hielos de mar; traslado de personal y carga. Entre el personal que debía ser trasladado estaba el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

No deberé aclarar que había sido “convencido” y que tripulaba el TA-05, ésta y muchas otras veces más...

Mucha de la gente que integraba el operativo tenía ya experiencia antártica. Era comandante del Teatro de Operaciones, el Jefe de la I Brigada. También, estaban los hombres de siempre, los que nos habían acompañado desde el primer momento... y los de Matienzo, Decepción, Esperanza, Petrel, Brown... y el Chiriguano allá, en

los canales de Tierra del Fuego o en el Drake... y los hombres de los talleres, oficinas... y los de la Base Aérea de Río Gallegos, y de Circulación Aérea... Son muchos, por suerte, ahora son muchos y no podría, aunque quisiera, nombrarlos.

Tendrá que haber siempre anónimos, escondidos, silenciosos... Es la savia con que se nutre el tronco para que haya frutos. Son los que pueden llegar a ser héroes... Como los que quedan esperando... permanecen estáticos, aparentemente estáticos, entre los cubos de cemento y metal, en su rutina, que es también la nuestra. En las calles de la ciudad, en el camino de un valle.

El 3 de septiembre cruzamos el Drake. Volamos dentro de nubes, con formación de hielo no muy fuerte hasta la mitad del mar, después sobre nubes. Pasamos vertical Matienzo y seguimos hasta el círculo polar. Sobrevolamos la isla Jason y las pingüineras de "reales". Regresamos a Matienzo. Tuvimos que aterrizar en un banco de niebla y carretear a radiofaro, no se veía a más de treinta o cuarenta metros. La dotación de Matienzo y los tripulantes del C-47 (ya aterrizado) estaban formados. El Comandante en Jefe saludó. El primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea que llegaba en vuelo a nuestro desierto blanco.

El 6 del mismo mes regresamos. Volvimos a cruzar el Drake. El décimo cruce del TA-05, el undécimo mío: hubo uno en que no pude volver volando. Cuando quedó de semilla, el TA-33.

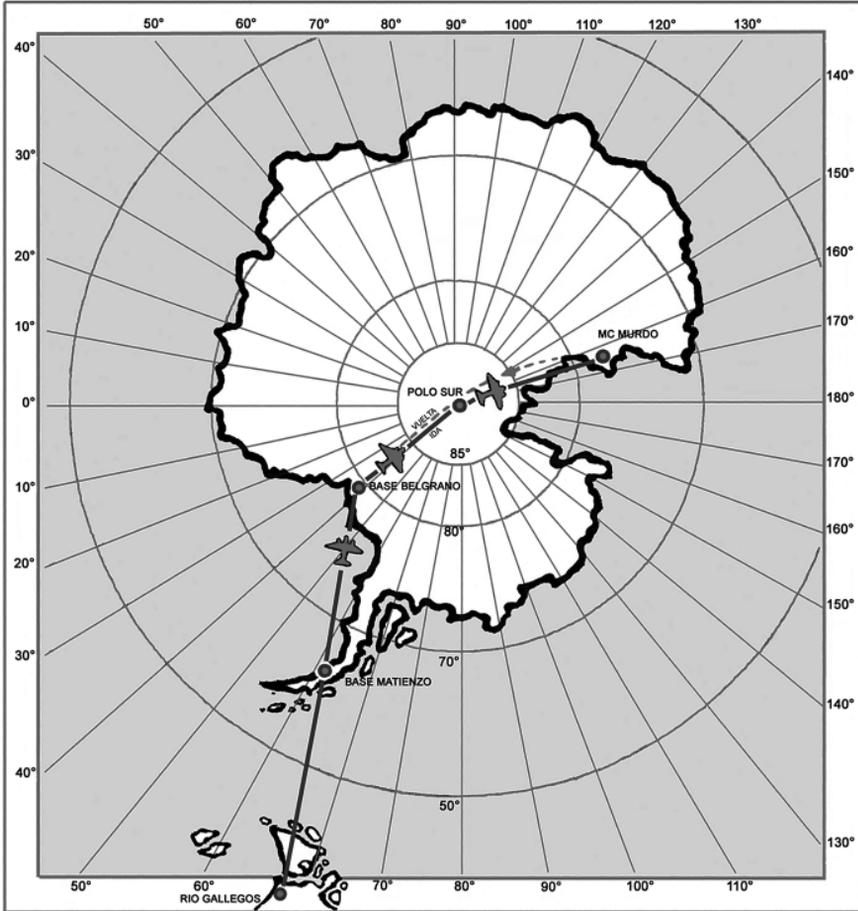
Debo decir porque creo que simboliza el valor de los hombres en aquella tierra que, cuando el Comandante en Jefe saludó en la despedida a los hombres de Matienzo, vimos lágrimas en sus ojos.

Hace poco tiempo de estos últimos recuerdos. Estoy frente a una ventana que desde un decimoquinto piso da al sur. Con horizonte de cubos, de montañas de cemento, de ciudad..., entre niños que crecen haciéndose fantasías en terrazas y patios apretados de paredes verticales que quieren esconder el sol; entre hombres y mujeres que caminan sus calles y veredas salpicadas de pequeñas lagunas de agua recién llovida; entre un ruido de giros, engranajes de giros de tantos miles y miles de ruedas que se hacen ecos inarmónicos de ciudad; entre las luces y las sombras de un atardecer, deambulando en los senderos de la memoria, recorriendo los recuerdos grabados en la emoción.

Hoy, desde la distancia y el tiempo, esos prismas que agrandan y empequeñecen los hechos, las acciones, los momentos; a través de un cristal que nos permite contemplar el paisaje humano, y aun el otro, el narrado con las voces de la naturaleza por un Dios...



Ilustraciones



*Antártida. Ruta del vuelo transpolar con el C-47 TA-05
(3 de noviembre de 1965)*



*El C-47 TA-33 cuando aún tenía matrícula TC,
El Calafate, Operación Upsala (mayo-junio de 1962)*



TC-33, El Calafate (mayo-junio de 1962)



Tripulación del TA-33, momentos antes del despegue y de su posterior incendio. De izquierda a derecha: capitán Mario L. Olezza, primer teniente Carlos Beltramone, comandante Enrique Zambrano, primer teniente Eduardo Massa, suboficial ayudante Juan C. Nassoni, suboficial auxiliar José M. Biain, cabo principal Luis Gerosa, suboficial ayudante Miguel A. Acosta, coronel Jorge Leal (10 de diciembre de 1962)



Incendio del TA-33



Restos del C-47 TA-33. Tras el incendio, al intentar despegar de la Base Ellsworth con destino al Polo Sur (10 de diciembre de 1962)



Restos del TA-33 (1962)



Suboficial ayudante Miguel A. Acosta, mecánico de vuelo, junto a los restos del TA-33 (10 de diciembre de 1962)



*TA-05, sobre la planicie helada del glaciar
Upsala (1964)*



*TA-05, detalle del esquí
de la rueda principal*



TA-05, Base Matienzo (1965)



C-47 TA-05, Base Matienzo, durante la ejecución del STAM 500 (1964)

Base Matienzo. Tripulación del TA-05. De izquierda a derecha: primer teniente Marino, copiloto; comandante Olezza, piloto; primer teniente Mela, navegador; cabo principal Cabas, radioperador; (febrero de 1965)



Base Matienzo. Parte de la tripulación del TA-05. De izquierda a derecha: primer teniente Marino, copiloto; comandante Olezza, comandante; primer teniente Mela, navegador; (marzo de 1965)

Simba, perro esquimal de la Base Matienzo. De izquierda a derecha: primer teniente Mendiberri, integrante de la dotación Base Matienzo; primer teniente Mela, navegador del TA-05; primer teniente Beltramone, copiloto del TA-05. Detrás, dos Beaver (septiembre de 1964)



Albatross BS-03, Base Matienzo. Primera y única vez que anevizó un avión de esta característica de la FAA. Campaña Antártica (1964/1965)



Parte de la tripulación del TA-05 con integrantes de la Base Matienzo, STAM 500.

De izquierda a derecha: cabo principal Cabas; primer teniente Marino; suboficial ayudante C. Mela; personal civil Fidelio, sentado sobre un cohete JATO; comandante Olezza; suboficial ayudante Nasoni; primer teniente Mela, sentado atrás; (1964/1965)



Reparación de emergencia de un esquí del TA-05, durante el vuelo al Polo Sur (1965)

Escala técnica del Beaver P-05, de la Base Matienzo. Piloto, primer teniente Eduardo Fontaine



Equipo calefactor para facilitar el arranque de los motores, y barrido de hielo y escarcha acumulados sobre los planos y superficies de control



Cessna U-17A matrícula AE-205 del Ejército Argentino, accidentado en la ruta hacia la Base Sobral, después de ser asistido por el TA-05 (4 de octubre de 1965)



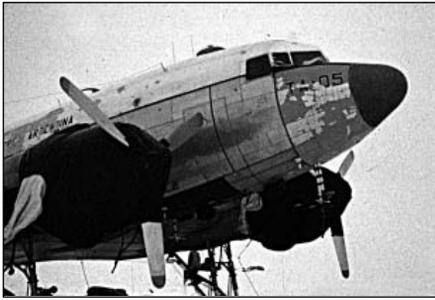
*Base Belgrano, reparación del amortiguador del TA-05.
De izquierda a derecha: suboficial principal Hauser
y suboficiales del Ejército, Bautista Ceppi y César Ortiz*



Vista aérea de la Base Matienzo



Nuestra Señora de las Nieves. Base Belgrano (diciembre de 1965)



TA-05, regreso de la Base Mc Murdo



*TA-05 con JATO, Base Matienzo
(diciembre de 1965)*



Preparativos para el vuelo del TA-05



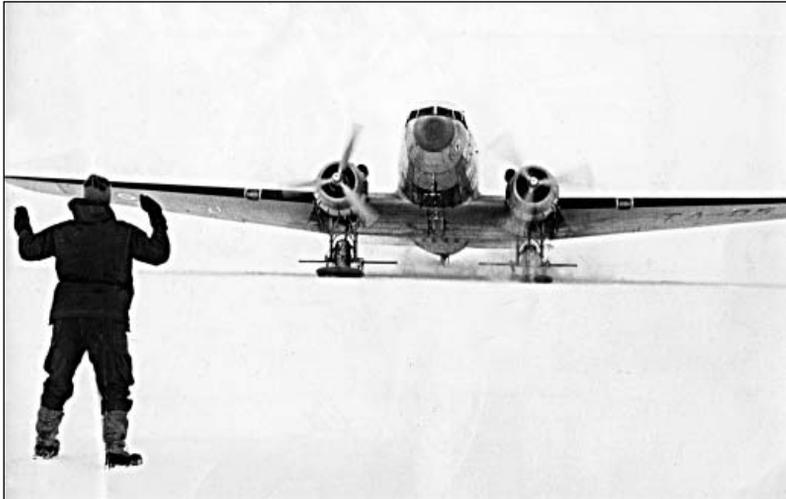
C-47 TA-05, Base Matienzo, STAM 500 (1964)



La Escuadrilla en el Polo Sur



Base norteamericana Amundsen Scott, en el Polo Sur geográfico



C-47 TA-05, anevizando en el Polo Sur (1965)



Capilla de todos los credos, Base Mc Murdo



Scotts Hut (Ross Sea). De izquierda a derecha: comandante Olezza, capitán Bloomer Reeve y lieutenant commander Day (USN). Base Mc Murdo (1965)



ARA San Martín. Rompehielos G4



El vicecomodoro Olezza, de espaldas, iza la bandera en la inauguración de la pista de la Base Marambio (1969)



Olezza, director - interventor de LRA 1 Radio Nacional (1975)



Olezza en LRA 1 (1975)

Se terminó de imprimir en
Talleres Gráficos DEL S. R. L.
E. Fernández 271/75 - Piñeyro
Febrero de 2006.