

La vuelta al mundo (casi) de un
arquitecto en 30 fotografías...
y 34 días...

Manual...

Todo listo en la góndola del globo Victoria II. 60 bombonas de propano. 5 metros cuadrados de panel solar. 120 litros de agua, 15 kilos de provisiones y gadgets... muchos gadgets para navegar, immortalizar y atacar los kilos de soledad que inflarán el lastre del Victoria. A punto de emprender un viaje alrededor del mundo sin escalas en busca de respuestas. La aventura no está tras un récord ya imposible, la idea es fotografiar 30 de las más variadas ciudades para estudiar y comprender el tejido urbano que domina el planeta del siglo XXI. Este es el cuaderno de bitácora del sueño imposible de Le Corbusier y Verne.

Dia 1

Salida tranquila desde Barcelona. España. Aprovecho los rescoldos de la Tramontana para encarar el Golfo de León y cambiar costa Brava por Azul. La primera imagen de mi proyecto es de la capital catalana. El sueño de Gaudí en manos de las trazas urbanas del Plan Cerdá. Esquinas achaflanadas, alturas limitadas y homogéneas, grandes e infinitas avenidas con bulevares rectilíneos atravesadas por cuchilladas diagonales. La ciudad, colmatada, parece que funciona o, al menos, no es un caos.



Llegamos a Mónaco justo cuando nos abandona el rayo verde a nuestras espaldas. Mónaco es el paradigma del urbanismo saturado. 2 kilómetros cuadrados de yates con tejados de oro para el país con mayor densidad de población del planeta. No hay tejido urbano sino adaptación topográfica de villas de lujo. Una cascada de favelas a 25.000€ el metro cuadrado.



Día 2.

Tras una noche acariciando la cuerda de los Alpes, desayuno a 3.000 pies sobre la ciudad de los canales. Abro escotilla, huele a Quattrocento. Podría haber viajado en el tiempo, podría ser la reencarnación de Marco Polo. Venecia es un caramelo, un mosquito vivo atrapado en ámbar en la historia del urbanismo. Un teatro para turistas, un infierno para residentes, una inspiración para artistas, una lucha continua contra el agua. A Venecia la mataría antes la sequía que una 'acqua alta'. Sin su presencia sus cimientos de madera pudrirían y colapsarían en pocas semanas. He gastado ya cuatro bombonas.



La calima se tiñe de anaranjado con el anochecer del oca. Después de atravesar los Alpes por el Finsteraarhorn llego al Cantón de Berna dispuesto a contemplar la maravillosa villa arropada por el meandro del Aar. El alma de esta ciudad se erigió como bastión del espacio prealpino en el medievo, pero ha sido decorada con lo mejor de los siglos venideros y restaurada con mucho respeto en el XVIII. Ningún ejemplo más orgánico del trazado de sus calles, acariciando las líneas naturales que propone el río. Organicismo urbano. Antes de volver a ascender abro la escotilla. Huele a oso dentro y fuera de la góndola.



Unas horas más empujado por la corriente alpina, me desplazo hasta la Ciudad de la Luz. Probablemente, junto con Berlín, el espejo donde más se han mirado los grandes urbanistas europeos. París es 'soñado' por Haussmann a la medida de Napoleón III. Las anchas calles y 'boulevares' diseñados para evitar las barricadas que otrora levantaban los rebeldes en las antiguas y angostas 'rues'. Los grandes ejes que trazan radialmente la ciudad como línea de perspectiva de enormes hitos o monumentos; las hermosas plazas circulares y, sobre todo, la modernidad en las instalaciones que desde sus entrañas hacían posible el funcionamiento de este megalómano proyecto. El 60% de los edificios medievales fueron vestidos de la uniformidad de las reformas. Un cambio brutal nunca antes visto y que sigue haciendo historia.



Día 3

Amanece despejado. Aprovechando la estabilidad atmosférica hoy no bajaré de los 20.000 pies para pillar las corrientes del Norte. Gastaré, seguro, un par de cilindros de propano. Ayudaré con el motor de hélice solar para fijar rumbo cuando el viento no supere los 8 nudos. Cierro escotilla. Destino: Cualquier lugar de los Países Nórdicos.

Llego con la noche ya muy cerrada —todo lo cerrada que deja el estar a pocos kilómetros del círculo polar ártico en el solsticio de verano—. Suelto aire para descender pasado Estocolmo, a la altura del Golfo de Botnia y me encuentro con esto:



Cambio el delirio de grandeza parisino por el 'New empirism' nórdico de Sundsvall. El urbanismo de los países del norte de Europa es de raíz vernácula. Mezcla de lo rural y lo urbano con materiales absolutamente autóctonos... y se nota. Ciudades orgánicas sin salirse de la escala asumible y salpicadas por el genio de las obras de Asplund, Saarinen y el gran Alvar Aalto. La calidez de sus maderas se intuye siempre bajo el manto nevado incluso desde esta altura. Apetece posar el Victoria II para dejarse llevar por el ocio de aire vikingo pero quedan 24 largas etapas. Siguiendo parada: la gélida Siberia.

“La auténtica esencia de la arquitectura consiste en una reminiscencia variada y en desarrollo, de la vida orgánica natural. Este es el único verdadero en arquitectura.” Alvar Aalto

Día 4 y 5

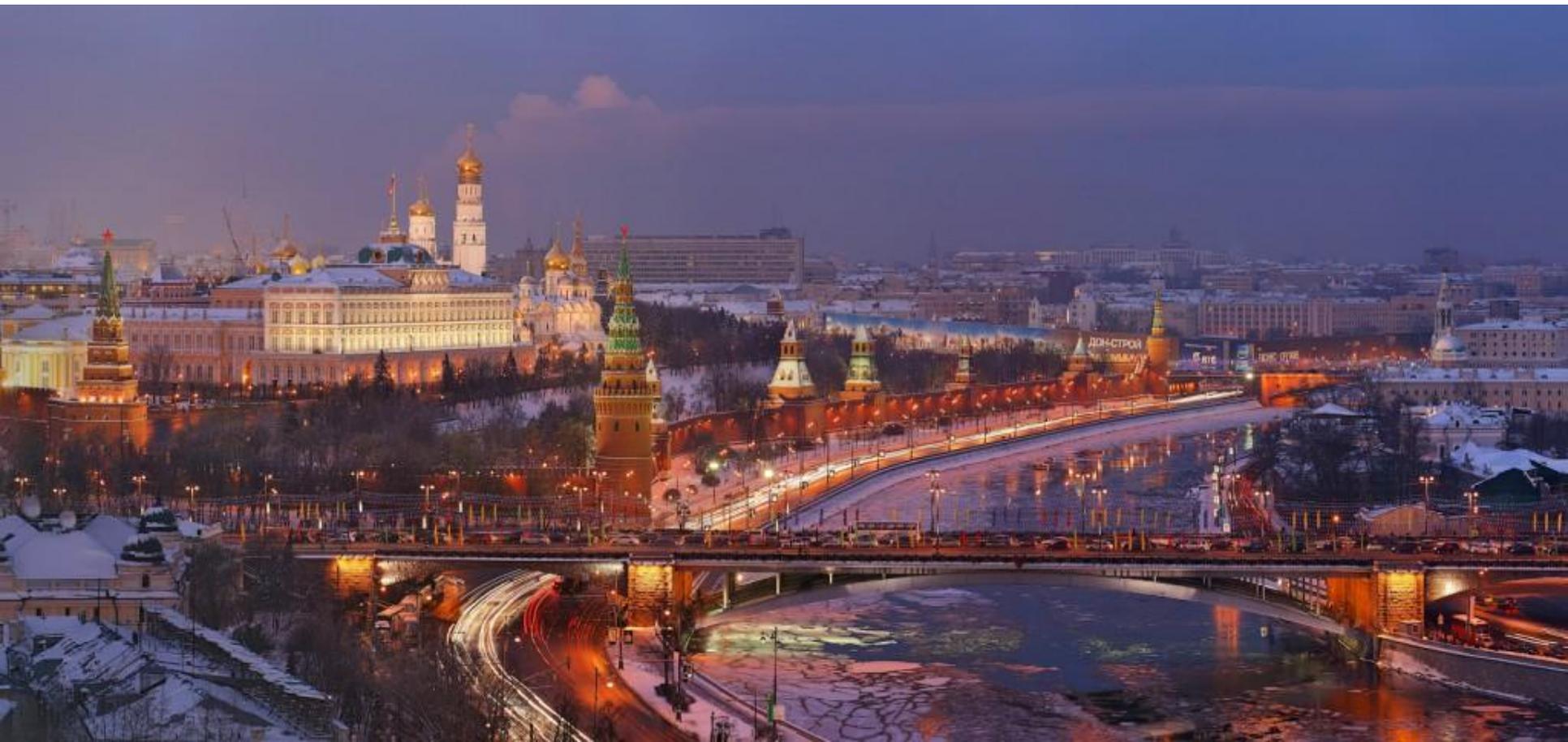
Vuelvo a subir a más de 20.000 pies buscando una corriente de chorro para hacer la etapa más larga hasta el momento. Sin variar la latitud descenderé cuando navegue unos 3.000 kilómetros. Espero que el 'jet stream' ártico me lleven al corazón de Siberia. Quiero buscar y estudiar el desarrollo urbano en condiciones extremas. De clima y de recursos.

Tras cuarenta horas de navegación y a 50 grados bajo cero, desciendo a 2.000 pies buscando cualquier rescoldo urbano. Me tropiezo con la ciudad de Norilsk. Un brutal ejercicio de socialismo industrializado carente de ornamentos, sin parques, con zonas comunes deconstruidas, sin apenas servicios. No tiene un árbol vivo por culpa de la lluvia ácida. La practicidad y el funcionalismo ponzoñoso al servicio de la minería o... del Gulag. Un núcleo urbano entre el suburbio minero y el campo de trabajos forzados. A pesar de ello hoy tiene más vida de la que aparenta. Huele muchísimo a azufre. Cierro, tiro los diez cilindros de propano vacíos y vuelvo a subir sin casi necesidad de gas.



Día 6

Amanezco en Moscú con las paredes interiores de la góndola empapadas por el 'efecto cubata' o condensación de la humedad interna por la diferencia brutal de temperatura traída de Siberia. Bajo 5.000 pies para fotografiar el crisol de arquitecturas bolcheviques, de Zares y Reinas, de dictadores y príncipes. Impresionante amanecer reflejado en las placas de hielo del río Moscova. Una ciudad nacida y concebida tras la revolución de 1917 y de la mano constructivista de Konstantín Mélnikov.



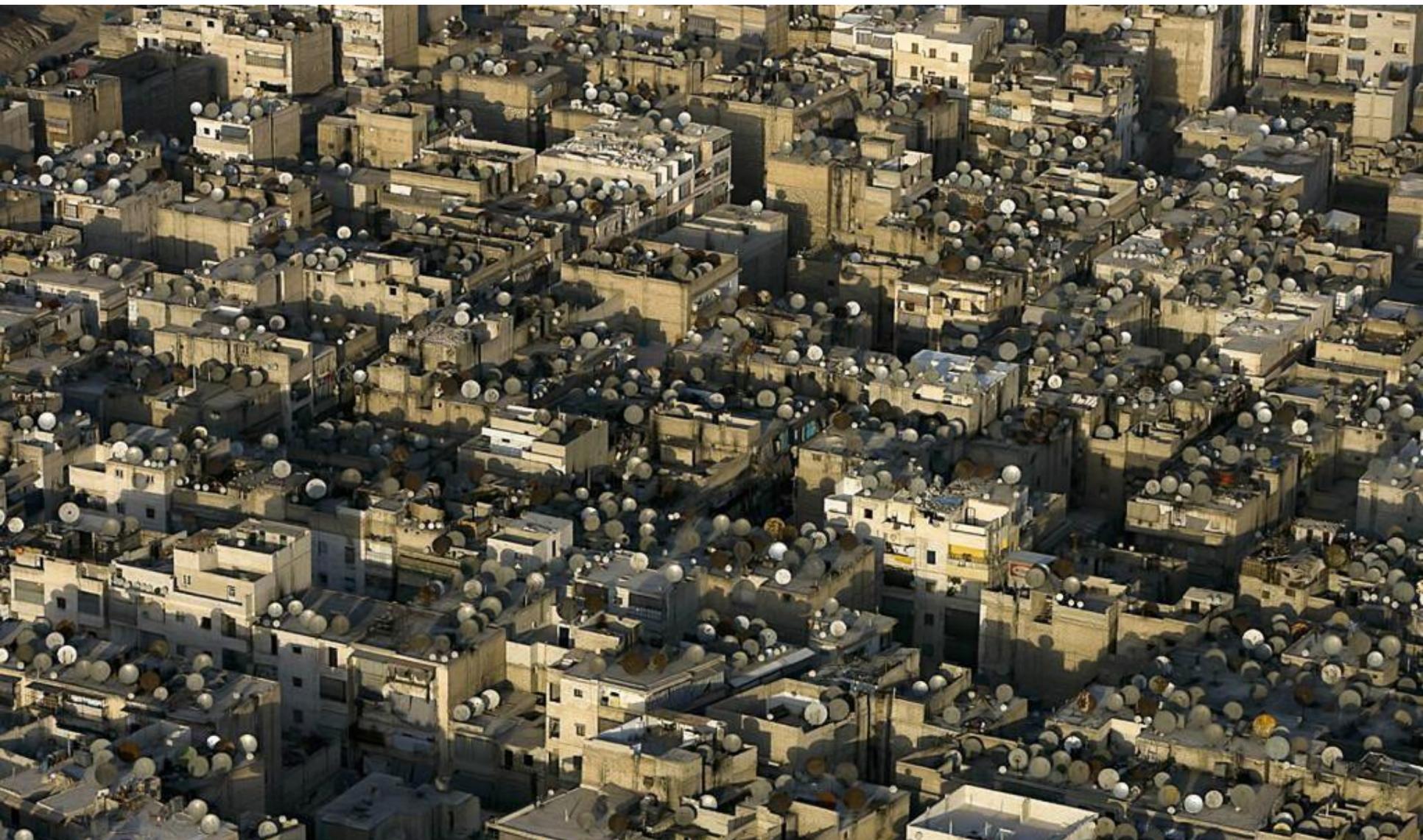
Sin olvidar las ciudades fantasma de Siberia y gracias a la hélice solar que me permite navegar sin casi viento a baja altura, pongo rumbo paseando al corazón de Ucrania. Pronto, a 6.000 pies, pillo un chorro que me lleva hacia el sur hasta la ciudad de Pripiat. Otro ejercicio imprescindible para mi tesina. Cómo se traga la naturaleza las grandes urbes abandonadas por el hombre de la noche a la mañana. Pripiat fue una de las víctimas del desastre de Chernóbil, situada tan solo a 19 kilómetros de la central nuclear, fue evacuada completamente a las 72 horas del terrible accidente. Obra del partido comunista, nació como 'La ciudad del Futuro' y murió como 'Ciudad Fantasma'... dejando una fotografía perenne del urbanismo atómico socialista. Es muy peligroso merodear por aquí. Subo.



Día 7 y 8

Trazo una perpendicular al paralelo buscando un aumento radical de temperatura. Me costará más combustible para navegar pero ahorraré un poco en climatización interior. 1.700 kilómetros hacia el sur. Velocidad de crucero increíble de 150 nudos a 25.000 pies. 6 horas de viaje. Creo que ya domino la máquina.

Por la velocidad de descenso también noto el cambio del tipo atmosférico. Abro a 5.000 pies para intercambiar aire ucraniano por sirio. Lo primero que noto al descender a 1.000 es el cambio de color de esta parte del mundo. Estoy en Alepo, al norte de Siria; a mitad de camino en la ruta que une la costa mediterránea y el Éufrates. Impresionado por las parabólicas. Me siento vigilado. Como y subo.



Mi siguiente parada conserva el tono ocre y arcilloso que no abandonaré en los próximos 10.000 kilómetros. A menos de 900 kilómetros y, tocando con la mirada la isla Chipriota, llego a El Cairo para fotografiar las azoteas de uno de los barrios de esta milenaria ciudad, con unas infraestructuras desactualizadas en su franja más pobre. Si no puedes almacenar la basura y los escombros súbelos lo más alto que puedas para que no huelan ni molesten. Interesante concepto.



Día 9

Pero en esta parte ocre del mundo sí que hay extrema riqueza. Ciudades construidas con los cimientos del petróleo cambian cultura milenaria por bambalina y progreso artificialoso. Sinceramente. No sé qué prefiero. Tras 2.500 kilómetros nocturnos sobrevolando los pozos de Arabia Saudí amanezco con esto. Rascacielos haciendo honor a su nombre en el paraíso del oro negro reinvertido. Dubai.



Como fakir sobre su cama de púas me dejo llevar, acojonado, por una leve brisa a 3.000 pies sobre este oasis artificial construido con un ejército de esclavos modernos para lustrar la Kandora y el Hatta de sus jeques. Aquí no hay urbanismo, solo hay dinero.



Día 10 y 11

Empiezo a ahogarme en mi aislamiento justo al desayunarme el décimo día, cuando me dispongo a fotografiar 'villa miseria'. 2.000 kilómetros más al Este. El urbanismo engendrado en condiciones de infravivienda. Aquel que no se planea, que es natural, orgánico y espontáneo en la pobreza, clave para entender alguno de los principios básicos del desarrollo urbano moderno. ¡Qué contraste con Dubai, madre mía! Protegido por el cinturón del Himalaya, bajo al Sur para observar asentamientos del segundo país más poblado del mundo. La India. Quiero que veáis esta ortofoto colmatada de parcelas en un suburbio de Nueva Delhi. Piel de elefante, densidad homogénea sin flujos ni servicios ni zonas comunes. Lo imprescindible para sobrevivir colmatando y aprovechando al máximo el espacio.



Impresiona la proporción y el organicismo de su tejido, directamente diseñado por el instinto de supervivencia. Ocupación máxima para mínima edificabilidad, la pesadilla de cualquier promotor especulador moderno.

Sigo bajando por la región del Indostán. El panorama es desolador. Bajo a 100 pies a la altura de Dharavi, el mayor tugurio del mundo. Suburbio de Bombay, ciudad de parias, cataclismo urbano. Un millón de almas en apenas 3 kilómetros cuadrados. Casas multifamiliares de 10 metros cuadrados. Inundables, impracticables... Subo a 10.000 pies, pero me hundo en su miseria. Recuerdo Mónaco al comparar densidades y lloro.



Día 12 y 13

Una de las ventajas de disponer un globo presurizado y de alcance casi estratosférico es que el margen para pillar un 'jet stream' con la dirección que queramos es mayor, al poder subir más allá de los 50.000 pies para buscarlo. Las principales corrientes en chorro están localizadas cerca de la tropopausa, en el límite con la estratosfera y a 20 kilómetros de altura. El problema derivado y uno de los mayores peligros es, precisamente, la cantidad de propano gastado para ello y que hace imposible hacer un cálculo estimado total para un vuelo de 30 días y sin escalas. Yo llevo 15 botellas de más, un 25% de margen y empiezo a dudar de que sean suficientes. Me enfrento ahora a una de las etapas más complicadas. 4.000 kilómetros rumbo norte por encima del Himalaya hasta la gran estepa de Mongolia. Corrientes muy fuertes e impredecibles.

Después de 3 botellas completas de propano a chorro llego, por fin, a las afueras de Ulán Bator, capital de Mongolia. Lo que véis no son las ruinas de algún poblado antiguo conservadas como atracción turística. Es un asentamiento actual de un barrio marginal de la capital. Un despliegue de yurtas o tiendas de campaña usadas por los nómadas de la estepa asiática. El mongol depende de los pastos del terreno sobre el que vive, y estos dependen del clima extremo. Van huyendo del frío. Aquí no es importante la casa, sino la parcela. El perímetro sólido, pétreo... acota la verdadera propiedad. La casa blanda, efímera... cambia de forma y dueño cada temporada.





Día 14

Quiero que veáis la foto anterior antes de informaros por donde floto ahora. Vamos a intentar deducir qué cultura estamos sobrevolando hoy. Fijaos en la trama, en la calidad de las viviendas y en el entorno industrial del fondo. A primera vista parecen un poblado residencial en algún perímetro industrial de una ciudad colmatada de oriente, pero nada más lejos de la realidad. Hay algo que no cuadra. Las viviendas son muy grandes. Con tres alturas sobrepasarán mínimo los 300 metros construidos cada una, amén del jardín y parcela ¿Qué trabajadores del sector primario tienen casas de 300 metros? Tiene que ser una actuación dirigida especial. Ahora fijaos en la calidad de los materiales. Parecen muy pobres. No hay grandes revestimientos (aunque parece que todavía se están construyendo y quedarán así). No cuadran con proyectos de villas señoriales ostentosas, además, ¡Son todas iguales! ¿Qué forma de buscar la distinción de los nuevos ricos es esa? Solo un estilo e ideología puede construir un lujo tan atrofiado y basado en la igualdad también para con los acaudalados. ¡Exacto!... el comunismo (moderno) mal entendido. Estamos en China, cerca de Shanghai, sobrevolando a 200 pies la ciudad de Huaxi, una especie de isla del delirio capitalista en la inmensidad de este nuevo falso comunismo. La ciudad más artificialmente rica del todo el país. Pensada y construida para vender sus encantos como publicidad de la nueva prosperidad materialista. Sus 1.500 habitantes son accionistas del grupo Jiangsu Huaxi, el mayor entramado empresarial de China, dueño y promotor de esta 'aldea Potemkin'.

Día 15

A menos de 800 kilómetros al Este del falso paraíso de Huaxi está Hong Kong. La antigua colonia británica sí responde a un desarrollo capitalista más natural, siendo hoy uno de los grandes centros financieros de Asia. A pesar de lo que pueda parecer a simple vista el 75% del territorio de la ciudad es un parque natural, los siete millones y medio de habitantes viven en el 25% restante. Pongo el ojo de pez y os regalo esta inmensa fotografía del erizo de la 'city' antes de volver a tocar mar después de mis últimos 15.000 kilómetros. Ya huelo el salitre.



Día 16

Bordeando la costa del Mar de China la corriente me pone rumbo al Norte, buscando la sempiterna referencia del Monte Fuji, para descender en la ciudad que mejor ha sabido llevar el mestizaje de tradición y modernidad de toda Asia. Tokio.

Tokio es templo y modernidad, rascacielos y Templos Shinto, hoteles del amor y los kapuseru, kimonos y medias de lycra, tecnología punta y tradición; pachinko y Sonic Sega. Pero Tokio también es la luz de Tadao Ando y Kenzo Tange, la tradición vestida de vidrio y acero de Arata Isozaki y la ciudad simulada de Toyo Ito.

“La arquitectura sólo se considera completa con la intervención del ser humano que la experimenta.” Tadao Ando

Lo primero que me impacta tras descender con el Victoria II es lo saturado que está toda la bahía de Tokio, ciudades y prefecturas se confunden y separan solo por líneas imaginarias que impiden distinguir el tono milenario de esta tierra, bañada ahora en cemento. 32 millones de personas comparten Tokio/Yokohama en una trama urbana colmatada hasta donde alcanza la vista. La explosión demográfica de postguerra condujo a Tokio a una metro-polización excesiva convirtiendo una ciudad industrial al estilo del Liverpool británico o del Chicago norteamericano en una de servicios, y absorbiendo prefecturas colindantes en un mismo sistema urbano muy limitado en su crecimiento por el mar.



Día 17, 18 y 19

48 horas desconectado de cualquier atisbo urbano. 6.500 kilómetros hacia la plataforma continental australiana. Es muy difícil la navegación cuando quieres buscar el rumbo y no quedarte a merced de los caprichos de Eolo. No encuentro el chorro adecuado hasta los 55.000 pies y solo 2 botellas —de propano— después. Me quedan 18. Velocidad media de 90 nudos.

Las Islas Salomón me anticipan el continente, mi destino es entrar en él por el estado de Queensland para inmediatamente abandonarlo bordeando la costa e intentar poner rumbo a Nueva Zelanda. La 'cortina turística' de la 'Golden Mile' que me recibe es impresionante. Una ciudad lineal transcurre paralela a la línea de costa como metáfora de la gran barrera de coral que esconde cerca el mar del mismo nombre. La playa infinita es de fama mundial y principal línea directora del brutal tejido urbano de esta zona.



Consigno empalmar una corriente hacia el este que me llevará, tras 2.000 kilómetros, hasta Auckland; en la isla norte de Nueva Zelanda. Es el mayor núcleo poblacional del sur del Pacífico, con más de un millón de habitantes. Una ciudad entre volcanes cuya explosión demográfica surgió tras la invasión colonial europea a mediados del XIX, desplazando a los maoríes que se habían ganado la tierra llegando hasta aquí en canoa desde Tahití en el siglo XII.



Día 20, 21 y 22

Entramos en el último tercio de la expedición. Si no hubiera hecho estos 20 descensos y aproximaciones ya habría dado la vuelta al mundo y me sobrarían 17 botellas. Pero me queda lo peor. A pesar de aprovechar las corrientes de chorro naturales al máximo y contar con una hélice que me permite navegar algo sin viento, mi globo sigue siendo un globo y no un dirigible. Lo que cautivo a Verne, a Fosset o a Bertrand Piccard; lo que sedujo a Edmund Hillary o a Amundsen fue lanzar un reto constante a la naturaleza en igualdad de condiciones o, por lo menos, en un acuerdo pactado y equilibrado donde el hombre nunca tiene la última palabra. Ahí está el desafío.

Los próximos 3 días navegaré en solitario por el sur del Pacífico para, aprovechando la corriente estival del Oeste, abordar el continente americano por Chile hasta Bolivia, no sin antes hacer la imprescindible escala visual en territorio Rapa Nui (Isla de Pascua)

Día 23

Se me ha roto el váter químico. No es el mayor de mis problemas pero sí el más oloroso. El cálculo de gas en condiciones favorables me da un resultado negativo. Llegaré a la última y peligrosa etapa atlántica —allí donde fracasó Fosset— con menos de 4 botellas. Terriblemente insuficiente. Debo pensar otra ruta. De momento asciendo a 3.600 metros sobre el nivel del mar para intentar alcanzar La Paz... interior y exterior. Me sale más barato al deshacerme de 5 cascos de botellas vacías. La subida es impresionante. Sobrevuelo Chile, Perú y bordeo el lago Titicaca hasta llegar a la falda de los Andes. Y me encuentro con una ciudad hermosa. Crisol del desarrollo y de miseria. Una cascada de infravivienda por la colina de uno de sus suburbios. Pero La Paz es mucho más. Mezcla de arquitectura colonial y moderna. Un caos organizado y con increíble encanto.



Día 24

Aprovechando la corriente andina bordeo la cordillera de los Andes hasta atravesarla por La Rioja, ya en territorio argentino y 1.500 kilómetros más al sur. Si el paraíso natural existe, debió inspirarse en estas tierras. Mi próxima parada urbana es Buenos Aires para poder pillar las corrientes oceánicas que me lleven de nuevo al Norte. Cada vez más cerca —en distancia y en cultura— del punto de partida de la expedición. Y digo esto porque Buenos Aires comparte con Barcelona parte de su estructura reticular urbana que vimos el primer día. Trazado que imponían aquí las Leyes de Indias: una cuadrícula de 16 x 9 manzanas adaptada al río de La Plata, que hoy conserva el casco antiguo y que se ha extendido hacia la periferia.





Día 25 y 26

Probablemente este viaje no tendría sentido sin la siguiente aproximación. Muchas de las anteriores han sido condicionadas únicamente por los caprichos del viento, pero esta responde a la voluntad absoluta por conocer y fotografiar el mejor o más importante ejemplo de planeamiento urbano del siglo XX y la capital más organizada del mundo moderno. Brasilia

Cuando en los años cincuenta Lúcio Costa y el eterno Oscar Niemeyer (que ya era viejo antes de que existiese la Brasilia actual) pensaron la ciudad, diseñaron un planeamiento utópico donde todo era nuevo y se partía desde cero. Había que, incluso, elegir el lugar donde llevarse la nueva capital administrativa. Por eso el ejemplo es tan relevante. Había mucho interés por saber cómo respondía un desarrollo urbano totalmente nuevo y artificial. El planeamiento piloto incluía una ciudad para medio millón de habitantes y millón y medio para los barrios periféricos. En solo 4 años estaría lista.

Fijaos en la siguiente imagen..¿Qué os sugiere la forma de la ciudad? ¿un boomerang? ¿Un pájaro? ¿un avión?... Probablemente la forma de aeronave es la más representativa. Un eje central motor con todos los edificios públicos y administrativos —con el Palacio Presidencial y el Tribunal Supremo al fondo, en la supuesta cabina de mando— y una alas inmensas o residenciales como ‘sustento’ real de la ciudad. ¿Casualidad?



Día 27 y 28

Se acabó la navegación controlada. Me entrego a los vientos del sur para trepar las Américas y dirigirme lo más al norte posible antes de dar el gran salto. Las etapas ahora serán más largas, rápidas y con menos gasto de combustible; buscando medias por encima de los 120 nudos a 40.000 pies. Después de más de 48 horas hago mi primer descenso a la altura de México DF para compartir este asombroso paisaje urbano fruto del crecimiento arrollador y desordenado del gigante de casi nueve millones de habitantes.



Día 29

Sigo a merced del viento continental que me lleva hacia el Noroeste, a punto de intentar cambiar el ventarrón por el jet stream que debería impulsarme hacia el Atlántico. Estoy terriblemente cansado. Aprovecho para descender y cambiar el aire de cabina en Las Vegas. Nevada. EEUU. Uno de los pastiches y fraudes urbanos más grandes de la historia. Levantada antaño en medio del desierto sobre una parada en la que repostar agua para los trenes que viajaban entre California y Nuevo México. Engordada ahora sobre la nada como monumento al juego, el ocio y el turismo del plagio y cartón piedra; que sobrevive gracias a la inyección constante de dinero invertido en exprimir la ludopatía e insultando al urbanismo racionalmente sostenible.



Día 30 y 31

Pillo de madrugada un chorro del Este a 48.000 pies. Me quedan solo 2 bombonas —dos ascensos en el mejor de los casos— para lograr sobrepasar en dos grados el meridiano de Greenwich que dejé atrás en Barcelona, unos 9.000 kilómetros para completar la vuelta al globo soñada. No hay la menor posibilidad. Fue bonito mientras hubo contingencia pero he sucumbido a la lucha desigual entre mis deseo racional de marcar la ruta y las variables climáticas más impredecibles. De novato.

Antes del último ascenso dedico mi penúltimo atardecer a la ciudad más soñada. Corazón de Occidente y pesadilla del Oriente próximo. Nueva York. Nada que comentar que mejore las vistas desde su geométrico pulmón. Quizás solo desmerece a la misma imagen pero simulada de hace cuatrocientos años.



Dia 32

El plan es subir a 75.000 pies con los últimos dos cilindros e intentar buscar el nivel alto del chorro Atlántico-Norte. Una corriente que ha destrozado infinidad de expediciones pero el único camino posible que me puede llevar directo al viejo continente.

Inyectores de gas a cero. El altímetro de record: 73.545 pies, 22.416 metros. 190 nudos. Un tobogán hacia el Este. Lo que baje, ya no lo subo artificialmente. Reviso las balizas. Lo más probable es que americe en mitad del océano. Afortunadamente la barquilla es de kevlar y cerrada flotará sin problemas pero se convertirá en una lavadora en fase de centrifugado sin control. Voy preparando y fijando el material para que no me triture en el interior. La que me espera.

Dia 33

Una buena noticia y otra mala. La buena es que no he perdido demasiada altura -35.000 pies-, la mala es que sí he perdido totalmente el rumbo planeado. En algún lugar del meridiano 40W el Victoria II ha abandonado el nivel alto del chorro atlántico para coger un contraalivio más débil que me está empujando con dirección sureste hacia el Ecuador y el continente africano. Aventura.

Dia 34

12.000 pies y rozando la costa de Mauritania. Velocidad 40 nudos. No habrá lavadora, pero tampoco cava catalán para celebrar. Calculo que el Victoria II se acercará lo máximo a su sombra en algún lugar de Malí. Aprovecho para poner un poco de orden y conectar la última baliza posicional que movilice mi rescate. Las térmicas del atardecer en el desierto mantienen con agonía mi altitud y me conducen unos 1.000 kilómetros mar adentro. Con el tele puedo divisar una pequeña aldea Dogón. Uno de los grupos étnicos autóctonos de Malí. La arquitectura dogón es muy característica y curiosa. Basada en la arcilla. Esos pequeños pináculos oscuros son los tejadillos de los graneros masculinos, donde se guarda el mijo. A mayor tamaño, mayor indicación de la riqueza familiar. También hay graneros femeninos, para objetos personales de la mujer, ropa y joyería. Y casas de menstruación. Lugar de resguardo de las mujeres con el periodo; sucias e impúdicas según su rancia tradición.



He tenido una idea. Roza la locura pero no pierdo nada por intentarlo. Los equipos electrónicos, las baterías y paneles solares del Victoria II son unos 80 kilos. El depósito de agua —al 10%— debe andar por los 25 kilos. El váter químico, rezumante y bien colmado, debe llegar también a los 20 kilos de mierda. Lo único verdaderamente imprescindible es la tarjeta de memoria de la cámara, una baliza y un poco de agua. El Victoria II tiene un balón de helio de apoyo con un empuje superior a los 1000 kilogramos. Cuanto más aligere la aeronave más me aprovecharé de él.

Cámaras, cartas de navegación, portátil, gps, baterías, altímetro, barómetro, calentador, váter... todo va por la escotilla. Dispuesto a ganar algo de altura que me permita cerrar un sueño. En cuanto desengancho los paneles solares exteriores noto el ascenso. Pero no es gran cosa. Lo único que no puedo desmontar es el quemador de propano y la hélice de fibra de vidrio; el resto va fuera. Ya no sé dónde estoy, ni el rumbo que llevo. Solo puedo calcular la distancia por la orientación solar y el tiempo que permaneceré por debajo de los 500 pies.

La última foto que hago antes de deshacerme de la cámara compacta es de alguna ciudad africana. No sé cuál es pero me permite hacer el enésimo análisis de nuestro proyecto. Lo que yo llamo urbanismo religioso. Una ciudad levantada en torno a su templo y construida radialmente para que desde cualquier callejón de la misma puedas contemplar y tener siempre presente a tu Dios. Como el panóptico de Jeremy Bentham, en el que con un solo carcelero podías vigilar todas las galerías. Solo que aquí el carcelero (también) es Dios...



Alguien decidió que los depósitos de agua y desechos orgánicos deberían montarse dentro de la barquilla y no caben por la escotilla de ninguna forma. Decido romper con el extintor el óculo del suelo que me permitía hacer las ortofotos y vació el contenido de ambos depósitos dentro de la cabina. El juego consiste ahora en conducir con pies y manos los truños y todos los líquidos hacia el agujero inferior. Tiro también toda mi ropa. Arranco hasta el aislante del kevlar y las conducciones eléctricas que quedan. 100, 75, 50 pies...

Día 34. 20.45 horas

Aquí estoy. En algún lugar de África, desnudo, con el cuerpo embadurnado de mi propia mierda, una tarjeta de memoria, un globo muerto y la esperanza de saber si he cumplido un sueño.

Hasta siempre.