

LA AUTOPISTA DEL ARTICCO



Situada en los remotos Territorios del Noroeste, la carretera entre Tibbitt y Contwoyto, en Canadá, está considerada como la ruta más peligrosa del mundo. Esta carretera, conocida como Denison's road, se adentra en las regiones árticas y recorre más de 500 kilómetros hasta alcanzar las gigantescas minas de diamantes del norte. Su peligrosidad radica en el hecho de que el 85% de su recorrido transcurre sobre lagos helados, de modo que la capa de hielo puede romperse en cualquier momento y tragarse a los camiones que circulan por ella.



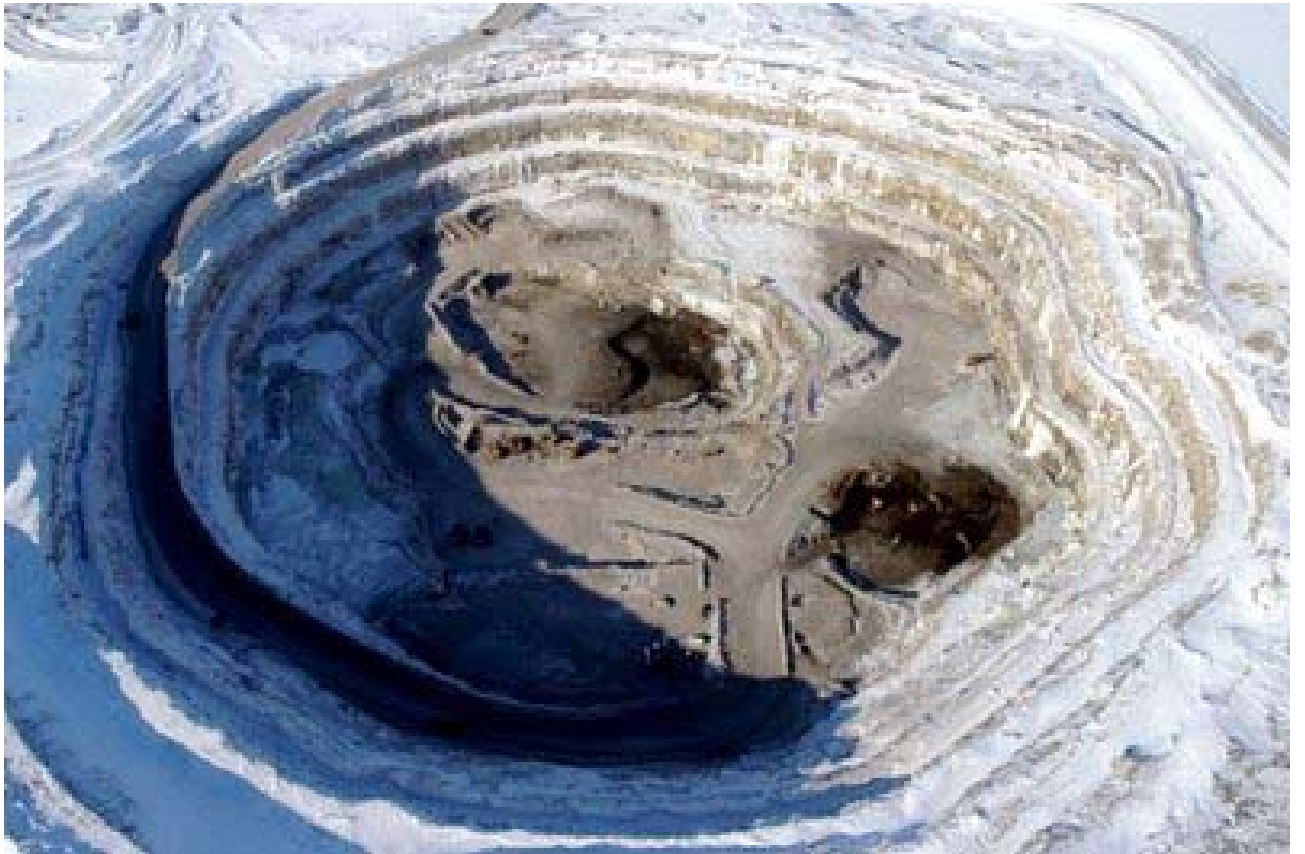
La ruta solo es transitable en los meses más duros del invierno, cuando las islas que albergan las minas quedan temporalmente conectadas con tierra. Cada año, los equipos de la compañía Nuna Logistics, reconstruyen cuidadosamente la carretera. Cuando el hielo adquiere el espesor suficiente, las gigantescas máquinas quitanieves abren una ruta de decenas de metros de anchura, equivalente a una autopista de ocho carriles, que permite el transporte de camiones de hasta 70 toneladas hasta las minas. Para su normal funcionamiento, las minas de diamantes necesitan anualmente 300.000 toneladas de combustible, explosivos, acero y hormigón



La carretera de hielo supone un auténtico desafío desde el punto de vista de la ingeniería y la conducción. Los camioneros que circulan por ella son consagrados profesionales que se juegan la vida en cada viaje. Durante los últimos años, varios camiones se han hundido súbitamente bajo el hielo acabando con la vida de sus conductores. En caso de toparse con una grieta, los camioneros saben que disponen de escasos segundos para salir del vehículo antes de ser engullidos por las aguas heladas.



En 1991 se descubrieron en la región del Lac du Gras, en los Territorios del Noroeste, kimberlitas con contenido de diamantes, abriendo el camino de una serie de exploraciones de enorme magnitud. Situadas a solo 200 km. del Círculo Ártico, Canadá posee en la actualidad dos de las minas de diamantes más grandes del mundo: Diavik y Ekati.





La mina de Diavik, en marcha desde hace tres años, es una de las más prometedoras. Se prevé que en 18 años produzca 170 millones de quilates de diamantes. Solo entre 1998 y 2002 las minas canadienses extrajeron 13,8 millones de quilates, una cantidad que en poco tiempo podría igualar los números de los yacimientos sudafricanos.

En estas dos fotografías podéis observar cómo la mina de Diavik queda conectada por tierra en invierno y devuelta a su condición de isla en verano.



GRIETAS MORTALES

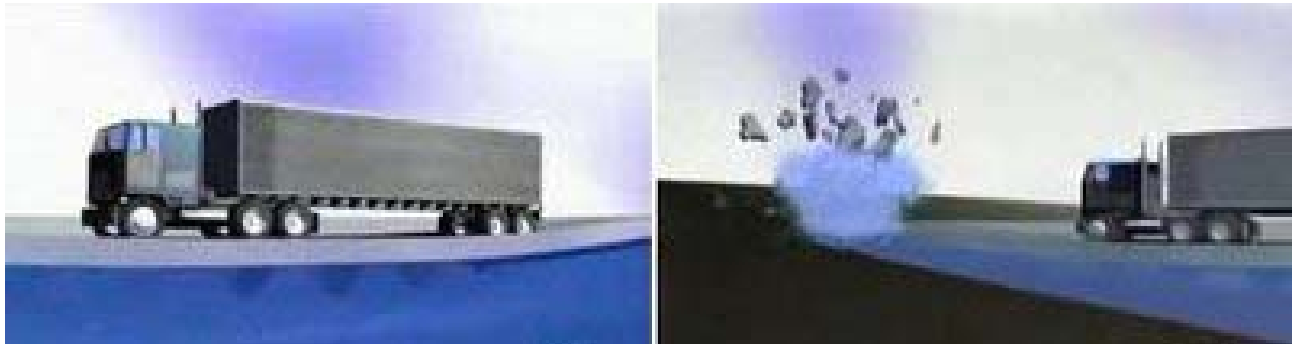
Cada año, los camiones realizan una media de 5.000 viajes de ida y vuelta entre la ciudad de Yellowknife y las minas. Cada uno de ellos puede ser el último para los camioneros. La última víctima se ahogó en uno de los primeros tramos hace unos meses. En el año 2000 un trabajador de Nuna se hundió en una de las grietas de la carretera y aunque sus compañeros pudieron sacarle, falleció minutos después de un ataque al corazón.





MLLOPIS
FORMACIÓN GEMOLÓGICA

La aventura del viaje hacia el norte – para los muy cinéfilos solo comparable con aquella mítica película “El salario del miedo” – supone más de quince horas de conducción sin ninguna posibilidad de pisar el freno. Algunos de los lagos de hielo tienen varios centenares de kilómetros, que se deben atravesar a una velocidad no superior a los 50 km/h. Como podéis ver, el camión provoca una ola a medida que avanza sobre la carretera, de modo que una velocidad mayor podría hacer que la ola alcanzara una fuerza descomunal y provocar que la superficie se partiera en dos.



DESAFIO TÉCNICO

Debido a los peligros y a las vidas en juego, aquí no se deja ningún detalle para la improvisación. Cada tramo de carretera es meticulosamente vigilado y comprobado por los ingenieros. Varios helicópteros provistos de GPR (Radares de penetración del suelo) recorren la zona para determinar el espesor del hielo. Cuando es seguro pasar, entran en acción las grandes quitanieves que despejan el camino.





MLLOPIS
FORMACIÓN GEMOLÓGICA

En ocasiones, a medida que avanzan los camiones se comprueba la existencia de una grieta y los ingenieros deben idear sobre la marcha una manera de sortearla. Si la grieta es demasiado peligrosa, se opta por desviar la carretera por un nuevo trazado. Si la grieta no es demasiado ancha, se utilizan grandes palés que hacen las veces de improvisado puente para los gigantescos tráilers.



Finalmente, y por si fuera poco, en los últimos años los encargados de habilitar la carretera se encuentran con una dificultad añadida: el aumento de las temperaturas a nivel global se ha dejado notar en esta parte del planeta y el grosor de la capa de hielo ha disminuido de forma preocupante.





El invierno de 2005-06 fue el más caluroso en la zona desde 1850. El hielo no adquirió la consistencia adecuada para el transporte pesado hasta bien entrado el mes de marzo. Decenas de camiones y conductores quedaron estancados en Yellowknife esperando la llegada del frío y el momento de jugarse la vida de nuevo.

