Foto: Sargento Segundo Ervin Maldonado/Armada Nacional.

12/02/2015 - 09:45 pm

A las puertas del Paso Drake

Reproducir Detener

El 12 de enero, la Ira Expedición Antártica Colombiana se prepara para el cruce de tres días del Paso de Drake, que alberga las aguas más turbulentas del planeta.

Tras 25 días de navegación relativamente benévola a lo largo de la costa pacífica sudamericana con la mente puesta en el hielo, nos ha llegado el momento de rendir cuentas: Estamos a las puertas del Paso de Drake, esa mítica lengua de mares tormentosos que separa la cola de Suramérica de la Península Antártica. Descubierto por Sir Francis Drake durante su circunnavegación del mundo entre 1577 y 1580, el estrecho es un embudo por el cual se ven forzadas a pasar, del oeste al este, las aguas de la poderosa Corriente Circumpolar Antártica.

Con 153 millones de metros cúbicos por segundo (equivalente a mil veces el flujo del río Amazonas), no solo es la corriente más poderosa del mundo, sino que es la responsable de haber aislado a la Antártida del calor de los mares globales, convirtiéndola en un gran desierto de hielo que alcanza a tener en promedio dos kilómetros de espesor.

La expectativa entre los navegantes de las tropicales aguas colombianas –desde el capitán hasta el marinero menos antiguo– sobre lo que puede suceder al doblar el Cabo de Hornos (la puerta de entrada al Drake), es alta. Les han dicho toda clase de cosas. Que el Estrecho de Drake es monstruoso. Que no, que puede ser tranquilo. Que las olas son de tres metros. Que no, que son de

14. Que no hay que preocuparse. Que sí, que hay que estar pilos a todo. Habiendo experimentado el paso de Drake dos veces (yendo y regresando) puedo asegurar que todas las versiones son ciertas.

Drake, que está a los 60 grados de latitud sur, es el mejor ejemplo de la compleja meteorología antártica. Aquí convergen los vientos cálidos que soplan del nor-occidente con los vientos fríos permanentes del sureste, generados en las latitudes antárticas. Ese choque forma un cinturón de bajas presiones, que es la cuna de grandes olas encontradas. Los frentes en Drake cambian en cuestión de horas, pero existe una depresión con el terrible nombre de Oclusión Antártica, una especie de huracán frío que rehúsa a moverse durante días. Ese lo queremos evitar a toda costa.

Los ojos recorren las cartas náuticas, absorbiendo los nombres de esta geografía tan romántica como violenta: Estrecho de Magallanes, Canal del Beagle, Cabo de Hornos, Paso Drake, Corriente Circumpolar Antártica. Acuden a la imaginación veleros escorados, exploradores llevados al límite, gente de mar y gente de ciencia, porque la exploración antártica siempre ha tenido un componente científico.

Ya hace unas cuantas noches, al entrar y salir de los canales patagónicos chilenos donde se fractura la peculiar costa de Suramérica como si le hubieran dado un martillazo a una placa de basalto, tuvimos una pequeña muestra de lo que ha de venir. El Golfo de Penas, que se abre entre el Canal Messier y las aguas oceánicas del Pacífico, hizo honor a su nombre con olas encontradas, a veces agresivas, que ilustraron lo que significa estar a merced de los movimientos simultáneos de cabeceo y balanceo, es decir de proa a popa y de lado a lado. Fue difícil trincarse en el camarote, y ni pensar en hacer el malabar de ir al baño, o conciliar el sueño con el rodar de limones y manzanas por el piso.

Fue durante este paso cuando varios de los civiles embarcados escuchamos por primera vez el bonito término marinero de poner el buque “a son de mar” –estar de acuerdo con el mar: amarrar todas las cosas para evitar que rueden por ahí.

Ahora no solo somos expertos en son de mar, sino que entendemos lo que significa preparar el buque para condiciones polares. Para la marinería significa redoblar la atención en los entrenamientos y guardias, adaptándose a condiciones extremas. Para el Capitán del ARC 20 de Julio Camilo Segovia significa triplicar los esfuerzos de seguridad en las operaciones: un error en la Antártida puede ser infinitamente más caro que en los trópicos. Para el Capitán de Navío Ricardo Molares, jefe científico de la expedición, significa tener en cuenta detalles incongruentes con el trópico, como que el agua de las mangueras del laboratorio móvil se pueda congelar.

Para el jefe de ingeniería, el Teniente de Navío Andrés Torres, significa mantener todos los sistemas que hacen habitable al ARC 20 de Julio, adaptados a los días de trabajos antárticos. Eso significa muchos sistemas nuevos para este buque, y que la Armada no había probado anteriormente en ninguna de sus embarcaciones. Por ejemplo, se tuvo que modificar la planta desalinizadora para producir agua potable en bajas temperaturas. Puesto que el sistema es menos efectivo en aguas frías, habrá que calentar el agua de mar absorbida. “Ese sistema no lo hemos empleado nunca”, dice Torres. “Y esa es una de muchas modificaciones novedosas que se hicieron, y que han llamado la atención de otras armadas durante este viaje”.

Para los demás tripulantes, prepararnos para condiciones polares quiere decir aprender a vestirnos como es debido, leer y releer la cartilla de supervivencia en el frío, y anticipar que nos pueden llegar a faltar cosas que damos por sentado. El agua, por ejemplo. ¿Qué sucedería si por alguna razón no tenemos acceso a agua dulce? Hay que tener un par de galones por persona al menos, dentro del

camarote.

Después de un par de días envueltos en la espectacular serenidad de la Angostura Inglesa y los pasos del Abismo y Shoal, encajonados entre montañas de basalto y plantas prehistóricas, nos abrimos camino hasta el Estrecho de Magallanes. Aquí, desde Punta Arenas, el punto logístico desde el cual parten todas las expediciones antárticas, escribo estas líneas.

Nos hemos acogido a los sabios consejos del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, SHOA. Eso quiere decir esperar el reporte de meteorología sobre las condiciones en Drake, para saber si seguimos adelante, o si nos detenemos a esperar en el pequeño poblado de Puerto Williams, en el Canal del Beagle, literalmente el trampolín para el cruce antártico.

“Yo no me atrevería a cruzar el Drake con olas superiores a los 5 metros”, nos había dicho en Valparaíso el meteorólogo Miguel Fernández Díaz, del SHOA. “Seis o 7 metros, si hay alguna emergencia médica. El buque no se va a hundir, pero se sufre mucho. Abrir y cerrar las puertas de acero no más, es muy difícil bajo esas condiciones. Es un peso muerto de 60 y 80 kilos. Nosotros hemos cruzado el Drake en el buque Viel con 12 y 14 metros de ola, y es un infierno eso. Hemos visto claraboyas de cristal de esas de buque antiguo, que pesan cientos de kilos, ser arrancadas de cuajo con la energía de las olas”.

Si arrancamos o nos quedamos esperando lo reportaré en el blog de El Tiempo.com, cuya ausencia o presencia depende del privilegio de la conexión satelital. La Antártida se revela lentamente al viajero, y los canales patagónicos y el océano austral dan tiempo de reflexión para prepararse y anticiparse a ella.

https://www.dimar.mil.co/

http://programaantarticocolombiano.wordpress.com/

Autor del blog

Ángela Posada-Swafford* *Corresponsal de DIMAR y la Armada en la I Expedición Antártica Colombiana