

Publicidad

Martes 23 de diciembre de 2014



-
-
-
- Angela □
- [BUSCAR](#)
- Noticias de Colombia y el m... □ □

TEMAS DEL DÍA
[Proceso de paz](#)
[Santa Fe, campeón](#)
[Diomedes Díaz](#)
[Pensiones](#)
[EE. UU. - Cuba](#)
[ÚLTIMAS NOTICIAS](#)

12:04 p.m.

04:38 p.m.

Ver más últimas noticias

PATROCINADO POR:



El muelle principal de la Base Naval ARC Bolívar, en pleno corazón de la Ciudad Amurallada, es un caos ordenado esta mañana, 72 horas antes del zarpe de la [Primera Expedición Antártica Colombiana](#).

Dejo de lado el montículo de tulas y equipos electrónicos, me enjuago la frente y contemplo por unos instantes la que será mi casa durante los próximos tres meses. ([Lea el informe especial: Así será el primer viaje de Colombia hacia la Antártida](#))

El ARC 20 de Julio está atracado entre fragatas misileras y otros buques de guerra. A primera vista no parece una nave antártica. Su casco gris militar de 80 metros de eslora es diferente del vistoso rojo que engalana a otras embarcaciones polares -para reconocerlas mejor contra el blanco de los hielos-.

En realidad, la patrullera de aguas abiertas 20 de Julio, que fue hecha para interdicción marítima, atención de desastres, protección ambiental y transporte de carga, fue escogida a dedo para la histórica misión. ([Vea el gráfico de la ruta del buque hacia la Antártida](#))

Con 102 almas a bordo, entre tripulantes, científicos, periodistas y productores de video, zarpará el 16 de diciembre de Cartagena rumbo a la península Antártica con el objetivo sumarse a las expediciones que en este enorme laboratorio realizan investigaciones sobre el cambio climático y su impacto en el planeta.

El ARC 20 de Julio es una de las últimas creaciones navales (y la más grande y compleja) del astillero de la Armada, Cotecmar, que lleva 15 años haciendo embarcaciones adaptadas a las condiciones únicas que tiene Colombia en sus ríos y mares, y hasta exportando a Brasil.

Este en particular es un diseño de la empresa naviera alemana Fassmer, pero hecho desde la primera costilla hasta el último tornillo no muy lejos de aquí, del otro lado de la bahía. ([Lea: ¿Por qué Colombia va por primera vez a la Antártida?](#))

Casi un millón y medio de horas/hombre se invirtieron en su construcción, y prácticamente todo el personal de Cotecmar, desde el director hasta el portero, tuvieron algo que ver con este navegante que fue botado al agua en el 2010.

Su casco de acero militar, una aleación típica en la industria para atenuar la corrosión de la sal marina, ha sido recubierto de una pintura especial para evitar que se peguen a él las lapas y el caracolejo. No es un rompehielos, y el casco de 12 mm de grosor tampoco fue modificado para serlo (los rompehielos tienen como mínimo 47 mm).

Esta fue una decisión de la Armada, aconsejada por su similar chilena, que es una de las potencias latinoamericanas en cuestiones antárticas, porque es más sabio gatear antes de caminar: si Colombia no tiene experiencia en la navegación polar, el plan es mantenerse apartado de los mares congelados, salvo quizá la finísima capa de cristales y los redondeles planos de hielo en forma de pancake que se crean cuando el fuerte oleaje evita la formación de una capa sólida. ([Lea: Colombia y Antártida, sentimientos encontrados / Análisis](#))

Lo que sí se hizo, según el ingeniero naval de Cotecmar Luis Aranibar, fue acondicionar al buque para aguantar condiciones de frío. “Tuvimos que destropicalizarlo, es decir, ponerle sistemas de calefacción en las áreas habitables, acondicionar los empaques de escotillas, válvulas y tuberías, así como las rejillas de las cajas de mar, que es por donde entra el agua para los sistemas de refrigeración”, dice.

También realizarán, según Aranibar, estudios del posible comportamiento de los sistemas de propulsión, combustible, generación de agua potable y lubricantes en bajas temperaturas.

Una de las modificaciones especiales es la nueva ecosonda -ahora escondida bajo la quilla-, un sensible instrumento que usa tecnología de sonar para medir componentes físicos y biológicos, tales como la profundidad y el tipo de suelo, y el comportamiento, tamaño y cantidad de peces, plancton y vegetación acuática. ([Lea también: El nivel del mar sube más rápido en la Antártida, según estudio](#))

La ecosonda para aguas profundas, su transductor, GPS y sensores de movimiento son un importante componente científico de la expedición, como también lo son los dos contenedores de buque rojos emplazados en su popa. Uno está lleno de instrumentos de oceanografía física y el otro es un laboratorio para recolectar y procesar información.

Todo este instrumental tiene que ver con el Proyecto Iceman (Investigación Científica Marina para la Seguridad Marítima en la Antártica), del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) de la Armada.

Ese proyecto es una de las varias líneas de investigación científica que se llevarán a cabo durante los próximos tres meses, y consistirá, en parte, en hacer cartografía submarina y estudio de riesgos de navegación en la que se perfila como la zona de mayor impacto turístico mundial en el futuro: la península Antártica. ([Estudio revela que la contracción de los glaciares es irreversible](#))

Los científicos del CIOH, no obstante, encabezados por el capitán y oceanógrafo físico Ricardo Molares, jefe científico de la expedición, comenzarán a trabajar junto con otros colegas de Invemar y la Universidad del Norte prácticamente desde el zarpe, acumulando una suite de datos oceanográficos y meteorológicos de la costa pacífica colombiana y sudamericana.

“Vamos a tomar muestras de todo esto para entender cómo la Antártida se conecta con el Pacífico, y eso incluye al fenómeno del Niño”, dijo Molares [durante un reciente Google Hangout organizado por EL TIEMPO](#).

“Necesitamos aprender cuál es el potencial pesquero de la Antártida y cómo esas aguas frías, tan ricas en nutrientes, se conectan con la corriente de Humboldt y el Pacífico colombiano. Abriremos una expectativa en la que nuestra flota pesquera podrá hacer planes en el futuro”, insiste Molares.

El moderno ARC 20 de Julio y su contenido me traen a la mente otras expediciones internacionales antárticas y tropicales en las que he participado como periodista científica. Puedo decir que, guardadas las proporciones, esta expedición está sumamente bien equipada para la tarea; y que sus objetivos son claros y realistas para un país primerizo en aguas polares.

Los víveres que lleva el buque

El buque ARC 20 de Julio parte con 102 personas y además transporta una carga de 200 litros aceite de cocina, 2.363 libras de arroz, 2.520 libras de azúcar, 200 libras de frijoles, 100 paquetes de jamón, 180 kilos de leche en polvo, 700 latas de atún y 5.000 huevos.

‘Allá todo es diferente, y puede pasar de todo’: el capitán

El responsable de la nada fácil tarea de llevar al grupo de científicos nacionales e internacionales hasta el llamado continente blanco es el capitán Camilo Segovia, quien, parado sobre el puente de mando con amplia sonrisa, parece adivinar lo que estoy pensando.

“Buque, helicóptero, bote. Es lo que llamamos un trinomio operacional: una sinergia”, me dice a manera de saludo. Su actitud relajada esconde el hecho de que sobre sus hombros pesa la mayor responsabilidad de todas.

Es el primer viaje de Colombia a la Antártida; el primero en buque de la Armada y el primero para el capitán Segovia, con posgrados en ingeniería electrónica naval e industrial, y estudios en diplomacia. (Lea: [Cambio climático provocó mayor intensidad de los vientos antárticos](#))

Su arma es la preparación, la ayuda de otras armadas latinoamericanas con experiencia antártica, especialmente Chile, y su carrera naval. “Mis expectativas son simples: zarpar y volver, cumplir la misión de manera segura”, dice el capitán.

“La gente tiene una expectativa silenciosa. Van felices pero con expectativas, pues lo nuevo genera cierto temor sano”, añade.

“Allá todo es diferente, y puede pasar de todo: que se congelen las tuberías, pérdida de cadena del ancla, algo con el helicóptero, personal con hipotermia, problemas médicos, el krill (tipo de pequeño camarón) puede tapar los sistemas de refrigeración de la maquinaria y los generadores, en fin, la lista sigue”.

En el camino a conocer mi camarote me encuentro de narices a boca con un cañón calibre 25 mm que me recuerda que este es después de todo un buque de patrullaje convertido temporalmente en uno de investigaciones científicas.

No es la primera vez que se hace ciencia en una plataforma de la marina colombiana. Sin ir más lejos, nuestros submarinos estudiaron los misterios del corazón de las ballenas jorobadas, bajo la iniciativa del ingeniero electrónico Jorge Reynolds.

“Con la primera expedición científica a la Antártida, la Armada proyecta el poder nacional en beneficio de la humanidad”, me había dicho el almirante Hernando Wills Vélez, comandante de la Armada, un par de días antes en Bogotá.

Por unos instantes la profundidad de sus palabras queda sepultada por la prosaica realidad, y le abro el paso a las 7 toneladas de víveres que desfilan en cajas rumbo a las bodegas y que parecen recordarme que hay cosas que nunca cambian. Hace casi exactamente cien años, el explorador británico Ernest Shackleton estaba en las mismas: cargando su buque Endurance para su propia expedición antártica.

La autora

Ángela Posada-Swafford es corresponsal de EL TIEMPO y la Armada en la Primera Expedición Antártica Colombiana. En el 2006 y el 2010 llevó a cabo expediciones al polo sur geográfico y la península Antártica con la National Science Foundation.

ÁNGELA POSADA-SWAFFORD

Especial para EL TIEMPO

swafford_2001@yahoo.com

Publicación

eltiempo.com

Sección

Vida

Fecha de publicación

13 de diciembre de 2014

Autor

ÁNGELA POSADA-SWAFFORD

PUBLICIDAD



**NECESITO UNO
QUE LE HAGA
JUSTICIA
A MI \$ALARIO**

Síguenos en:

 /carroya  @carroya

carroya.com

**NUEVOS PARA TODOS
LOS GUSTOS.**

▣ ▣ [Versión para móvil](#)



Miembro de Grupo de Diarios de América



Miembro de Interactive Advertisement Bureau



Miembro de Andiaros

COPYRIGHT © 2013 2014 EL TIEMPO Casa Editorial.

Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular.

ELTIEMPO.com todas las noticias principales de Colombia y el Mundo