

EL TRANCURSO DEL TIEMPO EN LA MAR

Daniel Arellano Walbaum*

Una vez que comienza la navegación mar adentro se termina el enlace con tierra, el buque y su tripulación entran en una dimensión de tiempo que les es propia, carente de noticias y de situaciones familiares de los miembros de su dotación, quienes atentos a las condiciones meteorológicas, comienzan a vivir en un tiempo marcado por los deberes individuales y rutinas colectivas, en espera de la recalada a puerto.



De los espacios que son propios al medio ambiente del ser humano, la bóveda o esfera celeste y la mar, son los que más se aproximan físicamente a la idea de lo infinito, característica que se puede asociar al concepto de tiempo. Éste no tiene principio ni fin que esté al alcance de la comprensión humana y sólo tenemos de él la percepción que transcurre. El hombre ha aprendido a medirlo para fijar hitos de sus propias vivencias en la memoria y con ello hacerlas partícipes en la construcción de su identidad.

El universo no presenta límite o referencia alguna en el cual fijar la vista, al igual que cuando se está navegando lejos de la costa y sólo se aprecia el horizonte: una línea que únicamente señala la separación entre el agua y la atmósfera, no indica dirección alguna y al igual que el encontrarse en el medio de un desierto, el paso del tiempo se puede apreciar exclusivamente con el ciclo del día y de la noche.

La expresión “flecha del tiempo”, creada por el astrónomo británico Arthur Eddington en 1927

y referida normalmente a la dirección en que el tiempo se mueve, otorga una base adecuada para expresar el transcurrir de éste en un espacio físico vasto y sin referencias como es la mar.

El concepto enunciado por Eddington indica que el tiempo fluye ininterrumpidamente desde el pasado, pasa por el presente y se proyecta al futuro, destacando su característica de ser irreversible y una asimetría señalada por un eje trazado en el presente, que distingue la inmutabilidad y certitud del pasado frente a la incertidumbre del futuro.

La influencia del tiempo en el ser humano

En el medio que es propio al ser humano, la Tierra, los acontecimientos que pasan a formar parte de la vida del hombre y en consecuencia de su identidad, éste dispone de variadas referencias para fijarlos en su memoria, tales como las estaciones del año, fenómenos naturales y eventos circunstanciales, entre otros, aparte de la referencia más notable que es el ciclo entre el día y la noche. En la inmensidad del océano, este último ciclo mencionado conforma la base fundamental de tiempo para fijar acontecimientos y determinar actividades que por lo general se proyectan hacia el futuro. Las únicas referencias disponibles en la mar, proporcionadas por la esfera celeste, fundamentalmente planetas y estrellas, que a su vez cambian de posición en ciclos que fueron observados por siglos, exigió el estudio y medición de sus posiciones relativas induciendo a la creación de instrumentos precisos, que en combinación con otros tales como la brújula, que aprovecha el magnetismo terrestre, permitieron al

* Contraalmirante. Magíster en Etnopsicología PUCV.

hombre fijar su posición en el “tiempo presente”, que junto a su memoria del “tiempo pasado”, le otorgaron la capacidad para proyectar la dirección y su eventual posición futura.

De los tres elementos necesarios para fijar la posición en la vastedad oceánica, astros, brújula y tiempo, los dos primeros obedecen a condiciones proporcionadas por el universo y la naturaleza; sólo el tiempo y en forma específica su medición, requirió del ingenio humano para crear instrumentos precisos que le permitieran enfrentar un medio hostil como es el mar, dependiendo de la exactitud y cuidado de ellos el éxito o fracaso de una tarea y en muchos casos la vida o la muerte de una nave y su tripulación.

Es así como la medición del tiempo pasó a conformar un elemento indispensable para la vida de quienes se aventuraban en la mar, determinando actitudes, preocupaciones y condicionamientos en torno al instrumental cronométrico y la medición que éste indicaba.

En relación a la identidad, si se asume que ella corresponde a “una cualidad o conjunto de cualidades con las que una persona o grupo de personas se ven íntimamente conectados”,¹ es posible identificar a la puntualidad como una virtud requerida para el desempeño de actividades en la mar, además de la existencia de parámetros de medición del tiempo que les son propios, y una lógica de planificación que difiere de lo habitual en las actividades terrestres.

Para fundamentar lo expresado, se indicarán algunos ejemplos, comenzando por la puntualidad y algunas actitudes y costumbres determinadas por ella.

El ritual del zarpe

La hora de zarpe de una nave señala un hito de singular importancia: una vez que ésta está en movimiento, ya no es posible abordarla sin causar trastornos y siempre y cuando esto sea factible. De no suceder esto último, implica la ausencia de una persona que conformaba parte de un equipo indispensable para conducirla y con ello se recarga el trabajo de otros. Hasta pocos años atrás, y aún en esta época, el no estar presente a la hora del zarpe significaba una larga espera o una

estadía forzosa en territorio que no era el propio y ocasionalmente hostil. El acudir puntualmente o estar presente a la hora, era una imposición que, de ser transgredida, significaba penurias, problemas y sanciones que incluso, antaño, podían significar la muerte al consumarse el delito de desertión.

En el transcurso del tiempo y siempre teniendo presente la gravedad de no presentarse a la hora del zarpe, surgió un concepto denominado “resguardo mariner”, que dice relación con la previsión de tiempo necesario para llegar puntualmente a la hora a cualquier actividad y así absorber todo imprevisto que pudiese causar algún atraso. De este concepto, que no posee definición propia, se puede decir que el tiempo necesario de “resguardo mariner” es proporcionalmente directo a la distancia que se debe recorrer para llegar puntualmente al destino y las dificultades que presenta el trayecto. Constituye así un elemento de identidad propia de las personas que conforman equipos de trabajo en organizaciones vinculadas al mar. Esta cualidad es educada desde los inicios del entrenamiento profesional, siendo la “hora de recogida” al establecimiento formativo de los futuros marinos, el equivalente a la “hora de zarpe”, no permitiéndose atrasos y de existir, son sancionados severamente.

Ya en la mar, la ausencia de referencias en la navegación “de altura” u “oceánica” genera un “espacio de tiempo” que carece de importancia relativa en la vida de las personas que deben cubrir ese espacio y del que se es consciente sólo en términos de “días desde el zarpe”, “días de navegación transcurridos” o “días restantes para la recalada”, siendo esta última referencia la más usual.

En la época en que la velocidad de una nave no era constante sino que dependiente del viento, la medida “días restantes para la recalada” variaba continuamente, dependiendo de cada “singladura” (distancia navegada en 24 horas), que era acuciosamente calculada en base a la observación de los astros y en particular del sol.

De esa manera surge un condicionamiento, también relacionado con la puntualidad y la fijación de “marcas” en el tiempo, referido a la observación de los astros en la esfera celeste, en atención a que ésta sólo se puede efectuar en un período

1. Identidad chilena. Jorge Larraín. LOM Ediciones. Pág. 23.

limitado de tiempo: la observación astronómica requiere contar con la referencia simultánea de un horizonte visible y de las estrellas, cuya débil luminosidad, dejan un escaso marco de tiempo para efectuar las mediciones, comprendido entre el ocaso del sol y el término del crepúsculo o entre el comienzo de la aurora y el orto (salida) de sol. La medición de la altura angular respecto al horizonte del astro observado es registrada con exactitud, al igual que la hora en que se midió, con una precisión al segundo. Esa hora está referida a la hora media del meridiano de Greenwich, referencia de todos los registros astronómicos y con cuyo patrón se comparaban antiguamente todos los cronómetros de las naves o se determinaba su diferencia, ya en tiempos modernos, con señales de radio difundidas en horarios establecidos.

La observación del paso del sol por el meridiano del lugar determina la latitud de una nave, es decir su posición con referencia a la línea del Ecuador; es el instante en que el sol llega al cenit (su punto más alto) y comienza a descender, señalando el mediodía. La observación de ese instante implica la medición de la altura vertical del sol y la hora en que se produjo. Esa medición, junto a otra efectuada también al sol a media mañana o media tarde, permite fijar exactamente la posición del observador respecto al globo terráqueo. La precisa medición de la hora de las observaciones y un cuidadoso mantenimiento de los cronómetros, constituye una preocupación fundamental para el marino, que ve condicionada su vida en la mar a la observación de astros en momentos limitados y bien específicos del día.

La planificación de actividades en la mar también se ve afectada por el tiempo: normalmente se fija la fecha y hora de recalada con luz diurna, se determina la velocidad a navegar y en base a ello se fija la fecha y hora de zarpe. Existen otros condicionamientos tales como mareas y corrientes, que convenientemente tabuladas permiten determinar "la hora de la estoa" (período de tiempo en que la dirección de la corriente cambia de una dirección a la opuesta) o la hora de la plea o bajamar, fundamental para una recalada segura a puerto. Nuevamente adquiere importancia la correcta medición del tiempo.

En ejemplos propios de nuestro territorio, la navegación del Canal de Chacao requiere de una

especial consideración, dadas las fuertes corrientes de flujo o reflujo que se puede experimentar, a lo que se agrega la presencia de bajos fondos y rocas sumergidas. Una mala planificación para ingresar el canal en una nave de poco poder de propulsión puede dificultar significativamente su paso, al verse reducido en forma notable el andar y la capacidad de maniobra por efecto de la corriente; por el contrario, navegar el canal en el período de la estoa o con corriente levemente a favor puede resultar muy beneficioso.

Hay otros lugares como la Angostura Inglesa o el Paso Kirke, en los cuales la tolerancia en cuanto al momento de navegarlos es bastante reducida o casi nula. La hora de la estoa es determinante para efectuar la travesía. En base a ella se debe planificar la llegada a ese accidente geográfico, para lo cual se fija la hora de zarpe o se ajusta el andar para cumplir con el horario. La voluntad del hombre se ve sujeta a las condiciones impuestas por la naturaleza y la precisión del ingenio creado para medir el tiempo: el cronómetro ya citado.

En la amplitud oceánica, de singular notoriedad es la relación entre el tiempo, la distancia y la velocidad. En ausencia de referencias o rutas determinadas por accidentes geográficos como es el caso terrestre, y ante la presencia de fenómenos meteorológicos como viento, olas y corrientes, la distancia a cubrir en la navegación no siempre es la ruta más directa entre el punto de salida y el de llegada, como asimismo la ejecución de una tarea determinada no siempre se lleva a cabo cuando se llega al lugar de recalada. La naturaleza obliga a efectuar "bordadas" (cambios de dirección para aprovechar el viento o evitar golpes de mar como consecuencia de las olas) o esperar por un tiempo determinado condiciones meteorológicas favorables para cumplir con la misión encomendada. El registro náutico menciona innumerables casos que corroboran lo expresado, destacándose los esfuerzos desplegados por los veleros para "doblar el Cabo de Hornos" medidos en la cantidad de días y bordadas ejecutadas para lograrlo; la obligada reducción en el andar de grandes y modernas unidades afectadas por mares tempestuosos, o la larga espera necesaria para reabastecer un faro en el sur de nuestro país, que llevó a bautizar el puerto utilizado de refugio como "Puerto Cuarenta Días".

El ciclo del día y la noche

Otra circunstancia relacionada directamente con el ciclo del día y la noche, queda en evidencia en las navegaciones en sentido norte – sur: la cantidad de horas de luz y oscuridad varía conforme se avanza en latitud hacia los polos, dependiendo ello también de la época del año. Los largos días son por lo general bienvenidos, no así las largas noches que afectan negativamente al ser humano.

Las navegaciones en sentido este – oeste también tienen un efecto. Dependiendo de la dirección de la navegación, la salida y puesta del sol se produce más temprano o más tarde, obligando a cambiar la hora con cierta frecuencia. El cruce del meridiano 180° tiene una connotación especial: se pierde o se repite un día, dadas las convenciones internacionales establecidas respecto al calendario.

Anteriormente se había mencionado que la ausencia de referencias en la navegación “de altura” u “oceánica” genera un “espacio de tiempo” que pierde importancia en la vida de las personas del que se es consciente sólo en términos de “días desde” o “días restantes para”. Si a lo anterior se agrega la falta de elementos externos tales como periódicos, noticias u hechos ajenos a la nave, en navegaciones prolongadas se tiende a perder la noción de la fecha y día de la semana, quedando éstos señalados por indicativos ajenos a todo calendario, normalmente por costumbres y hábitos de otro orden: “hay servicio religioso por lo tanto es día domingo”, o en el caso de la Armada de Chile, “hay empanadas y cazuela al almuerzo; hoy es jueves”.

En el mismo contexto anterior, se presentan situaciones similares para aquellas personas que por sus labores a bordo no tienen visión hacia el exterior. Es el caso de quienes laboran en las máquinas de un buque y cuya rutina diaria los limita a desplazarse por espacios interiores. Para ellos, el día está marcado por los horarios de alimentación y la hora por el tipo de comida que ingieren.

Un caso más extremo aún se da en los submarinos, en los cuales el día y noche no son percibidos en forma directa y que para efectos prácticos ello

no tiene importancia alguna. Al interior de un submarino se sabe que es de noche cuando se apagan las luces normales y se encienden luces rojas en los compartimentos principales, condición necesaria para que aquellos que deben observar hacia el exterior por los periscopios, tengan su visión adaptada a la oscuridad.

Conclusiones

Por los casos y ejemplos expuestos de actividades en la mar, se puede concluir que el transcurrir del tiempo queda fijado por variadas actividades que condicionan la vida del ser humano tanto en la ocasión como en cuanto a la premura con que debe actuar. El tiempo sobra o es escaso según sea la actividad a ejecutar; la naturaleza y sus ciclos determinan el momento en que se puede llevar a cabo una tarea o aprovechar los elementos en beneficio propio, no hay rutas preestablecidas ni referencias que no sean las proporcionadas por la esfera celeste (no siempre disponibles), para determinar distancias navegadas o posición de la nave.

Todo lo anterior determina un marco de incertidumbre en el cual se desenvuelven las actividades marinas. Roto el enlace con tierra, la nave y su tripulación entran en una dimensión de tiempo que les es propia, carente de noticias y de situaciones familiares de los miembros de su dotación, quienes atentos a las condiciones meteorológicas, comienzan a vivir en un tiempo marcado por los deberes individuales y rutinas colectivas, en espera de la recalada a puerto.

Los eventos del mundo y también los del propio país pierden importancia y respecto a los problemas familiares, nada se puede hacer desde la inmensidad del océano. El capitán constituye la máxima autoridad; es quien, asesorado por sus colaboradores directos, debe tomar las decisiones en la soledad de su puesto. Aún en nuestros días, con comunicaciones satelitales y eficientes sistemas de posicionamiento, la relación espacio - tiempo que se da en la mar y su influencia en el ser humano, mantiene características que han permanecido inalterables desde los primeros registros de la historia de la navegación.

* * *