



Navegando a vela hacia el **CONTINENTE BLANCO**

Por Osvaldo Escobar T.



Nuestra familia chileno-alemana navegó a la Antártica a bordo del velero "Polarwind".

Desde el austral poblado chileno de Puerto Williams, en el Canal Beagle, iniciamos los preparativos de lo que sería nuestra expedición familiar de seis semanas navegando a vela, hacia las gélidas aguas de la Península Antártica.

Puerto Williams, fundado en 1943, posee una población de 2.500 personas y se caracteriza por ser el último lugar habitado de Chile y la localidad más austral del mundo. Cuna de la cultura de los indios Yaganes en el extremo sur de Chile, ofrece hoy en día toda la logística necesaria para yatistas de todo el mundo, que durante cada temporada zarpan de esta localidad para desafiar las aguas más tormentosas del planeta, el Cabo de Hornos y la Antártica.

Nuestra reducida tripulación la compone sólo nuestra familia. Mi señora Jutta (alemana), Osvaldo, quien les escribe, (chileno), y nuestros hijos, Antonia (de 5 años, argentina) y Theo (de 9 años, alemán); todos, sin duda, con bastantes millas navegadas a bordo de nuestro velero *Polarwind*. El año 2010 iniciamos nuestra navegación en familia desde la ciudad de Preveza (Grecia) hasta la ciudad de

Ushuaia (Argentina), navegación que nos permitió navegar más de 8.000 millas y conocer 11 países, durante tres años de navegación

¿Por qué una expedición en velero a la Antártica con niños? Esta fue la pregunta que se mantuvo presente por bastante tiempo en nuestra familia, pero finalmente lo vimos de este modo: "¿Dónde podrían nuestros hijos contemplar mejor la belleza de los hielos eternos, qué mejor lugar para tomar efectivamente conciencia de la importancia de proteger nuestro planeta, pudiendo a futuro compartir este conocimiento en nuestra sociedad y esta inolvidable experiencia mantenerla durante toda sus vidas?"

Qué mejor enseñanza de vida y consciencia ecológica podríamos mostrar a nuestros hijos, especialmente cuando intentaríamos llevar a cabo esta aventura a bordo de nuestro propio velero. A pesar de que pretendíamos visitar y explorar tan solo una diminuta parte de este gran continente, en el territorio Antártico cada actividad es debidamente regulada y autorizada por organismos internacionales, quienes controlan que éstas se efectúen en forma organizada, segura y que cumplan con las autorizaciones correspondientes para dicho objetivo.

Tanto el Tratado Antártico Internacional, firmado en 1961, como el Protocolo de Protección Ambiental Antártico de 1991, regulan que cada actividad - ya sea científica o de turismo- cumplan ciertos protocolos que permitan disminuir al máximo el impacto provocado durante el desarrollo de la expedición, tanto con el medio ambiente como con su avifauna y sitios históricos en la Antártica.

De esta forma, comenzamos, a inicios de 2017, los preparativos para nuestra expedición. Para los efectos de autorizaciones, cada expedición necesita el permiso en forma escrita, ya sea en el país de registro del barco, con el cual se efectuará la navegación, o en el país de la nacionalidad del capitán a cargo de la embarcación.

Explorando en familia y explicando a los niños la formación de los glaciares.



Velero "Polarwind" navegando el estrecho de Gerlach rumbo a Port Lockroy.



Grandes formaciones de hielo al sur del Canal Le Maire.



Al mismo tiempo que comenzamos con los trámites respectivos, iniciamos la búsqueda de las cartas de navegación actualizadas, la instalación de una segunda calefacción a bordo, nueva ropa de abrigo, una larga lista de repuestos y un completo equipo de primeros auxilios, más todo lo necesario que nos permitiesen solucionar cualquier tipo de inconveniente, sin solicitar ningún tipo de ayuda externa.

Luego de presentar todas las autorizaciones del Ministerio del Medio Ambiente y del Departamento Antártico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile en la Capitanía de Puerto de Puerto Williams, iniciamos las formalidades del zarpe oficial con la Armada de Chile, Aduana y la PDI. De esta manera dimos comienzo a nuestra anhelada expedición en el pintoresco poblado de Puerto Williams, en la isla Navarino, en el Canal Beagle.

Eran 600 millas náuticas las que nos separaban aún de la Isla Decepción, nuestro primer destino en el continente blanco. Sin embargo, debíamos cruzar primero el temido "Mar de Drake", muy conocido por aquellos que por más de 400 años, desde su descubrimiento, navegaron esta ruta para intentar atravesar el famoso Cabo de Hornos, dando origen así a innumerables tradiciones marineras y leyendas de todos los tiempos. Nuestro último fondeadero antes de cruzar el Mar de Drake era el poblado de Puerto Toro, ubicado a 25 millas al SE de Puerto Williams. Aquí esperaríamos mejores condiciones de viento que nos permitiesen cruzar rápidamente y en forma segura el mítico Mar de Drake.

Una semana antes del zarpe estábamos solamente concentrados en la información que nos proporcionaban nuestros pronósticos meteorológicos que obteníamos vía satelital a través del sistema Gribfile desde USA, especialmente para el Mar de Drake. Esto nos permitiría encontrar una ventana de tiempo entre dos frentes de bajas presiones para navegar así, las 600 millas, entre el mítico Cabo de Hornos y la Isla Decepción, ya en aguas antárticas.

El 25 de diciembre fue el día esperado, el viento soplaba con una intensidad de 35 nudos con dirección NW y se mantendría así al menos por unos tres días. Por casi una semana, solamente vivimos haciendo guardias al timón y durmiendo. Entre el cansancio, las grandes olas y los fuertes vientos de estos días, el apetito no se hizo presente, sino hasta el arribo a la Antártica.

Las grandes olas entre los Océanos Pacífico y Atlántico, en el Mar de Drake, nos golpearon con bastante agresividad a contar del segundo día de navegación, con alturas que podían cubrir fácilmente todo nuestro velero. A medida que navegábamos hacia el sur, la temperatura iba en notoria disminución, provocando que las rondas de café fuesen considerablemente más frecuentes en cada una de nuestras guardias.

Durante la fría navegación observamos con admiración el singular vuelo de los legendarios albatros, típicas aves de la región que simbolizan el alma de cada uno de los marineros que murieron, intentando circunnavegar el Cabo de Hornos. Estas emblemáticas aves fueron y continúan siendo muy respetadas y veneradas por todos los navegantes de estas altas latitudes.

Las fuertes rachas de viento de hasta 60 nudos nos dieron la bienvenida durante el arribo a la isla Decepción. Esta isla pertenece al grupo de las Shetland del Sur y se caracteriza por ser volcánica en actividad, proporcionando aguas termales en un amplio sector de la bahía, recibiendo constantemente a navegantes para un merecido baño luego del largo cruce del Mar de Drake. Sin embargo, un inesperado cambio del pronóstico meteorológico, a tan solo 2 millas de la entrada a la isla Decepción, nos obligó a continuar navegando con el fin de buscar un lugar seguro ante la llegada de los fuertes vientos que se aproximaban a la zona.

Así, llegamos hasta la "Enterprise Island", en donde amarramos nuestro velero *Polarwind*, al costado de un oxidado naufragio, un

Velero "Polarwind" ingresando al famoso canal Le Maire



*Energía eficiente y silenciosa
Tecnología alemana*



Fischer Panda

*8000i Perfect
Power*



Integración directa con sistemas



victron energy
BLUE POWER

Juan Manuel Fabres
Representante exclusivo en Chile

Tel. +56997267632

Email. juanmanufactabres@gmail.com



Velero "Polarwind" ingresando al famoso canal Le Maire.



histórico casco de acero de un barco ballenero. Sin duda, uno de los lugares más seguros para fondear en toda la Antártica. Sin embargo, tres días más tarde y mientras cenábamos, gran parte del glaciar al frente nuestro se desplomó tormentosamente y pese a la considerable distancia, grandes masas de hielo golpearon violentamente nuestro casco y trozos de todos los tamaños imaginables cayeron directo sobre nuestra cubierta, grandes olas sacudieron sin dirección a nuestro *Polarwind*, lo que por minutos significó un aterrador espectáculo de la naturaleza. En solo segundos toda la bahía quedó cubierta de una gruesa capa de hielo, mientras el glaciar seguía desplomándose frente a nuestros pálidos rostros que vacilaban entre fascinación y miedo. Una nueva noche en este lugar era demasiado riesgoso, y luego de verificar que no teníamos ningún tipo de daño en el casco, zarpamos inmediatamente en demanda de la Bahía Paraíso.

Con un leve viento, pero con bastante neblina, ingresamos a Bahía Paraíso y nos dirigimos ineditamente al rocoso fondeadero, frente a la base chilena González Videla. Desembarcamos algunos víveres frescos, cigarros y nos reunimos con dotaciones compuestas por personal de la Armada de Chile y de la FACH. Como tarea principal, esta base registra y controla el tráfico marítimo; también prestan ayuda meteorológica a los navegantes y apoyo logístico en caso de accidentes. Con un caluroso saludo fuimos recibidos y guiados para visitar sus instalaciones, oportunidad que aprovechamos para tomar una merecida ducha y disfrutar de un día completo con la dotación.

Teníamos 0° C y la estación estaba ubicada en el centro de una colonia de pingüinos gentoo. El protocolo antártico para los visitantes exige que se debe mantener una distancia prudente de 5 metros de los pingüinos, y tratamos con nuestros hijos de cumplir esta norma. Sin embargo, algunos pingüinos con bastante curiosidad se acercaron rápidamente hasta nuestros pies.

El próximo destino en nuestro track de navegación era la ex-estación inglesa de Port Lockroy, la que actualmente es uno de los atractivos turísticos más importantes y visitado de toda la Antártica. Ya en las cercanías del fondeadero preparamos la maniobra de anclas en una bahía rodeada de impresionantes glaciares y altas montañas, en todo nuestro alrededor. La bahía fue descubierta en 1903 por una expedición francesa, posteriormente fue utilizada como fondeadero por cazadores de ballenas y luego durante la Segunda Guerra Mundial se instaló una base de operaciones inglesa que permitió espiar a barcos alemanes en Sudamérica. Actualmente, la pequeña casa-museo, es un interesante atractivo como "Oficina Postal", claro que con la salvedad que una tarjeta postal puede demorar más de cuatro meses en llegar a destino.

Cada crucero arriba a esta estación con el objeto de desembarcar a sus pasajeros, siendo el único lugar donde es posible comprar, a precios estratosféricos algunos souvenirs. La estricta regulación local permite solamente un máximo de 30 minutos por persona para visitar el museo y las instalaciones.

Continuamos navegando aún más al sur hasta alcanzar el famoso Canal Le Maire. Sin duda, el canal más espectacular de la Península Antártica. Debido a su fuerte corriente y los constantes cambios de viento, las condiciones de hielos dentro del canal varían diariamente. En los días anteriores, el canal había estado completamente cerrado a la navegación debido a la presencia de grandes masas de hielo.

Nos contactamos muy temprano con un barco ruso vía radial, quien nos informó que el canal se encontraba en ese momento en condiciones de navegarlo. Lentamente y con la fuerza de nuestros dos motores, maniobramos cuidadosamente entre grandes plataformas de hielo, con innumerables glaciares a ambos lados del canal, afladas y altas cumbres que permiten que los rayos de sol iluminen en una variada gama de tonalidades las diversas formaciones de

navegación

hielos...un espectáculo de la naturaleza que nos muestra otra faceta de Antártica. Pero pese a este espectáculo, no nos olvidamos que aún estábamos dentro de este angosto canal, y así cuidadosamente continuamos hasta su salida, momento en el que lamentablemente algunos bloques de hielo –debido al cambio de la corriente– comenzaron a cerrarnos el paso. Maniobramos rápidamente, hasta lograr alcanzar la anhelada salida, cuando apreciamos detrás nuestro que no habría posibilidad de regresar por el mismo camino...el canal ya estaba nuevamente cerrado!

De esta forma, a través del Archipiélago de Pleaneau y la isla Hovgaard, nos habrimos paso y alcanzamos así la siguiente latitud 65° 06' 421" S, convirtiéndose en el punto más austral de nuestra expedición. En este lugar nos fue absolutamente imposible encontrar un buen fondeo, debido a la presencia de grandes témpanos que bloqueaban las posibilidades para fondear. Un escenario indescriptible frente a nuestros ojos, grandes formaciones de hielo, de altura de una verdadera catedral, se apreciaban a la distancia, cubriendo toda la bahía y el mar abierto fuera del Archipiélago. Navegamos lentamente entre rocas y témpanos en busca de una ruta en dirección al norte. Solo la mirada de los agresivos leopardos marinos sobre los hielos, observaban curiosos y desafiantes el paso de nuestra navegación.

Así, navegamos rumbo al sector histórico de Puerto Charcot y continuamos hasta alcanzar el Archipiélago de las Islas Melchior. Durante este trayecto, nuevamente empeoraron las condiciones de tiempo. Fuertes vientos de componente N y NE se aproximaron con intensidades que se estimaban eran sobre los 60 nudos (100 km/h). Melchior fue el único lugar que nos ofreció cierto resguardo para los siguientes días. De esta forma, y luego de casi 10 horas de navegación, fondeamos con 2 anclas, 100 metros de cadena y 4 cabos fuertes y largos, a tierra, que nos mantendrían firmes frente a cualquier temporal, mientras esperábamos las condiciones que nos permitirían cruzar de regreso nuevamente el tormentoso Mar de Drake rumbo a Cabo de Hornos.

Ya llevábamos seis semanas de viaje y el viento aún se mantenía del N, con intensidades en el Mar de Drake de entre 40 y 60 nudos. Situación que nos obligó a seguir esperando una ventana de tiempo para regresar a Puerto Williams. La rutina variaba entre la limpieza, la mantención de la maniobra de velas y motores, los desembarcos a tierra para explorar con toda la familia, deslizarnos en la nieve con nuestros niños, disfrutar de un café caliente en cubierta, observar las orcas que se aproximaban a la bahía, pero por sobretodo analizar constantemente los reportes meteorológicos con el fin de encontrar– pese al mal tiempo reinante en Mar de Drake y en Cabo de Hornos– una ventana de buen viento que nos permitiera zarpar y cruzar al N rápidamente, pero de forma segura.

Finalmente, el día había llegado. Con el último pronóstico de tiempo, recibido vía satelital, nos percatamos que debíamos zarpar rápidamente antes de que una fuerte depresión arribara a la zona del Cabo de Hornos, en los siguientes días. Así, zarpamos desde Melchior con 40 nudos de viento, lo que nos permitió navegar rápidamente rumbo N en dirección al Cabo de Hornos. Luego de 5 días, a través del Mar de Drake y a tan solo 15 millas al E del Cabo de Hornos, escuchamos los primeros llamados en canal VHF 16 de la Estación Naval de la Isla Hornos "Atento velero que navega en las cercanías de Cabo de Hornos con rumbo norte, ésta es Cabo de Hornos radio quien lo llama y solicita su identificación, cambio". Luego de nuestra identificación, recibimos las felicitaciones de la Estación Naval por nuestro cruce del Mar de Drake y también nos informaron de las condiciones de viento en el Canal Beagle, en donde arribaríamos en dos días.

Al llegar a Puerto Williams, y ya en tierra firme, nos esperaba un merecido descanso en el pintoresco "Club de Yates Micalvi", el club náutico más austral del mundo, ubicado en el interior de un antiguo barco alemán que sirve actualmente de pontón, para una reducida flotilla de veleros.



Hoy, nos quedan los mejores recuerdos de esta maravillosa, pero exigente expedición en la aguas de la Península Antártica.

Debemos confesar, eso sí, que luego de un democrático consenso familiar, decidimos cambiar de rumbo para navegar esta vez– luego de nuestra experiencia Antártica– en latitudes menos exigentes para la navegación, con un clima más estable y con temperaturas más agradables.

Así, el 01 de abril zarpamos desde Pto.Williams y luego de 5 meses de navegación invernando en diversas caletas y fiordos de los canales australes, arribamos a Puerto Montt a mitad de septiembre. Actualmente nos encontramos fondeados en la isla de Puluqui y estamos finalizando los preparativos para zarpar definitivamente ahora en enero con rumbo a lo que será nuestro próximo sueño... esta vez rumbo a la Polinesia Francesa.

CARACTERÍSTICAS VELERO POLARWIND

CARACTERÍSTICAS	
Modelo:	Reinke 15 m
Eslora:	16,40 m
Casco:	Acero naval
Velamen:	150 m ²
Motores:	2 Volvo Penta
TRG:	22 toneladas



Disfrutando del paisaje y de las diversas formaciones de hielo durante nuestra navegación.

DATOS DE ANTÁRTICA

Superficie: 14.200.000 km² - 4º continente más grande después de Asia, América y África

Distancias: Desde África 3.800 km, Tasmania 2.530 km, Australia 3.135 km, Nueva Zelanda 2.200 km, Sudamérica (Cabo de Hornos) 1.000 km.

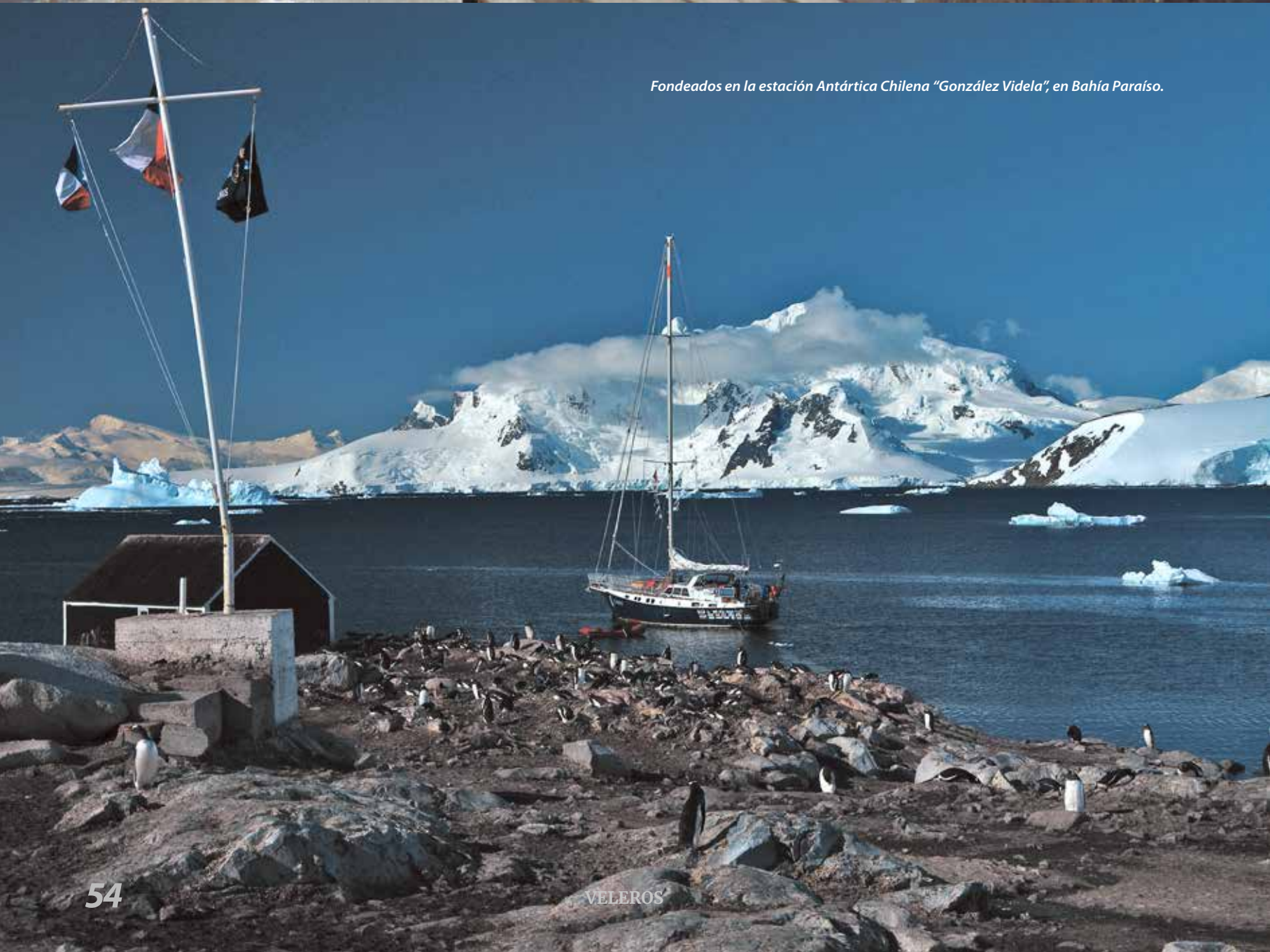
Temperatura en Verano: En el llamado verano antártico la temperatura varía entre 2 a 0° C, mientras que en el invierno desciende a -50° C.



Pinguinos gentoo.



Visitando la estación Antártica Chilena González Videla.



Fondeados en la estación Antártica Chilena "González Videla", en Bahía Paraíso.