

# historias y personajes

LA NAVE ESTARIA LISTA EN NOVIEMBRE, PARA VIAJAR EN ENERO DE 2010

## De San Fernando a la Antártida, en catamarán

Un grupo de científicos argentinos construye una embarcación ecológica de 30 metros de largo en el Partido.

Su diseño apunta al ahorro de energía. Su capitán, Jorge May, ya hizo tres travesías al continente blanco.

Carolina Puppo  
cpuppo@clarin.com

Los motiva el afán de descubrimiento y aventura, las ganas de difundir su pasión por la náutica, pero sobre todo el deseo profundo de preservar la naturaleza, la historia, y sus riquezas. Un grupo de científicos argentinos fabrica en San Fernando, la Capital de la Náutica, un catamarán gigante y ecológico que tomará rumbo Sur y echará sus anclas en las costas antárticas, más allá del paralelo 60°, donde el desierto blanco y su frío glaciar conviven con un espectro de colores inimaginable.

No es la primera vez que el

presidente de la Asociación de Exploración Científica Austral y capitán, Jorge May, viaja junto a su equipo a la Antártida. Las tres travesías que hizo fueron entre 2001 y 2007 a bordo de un rompehielos bautizado como Ice Lady Patagonia (ver "Dama de hielo" llegó...). Lo que empezó como un viaje de relevo de históricos naufragios en la costa argentina y de asentamientos balleneros en el confín del mundo pronto se convirtió en consigna: la de trabajar por la preservación de esa maravilla y para divulgar la necesidad de tomar medidas para revertir el proceso de calentamiento global. "Empezamos como expedicionarios y terminamos como ecologistas", resume May la metamorfosis que originaron las experiencias vividas.

Por eso, la próxima excursión se hará en una nueva embarcación (en construcción desde septiembre de 2008 en terrenos del viejo astillero Pagliettini), cuya característica principal será la de ser "verde": estará supervisada por el Registro Italiano Naval (RINA), un organismo que, esperan, le otorgue el certificado de no contaminación y polución ambiental. Además será el primero en el mundo con propulsión hidro jet, como la que tienen los barcos de Buquebus.



EXPERIENCIA. MAY PRESIDE LA ASOCIACION DE EXPLORACION CIENTIFICA AUSTRAL.

"Todos los aspectos del diseño tienen que ver con el ahorro de energía y el de mejorar la navegación. Será un catamarán de aluminio naval principalmente impulsado a vela y contendrá una planta de tratamiento de efluentes cloacales", detalla el responsable técnico del barco (diseñado por Néstor Volker), Guillermo Francesquin, y agrega: "Los motores auxiliares serán diesel de baja emisión de anhídrido carbónico, óxidos de nitrógeno y componentes orgánicos". Ade-

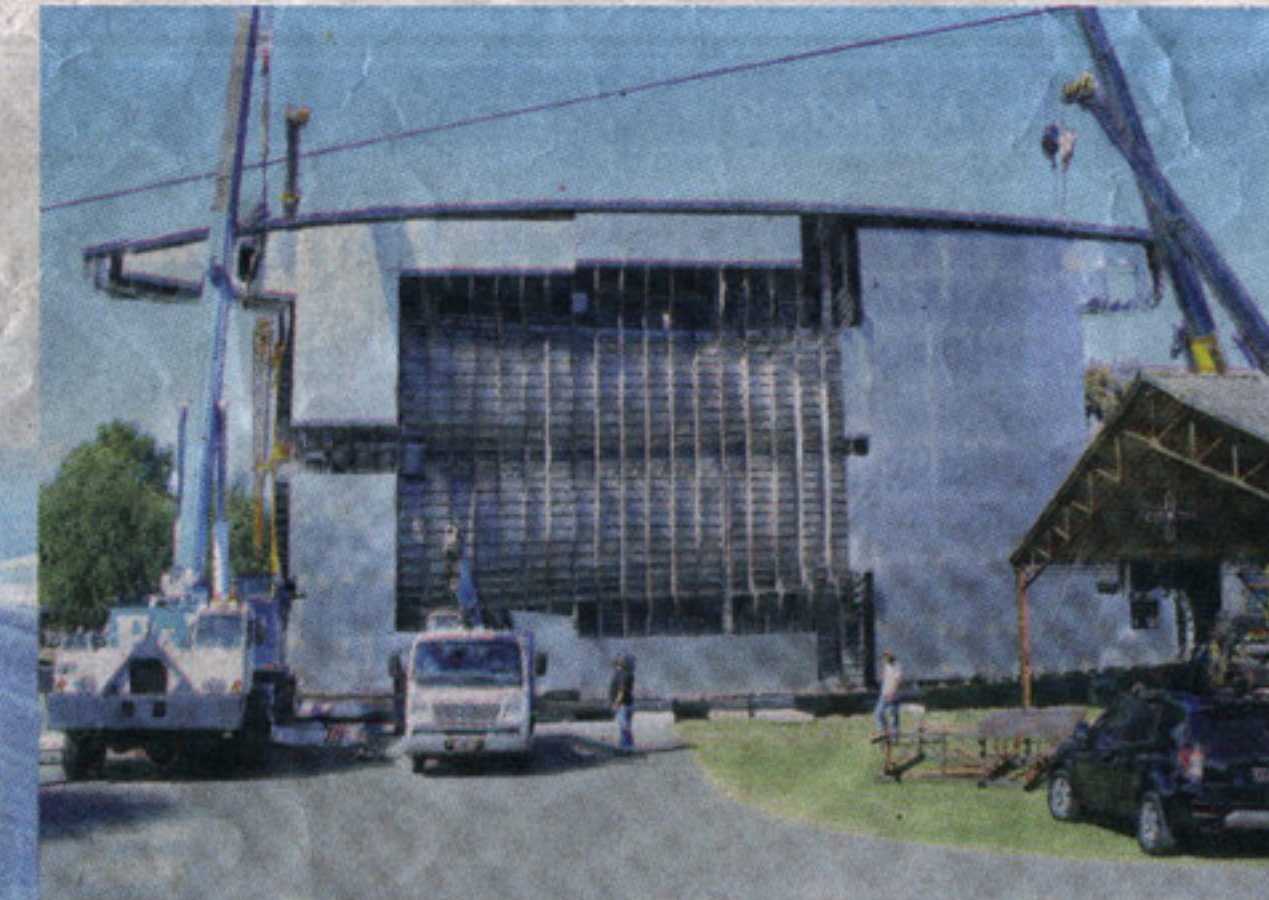
más, el catamarán —que se llamará Ice Lady Patagonia II— llevará a bordo cargadores eólicos de baterías, luces de bajo consumo y podrá convertir en potable el agua salada.

Sus dimensiones impactan: 30 metros de eslora (largo) por 13 de manga (ancho), y dos mástiles de 36 metros cada uno que soportarán una superficie vélica de al menos 450 metros cuadrados. Su tamaño permitirá que 19 personas viajen cómodas, ya que habrá siete camarotes con baño, un salón de ocho metros por ocho metros y una cubierta de popa de 12 metros por siete metros. "Con cuatro tripulantes ya estamos en condiciones de navegar", avisa May y destaca un aspecto fundamental del buque, que les permitirá realizar las expediciones con mayor comodidad: "Como tiene dos orzas (quillotes rebatibles), necesitaremos apenas 1,5 metro de agua para navegar (calado), lo que nos permitirá acercarnos a lugares donde antes no podíamos llegar, porque el otro calaba 4,2".

Una vez que esté listo, en noviembre, lo botarán. Y en enero harán el gran viaje: irán a la Antártida para seguir estudiándola. "A nuestro país le sirve a la hora de reclamar la soberanía mostrar que tiene estudios serios del territorio", explica May, y detalla cómo será el recorrido: saldrán de San Fernando, la Capital Nacional de la Náutica, y luego de una semana llegarán a Ushuaia, donde se reabastecerán. Desde allí —si el clima acompaña— cruzarán en tres días el continente blanco (unos mil kilómetros). Y en febrero, participarán de la Regata del Bicentenario de la Independencia Argentina, que acompañará a la Fragata Libertad y tocará puntos como Río de Janeiro, Mar del Plata, Montevideo, Valparaíso y Veracruz. Para eso, reclutarán nautas de la zona.



MANOS A LA OBRA. LOS HOMBRES SUELDAN LA ESTRUCTURA, QUE SERA DE ALUMINIO NAVAL.



GRUAS. CINCO FUERON LAS ENCARGADAS DE DAR VUELTA EL CASCO CON UN GIRO DE 180°.

### EN NUMEROS

**10.000**

litros de gasoil podrá almacenar el catamarán, que desplazará 50 toneladas con el tanque lleno.

**8.000**

litros de agua de reserva llevará el Ice Lady Patagonia, cuya velocidad a vela será cercana a los 24 nudos.

### FINANCIAMIENTO

Construir el catamarán requiere de una inversión millonaria que se financia con la venta del Ice Lady Patagonia, el aporte de los miembros de la Asociación y sponsors. Por ejemplo, la empresa brasileña Embraco donó las heladeras y los equipos de aire.

### LA HISTORIA DEL ROMPEHIELOS

## "Dama de hielo" llegó de Finlandia

Antes de emprender la construcción del catamarán, la Asociación de Exploración Científica Austral navegaba con el rompehielos de investigación polar "Ice Lady Patagonia" (Dama de hielo). El buque, que era un guardacostas noruego, había sido construido en los Astilleros Helsingfors de Finlandia y botado con el nombre de Uisko en 1959. Su eslora (largo) era de 43 metros y su manga (ancho), de 7,3 metros. Su primer cruce del Atlántico lo hizo en 2001, cuando lo adquirió el Museo Marítimo de Ushuaia, dirigido por el titular de la institución, el museólogo y antropólogo Carlos Vairó. Partió del Puerto de Moss, en Oslo, rumbo a Buenos Aires y después llegó a las costas de Ushuaia.

Fue el 9 de diciembre de ese año. Con él la Asociación viajó varios veranos australes a la Antártida, entre 2001 y 2007, año en que fue vendido en Mónaco al suizo Eric Knight, quien lo compró porque le hacía recordar a un barco de su infancia. En esos viajes, relevaron naufragios, asentamientos humanos en el hielo y los rastros de los balleneros. Pero el rompehielos se hizo famoso cuando, entre viaje y viaje, se convirtió en un museo itinerante, que llevo sus tesoros a costas europeas. En mayo de 2002 llegó a Puerto Madero y amarró en un espacio que cedió la Armada. En la exposición flotante había videos explicativos, fotografías de las investigaciones, maquetas de naufragios y elementos rescatados de buques hundidos.

EXPERIENCIA. EL ULTIMO VIAJE DE MAY AL CONTINENTE BLANCO FUE A BORDO DE "ICE LADY PATAGONIA".

