

Por: Jaime Said H. – 21 de Mayo 2003

## **Capítulo I**

### **Introducción**

En el año 1993 dos fanáticos de la navegación a vela los capitanes de alta mar Edward Wale Rosales y el suscrito cansados de ver el inmenso lago Llanquihue con apenas una que otra embarcación a vela solitaria y ninguna actividad organizada que fomentara ese deporte en mayor escala, decidieron estudiar el tema. Nos comprometimos analizar el fenómeno y comprobar si realmente este Lago era navegable o simplemente era una casualidad que sólo existieran un par de embarcaciones a vela que de vez en cuando aparecían en el horizonte.

### **Primeros pasos en el Lago Llanquihue**

Era este lago navegable, seguro y si existían buenos vientos, como se comportaban las olas y los temporales del norte, puelches y travesías, éstas eran las primeras interrogantes. La gente de la zona hablaba mucho de historias de horror y decían que el lago era muy traicionero, que habían naufragado muchas embarcaciones. También contaban que se dejó de navegar con la construcción de la carretera Panamericana y la llegada del Ferrocarril. En los años 50 habrían dejado de navegar los vapores del lago, siendo el último de estos el vapor Cóndor. Esto sacudió más el entusiasmo de los exploradores ya que durante 54 años prácticamente habría pasado una generación entera, sin quedar rastro de esta actividad Náutica y había que saber exactamente por qué.

Todo indicaba que aparentemente existía algún otro problema o que simplemente habían cambiado los hábitos, con la entrada de las vías terrestres de comunicación con el Norte. Sólo habían lanchas y algunos botes a remo que costeaban el lago Llanquihue en busca del salmón, en lo que se conocía como el deporte de pesca.

Se reafirmaba la teoría de espantar a los invasores del Norte que habían empleado los nativos con los españoles haciéndoles creer que en el lago habitaban monstruos y que en su orillas orientales estaban ocupadas por indios araucanos y huehuenches. Sin embargo con el redescubrimiento del lago en 1845 por Bernardo Philippi y luego Vicente Pérez Rosales todo había hecho sentido y el lugar había quedado descubierto como un paraíso para la colonización alemana que estaba realizando el gobierno de Bulnes en el Sur de Chile en 1845. En estos pueblos habitados por alemanes descendientes de la colonia existía esta actitud, de una especie de réplica al

método utilizado anteriormente por los nativos en contra de los españoles, de contar fábulas para asustar a la gente, de tal forma de evitar ser invadidos por los santiaguinos o era simplemente verdad que habían existido naufragios y que éstos se confundían con relatos de los casos de buques del Llanquihue durante la colonización. Había mucho que investigar antes de emitir una opinión.

Ambos no veíamos explicación alguna por qué no se podía navegar y poblar el lago de embarcaciones a vela al existir un área de 400 km<sup>2</sup> de superficie de agua con excelentes vientos parejos y muy similares al mar por su cercanía a Puerto Montt. Habiendo navegado el litoral chileno y las mil millas desde Valparaíso a Juan Fernández, Talcahuano y Algarrobo en 1984.

Este lago parecía una verdadera delicia para un navegante del litoral chileno. Las distancias de Frutillar a Puerto Varas o a Puerto Octay eran similares, teniendo el volcán Osorno al frente así como al pueblo de Ensenada y Cascada. Todo lo cual hacía sentido que el lugar indicado era Frutillar como sede náutica para el lago, estábamos en el lugar correcto para iniciar alguna actividad Náutica.

Habiendo vivido en Frutillar 3 años y conocedor de la Bahía como ideal para la navegación a vela, luego construí mi casa y un muelle que se protegía muy bien de los fuertes vientos del Norte. Edward vivía en Santiago y visitaba frecuentemente la zona.

## **Edward Wale R.**

La historia de Edward Wale es muy interesante, él había estudiado en la Escuela Naval de Chile, era hijo de padres norteamericanos que estaban viviendo en Chile cuando nació Edward. Lo interesante de este gran amigo es lo que siguió después en su vida post universitaria. Fue becado a Estados Unidos para seguir la carrera de astronauta, siendo el primer chileno con posibilidades de volar a la luna en el programa Apolo. Se graduó y quedó aprobado como astronauta pero con tan mala suerte que el programa Apolo fue suspendido por la NASA después del incidente del Apolo 13. Así, Edward frustrado, decidió retirarse y comenzar a trabajar en algo totalmente distinto: Se convirtió en uno de los más grandes urbanistas inmobiliarios de California.

Edgard, exitoso, tenía un hidroavión que utilizaba para viajar a Vancouver, Canadá desde Los Angeles, California donde él vivía. Era un apasionado por la pesca de mosca y así un día al aterrizar en California proveniente de Vancouver en su hidroavión sucedió la mayor fatalidad que transformaría su vida para siempre. Durante el carreteo en su hidroavión, el estanque de combustible tuvo una fuga de gasolina lo que hizo más tarde estallar su

avión en el angar. Durante el incendio prácticamente desapareció nuestro amigo Edward entre la espuma de los extinguidotes de los bomberos. Luego lo encontraron quemado sin piernas y muerto. Fue llevado al hospital donde revivió y luego murió en 2 ocasiones más, digo murió, porque cuando llegó, se extendió un certificado “Dead upon arrival” (muerto antes de llegar), pero este gato de 7 vidas resucitó y así varias veces más en el hospital. Luego de un tratamiento largo le colocaron nuevas piernas ortopédicas y su cuerpo quedó hecho bolsas, hasta que se fortaleció y salió adelante con toda fuerza, caminando y a quien hoy no se le nota nada. Digo esto, porque más adelante contare varios anécdotas de él...

### **Jaime Said H.**

Por mi parte yo había estudiado desde los 12 años en Dublin School, New Hampshire, costa noreste de Estados Unidos. Encontraba que la naturaleza y el lago eran prácticamente la misma que la del hemisferio Norte, siendo miembro del equipo de vela del colegio a los 13 años y quien no había dejado este deporte desde entonces, sino por el contrario había pasado a convertirse parte de su vida.

Por otro lado, Edward Wale había estudiado en la Escuela Naval de Chile y trabajaba en temas de reconstrucción de aviones para la Armada de Chile decía lo mismo respecto a sus experiencias en la costa noroeste de Estados Unidos, Oregon y Washington Estate, ya que él había sobrevolado esos territorios y los comparaba con los vuelos que él hacía frecuentemente por el Lago Llanquihue.

### **Nuestra primera investigación del lago Llanquihue en 1993**

Siguió nuestra expedición durante 2 años con nuestra lancha “la DARWIN”, infatigable, la que nos permitía adentrarnos en las bahías y analizar su comportamiento. Esta lancha de carácter pesquero artesanal de fibra construida en Chile en los astilleros de mi gran amigo Carlos Molina, había sido la última construcción de su clase que tan noblemente la habíamos adaptado en Frutillar con un mínimo confort. Para hacer nuestra investigación más productiva, llevamos combustible adicional, víveres y un velero chico. Hicimos varios viajes por el lago en “la DARWIN”, luego en un velero costero y además siempre manteníamos una segunda revisión por tierra de lo que veíamos en el lago.

Estas incursiones nos empezaron a dar una idea de la inmensidad del tamaño del lago Llanquihue, de su potencial, del comportamiento de las olas y del viento.

Detectamos que en cada estación los vientos predominantes son iguales que en el mar, del noreste y del suroeste, dejando a la Bahía de Frutillar totalmente protegida de olas de envergadura. La intensidad de estos vientos en esta bahía de 6 km<sup>2</sup> son estables, con agradables rachas moderadas y al menos tres veces menores que las de fuera de su costa (1). En la bahía los vientos ocasionales del oeste la dejan protegida. Es decir, los vientos del oeste o travesías eran un manjar, mientras que los vientos del este o puelches suceden ocasionalmente en el año, por lo general una o dos veces en el verano. No afectaban la navegación en gran medida, aunque terminaban formando olas de hasta 2 metros en forma ondulada como el mar, pero perfectamente navegables a vela.

Estas olas nacían a unos kilómetros al sur de Ensenada y se dirigían hacia la bahía de Frutillar. Los vientos eran cálidos y provenían claramente del mar Atlántico, los que se habían calentado en su paso por tierra Argentina y cruzaban a Chile formando un verdadero efecto venturis, que se adentraba sólo por el bolsón de montañas bajas de los Andes, detrás del volcán Osorno, por el sur de este. En el pueblo Ensenada se desarrollaba la acción del puelche.

Estos vientos generalmente aparecían despacio, anunciando su camino con pequeñas ondulaciones de agua, sin reventar en el lago, sólo en sus orillas. Estas olas iban agrandando y acelerando su frecuencia. La velocidad máxima del viento que yo observé fue de 40 nudos (120 Km. /hora), sin ráfagas, sino estables en esa cuantía. Luego los vientos del norte y sur eran perfectamente navegables en todas las condiciones. Todo indicaba que Frutillar estaba en el centro del lago y las condiciones de la bahía eran únicas en Chile, por su tamaño y belleza. Distancias de 15 millas (50 Km.) en línea recta hacían que Puerto Octay o Ensenada fueran circuitos más cortos por el lago que recorridos por tierra.

*(1) Cuando me refiero al comportamiento de olas, siempre me refiero en este capítulo a las aguas que están al menos a ½ milla de la costa. Sólo analizamos en esta primera investigación el área navegable. Posteriormente hacemos un diagnóstico más completo de las bahías y refugios.*

## **Investigación de la historia del Lago Llanquihue**

Visitamos los museos de Frutillar y Puerto Octay, conversamos durante un año con mucha gente, desde corredores de propiedad que conocían la historia de los rincones y bahías del lago, con alcaldes y concejales de los pueblos del lago, los que amablemente nos ayudaban en la investigación. Notamos que en general el lago era parte de la escenografía terrestre de la

gente y que la cultura y la actividad se centraban en tierra y en la agricultura.

No existían puertos ni infraestructura de ningún tipo, solo recuerdos que quedaban en los muelles de roble que estaban destruidos en forma natural por el tiempo. Sin embargo existía una capitanía de puerto en Puerto Varas con una patrullera que de vez en cuando rondaba como una mosca en el mar.

Llenas estaban las costas de caladores que pescaban salmones de noche con redes y estos eran asechados por la patrullera de la armada. Pero estos caladores o piratas del salmón del lago, que con las redes hacían su negocio de noche clandestinamente, se las habían ingeniado para pasarse el dato de bahía en bahía, cuando divisaban a la patrullera se transformaban en pescadores artesanales a remo y santos custodios del lago. Apenas pasaba la guardia, ellos seguían como si nada. Luego en las bahías observamos el inmenso número de Jaulas Salmoneras que proliferaban año tras año en los mejores rincones en bahías mansas del lago Llanquihue.

## **Don Emilio Held**

Dentro de Puerto Octay había un museo chico que realmente era una casa antigua con objetos y libros alemanes de la época colonial, nos interesaron los libros de Don Emilio Held y partimos de inmediato a visitarlo a su casa de campo en las cercanías de Purranque.

La descripción de esa tarde con Don Emilio es digna de leer. Entramos en la tarde al antejardín principal, con una brisa que inflaba las ropas que estaban colgadas secándose en uno de sus lados de la casa y se remecían las ramas con un sonido de hojas que anunciaban el buen tiempo. Las puertas estaban abiertas, en una desolada casa como *Lo que el viento se llevó* y durante la entrada de la tarde la luz jugaba con una atmósfera tranquila de colores mágicos únicos del Sur. Entramos a la casa, ya que nadie contesto la puerta y de repente estábamos en la pieza de Don Emilio Held. Parados y estáticos vimos como corría una señora por los pasillos hacia nosotros que estábamos en la puerta de la pieza. Era su hija que gritaba “que hacen aquí!!”, venimos a ver a don Emilio, le dijimos. “Él no está disponible y está gravemente enfermo”... Nos ordenaba con el dedo, mientras con su furia se acercaba hacia nosotros. Entonces le contamos en lo que andábamos y le rogamos nos dejara hablar por unos momentos con Don Emilio. Así logramos entrar a su pieza y ahí estaba el gran historiador, postrado en su cama, de blanco, con una cara transparente como si la muerte lo estuviera asechando, y se sentía la fragilidad de este notable alemán que había dedicado su vida a recopilar información sobre la colonización alemana. Sobre su cama había un timbre, de ésos que tienen una perita conectados a un cable retorcido que cuelga de la cabecera.

También una mesa alta con ruedas, como las que usan en los hospitales para comer. En los alrededores de su pieza amplia y estudio anexo abierto se encontraba Don Emilio en su cama antigua de bronce, como envuelto en cientos de planos azules, libros y manuscritos muy ordenados. Apenas tratamos de conversar con él, nos miró con una extraña expresión, nos preguntó muy amablemente a qué veníamos, le contamos de dónde éramos, le hicimos un resumen de nuestras historias, finalmente le contamos que queríamos saber más del lago y de su historia, ya que no entendíamos por qué no se siguió navegando desde tanto tiempo. Bueno, él se quejó de su salud y de cómo que le costaba hablar. De repente mi amigo Edward se sacó sus 2 piernas ortopédicas y se las colocó encima de la cama, al lado de cada brazo de Don Emilio, con calcetines y zapatos impecablemente ordenados en las prótesis que inspeccionaba don Emilio sorprendido del espectáculo y luego Edward le dice en voz bien alta “Don Emilio usted no tiene nada, esto es tener algo!”. Inmediatamente Don Emilio espantado le dijo a Edward, “pero si no ha habido guerra en California últimamente” y entonces Edward le contó su historia del avión que estalló en llamas mientras don Emilio empezaba a tocar el timbre de la perita ininterrumpidamente, hasta que llegó su hija y con entusiasmo le ordenó, “súbame la cama hija, prenda más luces y traiga tres cervezas bien heladas para mis amigos!”. El rostro que era blanco transparente cuando entramos, de repente tomó vida, se colocó rosado y alegre, lleno de sonrisa y asombro. Conversamos unas horas con él y mientras pedía don Emilio que le trajeran planos y libros para que los viéramos, nos contó la historia de la navegación a vela y a vapor que se utilizaba como único medio de transporte desde 1846 a 1950.

Efectivamente el ferrocarril le había puesto punto final a la navegación y había transformado la forma de vivir de los colonos alemanes en el Lago Llanquihue. Lo que antes eran dos puertos prósperos como Puerto Varas y Puerto Octay y las que eran la única vía para seguir el paso a Osorno hacia el norte por tierra, había cambiado su comportamiento y dejado al olvido su recorrido náutico y terrestre.

Entremedio de los planos azules y libros antiguos, conversamos largamente hasta la noche con don Emilio y le pedimos consejo para encontrar publicaciones y material de estudio, así como la intención nuestra de escribir un libro del lago Llanquihue con su ayuda. A pesar de su vejez y su mal estado de salud, nos dijo que le encantaría el proyecto pero que él ya había dejado su testimonio en los libros que había escrito, a través de una recopilación de antecedentes sobre los colonos, con el objeto de que éstos pudieran tener una conexión con sus antepasados en Alemania. Según él, no existían narraciones detalladas respecto a la navegación de la época en el lago y que encontraba interesante el proyecto.

Le preguntamos de todo cuanto pudimos respecto al lago y su historia. Notamos cómo dominaba con soltura quién era quién, así como la historia de cada familia alemana que había llegado en 1846 al Llanquihue. Nos indicó que debíamos visitar en Santiago el museo alemán, que él había recopilado mucha información y la había donado.

Visitamos esa interesante biblioteca en Santiago que se llama Museo Emilio Held y adquirimos varios libros y documentos escritos por él, así como un libro con recopilación de cartas de la época. Después de investigar y recorrer varias veces durante un año el lago, concluimos que este fenómeno definitivamente tenía una explicación.

## **Primeras conclusiones de nuestro análisis de 1993**

### **Historia**

Una salida rápida del aislamiento de los colonos y una necesidad de modernización eran necesarias después de 1846. Ya habían transcurrido 110 años. El gobierno de la época tenía una necesidad de incorporar el Sur de Chile con la capital y a la actividad económica del país. Estos cambios habían ocurrido con la llegada de la carretera panamericana y con el ferrocarril. Ambas rutas corrían paralelamente de Sur a Norte conectando Puerto Montt con Santiago en 1960.

Efectivamente los colonos alemanes se comunicaban por el lago en barcos a vela y vapores a leña y carbón. Este medio lo utilizaban como transporte de gente y de carga.

En Puerto Montt llegaban los barcos de Europa que se dirigían hacia Valparaíso. Estos descargaban mercaderías y maquinaria que llegaban a la colonia alemana del lago Llanquihue, Lago Nahuel Huapi hasta Osorno y a los lagos interiores de Rupanco, Pullehue y Ranco. En Puerto Varas se embarcaban los productos que llegaban y los que se iban a Valparaíso vía Valdivia. Luego los vapores distribuían por el lago la carga con un recorrido: primero el pueblo industrial de Llanquihue que se desembarcaba en Puerto Philippi y Puerto Domeyko, luego en la bahía de Frutillar y finalmente en Puerto Octal, que era el puerto final del Norte del Lago, que conectaba por tierra a través de Purranque hacia el norte, por la vía que hoy es la carretera Panamericana. A su regreso existían dos alternativas, volver a Puerto Varas por la misma ruta o tomar la de Puerto Klocker y Puerto Fonk.

Existía historia de más de cien años de navegación, que había sido interrumpida en el año 1960 y que hoy volveríamos a restaurar de alguna manera. Las experiencias que nos contaban eran de verdad, pero eran de la época después del ferrocarril y generalmente ocurrían por descuidos en

lanchas chicas que se adentraban en el lago sin el más mínimo equipamiento.

Estas frágiles embarcaciones, construidas de delgadas planchas de terciado marino, hechizas, eran utilizadas para la pesca de orilla, pero el entusiasmo por la pesca y los vientos los hacía adentrarse al centro del lago en donde las olas las hacían zozobrar.

Las historias antiguas de brujas y monstruos del lago, eran leyendas que se venían contando por generaciones. El equipamiento de hoy y el tipo de embarcaciones modernas que sirven en el mar, perfectamente soportarán cualquier tempestad en el lago, ya que su intensidad en viento y olas es al menos cuatro veces menor que la del mar.

### **Vientos y olas del Lago Llanquihue**

Los vientos son limpios y estables, se parecen al mar por su cercanía a Puerto Montt. Existen gaviotas que emigran del mar por su recorrido a través del río Maullín. Las olas del norte son cortas pero de una frecuencia rítmica que permite navegarla en su máxima expresión. Por lo general la ola del sur es de menor frecuencia con espuma y cabritas que revientan en sus crestas, siendo lo más fuerte 30 nudos de intensidad.

### **Puelches**

Los puelches, que son poco frecuentes, permiten al navegante darse cuenta, antes de que sea tarde, por qué después de una calma el viento cálido llega antes y las olas tardan varias horas (3-6horas) en formar su altura definitiva, lo que permite refugiarse con toda calma, una vez que ésta sobrepasa el metro de altura, siempre que se compruebe que su dirección es del Este puro  $90^\circ$  y que venga desde Ensenada. El horizonte de Puerto Octay, Puerto Klocker y Puerto Varas deberá estar limpio y calmo. Entonces se podría asumir que si mirando hacia Ensenada se ve el horizonte con ondulaciones, es que está comenzando a soplar por el este y conviene irse a un puerto seguro.

### **Rotación de los vientos en el lago**

En general después de la calma los vientos cambian de dirección y nunca existe un cambio de viento sorpresivo más de  $180^\circ$  sino más bien se notará una rotación en el sentido del reloj. Si está de este y rola a sur, éste es probable que siga rolando al sur y se establezca en el suroeste por unos 3 días en forma intensa. Pudiendo seguir rolando hacia el oeste y luego al noroeste por un tiempo, estableciéndose en el norte, ya hay que empezar a observar su intensidad en los meses de invierno. Durante la temporada de

verano los vientos del norte son de menor potencia y en ambas estaciones el mal tiempo se establece con lluvia y vientos estables del noreste.

Habiendo hecho estos simples análisis, decidimos buscar embarcaciones para comenzar cuanto antes hacer una regata.

### **La primera regata**

En el mes de Febrero del año 1994 después de obtener un catastro de yates del lago Llanquihue largamos la primera regata en la Bahía de Frutillar entre 3 yates: el MJ24 de los Galilea llamado GLORIA, el yate Aventura de 27 pies de Mario Caín y el tercero, también un yate Aventura 27 de Pablo Schlack. Los Aventura llegaron navegando desde Puerto Octay y el Gloria de Frutillar. La regata consistió en 3 vueltas por un triángulo dentro de la Bahía de Frutillar con un recorrido aprox. de 10 millas por vuelta siendo un track total de 30 millas.

El yate ganador fue en tiempo real el GLORIA de Víctor Galilea.

Al término hicimos un asado sencillo en la Marina Darwin y notamos que había mucha gente ya que sólo en tripulantes eran 21 más sus amigos y parientes sumaban un total de 50 personas y sólo 3 yates.

Durante el almuerzo, los competidores me pidieron que les prometiera repetir esta regata todos los años en esta misma fecha, cosa que cumplí y llevamos 10 regatas en 10 años desde ese primer asado. Estamos entrando a la regata XI del año 2005 la que se llama Regata Anual de Frutillar.

El número de participantes supera los 40 yates de todas las clases por año.

### **La Cofradía**

El yate Sur MJ24 de mi amigo Carlos Molina comenzó en la segunda regata a darle duro al Gloria y así se realizaban batallas campales entre la flota y estos dos MJ24.

Carlos como arquitecto naval y gran navegante, un yatista de toda una vida con quien fui a las mil millas, regata Litoral y varias otras durante años en la costa central. Ambos veníamos de una misma escuela náutica: la Cofradía Náutica del Pacífico. Entonces surgió otra idea: qué pasa si formamos una Cofradía con todo lo mejor de Algarrobo, Estados Unidos y Suecia. Inmediatamente comenzamos a trabajar en la idea de un reglamento y estatuto en la que participaron Roberto Izquierdo, Víctor Galilea, Carlos y yo. Logramos después de un año establecer las bases de lo que sería la Cofradía. Hicimos la Sociedad Anónima en el año 1996 y mientras hacíamos estos actos administrativos, todos los años Edgard Wale hacía la regata de Frutillar con la participación activa de la Armada de Chile y de

todas sus destrezas como juez de regata, con tal energía que Mario Moure también todos esos años le apoyaba desde su lancha en las maniobras.

La sociedad que constituimos Cofradía Náutica de Frutillar S.A. con sus reglamentos y estatutos se fundó con bases sólidas, en las que en su fondo predominaría la vela y el respeto mutuo entre los socios, así como el respeto por la naturaleza. También dimos por bueno que su único fin sería el promover los deportes náuticos en el lago Llanquihue.

## **Club de Yates**

Esta parte de la historia quisiera resumirla al máximo, a pesar que en ella se encuentran cinco años de luchas y de trabajo en las que Carlos Molina y yo tuvimos que pasar muchos desagradados, pero a su vez muchas creaciones que perdurarán en el tiempo.

Todo comenzó con la idea de tener una sede náutica para que los yates pudieran estar fondeados el año entero en la bahía de Frutillar. También era necesario un lugar de encuentro ya que mi casa en Frutillar parecía un club de yates que no daba abasto y en donde nos reuníamos año tras año todos.

Nuestra regata anual comenzaba a ser conocida en Frutillar y nuestra página web también.

Luego de juntarnos por muchos años en mi casa logrando incorporar socios para la Cofradía, logramos con gran esfuerzo incorporar unos 20 socios activos que nos seguirían en esta aventura, así como logramos cobrar algunos auspicios que nos permitieron comprar 4 Optimist y un Zodiac con motor para donarlos al Colegio Alemán, lo que resultó un éxito al formarse la primera Escuela de Vela del lago Llanquihue que hasta el día de hoy es un semillero de tripulantes y yatistas locales.

Luego conseguimos que Fedevela donara a la CNF 5 veleros Optimist para así formar la escuela de vela de la Cofradía Náutica de Frutillar.

Posteriormente logramos que el banco UBS y Aurelia nos donaran un yate J24 el cual llamamos ACRUX en honor a la Cofradía. Ya que en el logo de la CNF aparece la constelación de la cruz del sur, siendo Acrux la estrella que guía hacia el sur.

Este yate tiene un programa dirigido por el capitán Alfredo Valdés quien ha formado una tripulación de competencia y ha logrado forjar tripulantes en la escuela de vela de la Cofradía, promoviendo en el conjunto un ambiente sano y competitivo de este deporte náutico.

El lugar para hacer la marina fue elegido por el municipio y era literalmente un basural lleno rocas y canchagua, un sector de mala

reputación que quedaba al extremo sur de la ciudad. Manos a la obra, pedimos la concesión marítima, la cual durante años tuvo la oposición de algunos vecinos, y luego debimos someternos a los estudios de impacto ambiental y otros, habiendo pasado todos los exámenes comenzamos a construir esta marina en el sector señalado en base a la Isla Nantucket que está en el hemisferio norte a la altura de Boston y mar afuera con una tradición marinera desde 1600. En ese lugar nace la leyenda de Moby Dick. Luego fuimos combinando lo que veíamos en Boston, Nueva York y finalmente Suecia. Con todos estos elementos y considerando la arquitectura de Frutillar, colonia alemana y su historia, optamos por fusionar todas estas culturas europeas en una misma época y aplicar la tecnología portuaria de hoy.

Pintamos con pinturas ecológicas de Suecia, las que no contaminan el lago, luego colocamos un faro idéntico al primero que se colocó en Nantucket, punto más afuera de América 1670.

Luego la casa club entera construida de durmientes de principio de siglo, con un ambiente de pub marinero, típico de las caletas de Europa, en una arquitectura de la época, de igual forma, construimos un galpón que contiene una escuela de vela y oficina.

El directorio se reunía mensualmente y Carlos y yo, que llevábamos 10 años dirigiendo esta obra, consideramos misión cumplida, por lo cual entregamos en Diciembre del 2004 nuestros cargos a nuevos directores para que ellos la llenen de vida y sigan hacia arriba con un Club de Yates ejemplar, construido sin deudas y con una masa crítica de 27 socios activos.

Aprovecho la oportunidad para agradecer a todos los socios de la Cofradía Náutica de Frutillar y a la ciudad de Frutillar por haber creído y confiado en nosotros y asegurarles que cumplimos nuestro sueño de tener esta marina con su plan maestro para el futuro de la navegación en el lago Llanquihue, siendo la CNF el primer club de yates del Lago Llanquihue y un ejemplo de muchas otras marinas que deberán irse creando alrededor de este enorme lago.