BITÁCORA OFF ROAD

septiembre 2026



LOS MUNDO

Ocho años, tres hijos y miles de kilómetros después, Los Mundo cierran la etapa de Run Run y se preparan para una nueva forma de seguir viajando en familia.

EN ESTA EDICION ESPECIAL CAMIONES





BIENVENIDO A

BITACORA OFF ROAD

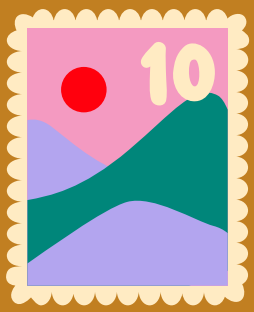


El Refugio en Movimiento nuestra línea Editorial

A menudo, desde afuera, la vida nómada se confunde con unas vacaciones eternas. Se romantiza la postal del vehículo frente al atardecer perfecto, ignorando que justo detrás del encuadre hay fatiga, horas de manejo por caminos inciertos y, muchas veces, las manos manchadas de aceite tras una reparación de emergencia.

Decidir salir a la ruta no es huir de las responsabilidades, es cambiar el confort predecible por una vida donde la adaptación es la única rutina. En este camino aprendemos rápido que nuestra casa rodante es una compañera invaluable y nuestro refugio, pero sigue siendo una herramienta ; el verdadero motor del viaje es nuestra propia resiliencia frente a lo inesperado. Tarde o temprano, un desvío forzado, un clima inclemente o una falla mecánica en medio de la nada nos obligarán a quemar el plan original y reinventarnos.

Y es precisamente ahí, cuando las certezas se desarman, donde aparece la magia real del overlanding: la tribu. Este estilo de vida nos quita las barreras de la ciudad y nos reúne alrededor de una fogata compartida, donde entendemos que las historias de supervivencia y las sonrisas genuinas de otros viajeros valen mucho más que cualquier paisaje. Al final del día, el mejor equipaje para la ruta no es el repuesto más caro, sino la humildad para pedir ayuda y la voluntad de seguir avanzando juntos.



Macarena Orozco
Gabriel Jara



BITÁCORA OFF ROAD

Birch River
Canadá , MB R0L0E0

bitacoraoffroad@gmail.com
@bitacoraoffroad

Editor-in-Chief Macarena Orozco

Content Director

Managing Editor Gabriel Jara

Art Direction



SI ERES VIAJERO Y TE QUIERES CONTACTAR

Quieres dar a conocer tu proyecto
Envíanos una pequeña biografía y foto para que la comunidad te conozca

Quieres dar a conocer tu libro
hay espacio para ti en la revista

Si creaste alguna aplicación útil para la comunidad viajera
Envianos la información para que miles comiencen a utilizarla

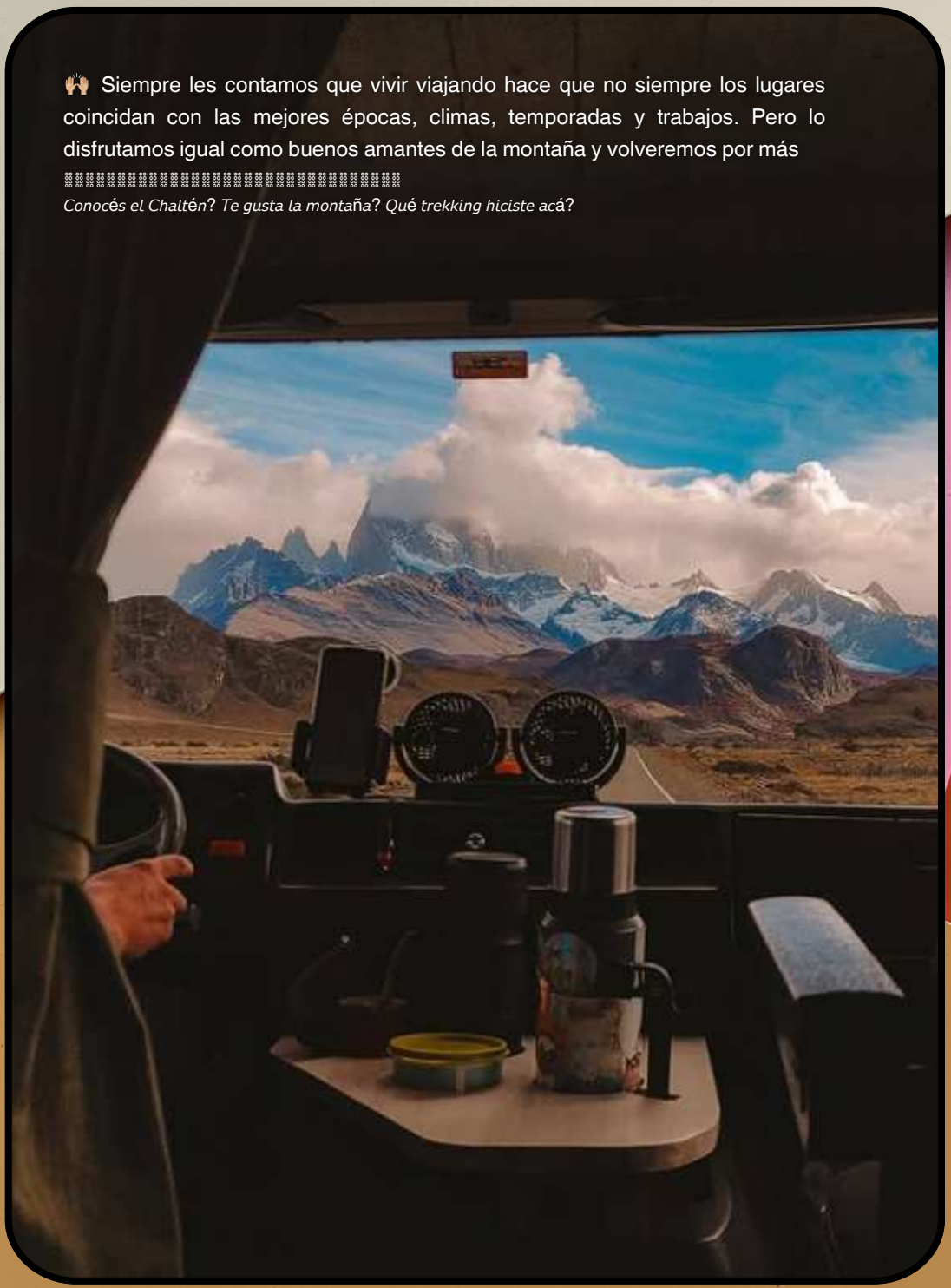
Sacaste una foto que te gustaría que otros vieran
puedes enviarla con tu nombre, tu Instagram donde te puedan seguir y si quieres puedes enviarlos detalles técnicos de la foto con una pequeña descripción



& ENVIA A **CONTACT@BITACORAOFFROAD.COM**

FOTO ICÓNICA





fotografía gentileza de La Ruta Madre


go!
FEST
GREAT OUTDOORS FESTIVAL
16 AL 18 OCTUBRE
FUNDO EL MOLINO · VALLE DE CURACAVI · CHILE
Volviendo al Origen
WWW.GOFEST.CL

GO FEST VOLVIENDO AL ORIGEN





Macarena Orozco
The Nomad Journalist

GoFest nació cuando el overland todavía era un concepto casi desconocido en Chile. En 2014, durante un viaje por el norte del país, Margarita Calderón coincidió con otros emprendedores ligados al mundo outdoor y se hizo una pregunta simple: ¿por qué no crear un lugar donde toda esta comunidad pudiera encontrarse? La primera versión reunió a más de 500 personas en Curacaví y terminó dando origen a uno de los encuentros outdoor y overland más emblemáticos del país. Doce años después, GoFest vuelve a sus raíces con una propuesta más madura, pero con la misma idea que lo inició todo: reunir a quienes entienden la aventura como una forma de vida. Margarita Calderón, su fundadora, nos cuenta cómo nació el proyecto, cómo ha cambiado la industria y qué viene para esta nueva etapa de GoFest.

Organizar un evento de esta magnitud requiere una visión clara desde el inicio. ¿Cómo nació la iniciativa de crear Go Fest Chile y cuál fue el detonante específico que te hizo ver que el país necesitaba un espacio de encuentro para la comunidad viajera?

Hoy GoFest se ve como un festival enorme, pero la verdad es que no nació con una visión clara de transformarse en lo que es hoy. Nació simplemente desde el deseo de reunir comunidad, de juntar personas a las que les gustaba el mismo estilo de vida y ver qué podía pasar a partir de ese encuentro. En esa época yo recién comenzaba a vincularme más profundamente con este mundo y me costaba encontrar gente que compartiera esa forma de vivir, salvo cuando estaba en ruta, acampando o en lugares de difícil acceso. Y un día pensé: ¿por qué no reunimos a quienes vivimos la vida de una manera parecida, compartimos un espacio y vemos qué pasa? Así, básicamente, nació GoFest. Además, en ese momento, junto a mi exmarido, vendíamos en Chile las carpas de techo italianas Autohome, que siguen siendo una joya y una de las grandes referencias mundiales en este tipo de equipamiento. Traerlas desde Italia nos conectó naturalmente con viajeros, campistas y personas que vibraban en la misma dirección. No era solamente un negocio; había un estilo de vida detrás. ¿Por qué se me ocurrió a mí y no a otra persona? No lo sé. Lo que sí sé es que siempre me ha gustado congregar, reunir y convocar a personas que vibran en una misma dinámica de vida.

Porque creo que cuando uno encuentra a su comunidad encuentra también refugio, hogar y muchas veces destino. A partir de algo bastante espontáneo se fue gestando un concepto que terminó transformándose, más de una década después, en uno de los festivales outdoor más importantes de Chile y con una proyección que incluso alcanza a Latinoamérica.



go! FEST GREAT OUTDOORS FESTIVAL





go! FEST
GREAT OUTDOORS FESTIVAL

La aventura la hacemos entre todos




NO SOMOS
UNA FERIA
go!
FEST
GREAT
OUTDOORS
FESTIVAL

El overlanding ha dejado de ser un nicho extremo para captar la atención de un público más amplio. ¿Cómo evalúas el escenario overlander actual en Chile en términos de cultura de viaje, equipamiento y conciencia sobre el entorno?





Nosotros fuimos uno de los primeros encuentros relativamente masivos en Chile que comenzó a hablar del concepto overland. En 2014, acá todavía era algo bastante incipiente, mientras internacionalmente el overlanding ya estaba profundamente arraigado en ciertas culturas, especialmente en Australia, que para mí sigue siendo un poco la madre patria de todo este mundo. En Chile existía mucho la cultura de salir en grupo, viajar, acampar y equiparse. Y hay una frase que siempre me ha divertido y que comparto bastante: lo único que cambia entre un niño y un adulto es el precio de los juguetes.

Cuando juntas a personas que aman viajar, acampar o pasar tiempo en la naturaleza, inevitablemente empiezan a mirar qué lleva el otro, cómo resolvió algo, qué equipamiento funciona mejor. No necesariamente desde la exhibición, sino desde compartir información y aprender juntos. Eso ha hecho crecer muchísimo el mercado y también ha cambiado radicalmente nuestra cultura de viaje.

El COVID produjo, además, un impacto enorme. Durante ese período mucha gente descubrió que viajar en su propio vehículo, en motorhome, camper o acampando permitía mantener independencia y cierta sensación de seguridad. Ahí el crecimiento fue muy fuerte. Pero junto con el equipamiento ha ido apareciendo algo que para mí es mucho más importante: una mayor conciencia sobre el entorno. Creo que hace años esa conciencia prácticamente no existía y hoy cada vez más personas entienden que viajar no consiste solamente en llegar a un lugar, sino en aprender a coexistir con él de la manera más sostenible posible. Tampoco creo en una visión donde el ser humano no pueda tocar nada o relacionarse con la naturaleza.

Creo profundamente en poder disfrutarla, viajar en familia, con mascotas, recorrerla y vivirla, pero entendiendo las condiciones y normas que permiten que ciertos ecosistemas sobrevivan al impacto humano. El planeta entero ya está intervenido por nosotros. Por eso, las áreas que todavía conservamos requieren muchísimo respeto y educación. Me interesa que esa conversación exista también dentro de GoFest: no solamente decir qué no debemos hacer, sino aprender cómo sí podemos convivir con la naturaleza y dejar a las próximas generaciones algo que todavía puedan conocer, disfrutar y proteger.

El COVID nos mostró algo muy impresionante: cuando las personas se encerraron, la naturaleza avanzó. Para mí, ahí hay una enseñanza muy clara. Mientras mejor aprendamos a integrarnos con ella de una manera equilibrada, mejor vamos a poder coexistir.

Muchos viajeros internacionales coinciden en que Chile tiene una geografía única, pero una infraestructura dispar. Desde la perspectiva de la organización, ¿está Chile realmente preparado como país —en rutas, servicios, seguridad y regulaciones— para recibir de forma masiva a viajeros de larga distancia en vehículos recreativos?



Chile tiene una de las geografías más extraordinarias del mundo y por algo ha sido reconocido y premiado internacionalmente como destino de turismo aventura.

¿Estamos realmente preparados como país para recibir masivamente a viajeros de larga distancia? Creo que todavía no. Estamos al debe en rutas, servicios especializados, seguridad, infraestructura para vehículos recreativos y también en regulaciones más claras.

Pero creo que estamos avanzando muchísimo.

Hay más conciencia, estamos recibiendo más viajeros y también nuevas ideas respecto de cómo desarrollar este tipo de turismo. Y siento que el turismo está tomando un rol cada vez más protagónico en la manera en que Chile se muestra al exterior. Ya no solamente por nuestros vinos o nuestros paisajes, sino también por la experiencia que tiene una persona cuando recorre y se encuentra con nuestro país.

A mí misma me toca recibir viajeros extranjeros en mi campo en Curacaví: polacos, alemanes, belgas, franceses. Y eso me ha permitido ver que Chile ofrece algo que va bastante más allá de infraestructura, rutas o servicios.

Hay algo en el territorio y también en el corazón del chileno que muchas veces compensa nuestras deficiencias. Finalmente, el viajero queda absolutamente impactado por los paisajes, por la diversidad y por la experiencia humana que encuentra acá, y muchas de las otras carencias terminan pasando, entre comillas, a segundo plano.

Eso no significa que no tengamos que resolverlas. Al contrario.

Si logramos unir esa geografía extraordinaria y esa capacidad humana de recibir al viajero con mejores rutas, servicios, seguridad, infraestructura y regulaciones, Chile puede transformarse realmente en un destino de antología a nivel mundial.

HAY ALGO EN EL TERRITORIO Y TAMBIÉN EN EL CORAZÓN DEL CHILENO QUE MUCHAS VECES COMPENSA

En cada edición de Go Fest se concentran los principales referentes y constructores del sector. ¿Cómo ves el nivel de los exponentes del overlanding en Chile hoy, tanto en la calidad de sus proyectos de viaje como en el desarrollo de soluciones técnicas y mecánicas nacionales?





El nivel chileno ha crecido de manera exponencial y hoy tenemos una calidad muy superior a la que existía hace diez años.

Cuando partimos, entre 2014 y 2016, había mucho de experimento, de prueba y error. Hoy tenemos fabricantes, importadores, talleres y emprendedores desarrollando campers, remolques, sistemas eléctricos, suspensiones, mobiliario, almacenamiento y preparaciones completas de vehículos con un nivel cada vez más profesional. Y además tenemos una oferta internacional muchísimo más amplia que antes. Pero creo que todavía podemos crear mucho más.

Una de las cosas maravillosas de este mundo es que en espacios muy pequeños puedes desarrollar soluciones extraordinariamente creativas y no necesariamente hacer siempre lo mismo. Ahí es donde tenemos mucho que aprender observando mercados que llevan años de ventaja, como Alemania, Francia, España y, nuevamente, Australia.

No se trata simplemente de copiar, sino de mirar experiencias que ya funcionan y adaptarlas a nuestro territorio, nuestra geografía y nuestra manera de viajar.

También creo que las marcas automotrices van a comenzar a vincularse cada vez más con este mercado. Hay un movimiento evidente de personas que buscan volver hacia lo natural, vivir más cerca del campo, viajar o pasar períodos fuera de las grandes ciudades, pero sin necesariamente renunciar a conectividad o comodidad.

Y ahí el overlanding está empezando a jugar un rol cada vez más protagónico. Lo mismo ocurre con el glamping, que aunque es un concepto distinto, comparte algo muy interesante: demuestra que conectar con la naturaleza no significa necesariamente renunciar al confort. Puedes estar en un lugar remoto y al mismo tiempo tener una experiencia extraordinariamente cómoda.

Algo que siempre me ha interesado en GoFest es precisamente juntar esos mundos: quien fabrica, quien importa, quien desarrolla y quien finalmente utiliza esos productos. Porque muchas de las mejores soluciones nacen después de miles de kilómetros en ruta y de descubrir qué funciona realmente cuando estás lejos de todo.

Fotografías gentileza de Go Fest

Mirando hacia adelante, ¿qué te gustaría que cambiara o se implementara en Chile en el área overlander para el futuro a mediano plazo, a nivel institucional o comunitario?

Me gustaría que Chile comenzara a reconocer formalmente el enorme potencial del turismo asociado al overlanding, campers y vehículos recreativos. Y no solamente desde la infraestructura, sino también desde el financiamiento.

Sería muy interesante que instituciones financieras y empresas vinculadas a este mercado pudieran desarrollar productos similares a un leasing o sistemas de financiamiento específicos para vehículos camperizados, motorhomes o proyectos de transformación.

Porque el overlanding no necesariamente significa salir dos o tres días. Para muchas personas puede transformarse literalmente en una forma de vida en ruta.

Chile, por su geografía, tiene condiciones extraordinarias para eso. También me gustaría ver muchos más servicios pensados específicamente para este viajero: puntos de carga y descarga de aguas grises y negras, abastecimiento de agua y lugares habilitados bajo una lógica de no dejar rastro.

Hoy eso existe principalmente en algunos campings, pero podría perfectamente extenderse a estaciones de servicio, hoteles, restaurantes y otros lugares estratégicos de las rutas. Eso permitiría que el viajero pudiera detenerse, abastecerse, descargar responsablemente y seguir avanzando. Y además generaría una nueva oportunidad comercial para muchas localidades.

A nivel institucional me gustaría que este tipo de turismo fuera reconocido como una categoría con potencial propio, que pudiera ser promovida y desarrollada desde el Estado.

A nivel comunitario, en cambio, creo que estamos bastante más avanzados. Existe muchísima gente entusiasmada y feliz con esta forma de viajar.

La comunidad ya está ahí. Mientras más instancias podamos generar para conectarla, más fuerte va a crecer todo este ecosistema.





El aumento del flujo de vehículos en zonas remotas genera tensiones con comunidades locales y parques nacionales. ¿Qué rol deben jugar las organizaciones de viajeros o las agrupaciones de viajeros para asegurar que el crecimiento del overlanding contribuya a los entornos que busca explorar?

No sé si hoy hablaría realmente de una tensión importante en Chile.
Todavía no tenemos un volumen de viajeros tan grande como para que ese fenómeno sea generalizado y creo que, en muchos lugares remotos, la llegada de viajeros es más agradecida que rechazada porque genera comercio, consumo y movimiento económico en comunidades que muchas veces están bastante alejadas de los grandes centros urbanos.
Y eso me parece muy importante porque este tipo de turismo también puede ser una herramienta concreta de descentralización.
El viajero compra combustible, alimentos, come en restaurantes, utiliza servicios, duerme, repara su vehículo y muchas veces llega a lugares donde el turismo tradicional no necesariamente llega.

Obviamente eso funciona en la medida en que quien viaja tenga respeto por el entorno y esté a la altura del lugar que está visitando. Ahí las organizaciones y agrupaciones pueden jugar un papel muy importante conectando comunidades con viajeros, entregando información, rutas, recomendaciones y códigos básicos de comportamiento.



Hoy, además, tenemos herramientas digitales que permiten acceder a una enorme cantidad de información que antes encontrábamos, por ejemplo, en aquellas guías de ruta que todos los que viajábamos llevábamos en el auto.

Creo que mientras mejor información exista y mejor conectados estén los viajeros con los territorios, más positiva puede ser esa relación.

Si además conseguimos que el crecimiento del turismo haga que pequeñas localidades desarrollen mejores servicios e infraestructura, podemos generar un círculo virtuoso: más visitantes, mayor actividad económica, mejores servicios y, al mismo tiempo, más conciencia respecto del valor de proteger esos lugares.

Para consolidar un evento de esta envergadura es vital el respaldo del sector privado. ¿Cómo ha evolucionado la respuesta de las marcas automotrices, tecnológicas y de equipamiento outdoor frente al crecimiento de esta comunidad en Chile?

Ha crecido muchísimo.
Creo que GoFest abrió una brecha que permitió que después otros proyectos y eventos vinculados al sector pudieran recorrer un camino algo más sencillo.

Es un poco como abrir una ruta: al primero le cuesta muchísimo marcar la huella, pero una vez que esa huella existe, quienes vienen después ya tienen un camino que seguir.

Creo que GoFest hizo bastante de eso en Chile.





Pero tampoco quiero instalar la idea de que hoy todo es fácil. A veces, desde afuera, puede parecer que uno sale al mercado con un festival de esta magnitud y las marcas hacen fila para participar. No funciona así.

Incluso después de más de una década muchas veces tenemos que volver a presentar GoFest casi como si fuera un proyecto nuevo, explicar qué estamos haciendo, hacia dónde vamos y por qué creemos que una determinada marca debería estar con nosotros.

Lo que cambia es que hoy tenemos algo fundamental: trayectoria y prestigio.
Podemos demostrar que hemos creado experiencias diferentes, que cada año hemos intentado evolucionar y que existe una comunidad real detrás del festival.
Eso permite ofrecerles a las empresas una manera concreta de conectarse con un público que comparte determinados intereses y una determinada forma de vivir.
Este año, además, estamos dando probablemente uno de los pasos más grandes de nuestra historia al

volver a Curacaví y desarrollar nuestro primer GoFest boutique, con Toyota Chile como anfitrión oficial.
Es una inversión y una apuesta muy fuerte por elevar el estándar, la experiencia, la estética y la calidad general del festival.

Y creo que eso conecta perfectamente con la evolución que ha tenido este mercado. Porque el overlanding y el glamping no necesariamente hablan de renunciar al lujo. Muchas veces hablan exactamente de lo contrario: de aprender a llevar ciertas comodidades contigo.

Puede ser un excelente café en medio de la montaña, una buena comida, una cama cómoda, calefacción, energía o simplemente un refugio cálido después de un día de lluvia, frío o viento.
La naturaleza es maravillosa, pero todos agradecemos tener un buen refugio cuando las condiciones se ponen difíciles.

Ese concepto de poder vivir lugares extraordinarios sin necesariamente renunciar al confort es también parte de lo que este mercado está entendiendo, y creo que las marcas lo están entendiendo cada vez mejor.



Detrás de la exposición hay una logística compleja de coordinación, seguridad y normativas. ¿Cuál ha sido el desafío técnico o reglamentario más difícil de superar para mantener el festival vigente y seguro año tras año?

Creo que una de las cosas más complejas de coordinar en GoFest tiene que ver con la seguridad y con todos esos servicios que finalmente permiten que el festival funcione como un reloj suizo.
Para nosotros es muy importante que, independiente de lo relajado e informal que pueda sentirse el ambiente, detrás esté todo funcionando: para los

go! FEST
GREAT OUTDOORS FESTIVAL

La aventura la hacemos entre todos

expositores, para el público y para cada una de las experiencias.
Este año, con este concepto más boutique, estamos dando un salto enorme. Y una de las cosas que más agradezco es haber formado durante años un equipo que consigue transformar en realidad todo aquello que durante meses existe solamente en computadores, reuniones, planos y conversaciones.

Yo tengo una manera de liderar muy desde la empatía. Siempre he tratado de conocer y haber realizado prácticamente cada una de las funciones que después le pido a alguien ejecutar. Me cuesta dar una indicación sin saber cuánto esfuerzo significa llevarla a cabo.

Desde que partimos he hecho de todo y, aunque hoy existan equipos profesionales en cada área, sigo estando encima de los detalles.

Que el layout se respete al centímetro, que los estacionamientos funcionen, que la llegada del público sea amable y ordenada y que, desde el minuto en que alguien entra, sienta una atmósfera acogedora, colaborativa y alegre. Esa energía es parte fundamental de GoFest y se siente en el aire.

Ahora, si hablamos específicamente del desafío reglamentario, probablemente el mayor está en las normas de seguridad.

Tenemos muros de escalada, vuelos en parapente, navegación, pista 4x4, cabalgatas y muchas otras actividades. Digamos que GoFest es, irónicamente, el evento ideal para un prevencionista de riesgos.

Pero hay algo de lo que estamos profundamente orgullosos: en doce años nunca hemos tenido un accidente asociado a nuestras actividades.

Y eso no ocurre por casualidad. Ocurre porque no solamente intentamos hacer las cosas bien, sino que trabajamos con empresas y profesionales serios, que nos permiten estar tranquilos respecto de lo que estamos entregando.

Queremos que la gente pueda vivir el outdoor de la mejor manera posible, pero también con las mejores garantías posibles y con el estándar más alto que podamos conseguir. Es un desafío permanente, pero afortunadamente en Chile contamos con profesionales extraordinarios que nos permiten entregar una experiencia de primer nivel.

QUEREMOS QUE LA GENTE PUEDA VIVIR EL OUTDOOR DE LA MEJOR MANERA POSIBLE



A través del contacto directo con el público del festival, ¿cuál consideras que es la principal brecha técnica o de planificación que el overland chileno promedio aún necesita aprender o mejorar antes de salir a la ruta?





Diría que necesita aprender todo y nada. Por supuesto que existen temas básicos de planificación: conocer tu vehículo, saber dónde vas, entender autonomía, agua, energía, seguridad, clima y tener ciertas herramientas mínimas para enfrentar imprevistos. Pero también he entendido, sin considerarme una overlander como muchos de quienes participan en GoFest, que hay cosas que necesariamente vas a aprender solamente cuando estés en ruta. No puedes tenerlo todo resuelto antes de partir. Además, creo que el viajero chileno ha crecido muchísimo. Las redes sociales democratizaron una cantidad enorme de información y hoy es mucho más fácil saber cuáles son los elementos básicos para comenzar un viaje. Pero para mí hay algo más importante que estar perfectamente equipado: tener el espíritu para salir y la humildad para entender que probablemente sabes mucho menos de lo que crees.
}
Este año tuvimos un ejemplo maravilloso con Fabio Belnome, conocido en redes como Volata di Peluca, que recorrió desde Alaska hasta la Patagonia en un Fiat Marea de 1998. No estamos hablando precisamente del prototipo de un gran vehículo camperizado. Y, sin embargo, hizo una travesía extraordinaria.

Después ubicó a Chile en el primer lugar de su ranking de los mejores países donde había conducido, destacando especialmente la Carretera Austral. ¿Qué tan preparado estaba antes de salir? No lo sé. ¿Cuánto aprendió durante el camino? Probablemente muchísimo. ¿Cuánto podría volver a aprender en el próximo viaje? Todo de nuevo. Por eso no sé si la verdadera brecha está en cuánto tienes que aprender antes de salir.

Creo que la ruta sigue siendo la mejor escuela. Puedes prepararte, y debes hacerlo responsablemente, pero finalmente el overlanding también tiene que ver con esa capacidad de moverte, resolver, adaptarte y mantener siempre la humildad para entender que, por mucho que hayas viajado, todavía tienes muchísimo que aprender.

Y hay algo muy bonito en el caso de Fabio: Chile terminó siendo catalogado como el número uno de los países en el ranking de los lugares que conoció y recorrió, ganando solo por ser Chile. No porque tengamos la mejor infraestructura del mundo ni las mejores carreteras o servicios, sino porque el territorio, los paisajes y la experiencia de recorrerlo fueron capaces de imponerse por sí mismos. Yo opino tal cual Fabio comenta.

Más allá de ser un punto de encuentro de la comunidad, el área comercial y de exhibición, ¿cuál esperas que sea el impacto o legado definitivo de Go Fest Chile en la forma en que los chilenos entienden y viven el viaje overland?

GoFest para mí es muchísimo más que un festival. Tiene una dimensión profundamente personal. En 2016 quedé embarazada de mi primer y único hijo, Vittorio, que falleció en julio de ese mismo año. Y en noviembre estábamos nuevamente levantando GoFest.

En medio de uno de los dolores más grandes de mi vida entendí algo que, de alguna manera, también tiene mucho que ver con viajar: la ruta te puede golpear, te puede poner obstáculos y desafíos que nunca imaginaste, pero puedes seguir avanzando y llegar a otro lugar entendiendo que muchas veces el verdadero sentido estaba en el recorrido y no solamente en el destino final.

Por eso, si pienso en el legado de GoFest, pienso en palabras muy simples: comunidad, colaboración, creatividad y libertad. Me gustaría que GoFest enseñara a vivir la vida rodeándonos de aquello que es hermoso: el paisaje, la naturaleza, las personas, el viaje y la libertad de elegir caminos que quizás no son los que todos eligen.

Salir de la zona de confort y entender que no necesariamente tenemos que seguir la receta de vida que durante años nos dijeron que era la correcta. Creo que GoFest va a quedar en el recuerdo de mucha gente que llegó alguna vez por primera vez y sintió: “acá está mi gente”. Personas que quizás llevaban años buscando a esos otros locos que un día no lo pensaron demasiado, se subieron a un vehículo y se fueron a la vida.

Personas que decidieron hacer del viaje no solamente unas vacaciones, sino una manera de vivir. Y en el fondo hay algo muy ancestral en todo esto. La humanidad nace desde una condición nómade. Movernos, descubrir, buscar otros territorios, encontrar refugio y volver a partir forma parte de nuestra historia. Quizás lo que estamos haciendo con el overlanding no es inventar algo nuevo.

Quizás simplemente estamos volviendo al origen. Y eso tiene un significado especialmente bonito para GoFest este año, porque nosotros también estamos volviendo al nuestro.





go! FEST
GREAT OUTDOORS FESTIVAL

La aventura la hacemos entre todos

BITÁCORA
Off Road

LA RUTA SIGUE EN BITÁCORA OFF ROAD

Descubre una nueva plataforma para vivir,
explorar y conectar con el camino.



En **bitacoraoffroad.com** encontrarás documentales,
revista digital, historias de viaje, rutas, fotografía,
recomendaciones y una tienda pensada para la vida en movimiento.

Documentales | Revista | Rutas | Tienda

Más que un sitio web: una plataforma de contenido, comunidad
y descubrimiento para quienes viven la aventura sobre ruedas.

Visítanos en

www.bitacoraoffroad.com



LA VIDA SECRETA DE WALTER MITTY

Ficha Técnica:

- 🎬 *Director: Ben Stiller*
- 🎭 *Reparto Principal: Ben Stiller, Kristen Wiig, Sean Penn, Adam Scott*
- ⏱️ *Duración: 1 h 54 min*
- 🍿 *Género: Aventura, comedia, drama*

Walter Mitty lleva una vida tranquila y rutinaria, mientras en su imaginación vive increíbles aventuras alrededor del mundo. Pero cuando su trabajo en la revista Life se ve amenazado y una fotografía indispensable desaparece, Walter tendrá que dejar atrás sus fantasías y emprender un viaje real que lo llevará por paisajes extraordinarios y situaciones que nunca creyó posibles. Una historia sobre atreverse a salir de la rutina, viajar y comenzar a vivir aquello que siempre imaginamos.



COMER, REZAR, AMAR

Ficha Técnica:

- 🎬 *Director: Ryan Murphy*
- 🎭 *Reparto Principal: Julia Roberts, Javier Bardem, James Franco, Richard Jenkins*
- ⏱️ *Duración: 2 h 13 min*
- 🍿 *Género: Drama, romance, viajes*

Después de darse cuenta de que la vida que construyó ya no la hace feliz, Elizabeth Gilbert decide dejar atrás su rutina y emprender un largo viaje para encontrarse nuevamente a sí misma. Su recorrido la lleva por Italia, donde redescubre el placer de disfrutar la vida; India, donde busca equilibrio y espiritualidad; y Bali, donde encuentra una nueva manera de entender el amor. Una película sobre viajar, comenzar de nuevo y descubrir cuánto puede transformarnos conocer otros lugares y formas de vivir.





LOS MUNDO



VIAJERO TIPO:
A PRUEBA DE TODO
NÚMMERO DE INTEGRANTES:
CINCO, 3 NIÑOS 2 ADULTOS
AÑOS VIAJANDO:
8 AÑOS
CONTINENTES RECORRIDOS:
3

Los Mundo llevan desde 2018 demostrando que una familia de cinco también puede convertir la ruta en su hogar. Marta Bruyel y Dani Gimeno dejaron atrás su vida en Madrid junto a sus hijos Tao, Dhara y Erik para comenzar una vuelta al mundo en Run Run, un camión 4x4 de apenas ocho metros cuadrados que terminó convirtiéndose en casa, escuela, estudio audiovisual y punto de partida para atravesar América y África. Durante casi ocho años han documentado no solo los paisajes, sino también las averías, las fronteras, la crianza y todo aquello que normalmente queda fuera de la postal perfecta. Ahora, mientras preparan la venta de Rum Rum y cierran una de las etapas más importantes de sus vidas, Los Mundo nos cuentan qué los hizo salir, qué los mantuvo viajando y por qué evolucionar también puede significar saber cuándo cambiar de rumbo.

Fotográfia gentileza de LOS MUNDO



Mirando por el retrovisor de sus inicios, ¿cuál fue el punto de quiebre exacto que los hizo dejar la rutina para subirse a vivir a un camión?



Lo bueno, pues Dani y yo veníamos de haber hecho muchos viajes de mochileros. De hecho, cuando nos conocimos, a los seis meses nos fuimos año y medio de mochileros por Asia, Nueva Zelanda, Australia.

Nuestra vida en solitario ya estaba marcada por muchos viajes y luego en pareja también. Entonces, como que ese gusanito del viaje siempre estaba ahí. Aunque es verdad que cuando nacieron los niños, pues lo típico de asentarse, de pensar que los niños necesitan una rutina. Ahí fue como que nos paramos un poco en un poco en seco y empezamos a hacer lo que se suponía que teníamos que hacer cuando tienes hijos: tener un trabajo normal, que los niños vayan al cole y tener una rutina. Nos fuimos dando cuenta de que no era lo que queríamos. Los niños vinieron bastante seguidos y estuvo bien estar en ese momento de crianza parados, teniendo como nuestra cueva, nuestro espacio, nuestra casita. Pero luego veíamos que la infancia de los niños se pasaba volando: iba el niño al cole, lo recogías, ibas a casa, el bañito, la cena y a dormir. Y otro día lo mismo, y otro día lo mismo.

Yo fui la que empecé a darle vueltas al asunto, que no quería ver pasar la vida de los niños así de rápido, que quería pasarlo más en familia, que quería enseñarles el mundo. Se lo proponía a Dani cada vez que salíamos en furgoneta por España, porque Dani trabajaba una semana sí y una no. Intentábamos una semana estar en Madrid y otra semana irnos de viaje. Cada vez que volvíamos a casa era: “No puede ser, es que yo quiero seguir haciendo esto”.

Dani en ese momento tenía una empresa y estaba creando esa empresa. Él siempre había sido un nómada y había pasado de eso a tener su propio emprendimiento, crear algo propio y se sentía bien en esa posición. Siempre teníamos un poco esta historia de: aquí estamos bien, pero al mismo tiempo estamos mejor viajando.

Llegó un momento en que nos fuimos un mes a Marruecos con la furgoneta y después tres meses al sudeste asiático con Tao y Dara y Erick en la barriga. Ese fue el punto donde nos dimos cuenta de que nos venía muy bien el viaje, que estábamos muy bien en familia, que a los niños les venía bien, que se llevaban bien entre ellos, que el viaje les fascinaba y que se sentían libres.

Me acuerdo de ver los ojos de Tao con una felicidad enorme cuando estaba en un pueblito de Vietnam jugando con unos niños. Él tenía solo cuatro años y tenía ese brillo en los ojos de auténtica libertad, que fue como: “Esto tenemos que hacerlo, tirar para adelante”.

Luego nació Erick, pero ya teníamos esto en la cabeza y a partir de ahí empezamos a pensar cómo podríamos llevar a cabo esa idea de viajar con los niños.

Viajar en familia 24/7 en pocos metros cuadrados no es como se pinta en Instagram. ¿Cómo gestionan los espacios y el desgaste mental en los días difíciles?

La verdad es que hemos pasado por muchas etapas. Cuando empezamos era un caos tremendo, porque íbamos con tres niños de seis años, cuatro años y un año, y pasábamos de estar en un piso de ochenta metros cuadrados a ocho metros cuadrados, que es lo que mide la casa del camión. Ahí está todo: cinco personas, el baño, la cocina, todo.

Era un caos porque cada día en el desayuno la leche acababa en el suelo, había cosas por todos lados y nos chocábamos con los muebles y entre nosotros. Lo primero es que se necesita un periodo de adaptación para hacerte con el espacio. Luego, una vez te haces con el espacio, parece mentira, pero es como un baile: cuando pasa uno, el otro se mueve, ya ni te chocas y todo se va colocando en su lugar.

También nos fue muy bien empezar a encontrar nuestro propio ritmo de viaje. Al principio viajábamos con otros amigos e íbamos un poco rápido para lo que a nuestra familia le iba bien. Entonces empezamos a ir más despacio, a respetar mucho los horarios de sueño y de comida de los niños, porque íbamos con un bebé. Empezamos a hacer rutas más cortas y a parar más tiempo en los sitios.

Cuando empezamos a respetar esos horarios y a dejar esos espacios para estar más tiempo, encontramos nuestro ritmo y empezamos a fluir. Dani y yo nos repartimos de forma natural el trabajo de



cada uno y nuestras rutinas dentro del camión. Los primeros tres o seis meses había más conflictos, más problemas para encontrar ese ritmo, entender qué hacía cada uno y cuál era su papel.

Además teníamos que trabajar y educar a los niños. Los tiempos eran lo que más costaba encajar. Cuando vives viajando no estás de vacaciones. Tienes que moverte, cambiar de sitio, buscar agua, comida y todo lo que necesita el camión, sumado a educar a los niños, hacer cole y trabajar. Es complejo. No fue nada fácil llegar a ese punto, pero lo fuimos gestionando.

Luego ayudó mucho pasar mucho tiempo fuera, respetar el tiempo de los niños y no querer verlo todo. Nuestro viaje no era tanto de hacer check en los sitios y ver, ver y ver, sino más de sentir y simplemente estar en el viaje.

Era más de ir a parques para que los niños jugaran o estar con otras familias que de ir a ver sitios.

Creo que eso facilitó mucho las cosas, porque si los niños están bien, estamos todos bien. En cuanto a emergencias médicas, no tuvimos grandes emergencias. Íbamos con seguro de salud y cuando tuvimos cosas pequeñas simplemente fuimos a hospitales o médicos de la zona y fueron atendidos.

¿Qué desafío mecánico o logístico casi los hace desistir de la ruta?

Uf, madre mía, si me pongo a enumerar todas las cosas mecánicas que hemos tenido, podría estar una hora. Hemos tenido de todo.

Donde peor lo hemos pasado, primero fue en Estados Unidos, cuando tuvimos problemas de inyectores y no daban con el problema, no sabían qué era. Se nos caducó la visa y nos quedamos allí sin poder salir. Ese momento fue bastante tenso por el tema del visado y porque no sabían qué era. Y los mecánicos en Estados Unidos eran carísimos, así que era dejarse dinero y seguir sin saber.

En ese momento no pensamos en desistir. Fue muy tenso y duro, pero no llegamos a pensar en dejarlo. Pero en África, en Namibia, sí hubo un momento en que nos replanteamos dejar el viaje. Habíamos estado en España y arreglamos todo lo del camión. Llegamos a Sudáfrica y otra vez empezó a dar problemas: primero los frenos, luego otras cosas, y tuvimos que hacer un parón para arreglarlo todo.

Seguimos el viaje y llegamos a Namibia. Ahí se rompió la transmisión. En Namibia el problema no era tanto el mecánico, porque sí podía arreglarlo, sino las piezas. Las piezas que necesitábamos estaban solo en Europa. Traerlas era carísimo y encima no se encontraban.



Fue ese momento de decir: “Mierda, nos quedamos aquí tirados, ¿qué hacemos? ¿Vendemos el camión y nos vamos?”. Ya habíamos gastado muchísimo dinero en arreglos y se nos salía completamente del presupuesto.

Y con todo ese estrés, Dani hizo otra avería sin querer con la batería y ya no arrancaba. Fue el único momento en que dijimos: “Ya hasta aquí, no podemos más”.



Al final, los padres de unos amigos venían de viaje justo esas fechas a Namibia y nos trajeron las piezas. Dijimos: “Vamos para adelante”. Y menos mal, porque luego tuvimos un viajazo por todo el resto del continente africano. Pero ese momento sí nos hizo plantearnos otros escenarios: venderlo allí, llevárnoslo a España y venderlo, dejar el viaje y hacer otra cosa.



De todas las fronteras y rutas recorridas, ¿cuál ha sido el momento donde realmente temieron por su seguridad?

Fíjate que no recuerdo un sitio donde temiéramos por nuestra seguridad. Viajando con niños intentamos no ir a sitios donde haya que temer por nuestra seguridad.

Somos bastante cautos. Es verdad que la gente puede decir: “Pero si fuisteis a Latinoamérica” o “En África, ¿qué tal?”, pero la verdad es que no hemos sentido inseguridad así en ningún sitio.

Un momento en que sí sentimos bastante desamparo fue cuando entramos a Zambia. Fue un día de frontera duro, de esas fronteras rudas, de muchas horas, mucha discusión y muy densa.

Intentamos buscar un sitio donde descansar. Era época de lluvias, nos metimos por un sitio que no debíamos y nos quedamos súper atascados, con el camión a punto de volcar.

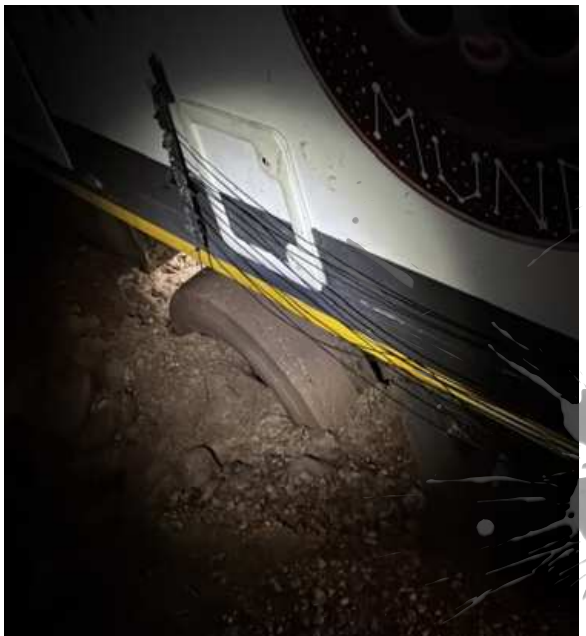
Era de noche y estábamos en un sitio donde hay leopardos, leones y elefantes, en mitad de la jungla, atascados y con el camión a punto de volcar.

Ahí sí pensamos: “Mierda, ¿dónde nos hemos metido?”. Nos pusimos a dormir allí. Yo envié unos mensajes gracias a Starlink a gente de la zona y a algún hotel, y eso llegó a un grupo. Llegó gente a ayudarnos.

Ese día se llevaron a los niños y a mí a dormir a una casa y Dani se quedó en el camión. Como era época de lluvias, empezó a diluviar. Debajo del camión directamente se formó un río y ahí sí temimos que el camión volcara y se quedara allí. Si llegaba a pasar, no había grúas ni nada que pudiera sacarlo. Por la mañana la gente que nos rescató llamó a un tractor. Vino el tractor y sacaron el camión.

La verdad es que siempre que nos han pasado cosas malas, siempre ha habido gente que nos ha ayudado. Esa ha sido la dinámica de todo el viaje. Nos han pasado un montón de cosas, pero siempre han terminado en gente que nos ayuda.

Ese creo que es uno de los grandes aprendizajes del viaje: todos los desafíos y momentos complicados se han solucionado gracias a la ayuda de la gente.



Cuando pasa la etapa de la novedad del nómada que los mantuvo en la aventura viajando en ruta incluso recorriendo otro continente, ¿qué es lo que buscan ahora?

Realmente lo que pasó es que nos encantaba ese estilo de vida. Después de pasar el inicio, que fue lo más complejo por tener que cuadrar el viaje, la aventura, el trabajo y la educación, encontramos que nos habíamos acoplado súper bien a esa vida y que nos gustaba.

Teníamos nuestros ritmos, nuestro tiempo y esa era la forma en la que queríamos estar: viviendo esa libertad. Al final, lo que te da ese estilo de vida nómada es libertad. No quiere decir que no trabajes; sí trabajas, pero lo haces cuando quieres.

No somos libres totalmente, seguimos dependiendo de la sociedad y del trabajo, pero tenemos esa sensación de libertad de decir: viajo cuando quiero, me paro cuando quiero, trabajo cuando quiero y me organizo a mi forma y a mis tiempos, como familia y como individuos.

Esa sensación de libertad es la que nos mueve y nos hace felices.

Y no solo en nosotros. También al ver a nuestros hijos disfrutando de la naturaleza, conociendo otros niños, subiéndose a árboles, haciendo surf, jugando en la playa, viviendo, experimentando el mundo. Para mí eso nos daba una satisfacción interior muy fuerte. Eso fue lo que hizo que siguiéramos hasta ahora. ¿Y qué buscamos ahora? Los niños han ido creciendo, el camión se nos ha quedado muy pequeño y ya estábamos un poco cansados de tantas averías.



Pero sobre todo es que los niños están creciendo, ya tenemos dos preadolescentes y vemos que necesitan otras cosas. Queremos que descubran otros intereses y puedan profundizar en ellos. En el viaje han descubierto que les gusta escalar, bucear, el arte; Dara es muy artística

El problema es que estando siempre en movimiento cuesta profundizar en esas cosas. Ahora queremos darles una etapa en la que puedan profundizar en las actividades que les gustan y ver qué tal les va la adolescencia estando un poco más parados.

Nuestra idea es vivir en los sitios más tiempo. Ahora nos vamos a Sudáfrica para que hagan un año escolar allí. Después la idea es irnos a otro sitio y hacer estancias más largas, quizá seis meses o cursos escolares completos.







Queremos que puedan profundizar más en actividades y también en amistades. Siempre hemos dicho que el viaje se pararía o cambiaría en el momento en que viéramos que los niños ya no están bien o que alguien de la familia quiera parar. Ninguno quiere parar hoy, pero como padres nos hemos dado cuenta de que tienen otras necesidades y queremos dárselas. Nos vamos a seguir guiando por el bienestar de los niños y de la familia.

Si tuvieran al frente a su versión recién preparada del camión, ¿qué consejo crudo y realista se darían?

Que hiciéramos más mantenimiento del camión desde el inicio, más al día a día, y que supiéramos un poquito más de mecánica desde el principio.

Dani ahora sabe un montón, ha aprendido muchísimo, pero cuando salimos no tenía ni idea y no hicimos el mantenimiento que un camión requiere.

Por ejemplo, todo el engrasado tenía que haber estado mucho más al día. Eso fue lo que, con el tiempo, nos fue dando problemas.

Hemos ido aprendiendo sobre la marcha. Así que el consejo sería estar más preparados desde el inicio en cuanto a mecánica y saber cómo se cuida y cómo se mantiene un camión, porque no es lo mismo que un coche ni que una autocaravana.

Esa parte sería la que deberíamos haber mejorado desde el principio.



¿Cómo ven el impacto real y a largo plazo de esta vida nómada en el desarrollo de los niños en comparación con la crianza tradicional?

Lo primero: a mí no me gusta comparar, porque no sé cómo habrían sido con otra crianza, ya que no la hemos vivido. No voy a hablar de comparaciones, sino de lo que veo ahora en mis hijos y de lo positivo que les ha dado esta vida nómada.

Yo veo que son unos niños súper abiertos y súper flexibles. No tienen problema en hablar con nadie: con gente de otras culturas, de otras edades; da igual que sea un niño de dos años o un señor de ochenta.

También tienen una sensibilidad muy grande. Son capaces de ver las diferencias y entender que no pasa nada. Son capaces de comprender y de ayudar. Tienen una sensibilidad muy grande para no generalizar y para ver al ser humano de una forma más amplia.

Entienden que hay diferentes formas de vivir y diferentes formas de estar en el mundo, y que están bien. Creo que eso les hace personas más sensibles, más abiertas y también muy flexibles.

La gente me pregunta: "¿Y qué opinan los niños?". Y es que a ellos todo les parece bien. Ahora decimos "vamos a ir al cole" y dicen "venga, al cole". Que nos vamos a Sudáfrica, pues venga.





Es como que confían, van y se atreven. Saben que quizá las cosas no son fáciles al principio, pero que las van a saber llevar.

Son muy comunicativos, hablan mucho las cosas, expresan sus emociones. También son muy seguros de sí mismos y de sus capacidades, tanto sociales como físicas, porque han tenido mucho contacto con la naturaleza y se desenvuelven bien físicamente.

Yo creo que esas son las cosas que les ha regalado el viaje.

No sé cómo serían si se hubieran quedado con otra educación, pero sí creo que el viaje les ha dado eso: ser abiertos, seguros, flexibles y muy adaptativos. Se adaptan a todo.



¿Qué sigue para Los Mundo en el futuro próximo? ¿Cómo fue tomar la decisión de vender a Run Run?

Primero tomamos la decisión de hacer un año escolar en Sudáfrica para que los niños aprendieran inglés. Elegimos Sudáfrica porque sentíamos que todavía queríamos estar por el continente africano y, dentro de lo que conocíamos allí, era donde nos resultaba más fácil a nivel logístico y para encontrar un colegio que nos gustara.

La idea inicial era llegar a Kenia, dejar el camión en Kenia, volar a España en verano porque ya teníamos muchas ganas de ver a la familia, volver a Kenia y bajar con el camión otra vez a Sudáfrica por otro camino.

Eso sonaba bien, pero llegamos muy agotados. África nos dio muchos problemas mecánicos. Después el camión iba muy bien, estaba súper bien y funcionaba de maravilla, pero África es un continente más peleón: todo es un poco más complejo, las fronteras se hacen pesadas, hay que pagar visados y la cultura, al ser tan distinta, también cansa más porque a nivel mental estás más activo.

Veníamos muy agotados y de repente dijimos: "Oye, ¿y si enviamos el camión y lo vendemos y ya nos vamos a Sudáfrica libres?".

Tomamos la decisión súper rápido. Faltaban quizá tres semanas para irnos y ya habíamos buscado un sitio donde dejar el camión. Pero en la frontera de Kenia el tema de dejar el camión allí no era fácil. Había otras complicaciones que se nos hicieron otra vez cuesta arriba.

Todo el tema burocrático en África se nos fue haciendo muy pesado y ya no queríamos lidiar con más cosas.

Entonces fue como: "¿Y si nos quitamos este peso de encima y vamos más ligeros?". Fue pensarlo y sentir esa ligereza. Sentimos que quizá esa etapa ya se había acabado. Si íbamos a emprender una nueva etapa, deberíamos cerrar la otra.



Fue una decisión muy rápida y tiramos para adelante. Luego fue duro dejar el camión, pero ahora creemos que es lo mejor. Se acabó una etapa y empezamos una nueva.

El camión nos ha dado tantísima libertad, pero ahora mismo nos estaría cortando esa libertad. Si queremos cambiar de sitio, mudarnos o ir a otro continente, tendríamos que estar siempre arrastrando el camión. Y ahora estamos en otro momento. El momento camión se ha acabado.

Nos sentimos más libres estando solo nosotros, teniendo que movernos solo nosotros y con esa ligereza. Nos vamos a Sudáfrica. Ya tenemos el colegio y estamos con los visados. Ese es nuestro futuro próximo.



@LOSMUNDO



siguelos en las redes

@



APP

polarsteps



Para un viaje como el que estás planteando, me parece la más interesante porque registra automáticamente el recorrido GPS, incluso sin conexión, y va construyendo visualmente el viaje sobre un mapa.

Después puedes agregar fotos, videos, textos y lugares visitados, y compartir el recorrido con otras personas.

Además, en 2026 ampliaron bastante la parte de planificación: ahora se puede preparar el viaje también desde computador, ordenar destinos, guardar actividades y reservas e incluso generar propuestas de itinerario.

GET IT ON Google Play

Download on the App Store



BITÁCORA
Off Road

VIAJES
FOTOGRAFÍA
NATURALEZA
COMUNIDAD
ROPA OUTDOOR

COLECCIÓN WILD NORTH

CANADA

Ropa inspirada en la fauna, los bosques y la vida en ruta

Diseños pensados para quienes viven la aventura dentro y fuera del camino. Poleras y prendas con identidad outdoor, inspiradas en el norte salvaje de Canadá y en el espíritu de Bitácora Off Road.

- Inspiración en fauna canadiense
- Estilo outdoor para el día a día
- Disponible también en nuestra página web

CANADIAN LYNX · *Lynx canadensis*
WILD NORTH · CANADA
BITACORA OFF ROAD

EXPLORA
DESCUBRE
CONÉCTATE
SIGUE EN RUTA

Más que ropa, es un estilo de vida.

Explora la colección en
www.bitacoraoffroad.com

EL FUCHA



Fotográfia gentileza de
EL FUCHA



El Fucha no comenzó como un camper: comenzó como un viejo Unimog 426 que llevaba años fuera de servicio. En 2019, Jhon Gajardo encontró en una licitación del Ejército de Chile un camión taller fabricado en 1974 y vio algo que para otros habría sido simplemente una máquina antigua: la posibilidad de construir una casa capaz de llegar prácticamente a cualquier lugar. Después vendrían la transformación, los kilómetros, los caminos secundarios y una vida cada vez más ligada a la naturaleza. Desde 2021, El Fucha ha recorrido Chile convirtiéndose en mucho más que un vehículo: en hogar, herramienta de exploración y parte inseparable del viaje.

Hoy, acompañado por Toly y con nuevos proyectos en mente, Jhon nos cuenta lo que realmente significa vivir cuando tu casa también es capaz de abrir su propio camino.





Poner a punto un camión toma tiempo, presupuesto y desgaste. ¿Qué fue lo que finalmente detonó el inicio del viaje y los empujó a salir de la zona de confort?

Hubo un período de mi vida que se pasó volando. Entre los treinta y cuarenta años me dediqué prácticamente solo a trabajar. Iba a la casa básicamente a dormir y, viviendo en una ciudad tan grande como Santiago, sentí que la vida se me estaba yendo entre las manos.

Sentía que otro tipo de vida era posible y que estar inserto en la maquinaria productiva no era la manera en que quería vivir.Por ahí empezó a surgir la idea de armar un vehículo. En algunos viajes me encontré con gente que vivía o viajaba en motorhome y pensé que podía vivir arriba de un vehículo, llevar lo justo y necesario, alejarme un poco del consumismo y trabajar de otra manera. Después de la pandemia apareció además la posibilidad del teletrabajo y eso ayudó mucho. Lo que yo buscaba, en el fondo, era cambiar de estilo de vida.





Fue un salto al vacío. Uno no sabe si va a resultar como cree. Hay mucho romanticismo en la idea de vivir en un motorhome y después uno descubre que no siempre es así. Pero me atreví y empecé a vivir de manera distinta.

Al principio mi forma de viajar era muy distinta a la actual. Hoy es un estilo más maduro, menos preocupado de demostrar que todo tiene que ser épico.

El vehículo también nació de mi vínculo con la naturaleza. Siempre hice trekking, montañismo, buceo y actividades en entornos naturales. Si iba a cambiar mi vida, quería hacerlo con un vehículo que me permitiera llegar a esos lugares.

Por eso tenía que ser 4x4. Miré desde Jeep grandes hasta camionetas F-250, F-350 y RAM, hasta que vi a unos franceses viajando en un Unimog camperizado. Me enamoré a primera vista. Cuando conocí sus capacidades –chasis flexible, ejes con portales, despeje, capacidad de vadeo y tamaño relativamente compacto– supe que ese era el vehículo para el tipo de vida que quería llevar.

¿Por qué un camión y no un motorhome, y por qué un Unimog?

El tema del vehículo es porque a mí siempre me gustó estar ligado profundamente con la naturaleza. Y si iba a cambiar mi entorno de vida desde-- mi estilo de vida, desde un entorno citadino máximo, eh, yo quería cambiarlo a estar, , viviendo en medio de la naturaleza. Quería poder llegar a todos los lados que yo quisiera.

Vi a unos franceses en un Unimog. y quedé maravillado con ese camión. Lo había visto yo esos vehículos en desfiles militares y cosas así, a mí siempre me parecieron imponentes, impresionantes. Y cuando lo vi camperizado, me enamoré a primera vista.

Después, fui averiguando sobre las características y prestaciones de este vehículo y con eso quedé más prendido todavía. Ahí supe de inmediato que, un camión Unimog, tenía que ser el vehículo para poder llegar a todos los lugares que quería llegar.

Es un vehículo no pesado, es un vehículo con muchas prestaciones para terrenos irregulares. Tiene, por ejemplo, un chasis que se tuerce casi por completo para que siempre estén las cuatro ruedas pegadas al suelo.

Tiene portales en los ejes, tanto delanteros como traseros, lo que eleva la distancia al suelo y permite pasar obstáculos. Tiene gran capacidad de vadeo de ríos. Es un monstruo dentro de los camiones 4x4, es el camión escalador que le llaman. y el tamaño, si bien es pequeño para ser un camión, es el tamaño ideal también para poder entrar a ciudades, pueblos pequeños, caminos chicos, cosas así.

Si pudieras rediseñar la configuración interior o mecánica del Fucha desde cero, sabiendo lo que saben hoy, ¿qué eliminarías de inmediato?

No sé si “eliminar” es la palabra. Si volviera a construir El Fucha, lo primero sería no dejar el camper tan alto.

En mi afán de poder caminar cómodamente dentro de él, lo elevé bastante. Estos camiones tienen un centro de gravedad bajo, lo que permite desplazarse por terrenos irregulares e inclinaciones laterales importantes. Al subir mucho el camper, también sube un poco el centro de gravedad.

Además, cuando me meto por caminos secundarios o cuando “me pongo creativo” y empiezo a buscar o hacer camino, la altura me ha limitado varias veces. Incluso he tenido que subirme al techo del camión y cortar ramas para poder pasar.









Eso sería lo principal que haría distinto.

La otra cosa es que habría diseñado desde el principio un espacio para una estufa a leña. La calefacción a gas funciona perfecto, incluso en la Patagonia chilena y argentina durante el invierno, pero no es lo mismo que una estufa a leña.

La leña entrega más poder calórico, permite secar ropa y calienta el camper de una manera distinta a una calefacción a gas o diésel.

Ahora tengo una estufa a leña, pero tuve que adaptar el espacio y también la salida del cañón y el tiraje. Funciona bien, pero si volviera a construirlo lo dejaría pensado desde el diseño original.

En las rutas off-road o en los cruces fronterizos, ¿cuál fue ese momento crítico donde pensaron que el viaje se terminaba ahí mismo?

Se me vienen a la cabeza dos momentos.

El primero fue camino al Parque Patagonia, cerca de Cochrane. Íbamos subiendo, vi unos guanacos y frené para sacar fotos desde la cabina. Estaba con el pedal del freno pisado para no irme hacia atrás. De pronto el pedal se fue a fondo y el camión empezó a retroceder por la bajada. El Fucha pesa alrededor de seis toneladas y se quedó sin frenos. Pisaba el pedal y no respondía; el freno de mano tampoco era capaz de detenerlo.

El camión empezó a tomar velocidad en reversa y venía una curva. Al girar, se tambaleó hacia un costado y en ese momento pensé que nos íbamos a dar vuelta.



Lo único que se me ocurrió fue aprovechar una característica de la caja: el Unimog puede andar en reversa en varias marchas. Puse reversa y cuarta, logré engancharlo, bajar la velocidad y después fui reduciendo a tercera, segunda y primera hasta detenerlo.

Quedé sin frenos. Volví hasta Cochrane usando las marchas bajas para mantener el camión enganchado.

El otro momento fue en la Ruta Andina, cerca de la frontera con Bolivia.

Me habían advertido de una “zona roja” donde circulan chuteros que roban vehículos y los cruzan hacia Bolivia.

A lo lejos vi una polvareda y aparecieron cuatro camionetas tipo minero. Cuando me vieron, se detuvieron.

Yo seguí avanzando preparado para cualquier cosa. Los vehículos iban sin patente. Pasaron muy lento, mirando de forma desafiante.

Yo saludé; ellos no.

En ese instante pensé que podían bajarme del vehículo. Estaba preparado incluso para embestir si era necesario.

Finalmente siguieron su camino y yo continué, muy asustado. Ahí también pensé que el viaje podía terminar.

¿Cuál es esa costumbre o reacción local durante su ruta que los dejó completamente descolocados y sin saber cómo actuar?

Se me vienen a la mente las fiestas religiosas del norte de Chile.

Hay una mezcla entre la tradición católica y las culturas de los pueblos originarios, con un vínculo muy fuerte con la Pachamama y con la tierra. Yo había escuchado relatos sobre eso, pero es muy distinto vivirlo.

Me impactó la profundidad de sus sentimientos hacia la Pachamama, hacia la tierra y hacia los ciclos naturales.

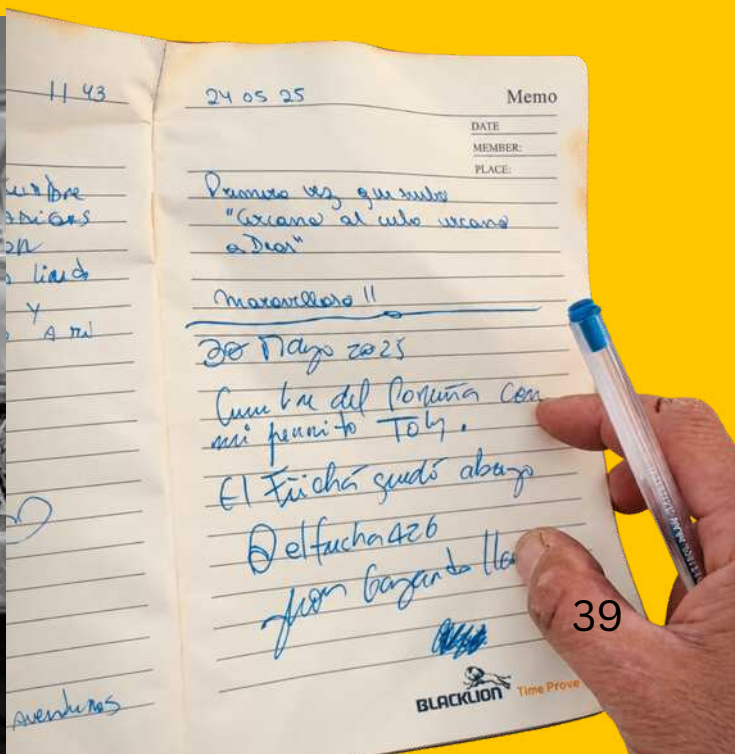
Es algo que no se ve en todos lados. Sobre todo quienes vivimos en ciudades estamos muchas veces profundamente desconectados del entorno, de los ciclos naturales, del respeto por la tierra y del acto mismo de agradecerle.

Esa mezcla cultural y esa forma de relacionarse con la tierra me llamó muchísimo la atención.

¿Cómo es compartir la aventura con Toly y alguna anécdota que recuerdes de esa complicidad que uno tiene con los compañeros de viaje de cuatro patas?

Toli. Debo decir de que Toli es lo mejor que me pudo haber pasado en la vida. Andar con un perrito como él es increíble. Aparte que Toli se crió viviendo en el camión.







Toli desde pequeño, la única casa que conoce es el Fucha, y va variando los patios por todos los lugares donde andamos. Ya a sus tres años y medio nos complementamos de manera increíble.

A veces no hay necesidad de palabras para saber lo que viene, lo que toca, lo que toca hacer, etcétera. Toli me ha enseñado mucho. Es un, es un maestro, digo yo.

Es un maestro del presente, porque los perritos como Toli disfrutan mucho los lugares donde están. Si tiene ganas de meterse al mar, corre al mar. Si tiene ganas de darse una siesta, se la da sin culpa. Entonces me ha enseñado mucho a disfrutar del lugar donde estoy, del momento donde estoy, de que a veces siempre el mejor momento para hacerlo es ahora. Y si uno tiene ganas, ¿por qué no? Eso lo valoro profundamente de Toli.

Tiene una lealtad enorme. Tiene una disposición de siempre ir a la exploración, le encanta ir de excursión. Es un gran perro, la verdad. Y ha sido criado tanto como para que sea muy cariñoso y amistoso con los amigos, pero también protector de su entorno, sobre todo del Fucha y de mí.

Entonces tiene ahí varias funciones el Toli. Una anécdota que se me venga a la cabeza es... la máxima fue cuando se me perdió. Estábamos en una fiesta religiosa, justamente en el altiplano chileno, en un lugar que se llama Estación San Pedro, a los pies del volcán San Pedro y San Pablo. Y es un pueblito pequeño. La gente nos invitó a participar de la celebración, accedimos, fuimos, y en el transcurso de la tarde y de la noche, bueno, yo solté a Toli para que anduviera jugando con otros perritos que habían en el pueblo.

Y cada cierto tiempo él venía donde estaba yo, me veía, nos saludábamos, como que nos decíamos “aquí estoy”, me decía él, y yo le decía “ok, sigue jugando”. Y así nos llevamos todo el tiempo. Él lo pasaba chancho con sus amigos perrunos y yo compartía con la gente local.

Hasta que en un minuto empezaron a lanzar fuegos artificiales en esta fiesta, en la noche, alrededor de las doce de la noche. Y yo sé que a Toli lo asusta eso. Y se perdió. Se perdió, no lo pude encontrar. Terminaron los fuegos artificiales, le empecé a silbar –tenemos un silbido característico para que él llegue–, no llegaba.

Yo después vi al perrito con el que Toli estaba jugando y Toli no estaba con él. A veces cuando Toli se va y no nos encontramos, por ejemplo cuando salimos de excursión, Toli vuelve al camión solo y me espera ahí hasta que yo llegue. Entonces yo sabía que él podría estar ahí. Me fui al camión con la esperanza de que él estuviera ahí y no estaba.

No estaba. Pasaban las horas, recorría el pueblo a pie, silbando, gritando su nombre. Parecía un desquiciado y no aparecía, no aparecía. Estuve hasta las tres de la mañana en esa dinámica, hasta que ya como una última... la última chance, la última opción para poder encontrarlo era salir a buscarlo en el camión, cosa que él sintiera el sonido del vehículo, que es característico, ¿cierto?, y no es menor, y se acercara al camión.

Fui al camión, ordené todo, me puse a recorrer el pueblo en el camión. No aparecía, no aparecía. Estaba angustiado enormemente.

Y en una empiezo a salir como de los límites del pueblo, hacia el campo, digamos, donde ya no había casas, y estaba en eso cuando de pronto por los espejos retrovisores veo a Toli que venía corriendo todo asustado detrás del camión.

Paré. Nos abrazamos. Yo creo que estábamos llorando los dos con Toli. Nos encontramos y se subió al camión, y ahí terminó la angustia, que fueron alrededor de tres o cuatro horas de angustia.

Y una anécdota ya un poco menor, que es que en los pueblos a veces, o en las ciudades pequeñas donde andamos caminando con el Toli, de compras, haciendo trámites, lo que sea, a veces hay gente que reconoce al Toli, que nos sigue, que son seguidores de nuestro Instagram, y lo reconocen a él.

Dicen: “Oh, mira, aquí está el Toli”. Y claro, a veces me comentan de que han visto el camión por ahí estacionado y después ven al Toli y lo reconocen a él. A mí me da un montón de risa porque lo reconocen a él. A mí ni me pescan.





Mucha gente viaja para huir, otros para buscar algo. ¿Qué es lo que verdaderamente te motiva a seguir girando la llave de contacto cada mañana?

Esta pregunta es un poco más filosófica, porque en los casi cinco años que llevo viajando y viviendo en La Fucha mi manera de vivir este estilo de vida ha ido evolucionando.

Al principio todo era nuevo, había que adaptarse y, de alguna forma, todo tenía que ser épico. Quizás también había una necesidad un poco tonta de justificar o demostrar que la decisión que uno había tomado era correcta, porque mucha gente la cuestionó al comienzo.

Con el tiempo eso fue mutando hacia un estilo de vida mucho más tranquilo, donde vivir la experiencia interna es más importante que mostrarla en redes sociales. Y eso me ha llenado profundamente.

Hay muchas experiencias, situaciones y vivencias que ya no publicamos. Las guardamos para nosotros porque la experiencia se volvió más personal. Ya no tiene que ser épica. Me fui dando cuenta de que El Fucha es mucho más que un camión camper: es mi hogar.

Es como si uno pudiera llevarse su casa a todos lados: a la playa, a la montaña, al río, al lago o al bosque.

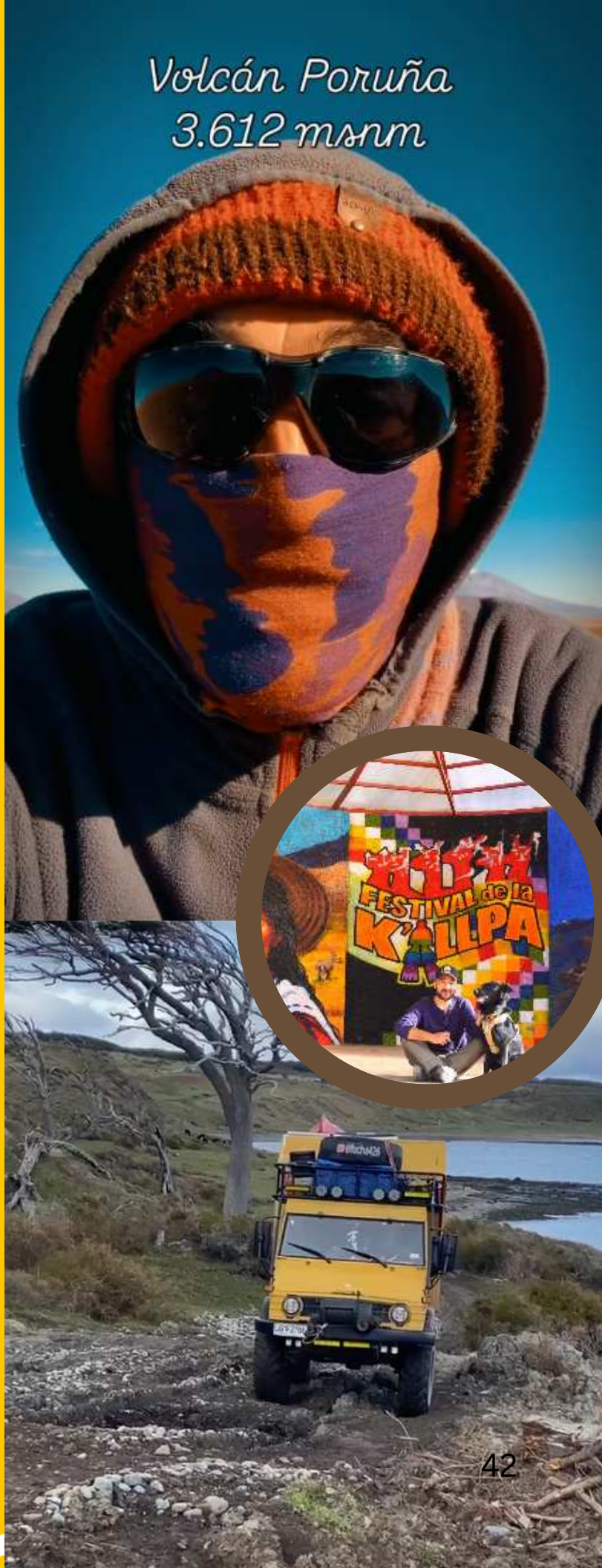
Lo que me motiva cada día a seguir con esto es que estoy viviendo donde quiero vivir, haciendo lo que quiero hacer y llevando la vida que quiero llevar.

Hago cosas que, viviendo en la ciudad o teniendo un trabajo normal, simplemente no podría hacer. Ese es el mayor impulso: estoy viviendo la vida que quiero vivir.

En retrospectiva, al mirar sus primeros meses de viaje, ¿qué error de novato cometieron que hoy les parece impensable?

El mayor error de novato al principio fue con la conducción del vehículo. Yo pasé de manejar vehículos pequeños, Jeep y autos, a manejar un camión Unimog. Mi camión tiene cinco palancas para manejarlo.

Es todo un aprendizaje y casi un arte. Quien maneja Unimog sabe que hay que aprender a aprovechar realmente las características del vehículo: qué obstáculo puede sortear, hasta dónde puedes meterte en un río, cómo manejar en nieve, qué profundidad es razonable, qué velocidad usar y cómo trabajar con las distintas marchas.





Al principio cometí muchos errores porque pensaba que el camión era simplemente un “Jeep grande”.

Hoy sigo viéndolo un poco así, pero mi forma de conducirlo cambió completamente. Ahora siento que sé manejarlo de una manera que me permite llegar a los lugares donde quiero y quedarme el tiempo que estime.

Me he quedado una semana en faldas de volcanes sin caminos, he llegado a más de cinco mil metros de altura con mi casa a cuestas, he entrado a bosques y cruzado ríos.

Hay muchos errores de conducción que cometía al principio y que hoy ya no cometería.

Detrás de los videos y fotos hay días donde nada funciona. ¿Cuál es su peor anécdota de viaje que terminó siendo una lección invaluable?

Para esta pregunta me voy de nuevo al altiplano y a aquella zona donde había estado en alerta máxima por los chuteros. Ese día fue complejo desde el comienzo.

El terreno era muy malo y además era peligroso. Existía la posibilidad de cruzar ilegalmente a Bolivia por un paso no habilitado –el mismo que usan los chuteros–, avanzar unos kilómetros y volver a entrar a Chile para evitar una cuesta de más de cuatro mil metros con un camino en muy mal estado.

Como ya venía muy tenso después del encuentro con los chuteros, no quería cruzar ilegalmente. Elegí la cuesta. Casi nadie transita por ahí. Aunque es camino público, estaba en muy mal estado, con grietas enormes. La conducción fue horrible: creo que tardé un par de horas en hacer apenas diez kilómetros.

Iba tenso por los chuteros, por el camino y por la inclinación del terreno.

Cuando empecé a bajar, cerca del Salar de Surire, me habían recomendado pasar la noche en las termas de Polloquere. Entonces empezó a caer granizo, aguanieve y nieve.

Todo se puso muy frío y el nivel de tensión siguió subiendo. Llegué a las termas y había muchísimo viento. El olor a azufre era muy fuerte y el lugar no cumplió para nada la expectativa que yo tenía.





Piqué leña rápidamente para calefaccionarnos, instalé Starlink y Toli no se comportó como yo esperaba. Eso fue la gota que rebalsó el vaso. Me sentí completamente sobrepasado y empecé a retar a Toli. En ese momento me di cuenta de que el problema no era él.
El problema eran mis expectativas, la tensión del camino, el peligro de la ruta, el frío, el hambre y todo lo acumulado durante el día.
Me calmé, abracé a Toli, guardé todo nuevamente y nos movimos a otro lugar que terminó siendo fantástico. La lección fue entender que está bien sentirse sobrepasado y que es algo muy común en este estilo de vida. Lo importante es qué haces cuando llegas a ese punto y cómo reaccionas.

Las rutas se acaban, se repiten o evolucionan. ¿Cuáles son los proyectos a futuro reales para ustedes como viajeros y para El Fucha como vehículo?

A corto plazo El Fucha está en un período de mantención. Estamos haciendo mantención del camper, algunas modificaciones para hacerlo más cómodo para el estilo de viaje y de vida que queremos llevar, y también mantenciones mecánicas preventivas.

Como nos gusta hacer rutas en lugares remotos, necesitamos que El Fucha esté al cien por ciento para evitar problemas en ruta. En el mediano plazo queremos seguir desarrollando proyectos personales con el camión y visitar lugares de Chile a los que todavía no hemos ido. También queremos hacer rutas off-road más creativas.

Nos gustaría no solamente visitar, sino vivir durante un tiempo en lugares que nos llamaron mucho la atención: la región de Magallanes y la Antártica Chilena, especialmente Tierra del Fuego; Bahía Inglesa, que nos encanta; y Arica, donde hicimos grandes amigos.

Un poco más a futuro, la idea es comenzar a dar la vuelta por Sudamérica. No somos tan rígidos con los proyectos.

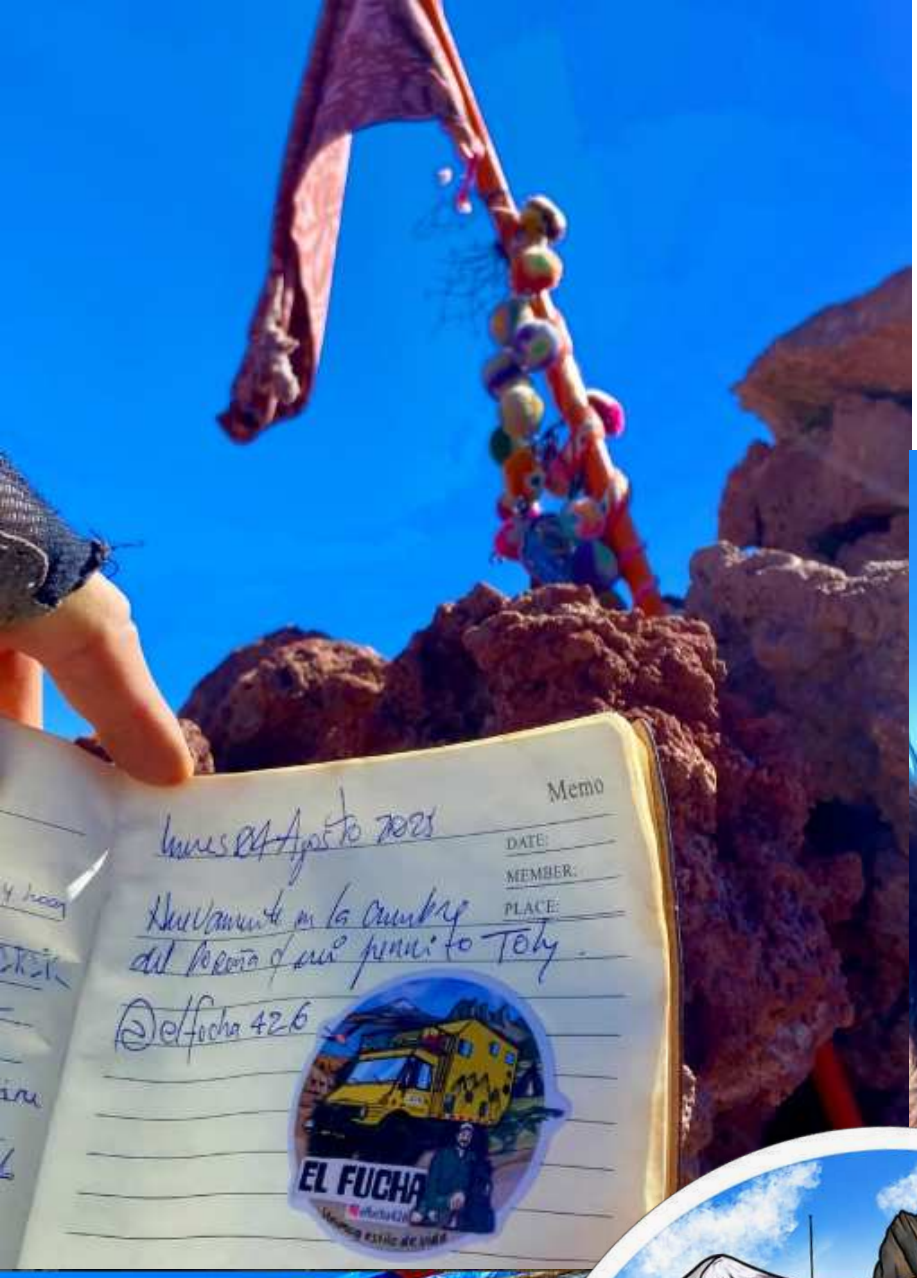
Los vamos adaptando a medida que avanzamos y van apareciendo nuevas inquietudes. Además estamos trabajando en un proyecto que queremos convertir en una Expedición Patrimonial por Chile.

Durante estos cuatro años recorriendo Chile de extremo a extremo –desde Puerto Williams hasta Visviri– conocimos lugares, personas y tradiciones a los que pudimos llegar principalmente gracias al vehículo.

La idea es plasmar ese patrimonio cultural, natural y humano en un documental profesional. Buscamos financiamiento y ya tenemos un video promocional y un dossier informativo para personas o empresas que quieran sumarse.

El proyecto se llama “Expedición Patrimonial por Chile” y la idea es llegar con El Fucha a lugares poco conocidos que vale la pena mostrar de una forma profesional.

Así que El Fucha sigue en ruta: primero mantención, luego nuevas rutas dentro de Chile, temporadas más largas en lugares que nos marcaron, el proyecto documental y, más adelante, Sudamérica.









ATTENTION



La expedición patrimonial

Empieza a tomar forma y durante los próximos meses nos reunimos con los primeros aliados que se suman a esta ruta por la identidad y la exploración extrema de Chile.

Aún están disponibles los últimos cupos para marcas auspiciadoras y colaboradoras (equipamiento, logística, tecnología, insumos) que quieran conectar con una comunidad real y cruzar los parajes más inhóspitos de Chile junto El Fucha

.

¿Quieres que tu marca sea parte de esta historia?sigue nuestras redes, Mira el video promocional , déjanos un mensaje directo (DM) y coordinemos una reunión ¡El viaje ya comenzó!

.

WORK IN PROGRESS

EL FUCHA



@ELFUCHA



Subscribe y sigelos

EN REDES

1937

EL VIAJE SUBTERRÁNEO DE LA SAL



¿POR QUÉ HAY UN SALAR EN MEDIO DE ESTE BOSQUE?

EN MANITOBA, UN CLARO SALINO INTERRUMPE EL PAISAJE BOREAL Y ABRE UNA VENTANA AL SUBSUELO. MCARDLE SALT FLAT SIGUE LAS PISTAS DE UNA HISTORIA QUE CONECTA MARES ANTIGUOS, GLACIARES Y UNA PEQUEÑA INDUSTRIA QUE INTENTÓ APROVECHAR EL AGUA QUE BROTA DE LA TIERRA.

En el oeste de Lake Winnipegosis, el bosque encuentra un límite inesperado. La vegetación pierde continuidad y deja expuesto un terreno rojizo, húmedo y apenas cubierto de plantas. Entre los árboles y el suelo abierto hay una frontera que no dibujó un incendio ni una tala. La trazó el agua que llega desde abajo.

El lugar se llama McArdle Salt Flat. Está cerca del Red Deer River, en Manitoba, lejos de las costas y de los paisajes áridos que suelen acompañar nuestra imagen de un salar. La guía del Manitoba Geological Survey describe un claro de aproximadamente cien por trescientos metros: una pequeña abertura en un territorio de bosques y humedales.

Su tamaño podría hacerlo pasar inadvertido. Sin embargo, allí aflora una historia de dimensiones continentales.

En distintos puntos del terreno emerge salmuera, agua cargada de sales disueltas. Su presencia modifica el suelo y restringe el crecimiento de buena parte de la vegetación habitual del bosque. Lo que parece una ausencia —el espacio donde faltan árboles— es, en realidad, la evidencia de un proceso activo.

La superficie muestra sus consecuencias. Para encontrar su origen hay que seguir el recorrido del agua hacia el interior de las rocas.

McArdle pertenece a una franja de manantiales salinos situada al oeste de Lake Winnipegosis. Los estudios regionales han identificado más de sesenta y cinco sitios con surgencias activas o señales de actividad reciente.

Algunos se reconocen por el terreno desnudo; otros, por cambios de color o por pequeños puntos de descarga.

La sal no siempre forma una cubierta blanca. En este ambiente húmedo puede permanecer disuelta, mezclarse con otras aguas e impregnar el suelo. El paisaje ofrece indicios menos evidentes que los de un salar desértico, pero igualmente reveladores.



La explicación más inmediata sería imaginar agua de un océano antiguo conservada bajo Manitoba.
Los análisis regionales, sin embargo, indican que el agua de estos manantiales tiene un origen meteórico: procede de precipitaciones o deshielo que ingresaron al subsuelo.

La sal tiene otra historia. Proviene de minerales acumulados en antiguas formaciones geológicas y disueltos durante la circulación subterránea.

El manantial une así dos recorridos: el del agua que atraviesa las rocas y el de las sales que esas rocas conservaron. Su encuentro alcanza la superficie en un claro donde la química cambia las reglas del bosque.

Bajo esta región se extiende el margen nororiental de la cuenca de Williston, una vasta cuenca sedimentaria que ocupa partes de Manitoba, Saskatchewan y varios estados del norte de Estados Unidos.

Durante cientos de millones de años, distintos ambientes dejaron allí capas de sedimentos. Hubo mares interiores, acumulaciones de carbonatos y periodos en que la evaporación concentró sales hasta depositarlas como minerales.

Esos depósitos dieron origen a las evaporitas. Entre sus componentes está la halita, el cloruro de sodio que conocemos como sal común. Cuando agua relativamente dulce entra en contacto con ella, puede disolverla y transportar sus elementos.

LOS MARES QUE DEJARON SUS MINERALES



Los estudios de los manantiales del oeste de Lake Winnipegosis describen aguas dominadas por sodio y cloruro, con una química coherente con ese proceso.

Las rocas también ofrecen caminos. Algunas formaciones carbonatadas permiten almacenar y transmitir agua a través de sus poros y fracturas. El antiguo pozo de McArdle encontró salmuera en carbonatos devónicos, una de las piezas del sistema por el que circula el agua mineralizada.

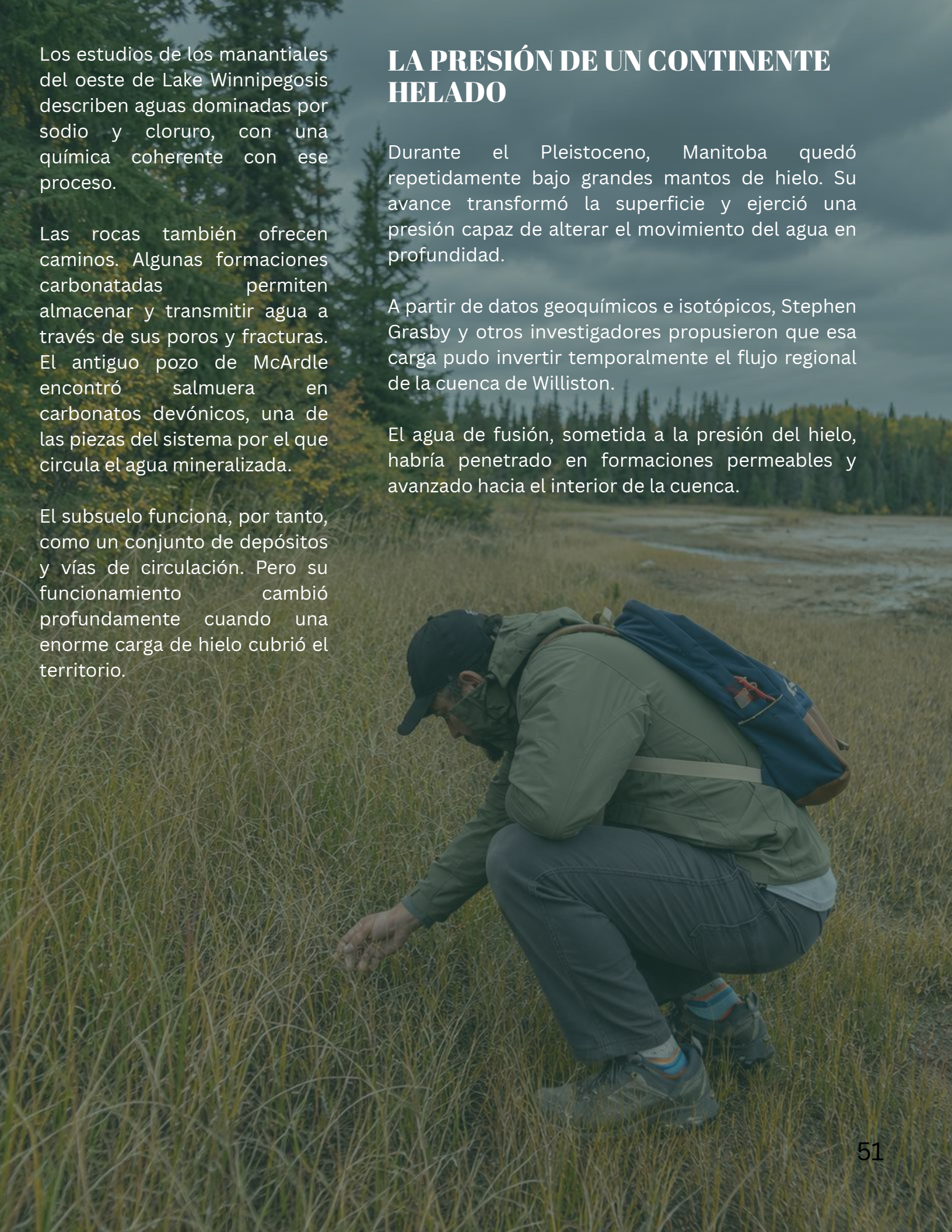
El subsuelo funciona, por tanto, como un conjunto de depósitos y vías de circulación. Pero su funcionamiento cambió profundamente cuando una enorme carga de hielo cubrió el territorio.

LA PRESIÓN DE UN CONTINENTE HELADO

Durante el Pleistoceno, Manitoba quedó repetidamente bajo grandes mantos de hielo. Su avance transformó la superficie y ejerció una presión capaz de alterar el movimiento del agua en profundidad.

A partir de datos geoquímicos e isotópicos, Stephen Grasby y otros investigadores propusieron que esa carga pudo invertir temporalmente el flujo regional de la cuenca de Williston.

El agua de fusión, sometida a la presión del hielo, habría penetrado en formaciones permeables y avanzado hacia el interior de la cuenca.



Los modelos indican que el desplazamiento pudo alcanzar cientos de kilómetros. En ese recorrido, el agua encontró evaporitas, disolvió minerales y aumentó su contenido de sales.

Con el retroceso de los glaciares desapareció la carga que había alterado el sistema. Las presiones volvieron a cambiar y la circulación comenzó a reorganizarse. Parte del agua mineralizada quedó incorporada a un flujo orientado hacia las zonas de descarga del margen de la cuenca.

Este modelo regional ayuda a explicar los manantiales actuales. Las investigaciones también han identificado una marcada señal de agua de deshielo pleistocena en muchas de estas salmueras.

En McArdle, la pequeña escala de una surgencia permite asomarse a las consecuencias de aquel vasto reajuste subterráneo.



LA SED EN UN SUELO MOJADO

Para una planta, tener agua alrededor de las raíces no significa necesariamente poder absorberla. Cuando las sales se concentran en el suelo, alteran las condiciones que permiten ese intercambio.

La salinidad dificulta la entrada de agua en las raíces. Al mismo tiempo, concentraciones elevadas de sodio y cloruro pueden afectar tejidos y procesos fisiológicos. En un terreno aparentemente húmedo, una planta puede sufrir un intenso estrés hídrico.

Esta dificultad ayuda a explicar la abertura de McArdle. Muchas especies habituales del bosque quedan excluidas de los sectores más salinos. Las plantas tolerantes encuentran allí un espacio que otras no pueden ocupar.





LOS COLORES Y LOS VISITANTES DEL SALAR

PEl rojizo de McArdle añade otra pista. En manantiales del norte de Lake Winnipegosis se han documentado manchas de hierro y tapetes microbianos alrededor de las descargas.

La oxidación de minerales y la actividad de microorganismos pueden contribuir a colorear estos ambientes, aunque atribuir cada tono del terreno a una causa concreta requeriría análisis.



También los animales responden a la química del lugar. El sodio y el cloruro son esenciales para el organismo, y algunos herbívoros buscan fuentes minerales para complementar su alimentación.

Un informe de conocimiento tradicional recopilado para Manitoba Hydro recoge asociaciones entre los salares regionales, los alces y los ciervos. Incluye referencias a su uso histórico como lugares de caza, debido a las visitas de esos animales.

La misma sal que limita a muchas plantas puede ofrecer un recurso a ciertos mamíferos. Esa relación permite entender el claro como un ambiente selectivo, con oportunidades y dificultades diferentes para cada organismo.

El agua continúa, además, su camino. La guía geológica describe drenajes de McArdle hacia el sistema del Red Deer River. La surgencia conecta el subsuelo con un paisaje mayor: alcanza la superficie, transforma el terreno y participa en la circulación de agua de la región.

LA PROMESA DE UNA INDUSTRIA

En 1937, un grupo de inversionistas de Swan River vio una posibilidad comercial en la salmuera. Encabezados por L. J. McArdle, organizaron el Northern Salt Syndicate para aprovechar el recurso del sector del Red Deer River.

La iniciativa llevó a perforar un pozo de 71,8 metros. Según los registros recogidos por la guía geológica provincial, la salmuera apareció en carbonatos devónicos a 24,3 metros de profundidad y el flujo aumentó hacia el fondo. El caudal reportado fue de unos 217 litros por minuto.

La concentración también era notable: las mediciones históricas del pozo indicaron una salinidad de entre 24 y 26 por ciento. Son datos de aquella explotación, distintos de la salinidad que puedan presentar hoy las surgencias superficiales, donde el agua puede mezclarse con lluvia y escorrentía.

Al norte del salar se instaló una pequeña planta de evaporación. Durante finales de julio y agosto de 1941 produjo aproximadamente 22,6 toneladas de sal para el mercado local.

El proyecto había demostrado que podía extraer y procesar el recurso. La dificultad era sostener el negocio en una región donde las distancias y el transporte pesaban tanto como la abundancia del agua salada.



LO QUE PERMANECE



La Manitoba Historical Society atribuye la falta de rentabilidad de la operación a la distancia de los mercados, los costos de transporte y problemas internos. La sal estaba allí, pero convertirla en un producto competitivo exigía resolver condiciones que el manantial no podía cambiar.

Los registros fotográficos de la institución, actualizados en noviembre de 2025, documentan el manantial y restos de la antigua instalación. La huella industrial añade una escala humana a una historia mucho más extensa.



McArdle conserva esas escalas en un mismo lugar. Los minerales recuerdan antiguos ambientes marinos y evaporíticos. El agua lleva señales de la circulación alterada por las glaciaciones. El suelo y la vegetación muestran lo que ocurre cuando la salmuera alcanza el aire libre. Los restos de la explotación hablan de una expectativa económica que no prosperó.

Cada capa permite leer de otra manera el claro del bosque.

En un territorio de grandes lagos y extensas masas forestales, McArdle apenas ocupa una pequeña abertura. Pero allí el paisaje revela algo que normalmente permanece oculto: el trabajo continuo del agua dentro de las rocas.

La sal llega a la superficie y el bosque responde. Bajo ambos, una historia antigua sigue en movimiento.

Fuentes: Manitoba Geological Survey, guía de campo de McArdle Salt Flat; Grasby y colaboradores (2000), geoquímica de manantiales salinos y flujo regional de la cuenca de Williston; Grasby y Chen (2005), recarga subglacial; Manitoba Historical Society, McArdle Salt Works; Burchill y Kenkel (1991), vegetación de salares boreales; Manitoba Hydro (2011), conocimiento tradicional regional.

CASANETA



Antes de existir La Casaneta, ya existían las ganas de conocer el mundo. Melisa comenzó viajando sola y, cuando Aarón se sumó a la aventura, ambos recorrieron distintos países moviéndose en avión, bus, ferry, vehículos compartidos e incluso haciendo autostop. Con la llegada de Almendra y después Nahual, viajar dejó de ser solo una aventura de pareja y se convirtió en un proyecto familiar. La respuesta fue construir su propia casa sobre ruedas: La Casaneta, un proyecto que les tomó cerca de dos años y medio y que hoy les permite recorrer Chile mientras educan a sus hijos en ruta. Sin un destino definitivo y con Estados Unidos, África y Asia entre los próximos sueños, Melisa y Aarón nos cuentan cómo una familia aprende a construir no solo un vehículo, sino una forma completamente distinta de vivir.

Fotográfia gentileza de CASANETA



¿ Todo proyecto overlander nace de una idea que a veces parece irracional. ¿Cómo fue la transición cruda de la idea en papel a tener las llaves y salir el primer día?

Lo primero fue el amor, aunque todo empezó conmigo (Melisa), viajando sola a Irlanda con el simple deseo de conocer el mundo.

Aarón llegó después, y cuando comenzamos a movernos juntos por Europa –en avión, bus, ferry, Blablacar e incluso haciendo autostop– todo fluyó de manera natural. Recorríamos los lugares más emblemáticos de cada país y, sin darnos cuenta, el mundo se convirtió en nuestro verdadero hogar.
Creo que ese afán por descubrir es lo que realmente nos mueve. La transición no fue difícil: somos profesionales, con buenas carreras, y al no ser consumistas podemos ahorrar rápido para seguir viajando.



Compartir la cabina y el habitáculo todos los días exige reglas de supervivencia. ¿Tienen algún código no escrito para sobrellevar la convivencia en familia/pareja cuando todo sale mal?

Creo que nuestro éxito como pareja radica en que nos llevamos muy bien, de verdad. Hay amor, hay respeto y, después de más de diez años juntos –casi ocho conviviendo 24/7–, seguimos sin aburrirnos.

Cada uno hace lo que quiere cuando quiere, y la verdad es que, con tanto tiempo encima, no sé cómo no hemos terminado matándonos –risas–. Sé que muchas parejas no lo soportarían.



Los niños también ayudan: son muy graciosos, pero dan mucho trabajo, así que en casa no paramos. Aun así, es un trabajo que se siente distinto, gratificante, porque lo hacemos a nuestro ritmo.

Eso sí, creo que Aarón ha tenido más paciencia que yo. Ser mamá me cambió por completo, 180 grados, y ser padres fue un remezón enorme.

Pero, a pesar de todo, nos escuchamos, nos queremos y siempre buscamos lo mejor el uno para el otro.

Viajar en este tipo de plataforma atrae miradas, pero también problemas de dimensiones. ¿Cuál es el peor lugar donde se han metido por error y cómo lograron salir?

Esa fue idea de Aarón. Él quería un camión, y yo al principio decía que no, que me hacía sentir insegura, que todos nos iban a querer asaltar.

Pero Aarón contactó a una pareja de españoles que estaban en Arica y fuimos a conocerlos. Eran mayores, de unos 65 años, y habían recorrido muchísimo en un camión, incluso África.

Ellos nos dijeron que era muy seguro, porque al ser tan alto es súper difícil abrir la puerta desde afuera. Y es verdad, porque yo no alcanzo ni para abrir la puerta de nuestra casa; siempre tiene que hacerlo Aarón –risas–.







El camino no siempre es amigable. Relaten el momento de mayor vulnerabilidad física o mecánica que hayan enfrentado en medio de la nada.

Sí, nos han pasado cosas.

Por ejemplo, en el altiplano íbamos a unas termas y, por las lluvias, el camino de tierra se lo llevó el agua. Era una vía de un solo sentido, así que ni siquiera podíamos retroceder fácilmente. Lo bueno es que el camión tiene fuerza, y ahí hay que mantener la calma y respirar hondo.

Yo, Melisa, me bajo, guío a Aarón y, con harta paciencia, logramos dar la vuelta. Así pasan varias cosas, y no queda más que hacer eso: dar la vuelta y buscar otra ruta. Es parte de la aventura, la verdad, y lo tomamos bastante bien dentro de todo. No voy a negar que igual da lata, pero nadie dice nada, porque ¿para qué? Al final, es lo que elegimos y lo disfrutamos igual.

Eso sí, la gente siempre ayuda, y eso es genial. En cada lugar hemos encontrado personas dispuestas a darnos una mano, un consejo o simplemente una sonrisa que alegra el camino.

Es parte de lo bonito de viajar.

¿En qué país o región sintieron que sus esquemas occidentales se rompieron por completo al enfrentarse a una cultura totalmente distinta?

En cada lugar hemos encontrado realidades muy distintas.

Por ejemplo, en Grecia la gente se juntaba en los bares a tomar café y fumar cigarrillos, y aunque el idioma es muy complicado, la gente es bien cálida.

En Rusia nos llamó la atención el metro: unas estaciones profundísimas, como verdaderos búnkeres, y la gente, bueno… digamos que tenía su propia onda –risas–.





Una de las experiencias más fuertes fue visitar un campo de concentración. Para mí fue horrible; realmente pude sentir el horror que vivieron las personas en ese lugar. Es una de esas cosas que te marcan para siempre.

En África, en cambio, lo que más nos impactó fue ver que en los restaurantes comen con las manos, algo muy distinto a lo que estábamos acostumbrados.

Y en India era muy llamativa la cantidad de personas en situación de calle, pero a la vez el país es muy lindo.

En fin, no sé, todo nos gusta, todo es distinto a lo que uno conoce. Y andar por Europa y vivir de cerca parte de la guerra también es muy loco.

Cada lugar tiene su propio mundo, y eso es justamente lo que hace que viajar valga la pena.

Hay mucha romantización en el overlanding. ¿Qué parte de sus inicios fue un verdadero problema logístico que nadie vio en las redes?

Sin duda, la parte más dura de todo este proceso fue la construcción de La Casaneta.

Nos tomó casi dos años y medio y fue agotador, sobre todo porque no tuvimos ayuda de casi nadie. Y eso que estábamos en la ciudad donde vive toda la familia de Aarón.







Para colmo, hacía muy poco que había tenido a Nahual, así que entre la crianza, la construcción y la falta de apoyo fueron meses muy intensos.

La verdad es que fue bastante duro. Muchas veces quisimos abortar la misión, rendirnos y decir: “Hasta aquí llegamos”.

Pero las ganas de tener nuestro espacio, de construir algo nuestro, eran más fuertes que el cansancio. Y aunque costó, pudimos seguir adelante. Hoy, mirando atrás, sé que valió la pena cada esfuerzo.

Viendo hacia atras ¿cuál fue el gastoo modificación más inútil que le hicieron al proyecto antes de entender cómo era la vida en la ruta?

No sé si el gasto ha sido inútil, pero claro, hay varias cosas que cambiaríamos.

¿Por dónde empezamos? –risas–.

La casa nos quedó muy pesada y alta; eso sí o sí lo mejoraríamos. El baño también nos salió bastante caro y, la verdad, creo que no es el más funcional para una familia de cuatro integrantes.

El diseño, en general, podríamos mejorarlo. Pero, a pesar de todo, nos encanta. Es nuestra, es fiel y la mecánica es sencilla.

Aunque tengamos nuestras “fallas” –porque no es una casa perfecta ni mucho menos–, estamos en nuestro espacio y hemos podido estar tranquilos para buscar soluciones a cada problema que va surgiendo.

Al final, eso es lo que importa.













el viaje prolongado endurece y cambia ¿ qué costumbre de su vida anterior perdieron para siempre desde que viven en la ruta?

Creo que hemos perdido la forma tradicional de vivir.

Eso de tener un horario fijo, trabajar de 8 a 6, vivir en una casa estable... hoy se nos hace súper difícil volver a esa vida. No digo que no pudiéramos si tuviéramos que hacerlo, porque uno se adapta, pero la verdad es que siempre estamos pensando en volver a viajar.

Y cuando viajamos, nunca pensamos en volver a la ciudad.

También perdimos la forma tradicional de estudiar. Eso de ir a una escuela, con horarios rígidos y salones cerrados, ya no es lo nuestro. Ahora hacemos homeschool y lo encuentro lo máximo.

Me encanta poder aprender a nuestro ritmo, en cualquier lugar, y ver cómo los niños crecen con esa libertad.

Es otro ritmo de vida, y la verdad es que ya no lo cambiaría por nada.

cómo lo hacen con el colegio de los niños , cual es el sistema que más les acomoda y les da mejores resultados?

Por ahora educamos en casa, y la mayoría de las veces les enseño yo, Melisa. Me guío por los textos de cada nivel y la verdad es que no se me hace muy difícil.

Almendra este año está en 4° básico, y lo encuentro increíble porque le paso el contenido y avanzo a su ritmo.





Ella aprende muy fácil y, cada vez que puedo, le voy reforzando lo que ve.

Ya a esta altura es capaz de seguir el texto sola y avanzar por su cuenta. Además, es muy buena lectora: lee un montón para su edad.

También tenemos clases online de inglés y ajedrez, pero no la he puesto en un colegio online porque soy anti pantallas. Prefiero esperar a que sea más grande para eso.

Con Nahual, que es más pequeño, no le exijo nada, aunque igual tiene sus libros de prekínder y kínder. Y a él también le gusta hacer tareas como su hermana. A veces le enseño yo, otras veces Almendra, y por ósmosis también le va entrando –risas–.

Un proyecto de vida sobre ruedas siempre muta. ¿Hacia dónde apuntan los próximos años de La Casaneta y qué modificaciones se vienen para el vehículo?

La verdad es que nuestro proyecto va para largo. Pensamos viajar un montón de tiempo más, si Dios quiere. En nuestros planes está ir a Estados Unidos de vacaciones –risas–, conocer la costa del Atlántico que no hemos visto, ir a Disneyland y hacer un crucero. La idea es comprar una casa rodante allá y viajar durante unos seis meses, que es el tiempo que dura la visa.



Después, volver a Chile, seguir recorriendo nuestro país, y luego cruzar a África para llegar a Asia. Muero por conocer Asia; es uno de mis grandes sueños.

¿Modificar La Casaneta? Eso está difícil, la verdad. Quizás lo que toca es hacer una versión 2.0 más adelante –risas–. Pero por ahora vamos paso a paso, disfrutando cada etapa. La verdad es que los planes siempre van cambiando.

La primera vez que salimos a viajar estábamos más jóvenes y sin hijos, mochileando por Europa, África y Asia. Estábamos en India cuando mi mamá se enfermó y tuvimos que volver. Nosotros hubiéramos seguido conociendo, pero decidimos regresar.

Ya en Chile buscamos trabajo y decidimos tener un hijo. Tuvimos que hacer una inseminación y nació Almendra. Era una bebé encantadora que nos cautivó por completo, así que decidimos tener otro. Volvimos a hacer el tratamiento, pero esta vez no resultó.

Yo estaba un poco en depresión, y le dije a Aarón: “Vámonos de viaje”. Él dijo que sí, pero ya no podíamos viajar como antes: ahora teníamos una bebé. Entonces decidimos que la mejor forma de viajar era con una casa rodante, para darle estabilidad emocional a la niña.

Viajamos a Estados Unidos, a la “crema de la crema”, a buscar una casa rodante. El plan era llegar a Chile, pero estando en Guatemala tuvimos que volver por la pandemia y porque nos volvimos a embarazar.

Las dos cosas juntas no eran viables. Volvimos a Chile, yo embarazada, y Aarón volvió a trabajar para juntar dinero y construir nuestra propia casa rodante. Decidimos viajar por Chile porque mi mamita estaba viejita y queríamos estar cerca por cualquier cosa. Así va cambiando nuestra historia y nos vamos adaptando. Eso es lo bonito: la vida no es un plan fijo, sino una ruta que se va haciendo mientras se camina.










ROUTE
66
CHILE


CHILE
ARICA - CALAMA
CASA
CHILE

@CASANETA



Subscribe y sigelos

EN REDES

Cocina en Ruta

"PIZZA DE SARTÉN EN MENOS DE 15 MINUTOS"

(POR FAVOR, COMPARTAN LAS RECETAS QUE MAS DISFRUTAN EN CADA VIAJE)

INGREDIENTES

- Masa para pizza (o tortilla grande para una versión rápida), salsa de tomate, queso, y toppings a gusto (como jamón, pimientos, champiñones).



Paso a Paso:

1. Calienta el sartén a fuego bajo/medio durante 2 minutos. Idealmente usa uno antiadherente y con tapa. Pon una película muy fina de aceite.
2. Coloca la masa ya estirada en el sartén. Déjala cocinar 3–4 minutos, hasta que la parte inferior esté ligeramente dorada y la superficie empiece a afirmarse.
3. Dale vuelta a la masa. Ahora la parte dorada queda arriba. Baja el fuego al mínimo.
4. Agrega rápidamente los ingredientes: salsa de tomate, queso mozzarella y los toppings que quieras. No pongas demasiada salsa ni demasiados ingredientes húmedos, porque la pizza puede quedar blanda.
5. Tapa el sartén y cocina a fuego muy bajo durante 5–8 minutos. La tapa es importante porque mantiene el calor y permite que el queso se derrita mientras termina de cocinarse la masa.
6. Revisa la base. Cuando esté dorada y crujiente y el queso completamente derretido, está lista. Si el queso necesita más tiempo pero la base ya está dorada, apaga el fuego y déjala tapada 2 minutos más.
7. Termina fuera del fuego con orégano, albahaca, un poquito de aceite de oliva o ají/chile si te gusta.

Truco importante: fuego bajo después de agregar los ingredientes. Si usas fuego fuerte, se quema la base antes de que se derrita el queso.





Cuando el camper también es su casa

PERROS SOBRE RUEDAS



Dr. Gabriel Jara
Médico Veterinario / Viajero

Para nosotros cambia el paisaje. Para ellos cambia el patio.

Viajar con un perro en un camper tiene poco de la foto perfecta. Hay pelos en la cama, barro en el piso, agua derramada y, si el perro es grande, seguramente se acueste justo donde todos quieren pasar.

Pero después de un tiempo el vehículo deja de ser “el auto” y se transforma en su casa.

En esta misma edición, Jhon cuenta que Toli prácticamente se crió en El Fucha. La casa siempre es la misma; lo que cambian son los patios.

Como veterinario, esa frase resume bastante bien al perro viajero: necesita reconocer dónde duerme, dónde está su agua, dónde están sus personas y qué cosas siguen siendo normales aunque todo afuera cambie.

UN PERRO GRANDE NO VIENE EN FORMATO CAMPER

Cuando construimos una casa rodante pensamos en camas, estanques, baterías, calefacción y espacios de guardado.

El perro normalmente entra al plano después.

Y cuando tienes un perro de 30, 40 o 50 kilos eso se nota rápidamente.

Necesita un lugar donde realmente pueda acostarse sin quedar atravesado en cada movimiento de la casa y una forma razonablemente segura de viajar.

En vehículos pequeños muchas veces simplemente no existe espacio para instalar un transportín del tamaño adecuado. La solución tiene que adaptarse al vehículo real: un arnés resistente sujeto a un punto firme, una separación física con la cabina o un espacio acondicionado donde el perro no salga proyectado ante una frenada fuerte.

No hay una receta única porque tampoco existen dos campers iguales.

El piso también importa más de lo que parece.

Un perro parado sobre una superficie lisa está corrigiendo constantemente su postura con cada curva, frenada y movimiento del vehículo. Una goma o superficie antideslizante puede hacer una diferencia enorme, especialmente en perros grandes o viejos.

También hay que pensar en la altura.

Subir y bajar diez veces al día desde un camión alto no significa lo mismo para un perro joven de veinte kilos que para uno de cuarenta kilos con ocho años encima.

Y después está la vida real: el perro mojado que entra cuando acabábamos de limpiar, el que decide sacudirse dentro del camper o el que duerme exactamente frente al cajón que necesitamos abrir.

No hay solución técnica para todo.

Parte de viajar con ellos es aceptar que ocupan espacio, ensucian y modifican nuestra manera de vivir la ruta.



LA RUTINA SE HACE PORTÁTIL

Los perros suelen adaptarse bien a la vida en movimiento cuando algunas cosas siguen siendo predecibles: su manta, el agua, dónde duermen y la forma en que salen a caminar.

Cuando llegamos a un sitio nuevo, prefiero recorrerlo primero con el perro sujeto. Mientras él huele, nosotros descubrimos lo que desde la cabina no vimos: ganado, otros perros, una carretera cercana o fauna silvestre. Después decidimos cuánto espacio puede tener.

Soltarlo porque “siempre vuelve” funciona hasta el día en que deja de funcionar.

En esta edición Jhon cuenta exactamente eso con Toli. Durante una fiesta en el altiplano estaba jugando y regresaba cada cierto tiempo a verlo. Hasta que comenzaron los fuegos artificiales. Toli se asustó y desapareció durante horas.

Una respuesta intensa de miedo puede cambiar completamente el comportamiento habitual.



El perro que siempre vuelve puede correr buscando escapar del ruido. Por eso una placa visible, microchip con datos actualizados y, para quienes recorren lugares remotos, un GPS pueden valer mucho más que confiar solamente en la obediencia.

EL PERRO DE RUTA NO PUEDE VIVIR EN UNA BURBUJA

Uno de los errores más comunes es criar al perro pensando que toda su vida podrá comer exactamente el mismo alimento, beber siempre la misma agua y vivir en un ambiente perfectamente controlado.

Eso puede funcionar en una casa. En la ruta, no.

Hoy compras una marca de alimento y cien kilómetros después no existe. Cruzas una frontera y te pueden quitar un saco abierto. Cambias de provincia, de país, de clima y hasta de composición del agua.

El problema no es que el perro sea “delicado”. Muchas veces nosotros lo volvimos dependiente de una rutina tan rígida que cualquier cambio termina en diarrea.

Un perro que va a viajar necesita cierta capacidad de adaptación, y esa adaptación también se construye.

EL MICROBIOMA TAMBIÉN SE ENTRENA

El microbioma intestinal —la comunidad de microorganismos que vive en el intestino— cambia según lo que el perro come y el ambiente al que está expuesto.

Si desde cachorro conoce distintas proteínas, formulaciones y alimentos, su sistema digestivo enfrenta variedad de manera habitual. Eso es muy distinto a mantenerlo durante años con una sola croqueta y pretender que un día tolere sin problemas cualquier cambio.

Ahora bien, cambiar el alimento bruscamente puede provocar diarrea. Justamente por eso no tiene mucho sentido descubrir esa fragilidad a miles de kilómetros de casa.

En un perro sano que realmente va a vivir en ruta, prefiero que conozca variedad desde joven y que los cambios de alimento formen parte de su vida, en vez de convertir una determinada marca en una necesidad imposible de reemplazar.





BIBLIOGRAFÍA

Pilla, R. & Suchodolski, J. S. (2020). The Role of the Canine Gut Microbiome and Metabolome in Health and Gastrointestinal Disease. Frontiers in Veterinary Science, 6:498. Frontiers

Wernimont, S. M. et al. (2020). The Effects of Nutrition on the Gastrointestinal Microbiome of Cats and Dogs: Impact on Health and Disease. Frontiers in Microbiology, 11:1266. Frontiers

Hemida, M. et al. (2021). Early Life Modifiable Exposures and Their Association With Owner Reported Inflammatory Bowel Disease Symptoms in Adult Dogs. Frontiers in Veterinary Science, 8:552350.


¡CONÉCTATE Y GANA
EN CUALQUIER LUGAR
CON STARLINK!
¿Vives la vida camper? Ahora puedes tener internet de ale alta velocidad donde quiera que vayas.
¡OBTÉN UN MES DE SERVICIO STARLINK TOTALMENTE GRATIS!*
¡ESCANEA EL CÓDIGO QR PARA RECLAMAR TU MES GRATIS!
STARLINK
*Oferta sujeta a los términos y condiciones del programa de recomendaciones de Starlink. Limitado a nuevas suscripciones.

Horoscopo viajero

Aries (21 mar - 19 abr) ♈ Aries — Carta: El Carro
Octubre viene con movimiento. Si llevas tiempo mirando mapas o pensando en cambiar de rumbo, este mes te empuja a avanzar. Una salida improvisada puede convertirse en uno de los mejores recuerdos del año. No quieras controlarlo todo: a veces el camino correcto aparece después de equivocarse de salida.

Tauro (20 abr - 20 may) ♉ **Tauro — Carta: La Emperatriz**
Tu mejor viaje este mes será hacia lugares donde puedas bajar el ritmo: naturaleza, buena comida y paisajes tranquilos. Octubre favorece escapadas cómodas y encuentros que te recuerdan que viajar también es quedarse quieto un momento. Un lugar sencillo puede sorprenderte mucho más que un destino famoso.

Géminis (21 may - 20 jun) ♊ Géminis — Carta: El Loco
La aventura aparece donde menos la esperas. El Loco te invita a aceptar un plan inesperado, tomar un camino diferente o conversar con alguien completamente desconocido. Este mes no necesitas tener todo organizado. Lleva curiosidad, una mochila ligera y deja espacio para cambiar el itinerario.

Cáncer (21 jun - 22 jul) ♋ **Cáncer — Carta: Seis de Copas**
Hay rutas que llevan hacia adelante y otras que nos devuelven a lugares importantes. Octubre puede despertar ganas de regresar a un sitio conocido, visitar familia o reconstruir un recuerdo desde otra perspectiva. Si viajas, guarda tiempo para caminar sin cámara: algunas experiencias merecen quedarse solamente contigo.

Leo (23 jul - 22 ago) ♌ **Leo — Carta: El Sol**
El Sol ilumina tus caminos este mes. Buen momento para viajes largos, carreteras abiertas y destinos que te hagan sentir vivo. Tu entusiasmo atraerá personas interesantes durante la ruta. Pero recuerda: no todo tiene que convertirse en una gran aventura. También habrá magia en un picnic, una fogata o una puesta de sol.

Virgo (23 ago - 22 sep) ♍ **Virgo — Carta: El Ermitaño**
Este mes pide menos ruido y más camino interior. Puede aparecer una escapada a un bosque, una montaña o algún lugar apartado donde finalmente puedas pensar con claridad. Planificar está bien, pero deja algunos espacios vacíos en tu agenda. La mejor parte del viaje podría ocurrir precisamente cuando no tengas nada programado.

Libra (23 sep - 22 oct) ♎ Libra — Carta: Dos de Bastos
Octubre pone un mapa frente a ti. Hay dos caminos posibles y ninguno parece completamente equivocado. Antes de reservar o decidir, piensa qué experiencia quieres vivir, no solamente qué destino quieres visitar. Una conversación con alguien cercano podría ayudarte a descubrir una alternativa que todavía no habías considerado.

Escorpio (23 oct - 21 nov) ♏ Escorpio — Carta: La Muerte
No te asustes: esta carta habla de transformación. Un tipo de viaje, destino o forma de moverte que antes te fascinaba puede dejar de hacerlo. Octubre abre una etapa distinta. Quizás quieras explorar más lento, viajar más lejos o buscar experiencias con mayor significado. Deja atrás itinerarios que ya no representan quién eres.

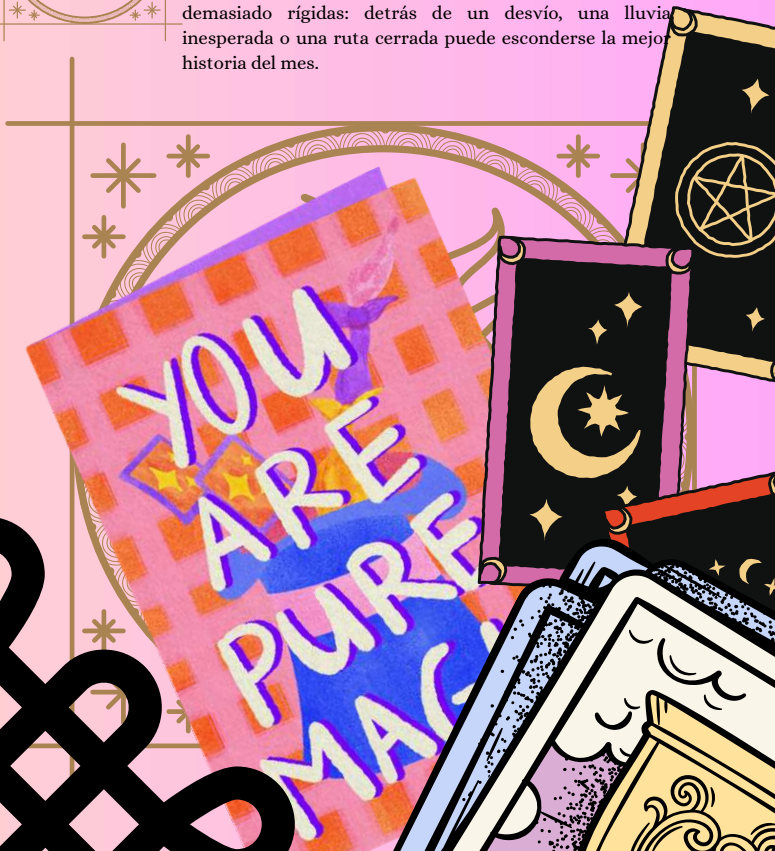
Sagitario (22 nov - 21 dic) ♐ Sagitario — Carta: El Mundo
Una de las mejores cartas posibles para un viajero. Octubre trae expansión, conexiones lejanas y ganas enormes de descubrir territorio nuevo. Puede surgir una oportunidad relacionada con otra ciudad, región o incluso otro país. Tu desafío será elegir: hay demasiados caminos interesantes y solamente un mes para recorrerlos.

Capricornio (22 dic - 19 ene) ♑ **Capricornio — Carta: Ocho de Oros** Tu aventura se construye paso a paso. Tal vez estés preparando vehículo, ahorrando dinero, estudiando una ruta o terminando algo antes de partir. No confundas preparación con falta de aventura: todo lo que hagas ahora puede permitirte llegar mucho más lejos después. Octubre recompensa la paciencia del viajero que prepara bien su camino.

Acuario (20 ene - 18 feb) ♒ **Acuario — Carta: La Estrella**
Hay un destino que lleva tiempo rondando tu cabeza. Este mes vuelve a aparecer por alguna razón: una fotografía, una conversación o una coincidencia. Presta atención. La Estrella habla de dirección y esperanza. No necesariamente significa partir mañana, pero sí comenzar a convertir ese sueño lejano en una ruta posible.

Piscis (19 feb - 20 mar) ♓ **Piscis — Carta: La Luna**
Octubre será un mes para seguir la intuición, pero revisar bien el mapa. Algunos planes pueden cambiar a último minuto y ciertos lugares no serán exactamente como imaginabas. Ahí estará la aventura. Viaja sin expectativas demasiado rígidas: detrás de un desvío, una lluvia inesperada o una ruta cerrada puede esconderse la mejor historia del mes.





SUSCRIBETE A LA REVISTA

LINKTR.EE/BITACORA_OFFROAD

Aquí encontraras la revista y nuevas publicaciones

Ve nuestro contenido on line




BITACORA
OFF ROAD