

AUDAX 47 >> UN BARCO MUY ESPECIAL

ENTREVISTA A JOAQUÍN VERDEGUER | Por Arturo Catalá

Desde que conocí el proyecto de esta embarcación, y la envergadura del mismo, deseé sacarlo a la luz. El momento ha llegado y, por medio de esta breve entrevista, y gracias a los responsables de la revista Di, quiero haceros partícipes de lo que un compañero de profesión, con grandes dosis de amor hacia el mar y a la navegación, con un ideal y programa muy claro, con altos conocimientos proyectuales y de construcción naval, ha sido capaz de realizar.

Un día recibo una llamada y Joaquín (para muchos de nosotros, siempre será Ximo) me comenta que va a construir una embarcación y para conseguirlo ha obtenido el Título de Especialista en Diseño de Barcos de Vela en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid y se ha instalado en una nave

donde gestionar su propio astillero, "Audax Yates", con el fin de poder conseguir sus objetivos.

Ante tal noticia, recuerdas algunos casos de construcción amateur y lo primero que piensas es que posiblemente se esté refiriendo a una embarcación de 9 a 11 m. máximo, construida en acero con el típico kit de montaje o con tablero de contrachapado, de fácil manipulación. Pero no, supera con creces lo que hasta ahora conocía: la embarcación está construida con resina de viniléster y fibra, tiene 15 metros de eslora y 4,80 de manga.

Lógicamente, acudí a la cita, a finales de mayo de 2006. En ese momento me percaté de que no era un arrebato momentáneo, y posteriormente se demuestra que tampoco era una quimera. Hoy, todavía la embarcación no está del todo terminada.



Cuéntanos un poco de tu historia como navegante y como te metiste en este proyecto.

Empecé a navegar con ocho años en el lago Lemán en Ginebra. Durante mi estancia en Oslo teníamos un 28 pies. Al volver a Valencia, años después, tuve un First 35s5 diseñado por Berret y Philippe Starck.

Nosotros buceamos y en el mercado no existe ningún velero adaptado para el buceo. Entonces decidí que si no existía, tenía que inventarlo. Pero claro, no tenía la formación suficiente para ello. Recién sacado el título de capitán, ni corto ni perezoso me fui a Londres y a Southampton. Allí está la mejor escuela de arquitectura naval (Yacht & Power Craft), pero son tres años y yo no tenía ese tiempo, así que me fui a ver el temario de construcción naval, me compré los libros y estudié por mi cuenta. Ocho meses después, volví a Valencia.

En una visita al Salón Náutico de Barcelona de 2004 los de la ETSIN tenían un master de dos años orientado específicamente al diseño de yates a vela. Era como un milagro, así que me metí de lleno.

¿Cómo se gestó?

Yo mismo me hago la misma pregunta, y aunque surgió de repente, en realidad llevaba muchos años gestándose. Estaba haciendo

el curso para capitán y una de las asignaturas era construcción naval. Entonces descubrí que las diferentes disciplinas que había adquirido en mi vida, diseño, interiorismo, ebanistería y arquitectura, me abrían las puertas para poder hacer algo diferente. Yo iba todos los años a diferentes ferias internacionales de náutica y me horrorizaba de algunos diseños. Me descubrí a mi mismo pensando que podía aportar algo más al mundo de la náutica. Como hizo Eric Tabarly: él diseñaba sus propios veleros para las regatas transoceánicas.

¿Cuántas veces te han preguntado si no era una locura o te han tratado de loco?

Sí, muchas veces. Cuando empecé muchos amigos del mundo de la náutica se reían de mí, como un iluso o soñador romántico. Hoy están muy expectantes, no se lo creen, es un reto y un esfuerzo de tal envergadura que a mí mismo me cuesta creer que lo estoy consiguiendo. Te hace entender los secretos de la vida. La constancia hace verdaderos milagros.

Llevas cinco años construyendo tu barco ¿Conoces a alguien que no haya desistido después de un tiempo prudencial?

Cuando le conté mi intención a mi tutor de curso, Manuel Lopez ("Alingi"), me dijo que me asegurara bien, ya que sólo el uno por



cien lo consiguen. Estaba muy escéptico con el proyecto. El año pasado vio el velero y no se lo podía creer. Me felicitó por la resolución de los espacios y la personalización del diseño.

¿Los planos de formas, la flotabilidad y estabilidad, su desplazamiento y su futuro comportamiento dependen de tu exclusivo diseño?

El velero está diseñado para todo tipo de navegación, incluso para aguas de la Antártida, donde tienes que subirte a la banquisa, ya que no hay fondeos. Su proa lanzada, además, le proporciona una reserva de flotabilidad y evita los duros pantocazos. Al ser tan mangudo y con dos palas de timón, su estabilidad está más que asegurada en los planeos con vientos portantes al bajar la ola. El francobordo está 40 cm. más elevado, con lo que a grandes escoras no meto la regala en el agua. Podríamos decir que es un velero seco. En referencia a la estabilidad, un velero común de su misma eslora desplaza la mitad. Con mala mar, no será eficiente. En la parte inferior de la orza tiene un bulbo de 2.500 Kg. que le proporciona un muy buen adrizamiento. No es un diseño de carena común. Los veleros están diseñados para fuerza 4-5, no para 10-12, como es el caso. Esto es debido a que la intención es de una navegación transoceánica.

¿Cuál es la prioridad en su diseño?

Depende de las exigencias de navegación. Lo primero es conocer la zona de navegación: no es lo mismo una navegación costera que una navegación de altura. Son otros requisitos y esos requisitos son los que marcarán la pauta del diseño. Dentro del barco (seguridad, habitabilidad, maniobra, personal a bordo, capacidad de estiba...), una vez que toda la estrategia está solucionada, lo envolvemos con el casco, que va a ser el volumen que va a presentar una resistencia al avance. Es un tema de hidrodinámica que lo resolveremos después. Un velero no solo tiene que ser bello, lo importante es que además navegue y que navegue bien, con seguridad.

¿Qué dificultades tiene diseñar un velero?

Diseñar un velero no es solamente diseñar un objeto bello. Tenemos que pensar que un velero tiene vida propia. Aparte de la complejidad del diseño en sí, existe un sinnúmero de condicionantes que lo convierte en un proyecto extremadamente interesante: los materiales han de soportar cargas, elasticidad, torsión, ambientes en constante condensación, el salitre y la oxidación, entre otros elementos que limitan mucho la creatividad. Y por si fuera poco, un velero escora está en constante movimiento. Todo ha de estar trincado, es como estar en una vivienda en pleno seísmo.



Joaquín, háblanos de tus prioridades en el hábitat y la construcción.

Con la experiencia que he adquirido estos diez años, sé que lo más importante es la comodidad; de lo contrario, puedes llegar a aborrecer incluso la travesía más maravillosa. Los astilleros intentan impactar visualmente sus obras, aunque luego el velero no sirva ni para doblar la bocana. Vivimos en un mundo demasiado visual y poco práctico y confortable. El diseño debería de trabajar más por el ser humano y su hábitat y menos para la economía y los mercados. Es una de las razones por la que no he empezado con un barco del mercado, no me ofrecía las garantías que yo buscaba y ello fue una de las razones que me impulsaron con este proyecto. Quería un velero muy cómodo: baos altos, un taller de estiba y reparaciones, dos puestos de gobierno, uno interior para las zonas frías como, por ejemplo, la Patagónica, y otro en cubierta para las zonas calidas y un garaje para la auxiliar; habitable: grandes camarotes donde poder estar recto, con mucho espacio para estiba, dos baños y un salón con cocina amplia, todo ello con calefacción; y práctico: una buena sentina con grandes depósitos con autonomía para seis meses, 1.300 litros de agua y 900 de fuel.

¿Qué materiales prefieres en los interiores?

Prefiero utilizar materiales puros. Madera maciza o contrachapada antes que estratificado; la madera con el uso se ennoblece. Y vidrio laminado antes que policarbonato o metacrilato; el vidrio mantiene su transparencia, el metacrilato se amarillea y craquea. Sin embargo, esto no significa que no me aproveche de las últimas tecnologías en materiales; son pocos los materiales que pueden soportar dignamente el ambiente marino. Por ejemplo, en los suelos utilizo vinilos, que son antideslizantes, en vez de la madera tradicional, ya que ésta es resbaladiza con los pies mojados.

Con el fin de que los lectores puedan apreciar el desarrollo del trabajo realizado ¿existe alguna página o blog?

Sí, es posible entrando en antartica.blogia.com

Por cierto ¿como se llamará la embarcación?

Hemos pensado en el nombre de "PANGEA "

Como asiduo visitante de tu astillero, lo único que me falta es estar presente en la botadura. Espero me invites, sea un éxito y tus expectativas se cumplan. Gracias.