

Navegar

ENTREVISTA
Josep
Cusí



www.navegar.es

252 • FEBRERO-MARZO 2012 • 4€

Riva Iseo 27

SINÓNIMO DE PERFECCIÓN

Seguros de embarcaciones

LAS 30 REGLAS PARA ACERTAR

Cambiar la jarcia

Cable y PBO



Veleros low cost desde Polonia

Shine versus Mellody

Trofeo Julio Verne **¡RECORD ESTRATOSFÉRICO!**

Puerto Sherry-Mahón

Una travesía "tabernaria"

Dragón Fortuna

Del rincón al Museo Olímpico

REGATAS

Volvo Ocean Race
Transat B to B

Christmas Race
Barcelona Winter Series



Radares 4G

¿Cómo se consigue su Alta Definición?

ESCAPADA NÁUTICA » **DESCUBRIENDO EL ALGARVE**

Analía: Elegancia equilibrada

Concebido como crucero familiar, de movimientos delicados y muy acogedor, tanto en su comportamiento como en estética, este diseño de 1925 ha probado la sensación de las regatas... y le ha gustado. Hoy, es imagen de la conservera Ramón Peña y está luchando por volver a dar a su nombre el brillo de antaño.

Por: Alejandra Velasco Blanquer

Fotos: Alex Casero y Nico Martínez. Ceditas por el armador

La historia del *Analía* como tal es relativamente reciente. Pero si nos referimos al barco diseñado por el escocés Alfred Mylne, construido en el astillero inglés *Berthon Boat Company* y botado en 1925 bajo el nombre de *Marie*, el escenario cambia un poco y encontramos algo más de vidilla.

Se desconoce si fue diseñado por simple inspiración o por encargo. Pero lo cierto es que pasó por muchas manos en un breve periodo de tiempo.

Sin embargo, no duraría mucho esta sucesión. En 1930, una importante figura de la náutica deportiva española, fundador del Comité Internacional del Mediterráneo, D. Miguel Sans Mora, viajó a Inglaterra en busca de un barco y se enamoró de sus líneas. Muy pronto el *Concha II*, como decidió llamarlo en honor a su madre –y no por el diseño de la cabina como algunos piensan– se instaló en Barcelona y se con-





1 2

virtió en uno de los barcos emblemáticos del Real Club Náutico de la ciudad condal. Y allí se mantuvo hasta 1947. En ese momento, el señor Sans, por necesidades de eslora, decidió sustituirlo por otro barco emblemático, el *Altair*, y dejó su "joya" en manos de Ramón Beamonte del Río, quien lo llevó a Palma, donde le sometieron a una profunda restauración que incluyó el cambio de aparejo de cangreja a marconi y alguna modificación en los camarotes.

En torno a los 60, el barco pasó a manos del Conde de Estrada y a partir de entonces, cambió nuevamente su nombre, esta vez al definitivo, *Analía*.

Con aires de estrella

Este nombre se lo debe nada menos que a Analía Gadé, una actriz hispano-argentina en boga en aquel entonces, muy amiga de la familia Estrada. Con ellos se mantuvo durante una década para pasar luego a manos de D. Mariano Martí-Ventosa, quien lo desplazó hasta Aiguadolç, donde lo basó durante 20 años prácticamente sin modificaciones.

En 1990, lo compró un ciudadano francés, el Sr. Boissier quien, con su familia, cruzó con él el Atlántico en 1998 y que luego lo puso a la venta en 2010.

Fue entonces cuando apareció su actual armador, quien asegura que lo suyo "fue un flechazo", un encuentro que se tenía que producir. "Había comprado otro barco clásico que estaba restaurando. Muchas veces, en los aeropuertos, me ponía a mirar clásicos y sacar ideas para esta restauración. Y dí con él. Estaba a un precio muy razonable para el tamaño que tenía así que me decidí a curiosear algo más. Fui a Cannes por carretera para verlo. Llegamos al muelle y había un montón de coches colocados en línea. A lo lejos, vimos un sitio vacío y dije: "¡mira, mira, aparca ahí!". Y de pronto veo que estamos justo en la popa del *Analía*. Fue como un guiño del destino".



3

Asegura que desde ese mismo instante el barco "le encantó" a pesar de que estaba bastante descuidado. Al día siguiente tenía el encuentro con el propietario y el intermediario, que no era otro que el mismo astillero original, Berthon: "Pasé una noche muy mala porque me moría de ganas de embarcarme... tenía fotos, información y demás, pero aun no lo sentía".

Al día siguiente el flechazo se convertía en algo más y 15 días después se formalizaba la operación de compra-venta.

Algunas pinceladas

Estructuralmente el *Analía* estaba en apariencia bien, sin embargo, su conservación podría haber sido mejor. Detalles como que tenía a la vista toda la evolución de las instalaciones eléctricas a bordo formaban parte de este "podría haber sido mejor": "En lugar de sustituir instalaciones anteriores, habían ido poniendo una encima de otra,... dando como resultado un histórico de electricidad naval. Con la idea de poder pasar el verano y hacer algunas regatas, hicimos el primer arreglo, aunque luego vimos que no fue la mejor decisión. De esa restauración de 2010, lo más importante fue la cubierta nueva de teca, que pusimos sobre la origi-

nal, que estaba muy desgastada. Ya en 2011, y con una nueva dirección técnica, además de corregir las deficiencias del año anterior, nos centramos en el casco, que no estaba tan bien como se nos había indicado. Nos queda una tercera fase, prevista para este año, que consistirá en recuperar el botolón que uno de los armadores retiró y en mejorar la configuración vélica, siempre con corte clásico".

La ausencia de planos originales ha motivado que buena parte de la restauración se haya ido haciendo en base a lo que se sabe boca-oído del *Analía* y de lo que su armador ha podido ir recopilando de un lado y otro: "Según he podido saber, durante la Segunda Guerra Mundial, los alemanes bombardearon la zona de los astilleros y uno de los afectados fue Berthon, por lo que se quemaron todos los originales".

Desde finales del verano de 2011, la dirección técnica de estas obras ha sido de *Barracuda Yacht Design*, que ha escogido para su ejecución a los mejores profesionales del área de Barcelona, todos ellos especialistas o con una fuerte vinculación a los barcos clásicos. "Por motivos de trabajo he ido supervisando, en la medida de lo posible,

- 1 Pensado como cruce-ro, se maneja muy bien en regatas.
- 2 El cuidado de cada detalle, da como resultado un barco que luce con luz propia.
- 3 A pesar de las diversas restauraciones, el salón se ha mantenido original.

PATRIMONIO MARÍTIMO

1 Elegancia y equilibrio son las virtudes que destaca su armador.

2 El equipo de regatas es una parte fundamental de la vida actual del Analia.

3 En el XVII Trofeo Illes Balears, que ahora patrocina Ramón Peña.



indicando algunas personalizaciones, pero no he participado en la restauración... participé más en los meses de verano", ríe.

Más que una historia

Pero más allá de los datos sobre sus orígenes y de cómo han sido los todavía escasos momentos con su actual armador, el Analia luce por sí solo. Elegante y equilibrado, este barco de casi 22 metros responde perfectamente bien a las características de personalidad que se asocian a la etimología de su nombre, como son la honestidad, la capacidad comunicativa, la tranquilidad y la estabilidad.

Según el armador esto es una mera casualidad. "Me resultó un nombre poético, bonito, y por eso decidí no cambiarlo. Pero ahora que sé esto, refleja en gran medida la personalidad del barco... Además, he querido seguir la tradición náutica de no cambiarle el nombre. Cuando menos se le cambia el nombre al barco, mejor y me parece que a este se le ha cambiado ya demasiado".

En este punto de sus vidas, parece ser que barco y armador han encontrado una estabilidad mutua, que hace pensar a éste que es su barco definitivo: "No es un barco para restaurar y venderlo. Me gustaría tenerlo por muchísimo tiempo, por ese equilibrio que tiene. Es el tamaño adecuado para lo que quiero y con un buen comportamiento para regatas si quiero participar en ellas; buenas cualidades para hacer crucero y además, con las amistades, ha habido una vinculación muy afectiva con él. Me preguntan '¿cómo está el Analia?', '¿Cómo va la restauración?', '¿Cuándo venís?', '¿Cuándo vais a estar?'... se habla de él como una persona en nuestro círculo".

De corazón marinero

Asegura que la filosofía del barco está muy clara y que eso ha regido su idea de como disfrutarlo: "Este es un barco de crucero,

un barco clásico de crucero, por lo tanto tiene que tener ciertas comodidades. No es un barco moderno, pero lo hemos llevado a ciertos niveles de comodidad actual, respetando en todo momento su esencia. En un barco con esta eslora, diseñado y construido hoy ¡te encuentras como dentro de una plaza de toros! En este, en cambio, los espacios y camarotes son más pequeños, pero bueno, hemos intentado conservar mucho del diseño y los arreglos han estado orientados en este sentido".

A pesar de su insistencia en el hecho de que es un crucero y que no fue comprado con una finalidad deportivo-competitiva, reconoce que le gusta participar en unas 3 o 4 regatas de clásicos al año y algunas regatas de club: "Fue un barco comprado para disfrutar con la familia, con los amigos y para atender compromisos empresariales. También para que actúe como enseña de nuestras marcas en el mundo de la náutica", aludiendo a Conservas Ramón Peña, de cuyo Consejo forma parte.

Puesto a hablar sobre la navegación que ofrece el Analia, el armador se transporta al mar y habla como si lo estuviese relatando a bordo: "Le cuesta ceñir. Está claro que está diseñado para tener trapo adelantado. Como la mayoría de ellos es magnífico con vientos de través y con vientos portantes. Y como buen barco diseñado para los mares del Norte, con mala mar se comporta fantásticamente... abre el mar, corta la ola y cabecea poco. Es un barco que está muy bien equilibrado, gracias a los arreglos de este año, pues hace algún tiempo habían ido incorporando equipos por los que había perdido ese equilibrio original. Ahora vuelve a ser mucho más majestuoso y se desliza mucho mejor sobre el agua".

Y es que por sus venas corre sangre marinera. De familia gallega, se crió entre marinos mercantes y pescadores. Su abue-



lo, también marino, le llevaba desde muy pequeño al puerto con los pescadores e iba inculcando en el niño una afición que se fortalecería con el tiempo.

Madera: el toque personal

Sus primeras incursiones como armador fueron compartidas. Junto a algunos amigos se compraron un barquito de fibra con el que salían a "dar vueltas". Pero su mirada estaba puesta mucho más lejos. Cada vez que veía pasar un barco clásico decía: "eso es lo que algún día quiero tener. Ojalá me lo pueda permitir..." y al final ha conseguido entrar en el "Club de la lija y la brocha", como llama a este particular grupo de locos por los barcos de madera.

"Sin desmerecer la fibra y el acero, los barcos de madera tienen personalidad. Cuando navegas por ahí, ves uno de estos barcos a



Sus formas

Impponente y muy bien cuidado, el *Analía* ofrece a sus espectadores un curioso diseño, bastante inusual para su época, que hace incluso dudar si corresponde al original o si, por el contrario, fue una modificación introducida por su primer armador español, con quien coincidiría mejor la relación época-diseño. Se trata de su característica caseta de derrota construida con forma de concha, en madera moldeada, que le proporciona un toque sin duda diferente a los otros diseños de Mylne y otros de sus coetáneos.

Una de las teorías sostiene que este haya sido una especie de experimento del diseñador previo a la Guerra Mundial, pues en los diseños que hizo para los Aliados sí que utilizó la madera moldeada en los cascos, una técnica que no se hizo conocida hasta los 50' o los 60'.

Construido totalmente en teca, mantiene completamente original el salón y varios detalles como poleas, griferías o lavabos. Su mobiliario y carpintería interior son de caoba y teca, con suelos de iroko.

FICHA TÉCNICA

► Diseño:	Alfred Mylne
► Astillero:	Berthon Boat Company
► Año:	1925
► Eslora:	21,80 m.
► Manga:	4,34 m.
► Calado:	2,98 m.

la distancia y sabes muchas veces qué barco es. Esa personalidad, esa forma de navegar inconfundible, para mí tiene algo... un sello que lo hace individual y particular".

Añade que es un apasionado del arte y de la historia y que en este tipo de barcos, especialmente en el *Analía*, encuentra la fusión perfecta de sus pasiones: *"Es historia y arte a flote. Son barcos vivos. Cada uno de los armadores que ha pasado por ellos ha dejado su sello. En un barco de fibra eso es más difícil. En un barco de madera, se va personalizando, tú dejas tu impronta".*

Sobre este punto, cree que es todavía pronto como para saber qué aporta él en esta construcción personalizada de un barco que ha ido sumando las experiencias y características de un basto número de armadores. Sin embargo señala tímidamente que le gustan las cosas bonitas, que disfruta de los detalles de la vida, de lo antiguo: *"También me gusta la estabilidad y las relaciones duraderas, pero esto no lo pongas porque habrá quien me diga '¡es que no hay quien te aguante!'",* añade con una gran carcajada.

Retomando el tono serio, admite sentirse responsable de esta historia que tiene entre manos, pues reconoce que forma parte de un concepto que, si bien es difícil de definir, exige a gritos la atención de particulares, administraciones y empresas privadas:

"Estamos en un país con un patrimonio latente, que por unos motivos u otros no

hemos terminado de desarrollar. Creo que las instituciones tienen que volcarse más, porque en España todavía se sigue viendo como un deporte de ricos, lo cual me parece de lo más absurdo. Viajas a Francia, Inglaterra, Nueva Zelanda, Italia... y ves que mucha gente tiene barco... no son multimillonarios, yo no lo soy. Es una afición más como puede ser la caza, el esquí o el golf..."

Advierte que la tendencia a revalorizar el patrimonio marítimo comienza a sumar adeptos y que iniciativas como la Asociación Española de Barcos Clásicos y de Época (AEBEC), a la cual pertenece, están ya trabajando en esta dirección. Sin embargo, cree que a pesar de que este no es el momento más idóneo, la empresa privada podría volcarse más hacia este sector de la náutica: *"Ejemplos muy positivos son PUIG o PANERAI, y también nosotros que hemos empezado a patrocinar la regata Illes Balears Clàssics Trofeo Ramón Peña. Creo que con un esfuerzo de los armadores, unidos en torno a asociaciones sin ánimo de lucro, apoyados por las Administraciones y con cierto apoyo del sector privado, España puede volver a convertirse en un referente de la vela clásica".*

Lo que viene

No ha querido señalar todavía hitos de su vida junto al *Analía*. Si bien reconoce que la sensación de salir por primera vez con él en la Puig Vela Clàssica de 2010, o la entrada en Mahón para la Panerai, marcaron en cierta medida su relación con el barco,

espera compenetrarse más para convertirse en verdaderos cómplices.

Prefiere de momento agradecer lo que ha ido aprendiendo de otros armadores, como D. Eduardo Jardón y su *"alegre banda de hermanos"* del Rosendo, los aventureros Maite y Fred de La Belle Helene, o sus compañeros de tripulación en regata (José Manuel López, María Vecino, Heidi Amor, los Guerrero-Rodil, los Hyam-Torres, Ramón Coll, David Más, Iñigo Toledo, Robin Imaz, Felipe Buceta, el matrimonio de Prada-Cano, Ignacio de Prada, la familia González Vizcarro, Kiko López-Cerón, los Sáinz-Trápaga, Toni Juan...) y a los muchísimos amigos que han pasado estos dos años por él (con un especial recuerdo al recientemente fallecido Manolo Gómez), que le han enseñado a disfrutar de un barco clásico y a pensar en un futuro con muchas millas recorridas. *"Me veo viejo, más gordo, más calvo y haciendo recorridos más largos cada vez. Este verano hemos estado en Baleares; el año que viene queremos ir a Sicilia y el siguiente a ver si llegamos al Adriático y de ahí a las Islas Griegas... Me veo recorriendo el Mediterráneo con el Analía, sus puertos emblemáticos y cargados de historia. Me haría ilusión -¡mira qué tontería!- llegar a Venecia, amarrar el barco ahí en San Marcos, disfrutando en familia y con amigos".*

Y tal como ese niño consiguió su primer sueño, tenemos la certeza de que este "grande" también lo conseguirá.
¡Buenos vientos!

