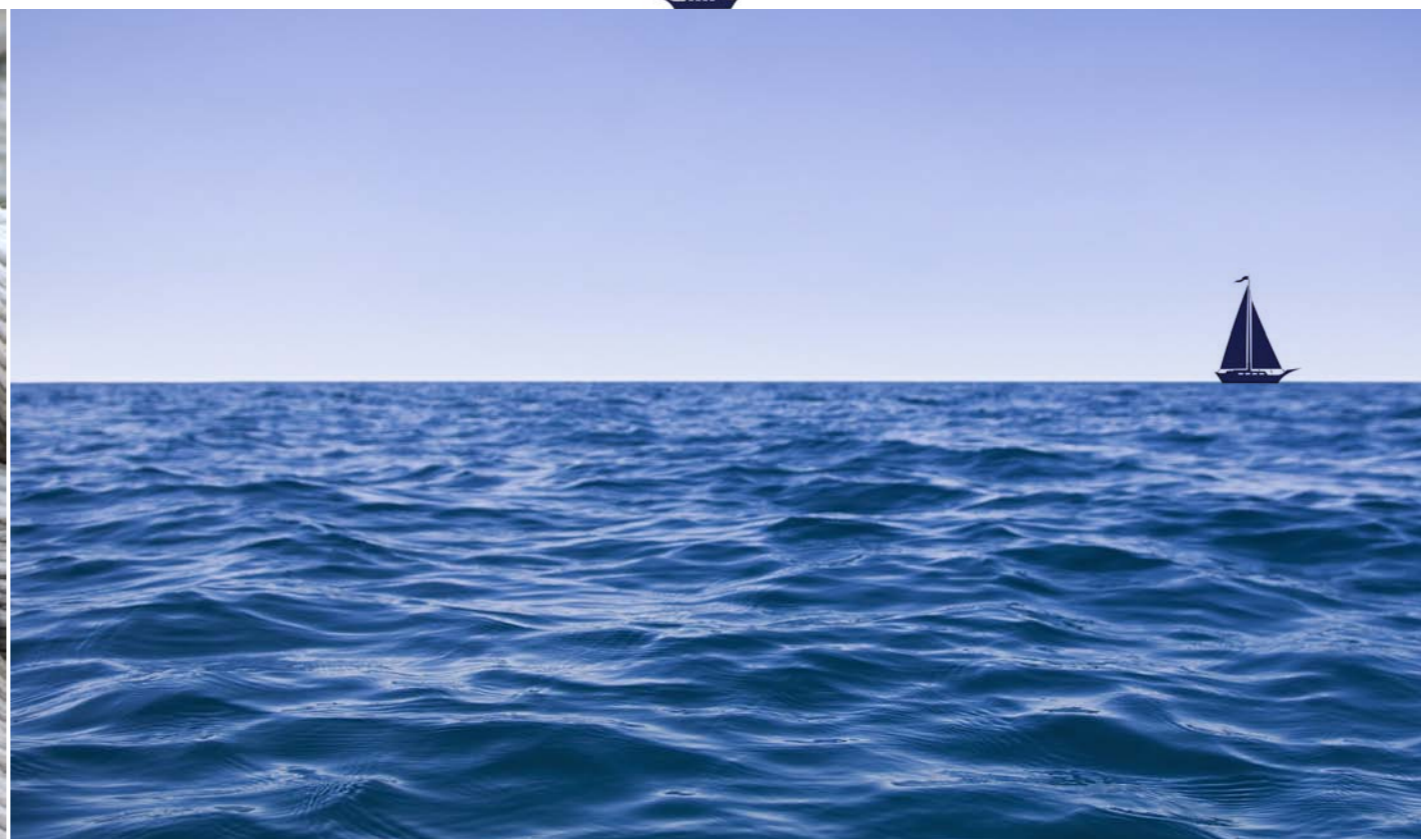




SYLVIA SCHUG



JOAKIM LEROY



BLEND IMAGES



Texto Piergiorgio M. Sandri

AVISO PARA NAVEGANTES

Llega el verano y apetece salir con un barco a surcar las olas. ¿Por dónde empezar? ¿Cómo y cuándo comprar una embarcación?

El mar reluciente, una brisa fresca, las velas en el horizonte... ¿por qué no? Navegar a vela es una experiencia única y emocionante. Desplazarse casi sin hacer ruido simplemente con la fuerza del viento es una sensación muy gratificante. Casi poética, romántica. Pero si lo que se quiere es llegar rápidamente a la calita de nuestros sueños sin depender de la meteorología, sin demasiado esfuerzo, estableciendo horarios estrictos de ida y de vuelta, entonces mejor optar por un barco a motor. Si en cambio nos queremos integrar con el medio marítimo, tener una autonomía casi ilimitada y llevar un estilo de vida activo, entonces la vela sí que es lo nuestro.

Para llevar una embarcación a vela en España se precisa un título de navegación. El Gobierno planea modificar la normativa este año. De momento, para navegar hasta cinco millas de la costa y con embarcaciones de hasta ocho metros de eslora hay que sacarse el título de patrón de navegación básica (*titulín*). Consiste en un sencillo examen de 40 preguntas y unas prácticas de 12 horas. Para embarcaciones mayores y alejarse hasta alta mar se necesitará, como mínimo, el título de patrón de embarcación de recreo (PER) o patrón de yate, que es mucho más complejo. Hay que familiarizarse con cálculos de rumbo, cartografía, normativa. Si no se tiene experiencia previa habrá que apuntarse a una escuela. "No hace falta pasar necesariamente por la vela ligera: si uno es adulto, puede empezar directamente a navegar en un velero de crucero. El esfuerzo físico es menor y uno se mojará menos", sugiere Adrián Prada, ingeniero naval. Los costes rondan los 700 euros y se tarda hasta seis meses. Habrá que volver a estudiar. Por lo que es mejor preguntarse si uno no estará demasiado oxidado para coger otra vez la calculadora.

Una vez se consiga el título, los expertos sugieren coger un poco de práctica y salir a navegar en barcos

de amigos. Hay hábitos y técnicas que sólo se logran con la experiencia y haciendo millas. "En España hay una gran confusión entre aprender a navegar y sacarse el título", explica Adrián Prada. Por ejemplo, las maniobras en puerto pueden coger desprevenidos incluso a los navegantes con ciertas horas de vuelo. "Aprender a atracar en un pantalán es un poco como meterse con un camión en un aparcamiento subterráneo de varios pisos. Hay que cogerle el truco y al comienzo da pánico", reconoce Prada.

Navegar es difícil. La mar puede ponerse en malas condiciones en cuestión de minutos. Por no hablar de las travesías más largas. Una cosa es haber navegado durante el día y haber vuelto al pantalán por la noche: otra cosa bien diferente es haberse familiarizado con la navegación nocturna. Esto supone identificar las luces, calcular las reservas de combustible y de comida, hacer cálculos de ruta estimada y, obviamente, saber enfrentarse a los imprevistos.

Una vez uno se sienta seguro y confiado, puede sopesar la posibilidad de llevar un barco por su cuenta. ¿Comprar o alquilar? Un barco en propiedad es caro de mantener. Si uno quiere sacar provecho de la inversión, deberá calcular qué uso le va a dar a la embarcación. Si al final se trata de pasar algunas semanas en agosto de crucero con la familia y salir algunos fines de semana con los amigos, con toda seguridad sería más conveniente el alquiler. Alquilar tiene numerosas ventajas: uno puede hacerlo en cualquier parte del mundo escogiendo en las flotas disponibles que tienen las sociedades de chárter (así no hay que invertir tiempo para desplazar el barco desde España a Turquía, por ejemplo); se pueden probar varios modelos y siempre los encontraremos en buenas condiciones (y no llorará nuestro corazón el día en que se estropee algo, ya que el velero no es nuestro y siempre hay seguro).

Ahora bien, si al final uno opta por comprar, entonces tiene que contestar a una pregunta fundamental: ¿qué plan de navegación tengo? Porque no todos los barcos son iguales. Si lo que apetece es hacer regatas de club, entonces habría que escoger un modelo deportivo. Esto supone gastarse un extra en accesorios típicos de la competición (desde el material de las velas, las fibras de los cabos hasta la instrumentación electrónica de precisión). Además, la acomodación interior suele ser más espartana, con lo que, si se quiere hacer un crucero, habrá que saber adaptarse a ciertas situaciones un tanto incómodas: escasez de espacio o de armarios, por ejemplo.

Si lo queremos usar como segunda residencia y estar cómodos durante varios días, mejor optar por un crucero. La navegación en este tipo de embarcaciones es más tranquila. Al ser el diseño menos extremo, son barcos más estables y no precisan ni excesiva tripulación, ni fuerza física, ni tampoco excesivo dominio del arte de navegar. Sus motores son potentes y reducen los tiempos de desplazamiento en caso de largas distancias. El inconveniente es que se pierde un poco de adrenalina y que, al no hacer regatas, las posibilidades de uso se restringen.

Hay que reconocer que en la actualidad existen modelos pensados para el doble uso. Es decir, que sirven para ambas cosas, aunque no destacan especialmente en ninguna. De hecho, son los que tienen más mercado. La eslora y los años son otros dos factores esenciales. A primera vista, se podría pensar que cuánto más largo es un barco, más seguro es: tiene una mayor flotación, surca las olas con más nobleza, etcétera. Además, navega más rápido y es más cómodo. En realidad, el discurso es tramposo. El dicho ande o no ande, barco grande no funciona. Cuanto más grande es la embarcación, más tripulación vamos a necesitar para llevarlo: las

¿Masoquismo para ricos?

El gran humorista americano Henry Beard describió la vela así: "El gran arte de mojarse y enfermarse mientras se va a ningún sitio y se gasta un montón de dinero". Más allá de la broma, cabe preguntarse si realmente merece la pena invertir tanto esfuerzo y presupuesto en una afición similar. La vela, por lo general, engancha mucho o no apasiona nada. Suele ser un deporte de blanco o negro. El ingeniero naval Adrián Prada cree que "es una gran equivocación considerarla como una mera afición de pijos y de ricos. Es indicada para cualquiera y es muy gratificante. Es una escuela de vida muy sana: estás sólo con la naturaleza en un entorno hostil, que al mismo tiempo te da paz y serenidad. Tienes la cabeza ocupada por tantas cosas cuando navegas que se olvidan todos tus problemas. Pero, sobre todo, contribuye a tu crecimiento personal: si eres un buen líder, la gente se peleará para salir a navegar contigo, si no sabes gestionar tus emociones, entonces te quedarás solo. Afortunadamente, todo esto se puede aprender".

SACARSE UN TÍTULO NO NOS VA A CONVERTIR EN EXPERTO MARINERO

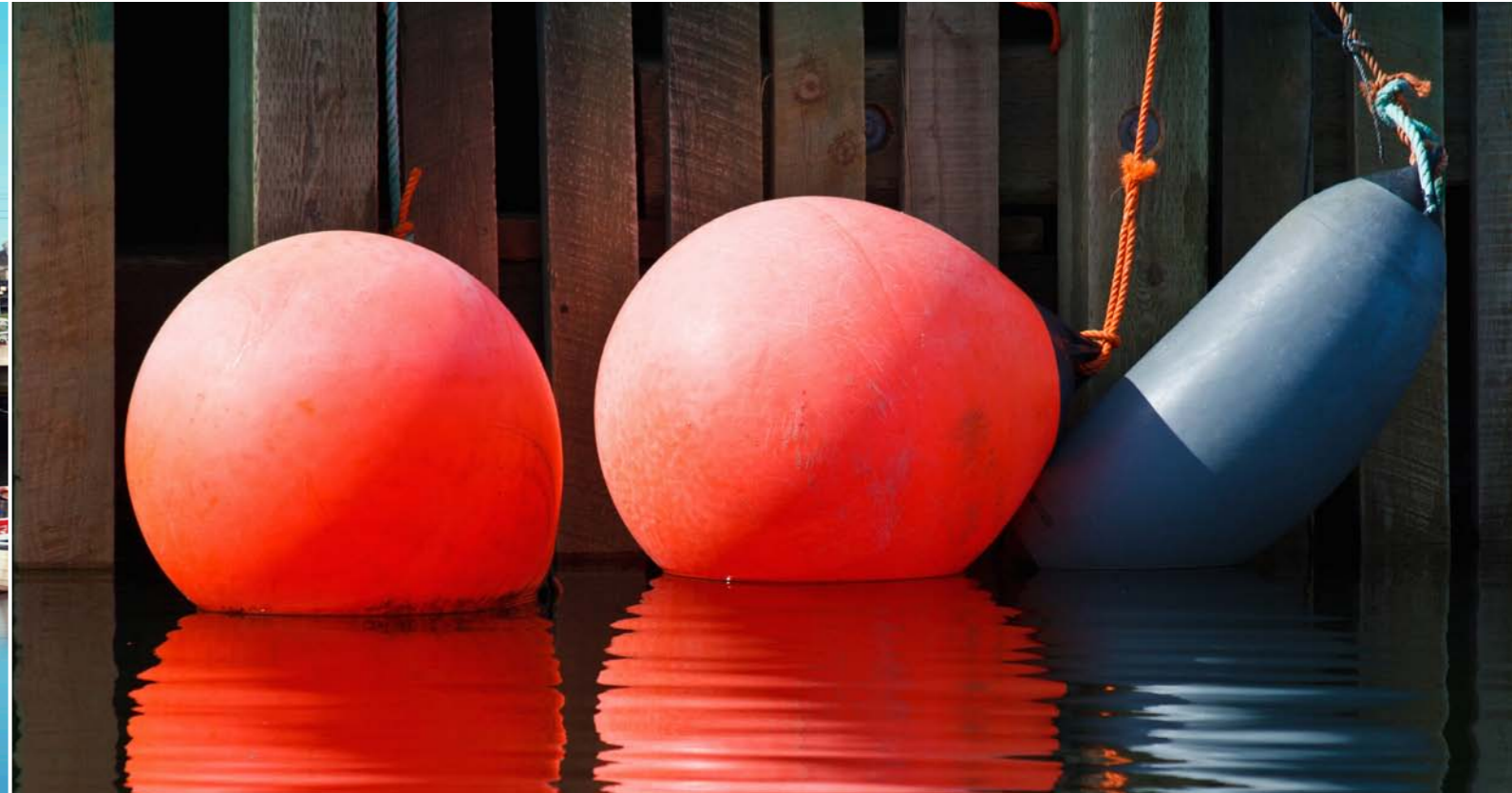
MANTENER UN BARCO CUESTA CADA AÑO EL 10% DE SU PRECIO

velas tienen una superficie mayor, es más farragoso hacer maniobras, etcétera. Si somos una pareja con dos niños pequeños, entonces lo vamos a pasar mal y es mejor optar por algo más pequeño.

Por otra parte, los grandes navegantes han dado la vuelta al mundo incluso con veleros de eslora limitada. No hay que olvidar que a mayor tamaño, también habrá mayor gasto. Todo saldrá más caro: los recambios, el amarre, las velas... Las pequeñas embarcaciones (menos de ocho metros) tienen otras ventajas: se pueden transportar en un remolque y están exentas del impuesto de matriculación (y precisan un título más sencillo para poder llevar).

En cuanto a los años, habrá que considerar el estado de conservación. Es verdad que un barco se devalúa más lentamente que un coche y que, si el mantenimiento ha sido correcto, no tiene por qué haber problemas. No obstante, es muy recomendable que a partir de la década, se haga un peritaje previo por un especialista para comprobar que





DC PRODUCTIONS

SHAUN LOWE

LASZLO PODOR PHOTOGRAPHY

► todo esté en orden (estado del motor, control de la estanqueidad de las escotillas, sistema eléctrico, correcto funcionamiento del timón, etcétera). Hay que considerar el peritaje como una inversión: o conseguirás un descuento o te habrás ahorrado futuros gastos imprevistos. Cuidado con las gangas. Un precio bajo acostumbra a reflejar también un escaso mantenimiento del barco que, a posteriori, nos podrá salir por un ojo de la cara. El mayor riesgo es la llamada osmosis. Es un proceso natural de la fibra de vidrio, que, con el tiempo, acaba perdiendo fuerza. Aparecen entonces en el casco unas manchas con un líquido avinagrado. Habrá que vigilar con atención. Porque el gasto no es baladí: un tratamiento antiosmosis con garantía para un barco de diez metros puede salir entre 6.000 y 8.000 euros.

Comprar un barco supone también pasar por cierto inevitable papeleo. La legislación española es bastante farragosa, comparada con la de los países del entorno. No todos los barcos están habilitados para navegar cualquier distancia de la costa. Si se quiere ir a Baleares desde Barcelona, por poner un ejemplo, se precisará que el barco esté despachado para zona dos. Las zonas varían según la distancia de la costa que el barco vaya a recorrer (hay hasta siete) y dependen de las dotaciones de seguridad que tengamos a bordo (entre las cuales destaca la balsa salvavidas, necesaria para largos trayectos).

Además del permiso de navegación y del certificado de navegabilidad, el velero tendrá que tener un diseño apropiado a nuestras exigencias y al uso que le vamos a dar (es decir, apto para navegación

oceánica, por ejemplo, si vamos a cruzar el océano. Esto funciona por categorías, llamadas A, B, C o D). También hay que verificar la ITB (inspección técnica de buques) para saber cuándo se pasó por última vez. Si queremos un barco nuevo, no olviden que hay que matricularlo. Además del 18% de IVA, hay un impuesto del 12% del valor para los de más de ocho metros de eslora. Los barcos de exposición en los salones náuticos suelen contar con descuentos interesantes. Además, hay que tener presente que a un barco nuevo le faltarán unos cuantos accesorios de serie, que habrá que añadir poco a poco.

Ante la cantidad de trámites, muchos navegantes han agudizado el ingenio. Hoy ya es posible cambiar de bandera y hay unos cuantos veleros que se están pasando a bandera belga, que cuenta con unas normas mucho más flexibles y laxas. En todo caso, si se quiere usar el barco para recorrer millas, habrá que estar equipados, además de con los GPS, con cartas náuticas, libros sobre puertos y todo lo necesario para conocer la zona, sobre todo el día que la electrónica nos deje tirados (pasa unas cuantas veces).

Una vez escogida la tipología y arreglado el tema de la documentación, entonces hay que pensar en hacer números. Los barcos de regata, por lo general, soportan un coste superior: hay que sustituir periódicamente las velas, que no son precisamente baratas (5.000 euros o más). En todo caso, independientemente del tipo de barco, en promedio, habrá que gastar cada año el 10% del valor de compra sólo en mantenimiento. ¿A qué se destina el dinero?

En primer lugar, al amarre. Es verdad que las tarifas han bajado mucho con la crisis y que en el precio están incluidos los suministros eléctricos y el agua. No obstante, para un barco de 10 metros difícilmente se bajará de los 200 euros mensuales.

ADEMÁS DE LA COMPRA, HAY DISTINTAS FÓRMULAS DE ALQUILER LAS NORMAS DE NAVEGACIÓN ESPAÑOLAS SON FARRAGOSAS



A esto habrá que añadir unas tasas (que varían según las comunidades autónomas) y el seguro. Luego es bueno saber que por lo menos una vez al año habrá que sacar el barco en dique seco para pasar una mano de *antifouling* (para proteger el casco de las algas y de los microorganismos). Además, las dotaciones de seguridad tienen caducidad periódica y habrá que renovarlas con cierta frecuencia. Por último, no hay que olvidar el motor: sustitución periódica de los filtros, del aceite, averiguar el sistema de refrigeración, etcétera. Y si algo se estropea... pues prepárese para coger la billetera: averías, reparaciones, recambios, etcétera.

Por lo general, al cabo de diez años de vida, los costes de mantenimiento se estabilizan. Importante: navegar no supone sólo destacar en el arte de las velas: hay que ser un poco manitas. Todo lo que uno a bordo puede hacer por sí mismo, supondrá un ahorro. Si no somos unos fanáticos del bricolaje, deberíamos comprar el barco con el mejor nivel de mantenimiento que podamos pagar.

Como se ve, cuidar de un barco supone dedicar esfuerzo, tiempo y energía. Hay un dicho entre los aficionados a la náutica: hay dos grandes días con el barco: el de la compra y el de la venta. Según Prada, “a veces pecamos de prisa o de inocencia. Nos metemos en berenjenales por puro desconocimiento, nos dejamos llevar por el entusiasmo y sería mejor ir paso a paso, para no tener malas experiencias”. De hecho, la mayoría de los barcos en los puertos deportivos en España apenas sale a navegar: o porque no tienen con quién salir o porque el barco no es el adecuado o no está en condiciones... Poseer un velero es muy absorbente: antes de dar el paso, además de consultarlo con la almohada estaría bien consultarlo con la familia. Los ejemplos de parejas que han llegado a discutir por un barco son mucho más frecuentes de lo que uno se imagina.

De todas maneras, hoy por hoy existen alternativas a la compra tradicional. Una fórmula común en los países nórdicos consiste en comprar un barco entre todos. O bien a medias (pactando los días de uso periódico) o incluso con más personas, repartiéndose distintas acciones o porcentajes de propiedad. Esta opción, llamada *boat sharing*, no es muy popular en el sur del mediterráneo, donde no hay tanta cultura del compartir. Por otra parte, los casos de peleas entre las partes son bastante frecuentes: hay que estar muy seguros antes de escoger esta opción.

En los últimos años ha aparecido otra oferta, que es la de los clubes de vela. Uno se inscribe y, pagando una cuota mensual, tiene derecho a navegar durante unos días del año en un barco de la entidad, como si se tratara de una tarifa plana. Normalmente se comparte la embarcación entre distintos grupos de tripulantes. Cada uno se va turnando y también se organizan salidas con patrón, con lo que es una opción interesante sobre todo para los iniciados.

Escuelas míticas

Hay muchas escuelas de vela en España donde aprender a navegar. Tanto para la navegación de recreo, como para la vela ligera, además de los cursos específicos para sacarse un título de navegación. Existen, sin embargo, dos centros míticos, considerados por los navegantes como los lugares más idóneos para aprender el arte de la navegación: la escuela de vela de Caprera, en Cerdeña (Italia) (Centrovelicocaprera.it) y Les Glénans en Bretaña, Francia (Glenans.asso.fr/fr/). La peculiaridad de estos dos centros, que ofrecen varios niveles, es que los alumnos se alojan en condiciones muy espartanas, duermen en barracones colectivos, a veces sin luz eléctrica y sin comodidades. No son centros de vacaciones, sino de entrenamiento náutico, para forjar el carácter marinero.



“Mucha gente viene a vernos y nos dice: tengo el título pero no sé qué hacer con él. De ahí que se apunta a navegar y hace experiencia”, dice Loredana Fulgosi, del club Business Yachts en el Port Vell de Barcelona, que permite a sus miembros salir a navegar a partir de 39 euros al mes. “Si uno tiene curiosidad por la vela, lo primero que haría es una prueba. Para ver si te gusta. Si te mareas, si pasas miedo. Luego dedicaría seis meses de mi tiempo a aprender: apuntándome a una escuela o saliendo en barco con amigos o inscribiéndome en un club.

Y sólo después me sacaría un título”, recomienda Loredana Fulgosi.

Otra solución es la propiedad compartida con una agencia internacional de alquiler. El dueño adquiere la embarcación a través de una sociedad. Durante una temporada (cinco años, normalmente), le cede a la empresa (que se hará cargo de los gastos de seguro, mantenimiento, amarre, reparaciones) la gestión del alquiler, reservándose para él algunos días. Durante este periodo, el propietario recibirá unos ingresos por esta cesión. Además, tendrá la posibilidad de alquilar durante unas semanas al año otro velero de características similares que la agencia tiene en varios puertos del mundo. Finalizado el plazo, el dueño se hará con su barco. Es una opción que permite reducir los costes, pero nunca se conseguirá el barco de tus sueños y además navegarán en él personas que no se conoce. Al cabo de cinco años, se tendrá un barco que pocos querrán alquilar.

Cabe hacer una última reflexión, que puede parecer superflua pero que, en la práctica, no lo es. Y que poco tiene que ver con la embarcación en sí. Para ser patrón de un barco se necesita una cierta capacidad de liderazgo. Lo que no quiere decir imponer decisiones, sino saber gestionar sensibilidades diferentes de la tripulación, en un espacio limitado donde pueden aflorar tensiones en cualquier momento. Si usted es un ser poco sociable, corre el riesgo de quedarse sólo en el pantalán y de no tener a gente con quien salir. De la misma manera, si le apetece mucho la compañía y la vida mundana, en un barco, sobre todo en las largas travesías, uno llega a estar rodeado durante horas y horas nada más que por el mar. Navegar pone a prueba nuestro carácter. Por todo ello, es imprescindible que uno conozca bien sus virtudes y sus propias limitaciones. Como marinero, pero también como persona. ■