

JOYAS DEL PASADO

Cada verano, cerca de cien embarcaciones que suman entre ellas cientos de años de antigüedad se dan cita en diferentes puertos del Mediterráneo para regatear, ajenas a los modernos avances de la tecnología; es el polo opuesto de la Copa de América. En estas concentraciones de clásicos lo que prima es la excusa para reunirse los propietarios de estas joyas de la mar, presumir de su estado de conservación, y también, como no, para probar su velocidad, pues estos veleros de época navegan extraordinariamente bien y son fuertes y ligeros al paso de la ola.

Las villas veraniegas de Saint Tropez, Canes, o Porto Cervo en Cerdeña, son los lugares de reunión de estas bellas flotas. En España lo hacen cada mes de agosto en Palma, adoptando la concentración el nombre de Trofeo Conde de Barcelona, D. Juan de Borbón, en honor al Padre del Rey, que durante los últimos veinte años de su vida pasaba los veranos embarcado en el Giralda, otra joya de la navegación, que todavía hoy luce espléndido, conservado por la Armada Española, y que suele regatear mandado por oficiales de la misma.


En Europa contamos con un circuito de regatas para barcos clásicos que viene realizando sus pruebas en diversas partes del Mediterráneo. En España se llama circuito CIM al conjunto de regatas para barcos clásicos que se celebra en nuestro país. Es una modalidad poco conocida, pero que cada día va contando con más adeptos. Su fundador fue D. Juan de Borbón, que trataba de preservar todos aquellos veleros antiguos que habían dado tantos éxitos a nuestra flota de regatas internacionales. Se crearon tres categorías en función del tipo de barco y de la clase de velas que llevaban, pues era importante que no compitieran en la misma categoría un barco de velas cuadradas, que apenas podía ceñir al viento, con otros aparejados en cuchillo o Marconi, muchos más modernos y ceñidores. Así, las clases se dividieron en veleros de época, clásicos y espíritu de tradición.

La llegada a España, espléndidamente restaurado, del precioso 15 metros Tuiga, que había pertenecido al Duque de Medinaceli, y con el que regateó en Inglaterra y Alemania durante muchos veranos, provocó la sana envidia de un grupo de personas, entre las que cabe destacar el gran trabajo realizado por Emilio Espinosa Marín, presidente de la Fundación Hispania.

El Tuiga se reparó en Mónaco bajo la experta mirada del gran Eric Tabarly, navegante oceánico recientemente fallecido, y es el buque insignia del Real Club Náutico de Montecarlo. El Tuiga era gemelo del Hispania. Ambos fueron diseñados por el célebre arquitecto naval de comienzos del siglo XIX William Fite. El Hispania se construyó en los astilleros Karpard de Pasajes, en Guipúzcoa por encargo el Rey Alfonso XIII, y el Tuiga en Inglaterra.

Lo Fundación Hispania encontró al viejo barco Real en West Mersea, al sur del Reino Unido, y lo transportaron en una barcaza hasta Fairlie, en Southampton, donde permaneció en una nave hasta que en 2006 se pudo traer hasta los astilleros Mallorca, donde prosigue su restauración.

Es verdad que mantener y conservar este tipo de veleros es muy costoso, pues es inconcebible no tenerlos perfectamente cuidados, con sus barnices brillantes y sus metales pulidos. Son embarcaciones que se pueden comprar por no demasiado dinero, pero que sin embargo precisan de muchos cuidados tras haberlos sometido a una profunda reparación. Por lo general se conservan los mismos métodos de trabajo, se tratan de usar los mismos materiales de antaño, y se buscan o fabrican todas aquellas piezas que no se pueden conseguir en el mercado.



En estas mismas páginas ya dimos cuenta hace unos años de la restauración que se llevó a cabo en Estepota sobre un barco del finales del siglo XIX de nombre Javelin, y que hoy compete en estas pruebas para clásicos. En estos momentos la Fundación Hispania, con la ayuda de diversas instituciones, sigue rehaciendo el famoso yate de 15 metros Hispania, en el que regateaba el Rey Afonso XIII, y que como he dicho, adquirieron en Inglaterra tras muchas peripecias, pues el barco servía de casa a un viejo marino, que lo tenía en su jardín, al sur del Reino Unido.

Esta iniciativa de reunir en verano a los más célebres y maravillosos barcos de vela europeos sería una buena iniciativa para Sotogrande: su club Marítimo debería explorar esta posibilidad, pues va en perfecta consonancia con la filosofía de la urbanización, los deportes que se practican en ella y la identidad marítima de la zona.

Durante una semana los muelles de los puertos que reciben a esta regata de barcos de época se ven repletos de gentes que admiran el trabajo realizado en estos veleros, algunos de los cuales tienen ya más de cien años de edad. Las maderas de estas joyas están impresionantemente barnizadas a mano, y los bronceos lucen como el primer día. Se pueden admirar valiosas bitácoras que guardan en su interior todavía precisos compases; también toldillas de madera y ruedas de timón, que deberían estar conservadas en museos.

Este verano hemos podido ver al Giraldilla, antes Giralda, en el que D. Juan regateó en diferentes mares, y con el que hacía de embajador de una España entonces atrasada y marginada por la Dictadura. También se restauró con el numantino esfuerzo de la Fundación Hispania, y hoy es un ejemplo a seguir con otros antiguos barcos que permanecen abandonados en estuarios de ríos y dársenas portuarias de nuestro país.

De entre los 15 metros internacional desaparecieron para siempre el Encarnita del Marqués de Cubas, el Slec, o el Ostra, aunque se ha podido recuperar en Inglaterra el Lady Ann.

En estas divertidas regatas pueden participar distintos barcos de época: los de la clase A llevan velas cangrejas. Los de la B Marconi y aparejos tanto en Ketch como en Yawl o Goleta. Y los de clase C son barcos de época con velas Marconi aparejados en Sloop –un solo palo- o Cúter.

Se llaman clásicos a los barcos que fueron botados entre el 1 de enero de 1950 y el 31 de diciembre de 1974. La clase llamada Espíritu de Tradición, son aquellos que siendo construidos en la actualidad, son réplicas de barcos antiguos: una clase cada vez más extendida gracias a astilleros franceses, ingleses y holandeses. Desde hace poco también participan las embarcaciones tradicionales de vela latina.

La restauración de objetos del pasado es una muestra de cultura que poco a poco va calando en nuestro país. Y de la misma forma que hemos sido capaces de ir recuperando edificios y monumentos, ahora le toca el turno a la mar y a los muchos barcos que todavía podemos salvar para el deleite de la vista, y por qué no, para navegar por cualquier mar, pues estas embarcaciones del pasado estaban construidas con una calidad extraordinaria, muchas veces superior a los modernos veleros, que se rompen a nada que los forcemos un poco, empuñados como estamos en conseguir tan sólo velocidad. Antes a un velero se le pedía también belleza, estilo y líneas.