

“HE DISEÑADO UN BARCO CON EL QUE SOÑAR”

El diseñador de barcos español Javier Jaudenes se ha alzado este año con el Óscar náutico a la mejor embarcación de vela con su WinWin, una fabulosa nave de fibra de carbono que lo mismo brinda el máximo confort que compite en regatas de primer nivel.

Un hito en nuestra historia marítima

TEXTO **TXEMA YBARRA**

Diseñador náutico con estudio en Palma de Mallorca (Surge Projects), Javier Jaudenes (Bilbao, 1974) pasó tres años inmerso en la construcción de un único barco, el WinWin, que, como su propio nombre indica, ha resultado doble ganador. Primero, se alzó con el premio Exterior Design & Styling Award, dentro de la categoría de los 30-40 metros (tiene 33), en la edición de 2015 de los ShowBoats Design Awards (lo que vendría a ser los Globos de Oro de la náutica). Luego, llegó la consagración definitiva, al conquistar el premio al barco de vela del año en los World Superyacht Awards (equivalentes a los Óscar).

Ningún español había llegado tan alto. Con estos dos galardones, Jaudenes se consagra como una referencia dentro del competitivo sector de los superyates. Todo gracias a un barco "peso pluma" construido casi por entero en fibra de carbono, incluidas velas y jarcias. A este consumado marino le avalan sus primeras ceñidas en el litoral mallorquín que lo vio crecer; su licenciatura en la escuela de arquitectura naval de Southampton (Reino Unido), una de las de mayor prestigio del mundo; proyectos náuticos anteriores de toda índole; y su experiencia como regatista profesional: ha ganado, en diferentes clases, un Campeonato del Mundo, un Princesa Sofia y una Copa de España.

¿Se esperaba este último premio?

Fue un momento indescriptible. Mi mujer y yo nos miramos sin saber qué decir. Dado que el jurado está compuesto principalmente por armadores y no por un jurado técnico, como en los Show Boats Design Awards, se podía esperar cualquier resultado. Lo que no me esperaba, desde luego, era ganar el premio al mejor yate de vela del año, pues competíamos contra embarcaciones del doble de eslora. En nuestro segmento, de 30 a 40 metros, teníamos más confianza tras haber ganado en el mencionado concurso.

¿Con qué conquistó el barco al jurado?

Creo que la clave estuvo en la homogeneidad de su diseño interior y exterior, y la difícil integración entre un barco de competición y de placer. Cabe destacar también que, con sus 77.400 kilos de peso de desplazamiento, es el barco de recreo de esa eslora más ligero que se ha hecho hasta ahora. Todo un lujo. Por deseo expreso del cliente, el salón extiende las vistas en un ángulo de 360 grados y se revistió de cinco toneladas de aislante acústico.

¿Cómo surgió el encargo de hacerlo?

En una regata conocí al propietario del WinWin, un empresario del mundo de las telecomunicaciones. Hablando de nuestra gran afición por la vela, le expuse la idea de un barco que estaba desarrollando. Un mes después de enviarle el dossier del proyecto, me invitó a participar en un concurso para el diseño de su nuevo barco, que gané entre otras tres propuestas.



El astillero se encontraba en la costa de Finlandia. ¿No había un sitio más cálido para trabajar?

En un principio se valoraron tres astilleros de Europa, todos extraordinarios. Si al final nos decantamos por Baltic Yachts es porque no hay ninguno mejor en el empleo de materiales compuestos. La verdad es que fue especial tener que viajar desde Mallorca hasta el límite con el círculo polar ártico para hacer el seguimiento de su construcción. Daba la casualidad de que, cuando yo era un niño, mi padre construyó un *swan* en un astillero vecino.

¿Qué otros proyectos le preceden?

Soy un amante de los barcos de vela, pero tengo que resaltar dos de motor por su singularidad. Con 25 años asumí el puesto de manager en la construcción, para un príncipe saudí, del superyate Tueq, de 72 metros de eslora. Me obligó a vivir dos años en Róterdam. Con posterioridad, un amigo y compañero de pupitre en la escuela de arquitectura naval de Southampton me llamó para reformar el mítico remolcador Seawolf, de 65 metros, a fin de convertirlo en una lujosa embarcación de recreo. Se construyó en 1918 y sacó al Titanic fuera del puerto. ▶

CON 25 AÑOS ASUMÍ EL PUESTO DE MÁNAGER EN LA CONSTRUCCIÓN, PARA UN PRÍNCIPE SAUDÍ, DEL SUPERYATE TUEQ, DE 72 METROS DE ESLORA



Es como una locomotora. Tenía los motores más potentes de la época, de dos tiempos, que los mantuvimos tras ponerlos a punto.

¿Cómo surge la vocación para emprender la carrera náutica?

Los amigos de la infancia aún me recuerdan que de pequeño construía barquitos de corcho para hacerlos navegar y verlos competir entre ellos. También me viene de familia.

Mi abuelo fue olímpico en México 68, en la clase Dragon, y mi padre fue armador de un *swan*, el que se construyó en Finlandia.

Choca que en un país rodeado de mar como España la industria náutica de recreo no tenga gran envergadura. ¿A qué se debe?

Si nos referimos al segmento pequeño y mediano de serie, supongo que sus carencias son debidas a costes laborales, tradición e impuestos. El sector es muy sensible a estos factores. Cuando hablamos de grandes esloras —una nueva industria surgida a principios de los años noventa—, resulta bastante triste constatar que España ha perdido el carro. Creo que con los buenísimos astilleros y profesionales que teníamos se podría haber aprovechado el momento. Quizá la ignorancia sobre el mundo del lujo y la obsesión por competir con países asiáticos en la construcción de barcos comerciales, como cargueros, remolcadores y buques militares, nos han distraído de ver las oportunidades delante de nuestros ojos. Hoy por hoy, los superyates de motor más grandes del mundo se construyen en antiguos astilleros comerciales y representan un volumen de negocio enorme. No haber hecho la conversión a tiempo hace muy difícil competir hoy con ellos.

¿Cómo se explica que la principal escuela de arquitectura naval esté en Madrid?

La escuela de ingenieros navales de Madrid tiene su origen en una carrera militar creada en época franquista. Hoy por hoy, tendría más sentido que estuviera cerca de la industria naval; es decir, junto al mar.

En una profesión tan especializada, ¿cómo se encuentran los clientes?

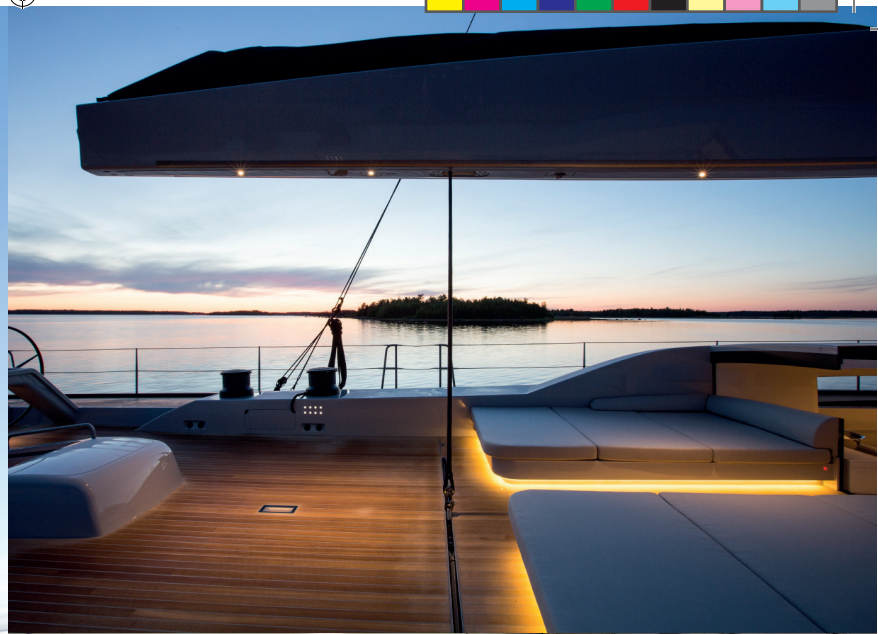
Gran pregunta. Quizás la más difícil de responder. Me imagino que cada diseñador tiene su propia estrategia para encontrarlos. Es uno de los secretos mejor guardados por todos.

Además, es regatista profesional. ¿Dónde se siente más cómodo: al timón o ante unos planos?

Las dos posiciones son muy interesantes. Para mí, el timón es como un estetoscopio que transmite el estado de salud del barco. A sus mandos se pueden detectar tanto fallos de diseño como mejoras que realizar en planos. Luego hay un interesantísimo trabajo de I+D en cada proyecto.

¿Cuáles son los barcos de vela que triunfan hoy en el mercado?

La nueva tendencia es que la navegación



sea muy eficiente con todo tipo de viento. A nadie le gusta ir a motor en un barco de vela. Además, la embarcación tiene que ofrecer el máximo confort y debe resultar sencilla de navegar.

Si fuera su propio cliente, ¿qué barco se diseñaría para sí mismo?

Me haría uno en el que ir junto a mi familia y mis amigos. Sencillo de navegar, pero rápido a la vez.

¿Qué mar es su preferido para competir?

Me encanta la Costa Esmeralda, al noreste de Cerdeña (Italia). El color del agua, la luz del Mediterráneo y el fuerte viento mistral convierten la navegación en una delicia. Desembarcar en sus puertos y playas resulta el complemento perfecto de la experiencia.

¿Cuál es tu puerto favorito de amarre?

Palma de Mallorca. A escasas horas de navegación, encuentras rincones espectaculares en los que navegar y echar el ancla.

La mar está envuelta en leyendas, ¿cuál es tu favorita?

Cuando era niño, siempre me intrigó el misterio del Triángulo de las Bermudas, que luego descubrí que era pura leyenda. Esas desapariciones inexplicables, al menos hoy, ya no ocurren, pero era bonito creer en ellas.

¿Hay algún marinero que admira por encima de todos?

Sir Peter Blake, por liderar con éxito todos los desafíos posibles de la vela de alta competición. Ganó una vuelta al mundo, cuando todavía no se llamaba Volvo Ocean Race, y, como director

de equipo, ganó dos veces la Copa América, en representación de Nueva Zelanda. Lo mataron en el Amazonas mientras desarrollaba un programa medioambiental para Naciones Unidas. Constituye un referente profesional y vital.

¿Hay mayor lujo que el mantenimiento de un barco?

Eso es lo peor. Lleva muchos desistir de esta apasionante afición.

¿Y mayor placer que salir a navegar?

Aunque nos cueste valorarlo, creo que existen pocos más grandes.

¿Qué le da el mar que no encuentre en tierra?

Te sientes como raptado por su incommensurable fuerza, y la mejor actitud es rendirse al disfrute, la paz y la tranquilidad que ofrece. **D**

EN EL MAR, TE SIENTES COMO RAPTADO POR SU INCOMMENSURABLE FUERZA, Y LA MEJOR ACTITUD ES RENDIRSE AL DISFRUTE, LA PAZ Y LA TRANQUILIDAD QUE OFRECE