

Un home afortunat

En aquests moments, el veler Fortuna navega en direcció a Punta del Este (Uruguai), en la que és segurament una de les etapes més dures de la Volta al Món. Jan Santana és el patró i l'ànima d'aquesta aventura.

Un famós navegant anglès digué que per a amar i sofrir no hi ha prou d'enamorar-se i viure, cal navegar. Jan Santana, amb 35 anys, ha aconseguit lligar la seua vida al món del mar: com a patró del *maxi Fortuna*, juntament amb el gallec Javier de la Gándara, i com a dissenyador de veles en una important veleria situada a Vilassar de Dalt, prop de Barcelona. Durant el temps que duren les regates, el seu estil de vida s'ajusta als hàbits de la mar, que es resumeixen, bàsicament, en menjar i dormir poc. Tot això, i molt més, únicament per solcar tots els mars i oceans del món.

—*Quines possibilitats té el Fortuna en la Copa del Món de Vela?*

—Ja sabeu que el *Fortuna* és un barco molt bo en condicions dures de vent i sobretot en vents oberts. En aquestes circumstàncies, és quan ha batut rècords de velocitat i quan ha desenrotllat les millors prestacions.

—*Cada etapa us obliga a una estratègia diferent, doncs?*

—Efectivament. Així com el barco va bé amb molt de vent, amb poc vent perd efectivitat. El que s'ha de fer és, o bé afegir superfície vèlica o bé reduir-li pes. Com que arriba un punt en què no podem augmentar superfície vèlica, hem de reduir-li pes; és a dir, que segons etapes variem el nombre de tripu-



Jan Santana ha aconseguit lligar la seua vida al món del mar.

D. UMHERI

lants.

—*En el món de la navegació es pot parlar d'una diferència entre el que és la vela d'elit i la vela esportiva, o és que sou uns privilegiats que heu aconseguit prolongar una afició de diumenge?*

—El que està passant a la vela és el mateix que a la majoria d'esports on han entrat els esportistes, que d'una manera natural s'han professionalitzat. Com més esportistes hi ha, més dedicació has de tenir per a assegurar uns bons resultats. Actualment, el nostre esport està dividit en dues seccions: per una banda continua la regata de diumenge en el club i per l'altra, hi ha un circuit professionalitzat on participen barcos esponsoritzats, que tenen un elevat preu perquè estan fets amb materials totalment revolucionaris.

—*A vostè, el món de la vela li ve per tradició familiar?*

—No, per tradició familiar no, perquè els meus pares no han navegat mai. Jo sóc del Masnou, vora Barcelona, tocant el mar. Allà, en un moment donat es va fer un club nàutic i de seguida va començar a haver-hi *optimist*, etc. Vaig començar la vela així. Jo, aleshores, era el típic estudiant que passava els tres mesos de vacances navegant. Va ser molt més endavant quan vaig començar una preparació olímpica, una dedicació més gran.

—*¿Vostè té fama, entre la gent que el coneix, de ser un navegant molt tècnic, d'anar mirant sempre la vela?*

—Tingues en compte que la meua professió es complementa amb l'esport. Jo vaig preferir ficar-me a la indústria nàutica quan havia arribat a estar a l'equip olímpic i havia gaudit d'una beca només per a navegar. Sempre he preferit desenrotllar un producte i provar-lo navegant. D'aquesta manera m'he guanyat la vida en la indústria nàutica i he fet l'esport que m'agradava.

—*¿No és excessivament complicat controlar tots els aparells del barco, la meteorologia, etc?*

—Per a mi no ho és. La meua tasca com a patró del Fortuna ja està feta en un 70% perquè jo he seleccionat la tripulació, l'he entrenat, i he fet la posada al punt del barco. Ho tinc molt delegat tot. Si jo no hi fos, el barco funcionaria perfectament.

—*Vostè passa per ser l'antítesi del navegant aburguesat, una miqueta senyore t. ¿Ha trencat una mica això?*

—Jo, la vela l'he tinguda com a esport i després he fet la meua solució econòmica a la vida. Mai he involucrat per a res la família ni l'aspecte social perquè em considere un professional. Navegant em trac el meu partit professional i no tinc per què involucrar res més. ¿Que abans era un esport de senyorets? Potser. La vela ha canviat moltíssim.

—*Li ho pregunte perquè és la imatge que cada estiu ens mostren els mitjans de comunicació.*

—A mi m'agradaria que es llegira que el projecte Fortuna és un projecte molt pro-

fessional. La part social queda per al creuer de plaer, però no per al de competició, que és en el que estem ara: la competició més dura del món. Un senyoret té altres solucions per a divertir-se. Nosaltres fem la volta al món, que és un patiment constant, perquè ens agrada l'esport, la regata oceànica. Les vacances les fem després.

—*¿Al llarg de la seua trajectòria com a regatista hi ha hagut algun moment en què haja vist la seua vida o la dels seus companys en perill?*

—No. Sí que hi ha hagut situacions en què el risc ha estat molt alt. Jo, per exemple, vaig participar en la famosa Fasne del 79 on van morir vint persones ofegades, i en el nostre barco sofrírem l'impacte d'una onada que ens va fer bolcar. Això, és clar, impressiona molt. A bord d'un barco he vist cares demacrades. Abans de les regates és quan fas la teua preparació psicològica i és quan et mentalitzes del que allà pot passar. El problema és aquell senyor que arriba a una prova com la Volta al Món sense cap tipus de preparació, això sí que és perillós. Jo sempre he navegat conscientment, controlant la situació i coneixent quin era el risc. Malgrat tot, en el moment en què amollem amarres, sabem que ens juguem la vida. Quan vas a seixanta nusos de vent i trenta nusos de velocitat, et mires el pal amb un cert respecte. Però això ja ho saps una setmana abans de sortir. Notes en molts moments que el cor et va molt de pressa, que estàs engarrotat, però és com quan vas en moto...saps que te la pots fotre.

—*Com en el cinema, ¿les tripulacions també es revoltent?*

—Sí, hi ha barcos que han tingut problemes. En la Volta al Món no, encara no. Però altres vegades, sí. Nosaltres fins ara no hem tingut problemes de convivència i la prova és que els únics tripulants que anem canviant són els que es van trencant. La feina del patró a bord és molt psicològica, molt. De la mateixa manera que no pots embarcar un tripulant desconegut perquè no saps per on et sortirà, si a mitjan regata veus que hi ha un focus de problema, l'habilitat del patró està a saber donar-li la volta i que no s'origina un gran problema. Sí, això em toca fer-ho a mi. Forma part de la feina.

—*¿Vostè ha assumit el paper de patró d'una manera natural?*

—Porte molts anys dirigint projectes i m'he educat amb l'experiència. És una cosa que no s'estudia ni al col·legi ni a la Universitat ni es pot llegir als llibres. La tasca important és saber seleccionar la tripulació.

—*¿Quin tipus de problemes es troba un patró en un espai tan reduït com el barco?*

—Són problemes que ací a terra, fan riure. La típica mania, després de la guàrdia, de deixar la jaqueta d'aigües mullada sobre la cara del de sota de la llitera. Normalment sempre és el mateix despistat. Quan ja li ho has dit cinc vegades, el mataries.

—*Deveu fer un menú per a tots.*

—Sí, fem ranxo total.

—*A l'hora d'escollir el rumb, ¿vostè es guia per la informació que li facilita el seu navegant o es deixa dur*





per la seua intuïció?

—He de respectar el navegant, però he de filtrar la informació. La meteorologia és una ciència inexacta. És una informació que has d'interpretar. Tu veus una borrasca i no saps quin serà el seu comportament.

—*¿Hi ha un coneixement del mar que no s'aprèn als manuals de meteorologia?*

—Avui cada vegada menys, perquè cada vegada estem més informatitzats. Nosaltres rebem el mapa de corbes isobàriques, la foto del meteosat, informació via ràdio, etc. Tenim tanta informació meteorològica que l'únic que pots fer és llegir els núvols i veure la informació que t'arriba sobre una zona molt àmplia. Per un refrany o per un costum mariner no pots guiar-te.

—*¿El pas pel Cap de Forns és tan fantàstic com diuen aquells que l'han travessat?*

—Cap de Forns és un lloc on hi ha un índex de temporal molt gran. Tingues en compte que acabes de sortir dels icebergs. Allà es barregen els vents del Pacífic amb els vents del sud. Hi ha uns corrents impressionants, la meteorologia és molt adversa, inclús, segons l'època, neva intensament. Després vénen les Malvines, que és una zona habitualment emboirada, d'un cert misticisme. Hi ha una mar molt estranya que fa patir una mica, la veritat és aquesta.

—*¿Vostè és dels que les nits d'hivern conta històries i aventures als seus fills?*

—No.

—*¿Ni fuma en pipa?*

—Tampoc. Ni fumo ni bec. Sento molt decepcionar-vos, però no sóc un mariner dels que beuen rom i tal. De barba

únicament.

—*¿Però almenys deu ser lector de literatura del mar?*

—Més aviat sóc un lector de literatura tècnica del meu sector i, si vols, de travessies oceàniques, d'aventures contemporànies, però no en pla novel·lesc, sinó en pla real. Mira, la nostra realitat és tan novel·lesca que no fa falta més.

—*A propòsit, ¿què és això d'alimentar-se a base de Biomanan i fruites?*

—Sí, des de fa poc més d'un any faig només un àpat al dia i menjo un complex vitamínic i nutritiu amb molta fibra natural. A mi em fa sentir bé.

—*Encara que el projecte del Fortuna és un dels més econòmics que participen a la Volta al Món, amb uns cinc-cents milions de pre supost —vaixell inclòs—, ¿no li sembla que l'aventura s'ha posat molt cara?*

—Aquest és un projecte molt econòmic, fixat't que el nostre espònsor ja l'ha amortitzat. Rothmans, Mery, són projectes entre mil i mil tres-cents milions de pressupost. Nosaltres, amb la meitat, estem obtenint uns resultats semblants, fins i tot hem batut rècords. Si veus el projecte desglossat, t'adones que no hi ha cap partida extra; els nostres tripulants cobren 70.000 pessetes al mes, excepte quatre que en cobren 150.000 perquè són titulats superiors. Això, després de dos anys, puja 50 milions.

—*¿Heu vist sirenes alguna vegada?*

—Les hem somniat cada nit. Ha, ha. Sobretot quan portes quinze dies navegant, somnies amb elles constantment...

Nel·lo Pellicer