

LA VELA LATINA COMO HERRAMIENTA PARA ENSEÑAR A NAVEGAR

Pablo SÁNCHEZ DE VAL RODRÍGUEZ



La libertad, Sancho, es uno de los más preciosos dones que a los hombres dieron los cielos... por la libertad, así como por la honra, se puede y debe aventurar la vida.

Don Quijote de la Mancha, Miguel de Cervantes.

Introducción



PARA que este artículo tenga sentido, antes debemos plantear una incógnita: ¿realmente hace falta enseñar vela para aprender a navegar? ¿Merece la pena? Para los enamorados de la mar que disfrutan de pilotar a vela y han aprendido a bordo de pequeños o medianos veleros esta pregunta podría herirles los tímpanos, hasta puede que hayan dejado de leer por molestarles que plantee siquiera esta incógnita. Pero, aunque muchos tenemos clara cuál es la respuesta, es una propuesta justa y considero que se debe «dar la cara» y satisfacerla con argumentos.

Esta cuestión es comúnmente planteada por curiosos que visitan un velero escuela o una universidad en la que se imparte Náutica y utiliza la vela como herramienta docente.

Normalmente, un neófito puede pensar —y es lógico que lo haga— que para gobernar buques mercantes, de transporte o de guerra no es necesario conocer esta forma de navegación, puesto que hoy en día se descarta que el barco de vela sea rentable para competir en la industria mercante o pesquera.

El primer aspecto que se pasa por alto cuando se piensa en este sentido, aparentemente razonable, es el nivel de competencia que se desea alcanzar. Realmente cualquier profesión se podría aprender en mucho menos tiempo que el que requiere una carrera universitaria. Por ejemplo, si nos limitásemos a enseñar a un aspirante a traumatólogo los tipos de lesiones, sus causas y curas sin hacerle estudiar toda la carrera de Medicina, especializarse, etc., seguramente en poco más de un año podría convertirse en un profesional que realizaría su trabajo con la eficacia de un verdadero especialista (no se ofendan los médicos, sigan leyendo). Pensemos en cuántas veces hemos escuchado la frase del estudiante que ante la dificultad de una materia comenta: «... esto luego no se usa en la realidad». Hasta una famosa introducción de la emisora musical Rock FM dice: «Otro día más sin usar el máximo común múltiplo y el mínimo común denominador». Y no les falta razón ni a uno ni a otro; no todo lo que aprendemos en nuestra formación —educación superior, carreras universitarias o, en este caso, cursos de formación para las escalas de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas— tiene aplicación directa y evidente en el trabajo que posteriormente desempeñamos, y mucho menos a diario. Una formación de nivel carrera universitaria pretende que el alumno adquiera el dominio amplio de la materia con la que va a trabajar, con el objetivo de darle la capacidad de entender, innovar cuando sea necesario y especializarse más adelante en un determinado ámbito. Es decir, dotarle de un conocimiento profundo y de una amplia perspectiva en su campo de trabajo.



Instrucción marinera en la Escuela Naval Militar. (Foto: Armada)

Es por ello que en los centros docentes militares y civiles en los que se enseña navegación se apuesta por la vela, ofreciendo los recursos necesarios, muchas veces con un alto coste. Y la mejor manera de aprender a navegar es en los veleros escuela, que no son una máquina obsoleta testimonial de otra época ni se mantienen por mera tradición en las marinas militares, siempre nostálgicas; más bien son la herramienta mejor valorada en las más prestigiosas marinas militares y centros civiles de formación náutica.

Dicho lo anterior, y aunque la cuestión que hemos planteado inicialmente aún podría ser objeto de debate, en adelante consideraremos que la enseñanza de la vela es un poderosísimo instrumento, sea cual fuere el nivel y el ámbito en que nos encontremos.

Vela latina. Historia y actualidad

No se ha determinado con precisión, pero parece que fue en torno al 3.500 a. C. en aguas del golfo Pérsico donde por primera vez al hombre se le ocurrió poner en su embarcación un tejido colgado de un mástil para que el viento lo empujase y ahorrarse así el esfuerzo de remar. Nació entonces el primer barco de vela. Esta idea, sin *copyright*, fue extendiéndose poco a poco desde la Polinesia hasta el *Finis Terrae*, en un mundo en el que la mar representaba el sustento para mucha gente.

El principal inconveniente de aquellas primeras velas cuadradas, aunque se fue mejorando la técnica, es que sólo eran efectivas con vientos de popa, y no sería hasta el siglo II a. C. cuando en el Mediterráneo oriental se resolvió este problema utilizando un aparejo triangular en lugar de cuadrado, cuyo uso se extendería a medida que se establecían colonias y factorías griegas y fenicias. Si los predecesores de este ingenio colgaban una vela cuadrada de una verga—ésta pasaría a llamarse entena o percha—, la forma triangular y la posibilidad de llevar a un lado u otro la amura y la escota daban mayor versatilidad cuando el viento no soplaba en la dirección favorable. Estos marineros pioneros observaron que, cuando el viento venía de través o de proa, si orientaban la verga de su nueva vela, éste les empujaba hacia delante. Probablemente no pudiesen explicar que se producía el efecto Venturi y que se creaba una diferencia de presión a proa del paño que impulsaba el buque hacia adelante, pero les funcionó, aunque no dedicaran mucho tiempo a razonarlo en términos físicos.

Hoy la vela es una actividad recreativa, deportiva y, como decíamos en el punto anterior, docente. Pero para los inventores de esta vela latina, capaz de ceñir más, suponía remar menos y tener más posibilidades de llegar al destino, con lo que se demuestra una vez más que la necesidad agudiza el ingenio.

Como en efecto fue una buena idea y no existía una organización mundial del comercio que impidiese el plagio, pronto el uso de este nuevo recurso se extendió por el Mediterráneo y, precisamente, al arraigo de esta técnica en el



Galera del siglo XVIII. (Ilustración de Rafael Torres Sánchez)

Mare Nostrum debemos la denominación de vela latina, que se fue extendiendo y perfeccionando. Su máximo auge fue entre los siglos XV y XVII, la edad dorada de los jabeques, las galeras y las galeotas. Estos tres tipos de buques montaban en su aparejo únicamente velas latinas, aunque otros, como la bombardas, las combinaban por aquellos tiempos con velas redondas (1) y de cuchillo.

Pero antes de llegar a este punto de apogeo en el que grandes buques de guerra ya llevaban este aparejo, el uso de la vela latina se había extendido mucho antes entre los pequeños navegantes, el pescador, el comerciante, el empresario de la mar. Tanto es así que a lo largo de las costas mediterráneas surgieron sus «hermanos pequeños». Cada región tuvo su manera de sacarle partido al invento en sus embarcaciones típicas, con sus pequeñas modificaciones de acuerdo con la climatología de la zona, con los medios y técnicas de construcción disponibles y con los usos a los que se destinaban.

(1) Vela redonda es otra denominación de la cuadra.



Bote de 21 palmos saliendo del puerto de Cartagena. (Fuente: Club Náutico Santa Lucía)

Los sucesores naturales de la vela latina fueron las de cuchillo, los foques y las cangrejas, que podían trabajar aún más de ceñida y eran más sencillas de laborar, con lo que la latina vivió sus tiempos de vacas flacas y en muchos lugares se abandonó su uso, desplazada por los aparejos de cuchillo, que tomaron el testigo, aunque más de una pequeña aldea resistió en su manejo. Desde 2005, la vela latina vive un renacer gracias a la celebración de regatas, y muchos clubes náuticos la enseñan y colaboran para mantener la embarcación característica de su región. Es el caso del cambullonero, un bote de un sólo mástil de vela latina propio de Gran Canaria; del bote de la ría del Eo, que pervive en la margen asturiana de la ría, o del de 21 palmos, que se emplea en la zona de Cartagena y Mar Menor.

Todos ellos tienen distintas proporciones y pequeñas diferencias en sus aparejos. El de la ría del Eo se caracteriza por no ser totalmente triangular, sino que prolonga la superficie vélica hacia abajo, de tal manera que se puede tomar un rizo (2) y obtener una vela latina triangular o bien extender la vela, con lo que tendremos un trapecio.

(2) Tomar un rizo es una técnica que permite reducir la superficie de la vela doblándola y colocando unos cabos a modo de faja, llamados lanteones.



Bote de la ría del Eo, con vela triangular o trapezoidal, según se tome el rizo. (Foto: Javier Fernández Piera)

como veíamos en el caso del bote de la ría del Eo, la vela martillo es trapezoidal, siendo el grátil de proa claramente más corto que la baluma del de popa, conservando, por tanto, la forma de trabajo y los mismos conceptos que la latina común. En concreto, la embarcación de nueve metros lleva vela latina mística o de martillo de dos mástiles, y es la principal inspiración y pretexto para la elaboración del artículo.

El bote nueve metros

Todos los oficiales de la Armada nos hemos formado en la Escuela Naval Militar, donde incluso los cuerpos especializados realizan toda o parte de su formación, y que es uno de esos centros que, como decíamos en la introducción,

(3) Como baluma o grátil, según sea a proa o a popa, se designa a la relinga, la «arista» de la vela.

(4) Los puños son los extremos, las «esquinas» de la vela, siendo el de amura el inferior de proa de la vela y el de pena el superior.

Las embarcaciones llamadas nueve metros, que son bien conocidas por todo aquél que haya sido aspirante a oficial, utilizan una variante de la latina, la vela martillo. ¡Atentos los aficionados a consultar rápidamente en internet! Si buscamos «vela martillo» en Google, el buscador nos arrojará resultados relacionados con el sistema de «velas japonesas», que es una representación gráfica de la cotización en bolsa de un activo en determinado marco de tiempo y señala un cambio potencial de dirección en el mercado.

La vela de martillo, también llamada «mística», es una variante de la vela latina. Mientras que la vela latina común es triangular o bien tiene un pequeño grátil (3) que separa el puño de pena del de amura (4),



Bote de nueve metros. (Foto: Raúl Urbano Burrel)

valoran la vela como una poderosa herramienta para la enseñanza. El que ha pasado por la Escuela ha navegado en un nueve metros; para la mayoría, su primer buque. Mientras que muchos sólo han navegado a remo, nosotros hemos tenido la ocasión y el privilegio de hacerlo a vela en esta emblemática embarcación que tanto asociamos con nuestros años de aspirantes y guardiamarinas.

Quédese el lector unos párrafos más y creo que podré explicarle por qué la vela latina es una herramienta especialmente buena para aprender a navegar: en primer lugar, en muchas ocasiones debemos montar el mástil de 6,30 m de madera maciza, cosa que no puede hacer una persona sola ni tampoco un grupo si no se ejercen el trabajo y la dirección en equipo. A continuación, vamos a tener que envergar los mástiles y afirmar la jarcia... Se tarda menos en decirlo que en hacerlo. Obviamente, se mejora con la práctica, pero para el personal neófito es un momento ideal para entender por qué han tenido que aprender diferentes nudos y cómo cada uno sirve para una cosa y es adecuado para según qué tipo de cabo. Saldremos a la mar e izaremos nuestras velas. Unas velas que, si bien en el apartado de historia decíamos que la latina nace para ceñir más que la redonda, para ceñir la martillo deberemos poner en



Bote de nueve metros. (Foto: Raúl Urbano Burrel)

práctica nuestros conocimientos y llevar la amura y la escota al lugar adecuado y con la tensión precisa. Hasta ahí podríamos argüir que esto lo conseguimos también con las velas de cuchillo, pero éstas ciñen menos, por lo que se hace más compleja la toma de decisiones en lo referente a qué rumbo tomar y cuántos bordos hacer para llegar a una meta.

Una vez ya estamos navegando, tendremos que virar (5). La virada en vela latina es una maniobra más compleja que con una cangreja o con una vela con botavara, ya que caeremos drásticamente de rumbo y únicamente tendremos que cobrar o lascar escota para controlar la trasluchada. En el caso de la latina, las viradas no siempre se consiguen y, si la maniobra no es suficientemente ágil, es muy probable que se pierda la virada. Hace falta aplicar los conocimientos y trabajar en equipo.

A diferencia de una embarcación tipo *Golfiño*, que también se usa en la asignatura de Instrucción Marinera en la Escuela Naval, el nueve metros no dispone de un pequeño fueraborda en caso de que el patrón no lograra llegar a su destino o volver a su origen, por lo que el recurso de contingencia si no se utilizan adecuadamente las velas es la tracción humana, remar. Y este punto

(5) Se vira cuando se hace una caída de rumbo tal que el viento pasa de recibirse por una banda a recibirse por la contraria.

es, a juicio de quien suscribe, la característica que hace que el nueve metros a vela sea una herramienta de oro para enseñar a navegar, a trabajar en equipo, a tomar decisiones y a dirigir personas. Cuando se sale a la mar en este tipo de embarcación —salvo que ocurra un accidente, que no es común, pero es un riesgo inseparable de la acción—, la dotación tiene la seguridad de que podrá llegar al destino y regresar; pero de cómo de bien lo hagan depende lo mucho o poco que tengan que remar y de lo tarde que llegarán si no toman las decisiones adecuadas o si asumen riesgos innecesarios.

Conclusión

Navegar es un oficio como tantos otros, en el que la perfección es un objetivo inalcanzable, pero que nunca hay que dejar de perseguir. Sería una tremenda simplificación pretender adiestrar al futuro marino enseñándole simplemente a operar el tipo de buque en el que más tarde va a realizar su labor profesional. Es por esto que los centros docentes más prestigiosos dedicados a la enseñanza de la náutica y la navegación emplean la vela como el material didáctico más adecuado para que el alumno ponga en práctica de manera profunda sus conocimientos.

La vela latina es una técnica que aparentemente había quedado desplazada por sus sucesores naturales: las velas de cuchillo o las cangrejas. Estos herederos de la latina tienen más posibilidades de navegar de ceñida y mayor facilidad de labor. Pero precisamente estas limitaciones son las que debemos aprovechar en el ámbito de la enseñanza.

Podríamos pensar que aprender a navegar es tan fácil como adquirir un buque y seguir un manual de instrucciones. Pero quien haya lidiado con la mar lo suficiente habrá adquirido la humildad necesaria para darse cuenta de que no es así. Navegar es una carrera de toda una vida para muchos de nosotros, y hacerlo cada vez mejor y enseñarlo en profundidad a quienes vienen detrás es un objetivo que siempre debemos perseguir. La vela latina es uno de los mejores instrumentos a los que debemos echar mano y no podemos cometer el error de relegarla al pasado.

BIBLIOGRAFÍA

- TORRES SÁNCHEZ, Rafael: *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*. Desperta Ferro Ediciones, 2021.
 «Veleros históricos, barcos de vela latina». Blog de la Escuela Náutica Neptuno, en <https://www.neptuno.es/blog-nautica>, 23 de octubre de 2019.

Bandera ondeando en la Base Naval de Rota.
(Foto: Moisés Sanz Peñatosa)

