

VELA LATINA VALENCIANA: VIDA, TRABAJO, CULTURA Y DEPORTE (Parte 1ª)

*J. Rafael Noguera Sanchis y otros,
Club de Vela Latina Valenciana.*

“Cuando las estrellas, suspendidas en el firmamento, miran con sorpresa y admiración el límpido espejo en que se reflejan en la noche valenciana, los nobles y esforzados pescadores de la Albufera, preparan sus artes de pesca y despliegan sus velas latinas para aprovechar los primeros suspiros del viento que les guiará a sus puestos de trabajo”.

Así se inicia un bello poema, de autor desconocido, que describe la epopeya de esta zona del mediterráneo, la Albufera de Valencia y de sus hombres, de sus vidas y de su quehacer diario; siendo aquí, en estos breves párrafos, donde ya se hace referencia a la utilización de la vela latina en sus embarcaciones, los albuferencs, indicándonos la importancia de este modo de navegación.

Los primeros datos que tenemos, contrastados, de la navegación a vela en la zona geográfica que ocupa hoy la albufera, se encontraron entre el 18 y el 28 de Agosto de 1934, en las excavaciones arqueológicas realizadas en el área geográfica del Camp del Turia y parte de los Serranos, de la provincia de Valencia, en el llamado Tosal de Sant Miquel de Lliria, y dentro del marco del Proyecto de Investigación de la Universidad de Valencia sobre “El territorio de Edeta en los siglos IV a II a. de C (1).

En estas excavaciones se encontró una vasija de cerámica ibérica, clasificada como “Gran leves” de labio moldurado y pie alto, de pasta y superficie marrón, con un gravado que hace se la defina como “el vaso de batalla naval”, ya que la escena principal, dentro del estilo narrativo de la pintura, la constituye un combate naval entre dos barcas con tres tripulantes respectivamente y un guerrero a pie que lanza su lanza o jabalina desde la orilla; configuran el resto del dibujo figuras aisladas de peces de diferentes formas entre ellos quizás el predecesor de nuestro Valencia hispánica o Samaruch, aves que parecen zancudas y un caballo. Igualmente se ven viviendas tipo palafitos, hojas de hiedra y líneas sinuosas que representan el agua, ajedrezado, series de rombos y dos inscripciones, una de ellas la famosa: “Gudua Desidia” que según Fletcher (2) son textos directamente relacionados con la escena

marcando un estilo narrativo en el adorno. Todo esto completa el dibujo del friso que se puede apreciar bien en la Fig. 1.

Pues bien, ambas embarcaciones, se propulsan por una vela cuadra (cuadrado negro a proa) y uno de los navegantes, el no armado (no lleva arco), lleva lo que podría ser una “percha” con la que se ayuda a propulsar la embarcación (embarcación de dos tripulantes), en este caso, seguramente, para huir mas aprisa de la otra embarcación que le ataca.

Es pues, como en todo el resto del mundo, la vela cuadra, la que impulso a las primeras embarcaciones en las aguas de lo que es actualmente la albufera.

El diseño de la Vela Latina es el producto final del proceso iniciado por los primeros navegantes que observaban las limitaciones de sus velas cuadradas para ceñir o navegar en contra del viento con el mínimo ángulo posible.

El **ORIGEN** de la denominación de VELA LATINA depende del concepto difundido por diferentes autores, y así:

1- Para unos se la denomino así por los navegantes norte y centroeuropeos, al descubrirlas ampliamente difundidas en el mundo latino mediterráneo en la época medieval, que la había heredado del mundo romano.

2- Para el francés Jal en su Glosario Marítimo, se trata de la evolución de su nombre original “vela a la trina”, que en latín significa “tres lados” (figura triangular).

Realmente pensamos que ambas teorías son ciertas y adecuadas porque la vela latina es triangular (a la trina) y su máxima difusión fue en la zona latina mediterránea.

3- Una tercera teoría la atribuye al sobrenombre, “latino”, con el que se conocía, a un marino español del siglo XVI, que relataba el hallazgo de estas velas en las piraguas vistas en los parajes visitados de los archipiélagos del Océano Pacifico (Guillen Tato)

En cuanto al lugar de origen diremos que, el uso de las velas triangulares, parece ser, se remonta a los primitivos navegantes polinesios que la utilizaban en sus peculiares “multicascos”; estas embarcaciones, presentes en el Océano Pacifico e Indico, pasaban por el área de influencia del río Nilo al Mar Rojo y Mediterráneo y, seria el mundo árabe, a través de sus territorios orientales, los receptores de este tipo de velamen dentro del programa de intercambio cultural de ambas civilizaciones, recuperando tecnicas decantadas del mundo antiguo del Gran Centro Cultural del Próximo Oriente llamado Bizancio, en donde se conocieron y se divulgaron

posteriormente por todo el Mediterráneo incluyendo, tanto el arte de navegar como la arquitectura naval desarrollada por los bizantinos, dentro de su propia cultura.

Dado que los avistamientos de las canoas, con velas triangulares, en distintos parajes del litoral continental o insular del Océano Indico y Pacífico – Balahu, islas Fuji, islas Marianas: Asunción, Rota y Guam (llamadas “islas de las velas latinas”), fueron en el siglo XVI, sin estar nada claro, en el periodo anterior, su utilización; y que estas velas, ya impulsaron a las naves mediterráneas, como mínimo, en el siglo II a. de C, nos hace dudar de esta teoría.

Así pues, no debe a priori rechazarse, que el diseño y manejo de las velas latinas, se hiciera en sentido inverso al que se ha propuesto en los planteamientos iniciales y que estas se iniciaran en el Mediterráneo Oriental y fuera por el Mar Rojo por donde salieran a las costas del Océano Indico y que entonces, los navegantes de estos litorales, viendo sus grandes ventajas, las utilizaran y las propagaran hasta el Océano Pacífico.

Lo mismo sucedió con los timones, y así una simple vara a cuyo extremo esta atada a una tabla no sería más que la rústica reproducción del timón de espadilla, clásico en el Mediterráneo antiguo.

Así pues, son tantas las coincidencias, que gana veracidad la hipótesis del origen mediterráneo de este tipo de velamen y sus sistemas de gobierno.

Históricamente, utilizando documentación basada en estudios arqueológicos, esta vela ya fue utilizada por los piratas liburnios, en sus embarcaciones ligeras y estrechas, a remo, con un solo mástil y con aparejo, que Rich (4) define como “levantina”, y que es sin lugar a dudas una vela latina.

Roma las utiliza ya en Actium, en su enfrentamiento con la flota rebelde de Marco Antonio, y su rastro y posterior desarrollo en el Mediterráneo continua visible en representaciones numismáticas, pinturas y diversos motivos decorativos.

Convive con la vela cuadra, que es más apta para las travesías de grandes naves con un rumbo prefijado, pero, posteriormente, las desplaza en su utilización en el tráfico mediterráneo, debido a sus cualidades de maniobrabilidad marinera, para recorrer las accidentadas costas de este mar y de sus vientos variables en sentido e intensidad.

Son utilizadas por los piratas y corsarios en sus correrías, y como naves de cabotaje, pesca costera o en espacios interiores, lagos y albuferas.

Este periodo oscuro de la vela latina finaliza hacia finales del siglo IX, en que aparece, en un manuscrito griego, una pequeña nave con un casco todavía clásico y con timones de espadilla, navegando con aparejo de vela netamente latina.

Una nueva aparición conocida se documenta hacia el siglo XII, paradójicamente reintroducida por las embarcaciones nórdicas que navegaban por el Mediterráneo y en donde las vieron y copiaron por primera vez siglos atrás.

A partir del siglo XII, como resultado de la confrontación entre velas cuadras y latinas, esta se utiliza como vela de evolución en la mesana lo cual favorecía los cambios de rumbo. La vela latina de mesana evoluciono convirtiéndose en cangreja ya entrado el siglo XVIII, en el año 1737 según Carlos Moya.

Posteriormente las velas latinas se aparejaron amarradas a un baupres con la que los barcos con velas cuadras mejoraron sus facultades para ceñir.

A finales del siglo XIV, aparecen las cebaderas en el baupres, que prestan considerable ayuda al timón.

La vela latina a popa y la cebadera a proa no desaparecen hasta el siglo XVIII, sustituidas, la primera por la cangreja en el año 1750, y la cebadera por los foques.

La navegación en la Mar Mediterránea, heredera del Gran Mar de Thetys, con el viento entrando sobre las estructuras de los ingenios de navegación remota mesopotámicos y egipcios, hizo ver a estas gentes la posibilidad de utilizarlo como medio de propulsión, oponiéndole una superficie tupida (tejidos vegetales, pieles o lienzos) y es esta la imagen a que hemos hecho referencia del Tossal de San Miguel de Liria: las canoas de proa zoomorfa y velas rectangulares fijas, extendidas entre uno o dos mástiles verticales y que, por supuesto, solo podían utilizar el viento reinante portantes, por popa, a un largo o por la aleta.

Después ya surgen las velas cuadrilongas, cuadras o redondas envergadas por la relinga superior y, a veces también por la inferior, que le dan más movilidad y mayor eficacia; teniendo en cuenta, que el itinerario habitual era de oriente a occidente, y que los vientos soplaban en esta dirección la mayoría del año.

La **VELA LATINA**, según el Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española, se define, como de forma triangular, envergada en la entena, que suelen utilizar las embarcaciones de poco porte.

Se trata de una vela de cuchillo, como hemos dicho, de forma aproximadamente triangular, envergada a una antena que esta constituida por dos perchas ligadas entre si, el car y la pena, percha de proa y popa respectivamente.

La antena va fija al palo, arbre, por un estrobo unido a la troza, que con el correspondiente aparejo se afirma a la borda. La antena se iza o se arría mediante la driza que tambien lleva un aparejo especifico.

El velamen latino se considera como el mejor aparejo para ceñir y navegar de través. Ciñendo o de bolina el viento lo recibe con un ángulo inferior a 90 grados, de través lo recibe a 90 grados y a un largo o en popa (navegación a la valenciana) lo recibe a mas de 90 grados; con un ángulo inferior a 45 grados el barco no navega ("llit del vent" o lecho del viento).

Desde el siglo XII, las embarcaciones con aparejo de latina llevan timón de codaste (mejor gobernabilidad al ceñir) y los aparejos, la troza, para tensar el mástil o "abre" como obenques, aparejos que se mantienen en la actualidad.

En la Edad Media, los mástiles que hasta entonces eran verticales y/o con ligera caída hacia popa (tenían estays que los fijaban a proa desde la parte mas alta), a partir de siglo IX caen ligeramente a proa con lo que se suprimen los estays que dificultan la maniobrabilidad de la antena.

Para el manejo de la vela se disponía ya de dos aparejos uno guarnido a proa, en la extremidad inferior de la antena o car, el devant y el orsapop; y otro, simple o doble caído a cada banda, llamado osta, en la antena a popa o pena.

Las naves, entre los siglos XIII y XIV muestran velas latinas en martillo, que al parecer ya utilizaban las naves liburnas del siglo II antes de C. (ver gráficos de Monleon en el Museo Naval de Madrid), con lo que añadían superficie velica fácil de tomar rizos, sin bajar la antena, en casos de necesidad.

Es de interés reseñar, que las carabelas utilizadas en el viaje de Colon, siglo XV, según Cucari (5), tanto la nao Niña como la Pinta, llevaban aparejo latino puro, de salida, y en Canarias se les puso velas cuadras, la nao Santamaría tenia en principio un solo mástil cruzado con vela cuadra y después se le puso velas cuadras en trinqueta y mayor y latina en mesana.

Los galeotes podían llevar dos palos mesana con dos latinas (finales del siglo XVI).

Las velas latinas se utilizaban preferentemente en el Mediterráneo y las cuadras en el Atlántico. En la flota de Jaime I de Aragón prevalecían los aparejos latinos

(velas latinas en sus dos palos, tanto en galeras como en la coca mediterránea del siglo XIV).

A partir del siglo XV las naves deben estudiarse de forma individualizada, dejando de considerarse como flotas uniformes.

Durante el siglo XV y principios del XVI, las galeras arbolan un solo palo vertical con gran vela latina, luego aparece a proa un trinquete algo caído a proa con velas latinas de tamaño adecuado al viento portante, tal es el caso de la Galera Real de D. Juan de Austria construida en las atarazanas de Barcelona.

En el siglo XVII y XVIII navegaban los veleros latinos, mas hermosos y mas grandes del Mediterráneo, que ganaban el barlovento –ceñían- a la maravillas (Zysberg y Burlet) (6).

El primero en nombrar, según constancia escrita, a los mástiles o palos con el nombre de “árbol” (arbre), fue Fray Antonio de Guevara en tiempos de Carlos I.

Las mesanas con vela latina desaparecen de los grandes veleros en el siglo XVIII, año 1737, pasando a vela mística y posteriormente a cangreja, año 1750, que tenían forma trapezoidal y que se completan con la “escandalosa” en posición superior, siendo finalmente sustituidas por el aparejo marconi de uso generalizado hoy en día.

Como datos de importancia de los aparejos latinos citaremos que, para combatir a los corsarios berberiscos, la Corona Española, mando construir varios jabeques, buques destinados a la vigilancia y defensa de las costas, que arbolaban velas latinas, que eran mas rápidas y maniobrables (destacaron por su eficacia la escuadra de jabeques con base en Cartagena mandada por el Capitán Antonio Barceló).

Igualmente los indígenas del Indico y del Pacifico perfeccionaron sus aparejos latinos sustituyendo sus velas triangulares de fibras y hojas vegetales por paños de lienzo; la verga pasa a ser una perfecta entena, y el tosco timón de madera, una madera atada a una vara, pasa a ser una perfecta reproducción de la espadilla de las embarcaciones mediterráneas ;en estas embarcaciones queda solo esa especie de botavara atada al pujamen, quizás ideada por el poco trabajo que rinde la parte inferior de la latina, y que obligo a los navíos europeos a transformarla en mesana latina o cangreja mejorando su eficacia.

Las naves latinas islámicas abren importantes rutas comerciales y en ocasiones realizan ataques corsarios, por la cuenca mediterránea y sus mares interiores, el Mar Rojo, e incluso salen al Atlántico recorriendo las costas africanas y portuguesas .Quizás sea por esto el que se les atribuyera, en esta época, como naves originarias

islámicas. Las más pequeñas se dedicaban al comercio de cabotaje, transporte de viajeros y las faenas pesqueras dando lugar a los llamados faluchos o falúas y al laúd.

El falucho y el laúd, aun denominados así en Andalucía y en algunos parajes de Galicia, se diferencian por el desplazamiento y velámenes, correspondiéndose de mayor a menor con la “barca de bou” y el “llaüt o llaud coster” nombre derivado del instrumento musical árabe “al’ud” –madera-, embarcaciones empleadas en las costas de levante y mallorquinas, en las que se ha suprimido un palo, haciéndolas más maniobrables y, permitiendo, a la vez, un más fácil desplazamiento por la cubierta de los tripulantes dedicados a las faenas de la pesca.

El modelo valenciano, “el quillat”, era mayor, con roda recta que le confería unas extraordinarias condiciones marineras y la cualidad de ceñir hasta las cinco cuartas. Se utilizó como guardacostas armándolo con un cañón del 12, como escampavias en vigilancia fiscal –contrabando-, en la pesca y en el tráfico costero.

El “llaüd” o laúd costero que corresponde a la embarcación con vela latina de la albufera de Valencia es la manifestación de este tipo de embarcación. La descripción detallada y croquis que tenemos como primera fuente informativa nos la da Sañez Reguard (7) en 1793 y es como sigue:

- es una embarcación de una sola vela de forma triangular o latina
- lleva un solo mástil, arbre, caído a proa; y en ocasiones otro palo o arbre pequeño a popa, vertical, con una latina menor o una vela mesana y botavara más frecuente en las Islas Baleares.
- la vela va envergada a la entena que va ajustada y suspendida sobre el arbre
- media cubierta en los costados y entera a proa
- ocasionalmente un botalón por estribor para el foque

La descripción completa la haremos detalladamente en el capítulo correspondiente de este libro.

Benigno Rodríguez (8), conservador del Museo de Pesca del Ministerio de Marina en 1923 recorrió todo el litoral español y redactó su Diccionario de este tipo de embarcaciones y artes de la navegación y pesca costera.

En los años veinte, se utilizaban las velas latinas en las embarcaciones que faenaban en los caladeros próximos a la costa, en directo contacto con las gentes de la tierra, en todo el levante español y baleares, menos en Cataluña y canarias, y se les llamaba “pareja de vela o bou”.

Este tipo de embarcaciones siguen utilizándose en parte del Mediterráneo (mar Rojo, Golfo Pérsico y Mar de Arabia), mientras que en nuestro país se utilizan más con fines deportivos y lúdicos que de pesca y comercio, ya que en la década de los sesenta empezaron a desaparecer los últimos lläuts empleados en la pesca de bajura sustituyéndose velas por motores.

El origen de su actual utilización deportiva procede, como relatan los viejos pescadores (Pedro Lopeza, propietario del laúd Purísima Concepción, playa de Balnuevo en Mazarron y que hoy se encuentra en el Museo Etnológico de Cartagena), en sus diarias “regatas” para llegar los primeros al mercado y vender su pesca al mejor precio Posteriormente se diseñaron cascos y velas para competiciones que alcanzaron gran fama en estas zonas (en Cartagena: los Alcázares, Mar Menor, Santa Lucia,.. siendo Los Nietos actualmente el mas representativo de esta regatas contando con una flota muy importante y competitiva).

Como resumen de este símbolo de la Cultura Valenciana, que es parte de la Mediterránea, la navegación con vela latina en cuanto a su origen y evolución, plantearía, conceptualmente, las siguientes conclusiones según mi punto de vista y basado en la recopilación de datos bibliográficos:

1. Aun con las teorías expuestas del origen de esta manifestación cultural, este nos es desconocido, dada la ausencia de evidencias concretas por lo tanto no podemos adjudicar la autoría del invento a una etnia o persona determinada.

2. Más parece la manifestación de una serie de experimentos y contrastes de ideas de distintos pueblos, que confluyen, en un momento dado, en una zona determinada.

3. La Vela Latina, que fue muy patente en el mundo romano, desaparece durante varios siglos, posiblemente por ser utilizada en el trafico marítimo de poca relevancia, y de nuevo resurge en el siglo XII, en el periodo Bizantino, alcanzando gran protagonismo en el Mediterráneo durante la Cruzadas.

4. El Mundo Islámico, árabes y turcos, utilizan la Vela Latina, dada la rapidez que desarrolla y su maniobrabilidad para sus desplazamientos, navegación de cabotaje y sus acciones de piratería o golpes de mano guerreros. Son pues sus máximos propagadores, siendo esta quizás la razón por la que se les atribuye su invención (¡?); no es así pues mucho antes de que el mundo islámico fuera marinero ya las velas latinas impulsaban las liburnas adriáticas y las romanizadas descartándose así pues el origen árabe de la Vela Latina.

5. Se cita que en periodos anteriores al siglo II a. de C. es cuando se localizan testimonios arqueológicos de aparejos y velámenes mediterráneos latinos.

6. Referente al otro pretendido origen del velamen latino atribuido a los antiguos navegantes a vela del Océano Pacífico, se llega a la conclusión de que fueron introducidos por los indígenas a la vista de las primera naves europeas

llegadas del Mediterráneo a través del Mar Rojo e Indico, a partir del siglo XVI ya que anteriormente no existe ninguna referencia ni oral ni escrita.

7. Las almadías o balsas que navegaron entre las costas suramericanas y los archipiélagos del Pacífico lo hacían con velas trapezoidales más estrechas en la relinga para impedir el impacto del oleaje.

El movimiento actual en la Comunidad Valenciana, ya iniciado desde hace varios años por asociaciones de entusiastas ribereños amantes de la navegación a vela latina en nuestra Albufera, trata al igual que en otras comunidades de la recuperación de este arte no solo como utilización deportiva sino también desde el punto de vista cultural y autístico haciendo así posible que este noble y bello símbolo del paisaje valenciano emerja con autoridad y desenvoltura en el mundo actual del deporte y la cultura.

Bibliografía:

1. El Tossal de Sant Miguel de Liria. La antigua Edeta y su Territorio. Helena Bonet Rosada, M.M. Llorens Forcada, G. Pérez Jordá y M. Calvo Gálvez. Diputación de Valencia. V. 5150-1995.

2. Ocho Letreros Ibéricos procedentes del Cerro de San Miguel de Liria (Valencia). Archivo de Arte Valenciano, LXV, Valencia pp. 82-83. Fetcher, D. (1985b).

3. La Vela Latina. Un símbolo de la cultura mediterránea. Julio Más. Ediciones Mediterráneo, S.A., MU-285-1991.

4. Dictionnaire des antiquités romaines et grecques. Rich, A. (1861): Op. cit., pag. 363.

5. Veleros de todo el mundo. Cucari, A. (1986). Madrid

6. Gloria y miseria de las galeras. Zysberg, A., y Burlet, R. (1989). Madrid.

7. Diccionario Histórico de las Artes de la Pesca Nacional. Sañez Reguart, A. Madrid. (1773).

8. Diccionario de Artes de Pesca de España y sus posesiones. Rodríguez Santamaría, B. Madrid (1923).