

ESOS INSUSTITUIBLES ENROLLADORES



Hace unas semanas, mis queridos amigos Elena Pipó y José Luis Miró me regalaron por Navidad un precioso libro de navegación impreso en el Reino Unido en el año 1935, en el que se detallan las diferentes artes de la navegación imperantes en aquellos ya lejanísimos años. Y, una vez más a lo largo de mi vida, el estudio apasionado de unas páginas que tratan sobre la mar me llevarían a darme cuenta que no sabemos tanto como creemos, y que bucear en los libros antiguos sigue siendo la mejor fuente de información para los que amamos la historia de la navegación.

Todos los que hemos pasado de los cincuenta, descubrimos los enrolladores de foques hacia finales de los años setenta. Hasta entonces, para reducir trapo, teníamos que desplazarnos hasta la proa de nuestro velero y jalar de un paño que iba sujeto al stay por medio de unos preciosos mosquetones de latón, que casi siempre estaban de color verde debido al salitre. Cuando a lo largo de una travesía los vientos eran cambiantes, cada vez que estos subían o bajaban de intensidad y teníamos que arriar o izar nuevas velas, se convertía en un verdadero tormento. Lo que propiciaba que la mayor parte de las veces fuésemos pasados de vela o muy cortos de trapo. La llegada de los primeros enrolladores de aluminio fue el mejor regalo que recibimos los marinos que hacíamos navegaciones familiares, pues a partir de ese momento pudimos reducir o largar vela sin apenas esfuerzo. Lo que redundaba en que conseguíamos llevar al barco con el trapo preciso.

En este maravilloso libro del que hablo, y que lleva por título *Cruising y Ocean Racing*, escrito por John Irving, descubrí que los veleros ingleses de los años treinta ya contaban con estos enrolladores para sus velas de proa. Y, aunque lógicamente no estaban tan perfeccionados como los actuales, es absolutamente sorprendente comprobar la similitud de las diferentes piezas que empleaban con los actuales modelos. En los dibujos que acompañamos, entre otras cosas se puede ver la pasteca de madera sobre la cual giraba la vela, el mismo tambor para enrollar el cabo, e, incluso, el juego de bolas interno que permite que gire con suavidad.

No obstante, el Wykeham-Martin, que es así como lo llamaban, desde el punto de vista del autor del libro, presentaba muchos problemas, y los expertos navegantes John Irving y su amigo E. Martin, padre de este estupendo aparejo, sin el cual hoy no se concebiría la navegación a vela por placer, fueron entonces cuestionados. Es difícil, por no decir imposible, que un velero actual del tipo y eslora que sea no lleve un enrollador para la vela de proa. Y, aunque estos pioneros lo usaban sobre todo para foques pequeños y velas de tormenta, no cabe la menor duda que fueron los verdaderos descubridores de tan importante adelanto para la navegación de recreo allá por los años treinta del siglo pasado.

A finales de los sesenta, los franceses adaptarían este

maravilloso invento a la totalidad de las velas de proa, siendo las grandes regatas oceánicas para solitarios las exclusivas pistas de prueba para los enrolladores, que se empezaron a colocar tanto en los stays principales de proa como en los de trinquetas, facilitando el manejo de las grandes velas de los inmensos monocascos de altura, cuando eran manejados por un solo hombre.

Así que, siempre hay que bucear en el interior de los libros antiguos, pues al igual que sucede en el fondo de la mar, la historia de la humanidad está escrita en letras de tinta sobre viejos papeles con olor a prestigio y autenticidad. Y en los fondos marinos en forma de pecios y objetos que nos pertenecieron, y que los humanos fuimos capaces de ir mejorando.