

TRADICIONES NAVALES



PRESENTACIÓN

Bandera a Media Driiza	117
Empavesado	119
Los Cordones	119
Condecoraciones y Medallas	121
Ceremonias de Cruce de Lince	122
El Tatuaje	124
La Yarda y la Pulgada	125
CAPITULO VII	
Lenguaje Marinero	127
CAPITULO VIII	
Legendas y Creencias Marineras	131
Por que el Mar es salado?	137
Como fue donada la Rosa de los Vientos a los Marineros?	138
Origen de algunas palabras de uso común en la vida militar.....	139
Almirante	139
General	139
Capitán	140
Alférez	140
Maestre	140
Sargento	140
Carrillera o Barboquejo	141
Cucarda	141
Visera	141
Tahali	141
Alistos	141
CAPITULO IX	
Pensamientos.	143
CAPITULO X	
Refranes	153
CAPITULO XI	
Curiosidades	157
El Prestigio, Privilegio y Peso del Comando	158
Bibliografía	159

Si hay algo tangible que fortalece y hace perdurable la identidad de una institución es precisamente su tradición, los usos y costumbres que a través del tiempo se hacen constantes en el quehacer diario, en este caso, la del militar naval. Son acciones que sin ser Ley, a través del tiempo, se han instituido como tal.

La tradición naval es universal, aunque cada Armada posea su particularidad, hay un sinnúmero de ceremonias comunes a todas ellas, lo cual conlleva a afianzar los lazos de hermandad que existen entre las marinas de guerra amigas. El pito del marinero, el cruce de sables, las salvas en puerto, el blanco del uniforme, la corbata negra, las leyendas de monstruos marinos, el Dios Neptuno, etc. El blanco simbolo de obediencia, integridad, firmeza, el negro la prudencia, la honestidad son colores que han identificado al militar naval, en la evolución histórica.

Es precisamente por ello que hemos querido editar este libro que compila una serie de tradiciones, costumbres, ceremonias, leyendas, decires, que conocemos relatadas o escritas de distintas formas pero, que en esencia son las mismas para todo el universo marino. Todas esas tradiciones son altamente significativas en el cultivo de la vocación de cada militar naval y, por ello, es indispensable que la mística, el espíritu naval, tan olvidado en estos tiempos, como el Ave Fénix resurja de las profundidades de nuestro mar interno, presente en cada caballero de mar, acriollando su carácter, forjando al hombre (materia-espíritu) y con esta nueva fuerza tengamos hombres de mar con el equilibrio interno fundamental para afrontar las arduas tareas que nos depare el preservar nuestra soberanía nacional.

JULIO HENRY CHACÓN HERNÁNDEZ
Vicalmirante

INDICE

TRADICIONES NAVALES

Autor: Capitán de Navío César Ramón Cuervo Prada
Segunda Edición: Mayo 1999

ISBN: 980-07-3827-4

Ilustraciones: Ciud. Naudy Rojas

Diseño de Portada: Oscar Herrera Negreiros

Diagramación: acuario 3000 Publicidad, C.A.

Fotolito: Sección de Arte de Comunicaciones

Impreso: Imprenta Naval

Impreso en Venezuela

Printed in Venezuela

CAPITULO I

— El Buque	9
------------------	---

CAPITULO II

— Características de los Buques	15
— El Nombre	15
— El Color	17
— El Desplazamiento	17

CAPITULO III

— Posiciones Relativas a Bordo	21
— La Proa	23
— La Popa	27
— Estribor y Babor	29
— Cubiertas	29
— La Propulsión	31

CAPITULO IV

— Instrumentos de Navegación más comunes	42
— La Hora a bordo y el pique de la campana	58

CAPITULO V

— El Personal de a Bordo	61
— La Cámara del Comandante y demás Cámaras	63

CAPITULO VI

— El Pito del Marinero	69
— El Laurel como Símbolo de Triunfo	75
— Los Uniformes	80
— La Jerarquía Naval	89
— Saludar al Pabellón o Saludo a la Toldilla, Saludo entre Buques Mercantes y Buques de Guerra	89
— El Gallardete Naval	94
— Ceremonial de Recepción y Despedida	96
— Saludo entre Militares	96
— El Sable	101
— Presentar el Sable	104
— Saludo con el Sable	104
— Las Salyas: Saludo con Cañones	106
— Los Puestos de Saludo	110
— Ceremonias Fúnebres	113

PRÓLOGO

La mar cubre aproximadamente las tres cuartas partes de la superficie terrestre y ha tenido una influencia preponderante en el desarrollo de la historia de la humanidad hasta nuestros días. La mayor o menor capacidad de una nación en utilizarlo como fuente de riqueza, de alimentación o más tradicionalmente como vía de comunicación, siempre ha sido a través de los siglos una forma de percibir las aspiraciones nacionales de una nación cuando se proyecta hacia la grandeza.

Según Anacarsis-filósofo escita del siglo VI a. de J.C., cuyas máximas fueron famosas-“**Hay tres clases de individuos: los que viven, los que mueren y los que están en el mar**”. Esto es motivado a ser la vida del marino diferente, llena de supersticiones y sobre todo de tradiciones las cuales han dado pie a la creación de cuentos, historias y leyendas que hoy llegan hasta nuestros oídos, sin que por ello haya dejado de asimilar todos los adelantos tecnológicos que les ha impuesto la evolución.

El presente libro ha sido el producto de un largo periplo de diez años de lecturas, investigaciones y recolección de toda aquella información pertinente a las costumbres, usos y lenguaje comunes a todas las marinas del orbe, pero sobre todo de las tradiciones que guardamos los hombres de mar plasmadas de la fuente original, para que no pierda ese sabor a mar y sal, ya que al conocerlas un poco más, nos daremos cuenta que tienen un poder de amalgamiento que nos elevará seguramente el sentido de pertenencia a una de las profesiones- ¿por qué no un apostolado?- más nobles que ha perdurado, perdura y perdurará al paso de los siglos.

Por todo lo anterior, amigos lectores, no me queda más que deseártelos **¡BUENA MAR Y BUEN VIENTO!**, por esta travesía que iniciarán por los mares de las **TRADICIONES NAVALES**.

ROL DE MANIOBRAS

CAPÍTULO I

El Buque

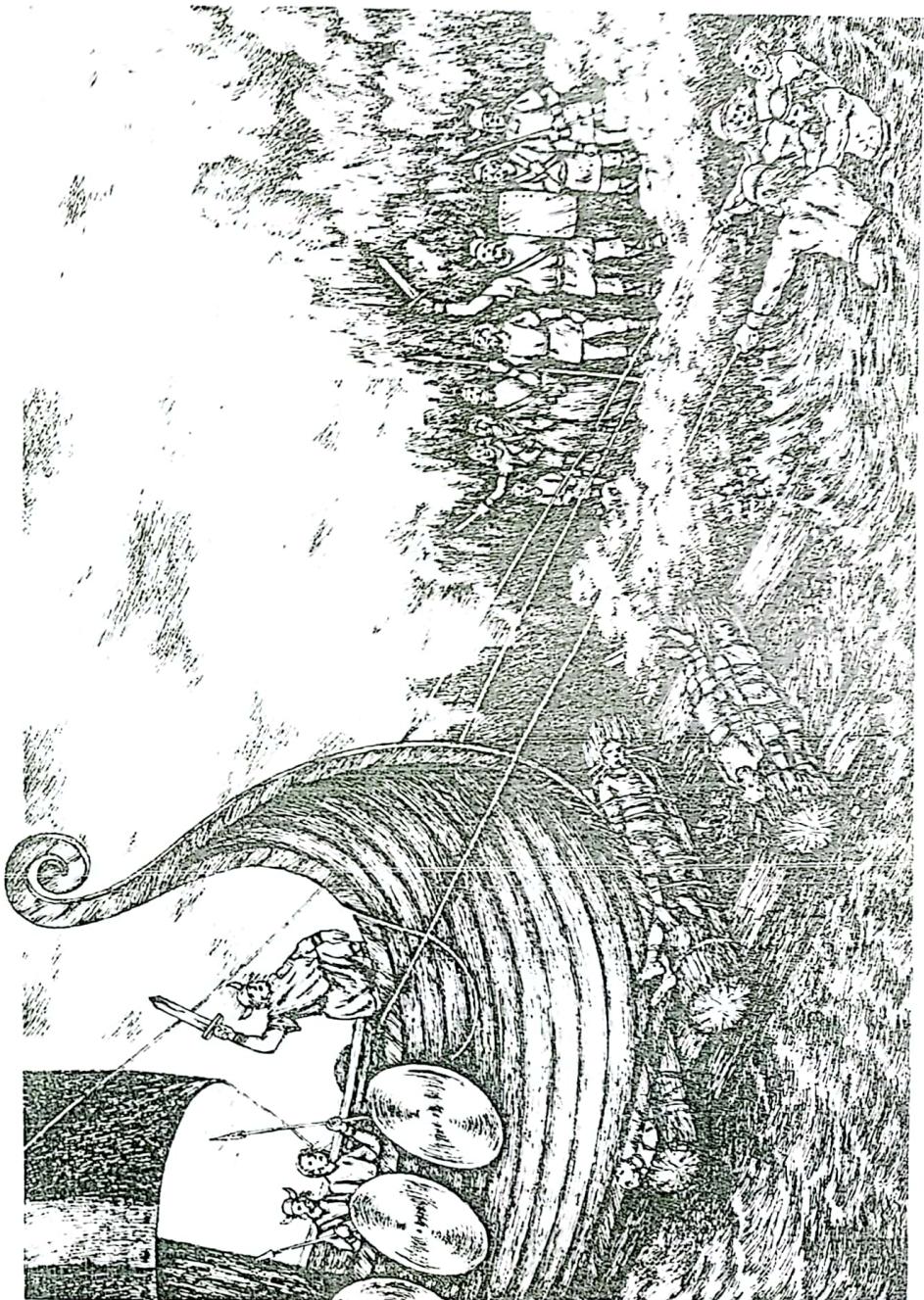
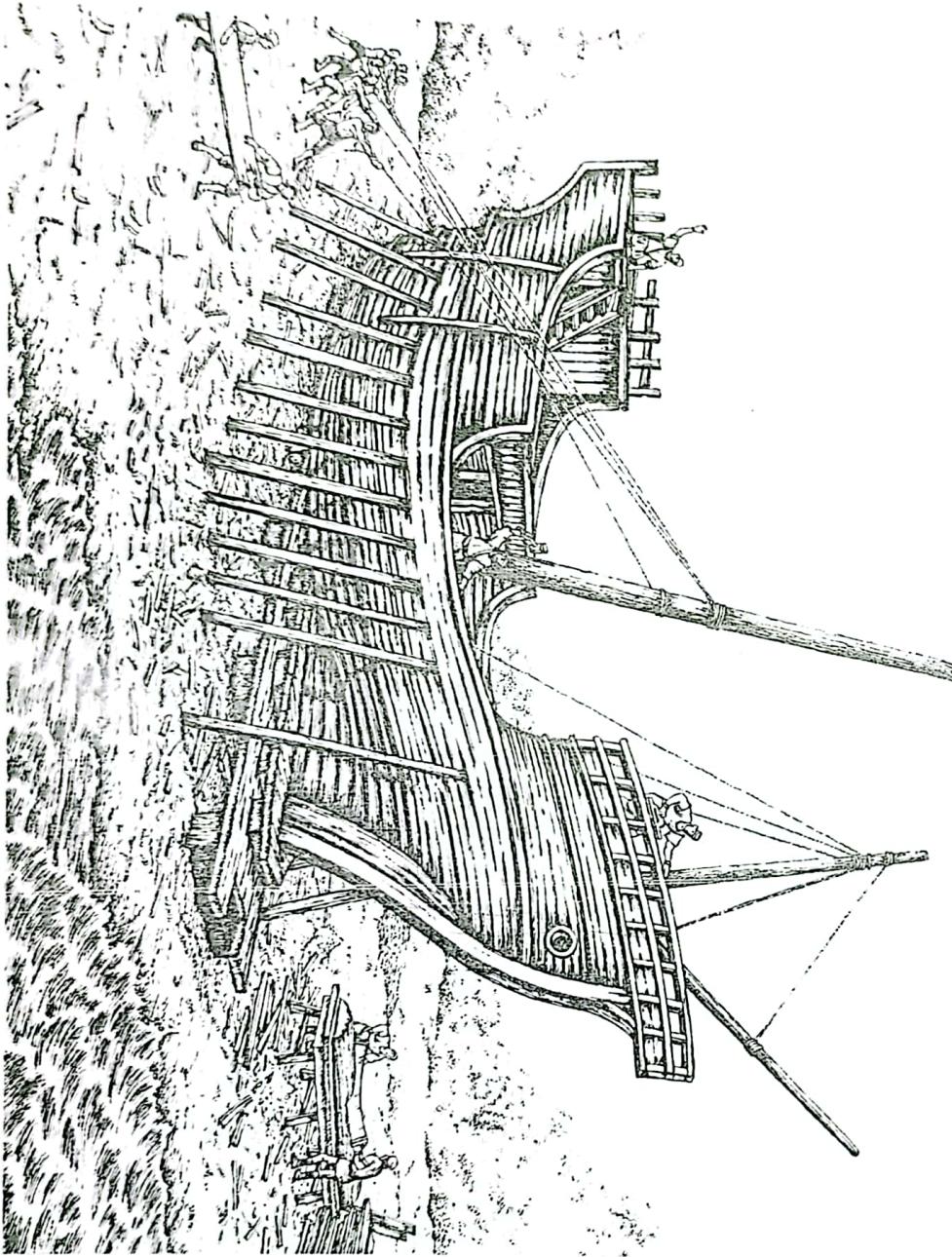
- ¿De dónde proviene la palabra "astillero"?
- ¿Qué significa la palabra *arsenal*?
- ¿Qué se entiende por *armador*?
- ¿Cuál es el origen de *bautizar* un buque cuando es botado?
- ¿Qué significa la *Patente de Navegación*?
- ¿Qué era una *Patente de Corso* y cuándo fue abolida?
- ¿Cómo se terminaban de redactar antiguamente los *Diarios de Navegación y Puerto*?

El Buque

El buque tiene su vida marcada por fases. La primera es la colocación de la quilla en *el astillero*, entendiéndose por astilleros los establecimientos navales donde se construyen los barcos, y el origen de su nombre proviene de lo siguiente: como los barcos antiguos eran hechos de madera y el sitio de su construcción quedaba lleno de astillas (listas o pedazos de madera) cuando se terminaba su construcción, los españoles denominaron a estos establecimientos “*astilleros*”. Aún hoy, así los *astilleros* no construyan mayormente barcos de madera, continúan llevando esta denominación. Existen otros establecimientos similares donde se construyen por lo general barcos de guerra llamados *arsenales* y su nombre proviene de la expresión de origen árabe “*ars sina*”, que significa lugar donde atracan los buques para alistarse.

Luego de la colocación de la quilla, sigue el proceso de construir completamente el barco, proceso este que es efectuado por el *armador* o armadores, entendiéndose por éstos la persona o grupo de personas responsables de ir armando o instalando todas y cada una de las piezas que constituyen el barco.

Cuando se finaliza la construcción del barco, este es lanzado al agua a través de una ceremonia llamada botadura, entendiéndose por ello el acto de echar al agua un barco por primera vez. En esta ocasión es bautizado por



una madrina y recibe el nombre oficial, siendo esta costumbre tradicional de bautizar los barcos estrellando contra su proa una botella de agua o licor, de origen desconocido: aunque existe una versión que indica que su origen se debe a la forma cómo los vikingos botaban sus naves al mar a amarrar a sus prisioneros en los rodillos de lanzamiento de sus naves y los costados de éstas entraban enrojecidos de sangre al mar.

La botadura antiguamente era hecha de proa, hasta que los portugueses introdujeron el hábito botarlo de popa. Hoy día, motivado por el volumen de algunos barcos, una gran cantidad de ellos son construidos dentro de diques, los cuales se abren al momento de hacerlos flotar.

Una vez terminada esta ceremonia el barco es incorporado a una Escuadra, Fuerza Naval, Compañía de Navegación o a quien vaya a ser el responsable de su funcionamiento. En los barcos de guerra conjuntamente con la incorporación se realiza la ceremonia de Afirmación del Pabellón Nacional, en donde se da lectura al documento donde se designan al Comandante y a la dotación de la unidad. Acto seguido se reconoce al Comandante y se le hace entrega del Pabellón Nacional y Gallardete de Mando. Luego, en reunión privada, se le entrega al Comandante la *Patente de Navegación*, el cual es el documento que acredita la nacionalidad del barco y atestigua el empleo de su titular, y ésta en el caso de los barcos de guerra, es expedida por la Comandancia General de la Armada, refrendada por el ministerio correspondiente y autorizada por el Jefe de Estado.

Antiguamente existió un documento similar llamado *Patente de Corso*, el cual era una cédula expedida por el Jefe de Estado al Capitán de una nave y le autorizaba en nombre de la nación perseguir e ir en busca de piratas o buques enemigos y apresarlos; se podría decir que era prácticamente una piratería legalizada. Esta práctica comenzó en España en 1718 y fue abolida el 16 de abril de 1856 al acordar treinta y cinco Estados su anulación.

A partir de este momento, la vida del barco pasa a ser registrada en un libro denominado *Diario de Navegación y Puerto*, siendo obligatorio se lleve a bordo por los Oficiales y en el cual se deben registrar los datos náuticos, meteorológicos y acaecimientos de interés que en ocasiones sirvan de testamento o documento legal. En la antigüedad los *Diarios de Navegación y*

Puerto se iniciaban con largas invocaciones religiosas y era costumbre terminar la redacción de los acaecimientos con la frase "*Dios Nos Guíe*" o las iniciales *D.N.G.* A continuación se muestra la primera página de un *Diario de Navegación y Puerto* escrita en 1786:

«J.M.J. Diario de Navegación que mediante el Divino Auxilio y Gracia del Todo Poderoso y de la Pura Concepción de Nuestra Señora y Gracia de Nuestro Padre San Joseph y de las Benditas Almas del Purgatorio a quienes ruego me den feliz acierto en esta empresa... pretendo hacer con el Paquebot que Dios Salve nombrado San Antonio de Padua del porte de 150 toneladas... provisiones que saco de Cádiz para 21 personas: 45 qq. de galleta, dos bueyes, tres tocinos salados, dos quintales de bacalao. Salida de Cádiz para Montevideo hoy miércoles día 3 de mayo de 1786».

Al terminar la vida útil de un barco, se realiza la ceremonia de desincorporación de la Escuadra, Fuerza Naval o Compañía de Navegación a la cual pertenece. En el caso de los barcos de guerra, se da lectura al documento correspondiente mediante el cual se desincorpora la unidad y acto seguido el Comandante hace entrega del Pabellón Nacional y Gallardete de Mando al Comandante de la Escuadra o su representante. *El Diario de Navegación y Puerto* es llevado al archivo de la Comandancia General de la Armada ya que puede servir como fuente de información a historiadores u otros fines. También las Compañías de Navegación conservan los registros históricos de sus barcos en los respectivos archivos.

CAPÍTULO II

Características de los Buques

El Nombre

- ¿Cómo eran conocidos antiguamente los barcos?
- ¿A partir de cuando llevan el nombre?

El Color

- ¿Cómo eran pintados antiguamente los barcos?
- ¿Qué significa *Fenicio*?
- ¿Cómo eran pintados los barcos en el siglo XIX?
- ¿De qué color estaban pintados antiguamente los barcos junto a la borda?

El Desplazamiento

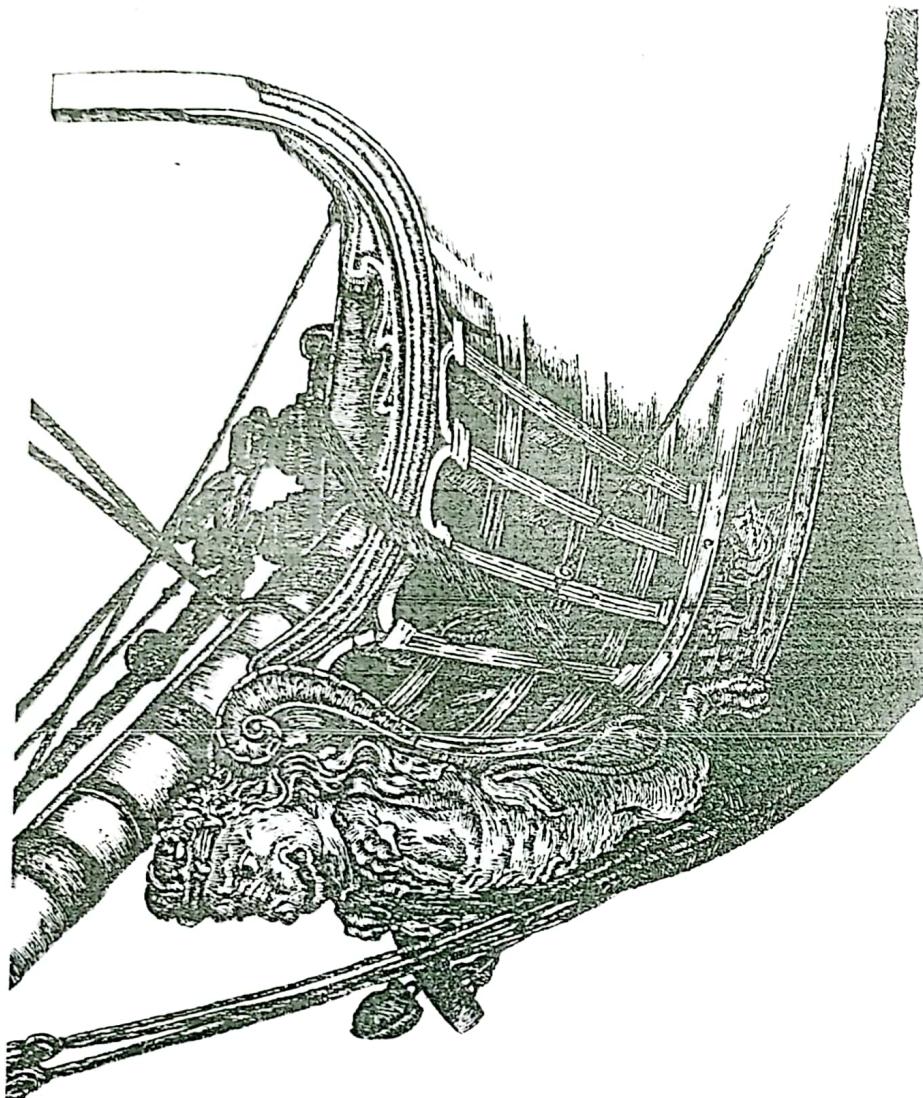
- ¿Qué significa *desplazamiento*?
- ¿De acuerdo a qué se estima el tamaño de un buque de guerra?
- ¿De acuerdo a qué se estima el tamaño de un buque mercante?
- ¿Cómo era medida antiguamente la capacidad de un barco para cargar mercancías?
- ¿Qué significa tonelaje bruto y tonelaje líquido?

Características de los Buques

El Nombre

El nombre es grabado en la proa en ambas amuras y en la popa para el caso de los buques mercantes. Los buques de guerra llevan las siglas que lo identifican en ambas amuras o en la medianía y en la parte final de la popa llamada espejo. El nombre por lo regular es colocado en ambas aletas.

Antiguamente los barcos eran conocidos o llamados de acuerdo a una escultura que llevaba en la proa llamada "*mascarón de proa*" que actualmente se ven por lo general en los buques escuela de las academias navales, y es



a partir de 1876 que Gran Bretaña establece que todos los barcos mercantes que se encuentren en sus aguas, sean propios o foráneos. lleven grabado en las amuras el nombre. Esto fue motivado, de acuerdo a una versión anónima, al hundimiento del barco de emigrantes *Northfleet* fondeado en Dungeness, el cual fue embestido por otro vapor del cual jamás se supo su nombre. Sin embargo, desde 1840 ya se había adoptado la costumbre de identificar los barcos con letreros en las aletas.

El Color

Antiguamente los barcos eran pintados de color negro, costumbre adoptada de los *fenicios*, pueblo de la antigüedad navegante por antonomasia que significa "rojo oscuro", dado por los griegos debido al color de la púrpura murex exportada por ellos, pues éstos tenían bastante facilidad para conseguir betum y con ello pintaban los cascos de sus naves. Esta costumbre llegó prácticamente hasta nuestros días con pequeñas variantes en el siglo XIX, en el cual las líneas de cañones eran pintadas de color blanco y el resto del casco negro. Asimismo, los barcos de guerra eran pintados por dentro de color rojo junto a la borda, a fin que no causase mucha impresión la sangre durante los combates. Actualmente la mayoría de las marinas de guerra utilizan el color gris, más que todo para hacer difícil su avistamiento en la mar.

Los distintos colores con que están pintados los barcos mercantes, caracterizan a la compañía de navegación a la cual pertenecen y por lo general el escudo que la simboliza lo llevan en las chimeneas.

El Desplazamiento

El desplazamiento es el peso del volumen de agua que desaloja el casco de un barco hasta su línea de flotación. Los buques de guerra tienen su tamaño estimado de acuerdo al *desplazamiento*, en tanto que para los buques mercantes lo que más interesa son sus características comerciales, las cuales vienen dadas por su capacidad para cargar mercancías, midiéndose el *desplazamiento* en toneladas en ambos casos.

En la antigüedad para saber la capacidad de carga de los barcos, sus



compartimientos eran medidos por la cantidad de toneles que podían transportar, utilizando para su medición artificios especiales con base en las formas arqueadas de los compartimientos internos, tales como un aro o arco que representando el diámetro del tonel, indicaba el número de toneles que podían transportar. A esta operación se le llamó "arquear la nave", al resultado "arqueo" y a la capacidad de toneles que podía transportar "tonelaje". De allí las expresiones *tonelaje bruto* y *tonelaje líquido*, siendo el *tonelaje bruto* el volumen total del buque con todos los compartimientos cerrados y *tonelaje líquido* el *tonelaje bruto* menos los locales que no son comerciales, como por ejemplo cocina, camarotes, etc. Este *tonelaje líquido* o capacidad líquida es la que define su tamaño y capacidad comercial y recibe el nombre de *tonelada de registro*.

CAPÍTULO III

Posiciones Relativas a Bordo

La Proa

- ¿Qué significaba el mascarón de proa?
- ¿Qué llevaban en la proa las embarcaciones egipcias?
- ¿Por qué pintaron ojos en las amuras de sus proas los egipcios y los chinos?
- ¿Qué colocaron los griegos en la proa de sus naves?
- ¿Qué colocaron los romanos en la proa de sus naves?
- ¿Cuál fue el emblema de Cleopatra?
- ¿Qué colocaron los vikingos en la proa de sus naves?
- ¿Por qué los vikingos tenían que desmontar las figuras de sus proas cuando atracaban?

La Popa

- ¿De dónde proviene la palabra *popa*?
- ¿Desde tiempo inmemorial qué ha significado la *popa*?
- ¿Qué colocaron en ella los egipcios, los griegos, los romanos y los vikingos?
- ¿Para qué se colocaron fanales en la *popa*?
- ¿Dónde se izá actualmente el Pabellón Nacional?

Estribor, Babor y Cubierta

- ¿Por qué se consideraba más importante antiguamente el costado de *estribor*?
- ¿De dónde proviene la palabra *estribor* o starboard?
- ¿De dónde proviene la palabra *babor* o port?
- ¿Cuál es la cubierta principal de un barco?
- ¿Cómo se enumeran las cubiertas a bordo?
- ¿Cuál es el origen de la palabra *sollado*?

La Propulsión

- ¿En qué consiste el sistema a la vela?
- ¿Qué es una maroma?
- ¿En qué consiste el sistema de *fincar*?
- ¿En qué consiste el método de *singar*?
- ¿Cuándo hace su aparición la vela por primera vez y cuál es su leyenda?
- ¿Según Tucídides, cuál fue la primera nación en construir buques de guerra?
- ¿Quienes efectuaron las primeras navegaciones de altura?
- ¿De dónde proviene el nombre Biblia?
- ¿Cuál fue la nave de guerra de los fenicios?
- ¿Para qué usaban los fenicios el espolón?
- ¿Cuáles eran las naves de guerra de los griegos?
- ¿Cuáles son las tres grandes batallas navales de todos los tiempos?
- ¿Cuáles eran las naves de guerra de los romanos?
- ¿Qué eran los cuervos?
- ¿Cómo llamaban los romanos al Mar Mediterráneo?
- ¿De donde proviene la frase "Navegar es necesario, vivir no es necesario".
- ¿Cómo eran las naves vikingas?
- ¿Cuándo apareció el vapor por primera vez?
- ¿A partir de qué año hacen su aparición como método de propulsión la máquina de doble expansión, de triple expansión, de cuádruple expansión, la turbina a vapor, el motor diesel y la turbina a gas?

Las posiciones relativas de un buque para quien esté a bordo son consideradas dependiendo de dónde y cómo se esté. Partiendo de la premisa que el buque se divide longitudinalmente en tres partes, si se está en la parte delantera estará a *proa*, en la parte trasera estará a *popa* y en el centro estará en la *medianía*. Si se encuentra mirando hacia la parte delantera o *proa*, el lado que queda a la derecha es llamado *estribor* y el izquierdo *babor*. Cada una de las partes mencionadas anteriormente tienen un origen muy particular como se verá seguidamente.

La Proa

A proa simbolizaba audacia, valor y ciriojo de una nave, fue por lo tanto de esculturas que se colocaban en ella —llamadas mascarones de proa—, el motivo por medio del cual identificaban los barcos en la antigüedad ya que en ese entonces no se acostumbraba colocarle nombres a las naves. Este mascarón, podía ser la orgullosa manifestación del dominio político-militar de su monarca, el poderío de un almirante con insignia rodeada de gran fuerza naval o tan solo el centro del más apasionado afecto de la tripulación por la nave. En sus orígenes, tuvo carácter totémico y religioso para ser después simbólico, emblemático, representativo y sentimental.

Las embarcaciones egipcias llevaban a *proa* la *Flor de Lys* (emblema nacional) o la cabeza de un ave, entre ellas cabe mencionar el *Ibis ibhev*, la cual era venerada porque creían que se alimentaba de los pececillos que infestaban el Nilo.

Los egipcios al igual que los chinos, pintaron ojos en las amurales de sus gavetas por considerarlas semejantes a un pez y para que les advirtieran de los peligros que pudieran encontrar. Los egipcios de forma aleatoria en los ojos de figura redonda.

Los griegos colocaron en las *proas* de sus naves, mascarones con figuras de animales o estatuas de las divinidades que adoraban y les temían tanta consideración que en puerto las desmontaban y las llevaban a tierra para rendirle tributo a la deidad local donde atracaban. En los templos existían altares especiales para efectuar los sacrificios en nombre de los mascarones y sus barcos. En las naves atenienses el mascarón fue por lo general la figura de la diosa de la guerra, *Pallas*.

De los griegos esta costumbre pasó a los romanos quienes también llevaron por mascarón figuras de animales o del dios al cual ofrecían la protección de la nave, como un cocodrilo —embriaña de Cleopatra— o victoria alada de Samotracia, una voluta o una cabeza de Minerva.

Los adornos de las naves de la antigüedad griega o romana pueden resumirse así: a *proa*, el del espolón o postio para las embestidas; el de cisne, serpiente, dragón u otras; el paraseco o mascarón promontorio;



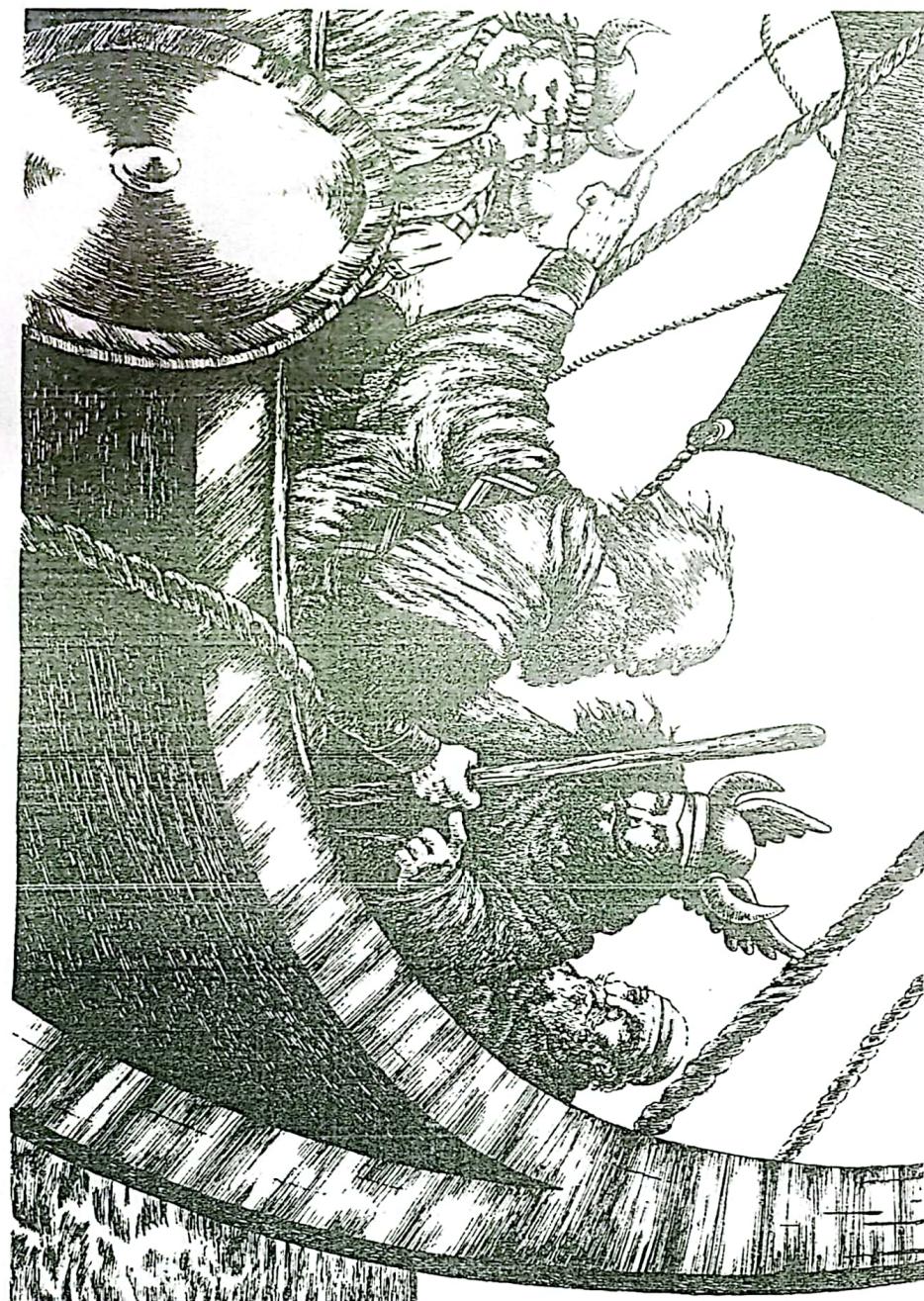
dicho; el stolos o tajamar rematado por la espiral o voluta denominada corimbo; el aplustro, figurando plumas de ave, o el anserculus, ansar o cuello de cisne, que se llevaba como augurio de perpetua flotabilidad porque el cisne va siempre sobre el agua.

Los vikingos por su parte, a fines del siglo VIII, llevaron en las *proas* de sus naves figuras de dragones teniendo que desmontarlas cuando entraban a puerto porque sus habitantes creían que aterrorizaban a los espíritus que cuidaban el lugar. Estos mascarones con figuras de dragón tenían por finalidad sembrar el pánico entre sus enemigos. Se consideraba que si un jefe islandés plantaba una cabeza de caballo en el tope de un palo, cualquiera que fuere la dirección a que apuntara, los espíritus protectores de la tierra huían presos de terror y sobrevendrían calamidades al país; asimismo, la talla de una cabeza humana, colocada sobre el cuello de un caballo sacrificado, era vuelta hacia el enemigo para darle mala suerte.

Con el correr del tiempo, ya no sólo fueron colocadas figuras de animales, como por ejemplo, el león en la armada británica de los siglos XVII y XVIII, sino también estatuas de las esposas o hijas de los armadores.

Hay una historia muy expresiva que reúne en sí el intenso cariño que tenían las dotaciones por los mascarones de *proa*. La anécdota es de una fragata en la que sus hombres habían repintado el mascarón tan chapuceramente que el comandante, avergonzado de mostrarlo así, pagó de su bolsillo un trabajo competente de rascarle la pintura y dorarlo. Cuando estuvo concluido el trabajo, toda la tripulación se sentía halagada y orgullosa con el mascarón que llevaban y con él emprendieron un largo viaje. Como era corriente en esas prolongadas estancias fuera del país, menudearon los conflictos a bordo y un estado de nerviosismo agresivo comenzó a invadir a los hombres. El Comandante quiso cortar de raíz el mal, ordenó formar a su gente en el alcázar y les dijo "«Muchachos, es hora de acabar con esta situación y hacer que vuelva la paz entre vosotros. De lo contrario, daré orden de pintar el mascarón de negro y poner de luto al buque»". Inmediatamente se acabaron las peleas y se restableció la armonía de antes.

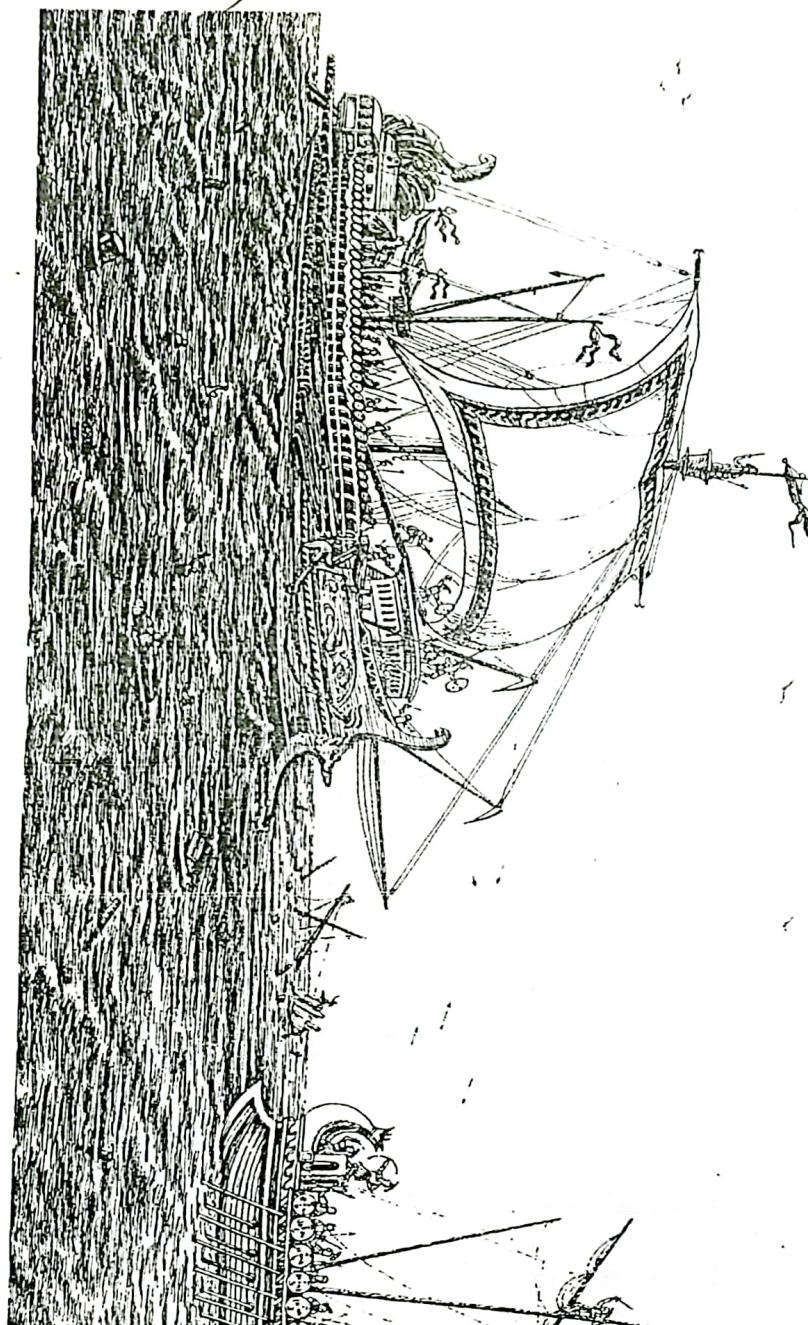
En la actualidad, más que todo por tradición, los mascarones de proa permanecen sólo en los buques escuela de algunas academias navales.



La Popa

Popa, derivación de "puppis", palabra latina que significa imagen, ha sido desde tiempo inmemorial el lugar de honra y distinción de un barco. En ella se llevaron las figuras y símbolos de los dioses protectores, convirtiéndose así en el santuario de los devotos que a ellos confiaban su fortuna en cada uno de los viajes que emprendían. *La popa con el elemento fundamental, la clave de la espadilla o el timón, para mantener un rumbo y para virar, para enmendar la proa o para huir, hasta los días de la propulsión mecánica, fue siempre el puesto del capitán a fin de dominar toda la embarcación y el horizonte de su proa y el lugar noble reservado a las personas de distinción.*

Los egipcios colocaban en ella su emblema nacional la Flor de Lys, los griegos y romanos colocaban la imagen de una divinidad o deidad local y los vikingos cedían los puestos a *popa* a los más ancianos para que así el mando tuviera siempre a mano los consejos de la experiencia. *La popa* comenzó a tener particular interés desde el punto de vista artístico con la introducción del timón articulado al codaste, hecho ocurrido a fines del siglo XII. A partir de este siglo las galeras que transitaban el mar Mediterráneo, se coronaron con uno, dos o tres fanales para hacer notar la dignidad del mando. En tiempos más recientes, fueron izadas las banderas y estandartes principales llegándose así a la época moderna cuando es establecida la tradición de enarbolar la bandera o pabellón de la nación de registro si es un buque mercante o el pabellón de guerra de la nación al cual pertenece el buque de guerra. Si el barco se encuentra atracado, el pabellón es izado en una driza a popa, y si se encuentra navegando es izado en el mástil más cercano a la popa. Después de 1715, el fanal fue por lo regular de forma hexagonal y hoy sólo se mantiene en activo el recuerdo en la reglamentaria luz de alcance, sin la menor nota de arte, pero con cristal dióptrico y un foco lumínico para hacerla visible a cinco millas de distancia, así como también en las luces de tope.



Estribor y Babor

Los lados de un barco se denominan costados y tradicionalmente el de *estribor* es más importante que el de *babor*, debido a que en tiempos remotos este costado era el utilizado para el gobierno o timón del barco por medio de una estaca de madera en forma de remo que fue llamada por los navegantes griegos de *staurus*. Los navegantes noruegos llamaron a esta pieza de *Staurr*, que los ingleses heredaron como *steor* y denominaron *steorboard* a la banda donde éste iba montado, originándose así, la denominación actual de *starboard* en lengua inglesa y *estribor* en lengua española.

La expresión *babor* parece tener su origen del neerlandés "bakbord", que significa "lugar de la borda por donde se recibe soporte", por ser el costado que siempre quedaba hacia el puerto, pues las naves no podían atracar por el otro costado porque en él se encontraba la pala de gobierno.

Existe otra versión la cual indica que las marinas de lengua inglesa o que están relacionadas con ella, por lo explicado anteriormente, bautizaron al costado que quedaba hacia el puerto *Port* (puerto) y al costado derecho *starboard* por ser el costado que quedaba hacia las estrellas.

Cubiertas

Un barco está dividido en secciones horizontales llamadas *cubiertas*. Una de ellas, la cubierta principal, la cual es la cubierta más continua que va de proa a popa, sirve de referencia para enumerar al resto. Las que quedan hacia arriba se enumeran antecediéndole un cero comenzando por la más próxima a la cubierta principal, ejemplo: cubierta 01, cubierta 02, etc. Las que quedan hacia abajo se enumeran sencillamente por el número sin antecederle el cero comenzando igualmente por la más próxima a la cubierta principal, ejemplo: cubierta 1, cubierta 2, etc.

Las secciones horizontales descubiertas también forman parte de la cubierta con la cual coinciden y por lo general son denominadas de acuerdo al uso que tienen. Ejemplo: cubierta de señales, de vuelo, etc.

Cabe destacar que la parte inferior de las cubiertas de un buque, sirve

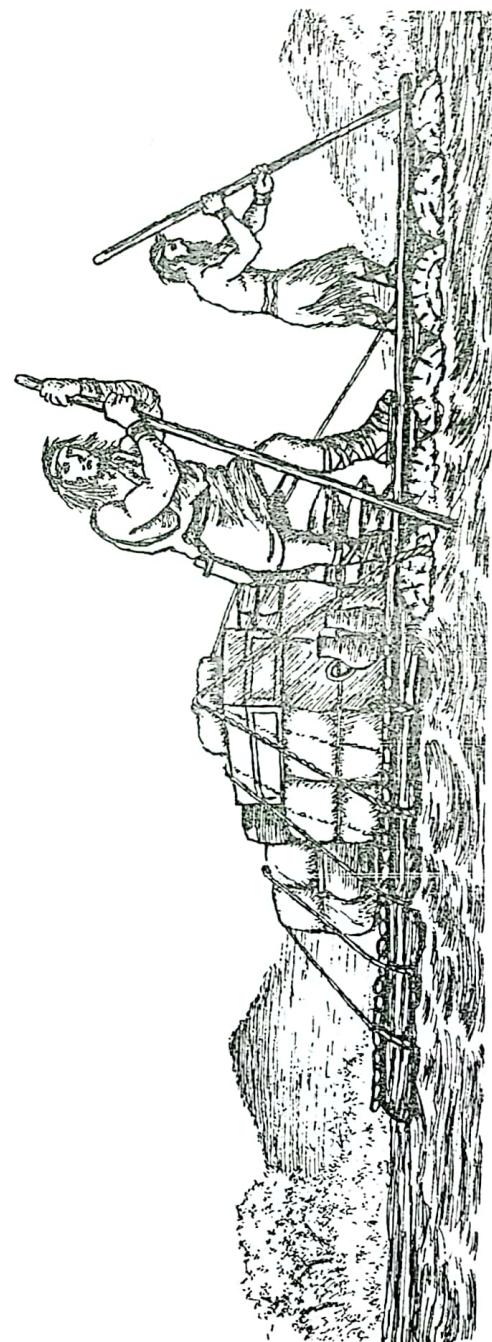
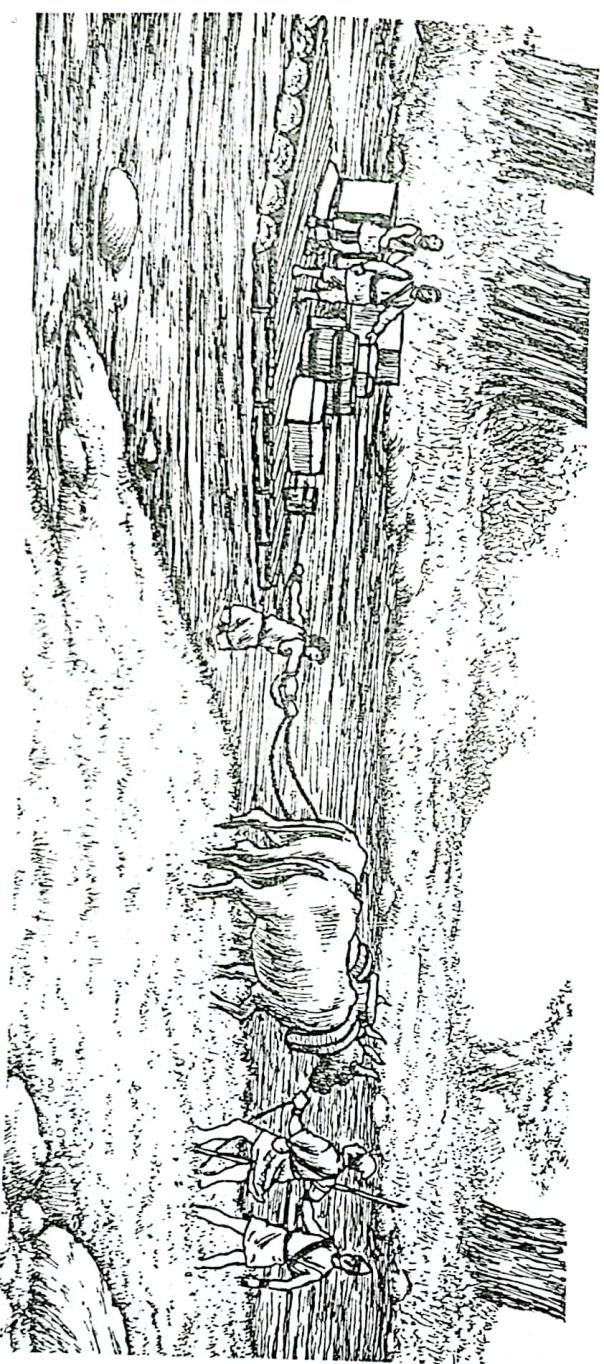


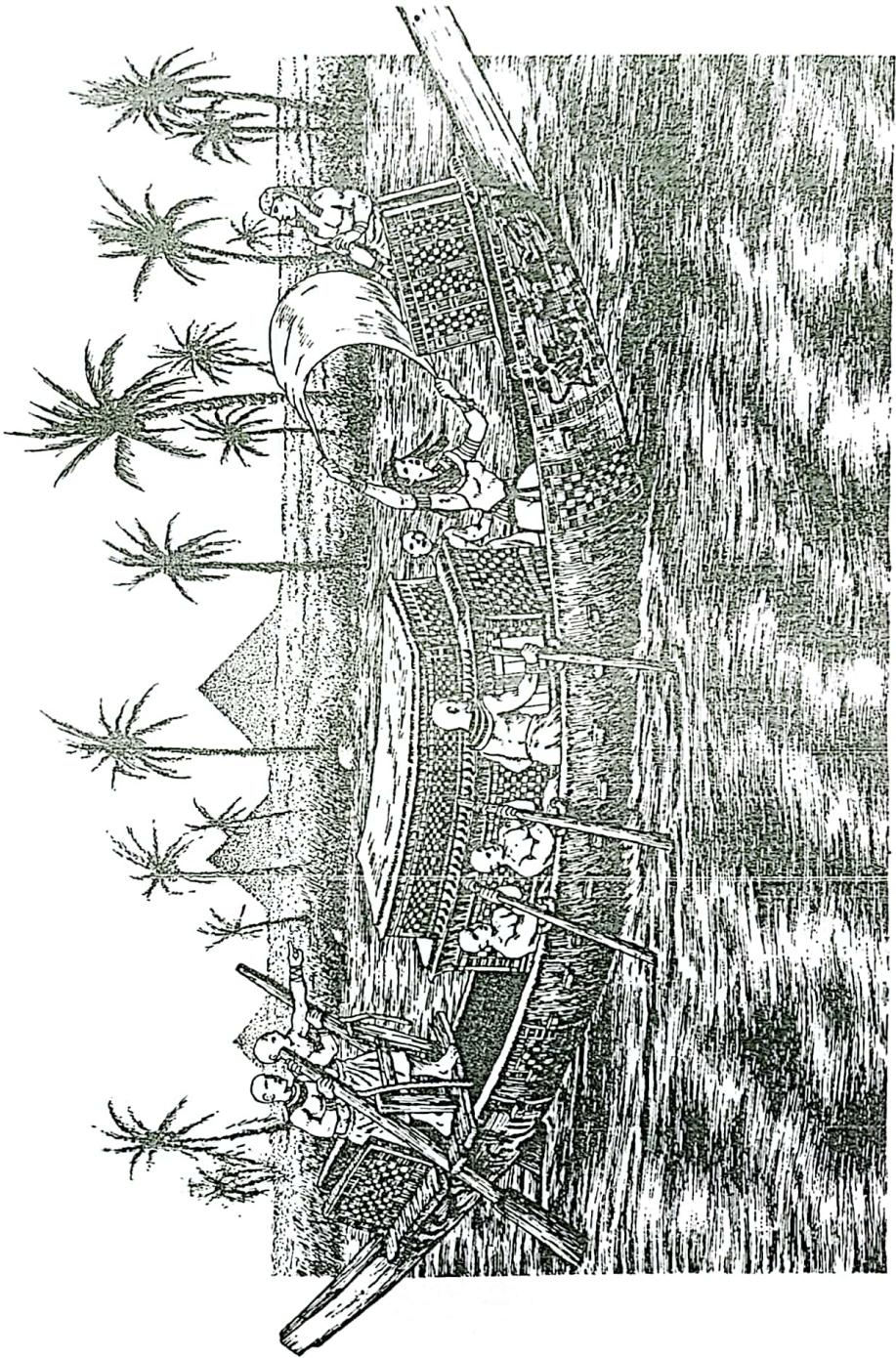
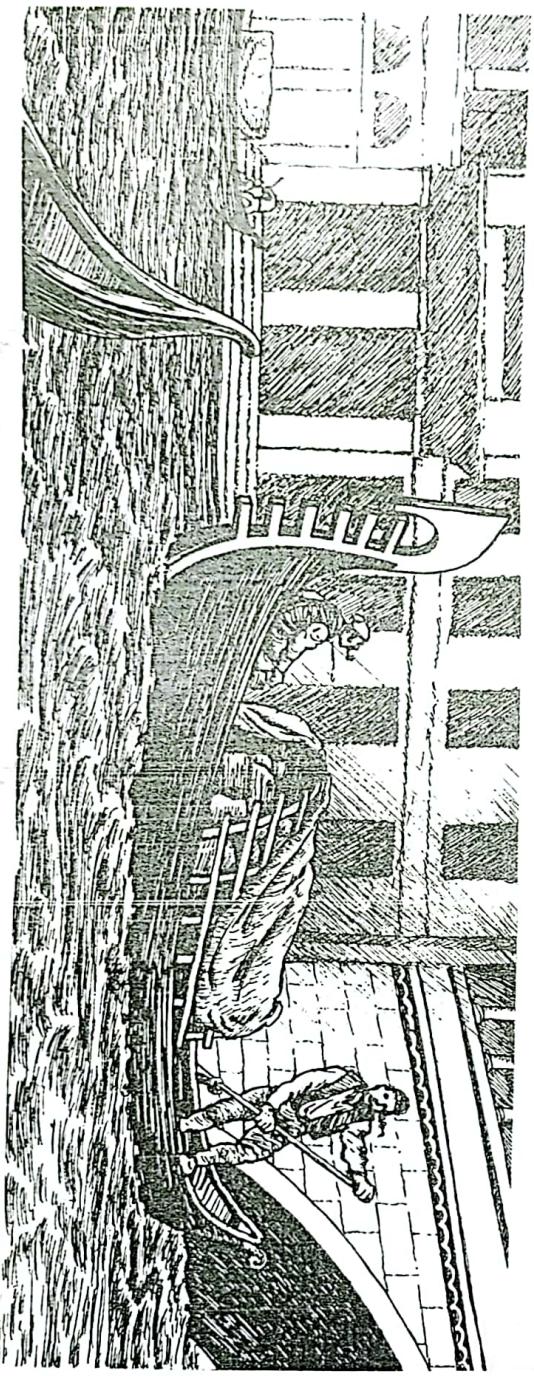
como techo a la cubierta que se encuentra debajo, esta parte se llama *sollado* y de allí se origina el nombre de los dormitorios a bordo

La Propulsión

La propulsión ha sido a través de los siglos la característica más importante de los barcos ya que representa la autonomía de sus movimientos en la mar. El hombre comenzó con el sistema a la *sirga*, el cual consiste en que el barco es tirado desde tierra a través de animales por medio de una maroma —cabo grueso de esparto o cáñamo—; seguidamente pasó al sistema de *fincar* el cual consistía en mover la nave a través de una pértiga apoyada al fondo, este a su vez dio origen al método de *singar* que consistía en un remo situado a la popa de la embarcación y a través de movimientos sinusoidales se hacia avanzar o retroceder la nave, inclusive, sirviéndole este mismo remo como timón, de allí se pasaría a navegar sólo con remos hasta la aparición de la vela en la cultura egipcia alrededor del año 3100 A.C., y es de la mitología egipcia de donde nos viene la más bella leyenda del nacimiento de la vela: Isis, madre de Horus, hermana y mujer de Osiris, al navegar por las aguas del Nilo, quizás a bordo de uno de aquellos encantadores barcos con el casco en forma de cuarto de luna y adornados con los atributos de la divinidades protectoras de los monstruos marinos que la posteridad conoce por los bajorrelieves de Keops, Kefren y Mykerinos, sintió que el aire caliente del desierto la sofocaba, así que se quitó el velo y sosteniendo un pico en cada mano, éste se combó por la acción de la cálida brisa y se mantuvo tan firme que la ayudó a salir más rápidamente de aquella situación, por lo que la diosa al darse cuenta de lo valioso de este instrumento se lo entregó a los navegantes.

Luego, de las islas del mar Egeo surgió la primera nación, según Tucídides, en construir naves de guerra, Creta, quienes se veían obligados a proteger su comercio ya que sus aguas estaban infestadas de piratas. Sus embarcaciones eran de un solo palo y una hilera de remos, con proas afiladas como espolones. Su facilidad para conseguir madera les permitió una notable industria naval, la cual utilizaban con fines mercantiles especialmente con Egipto, Mesopotamia y Siria.





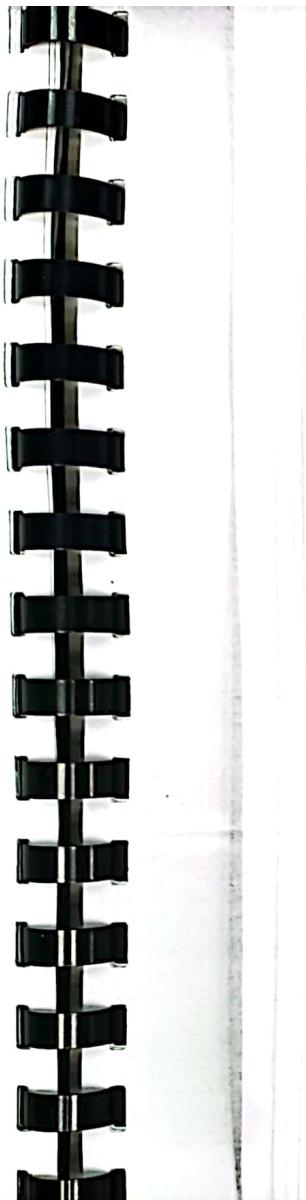
Quienes efectuaron las primeras navegaciones de altura fueron los fenicios, según Heródoto. Fenicia no era una entidad política, sino varias ciudades-Estado en las costas de lo que ahora es Siria, Libano e Israel. Su alfabeto fue el prototipo de los occidentales y se debe a una de sus principales ciudades Biblos, que significa libro, el nombre de la Biblia, por ser ésta el libro de los libros.

Sus naves mercantes eran de propulsión exclusiva a vela, era manguda con las rodas de proa y popa verticales, vela cuadra entre las vergas alta y baja, en un palo único y se suponen que tenían un porte de 450 toneladas métricas; en cambio, la embarcación de guerra fue la birreme en la cual usaban como método de propulsión dos hileras de remos, tenía un corredor de proa a popa para la gente de armas y en el centro, un palo con una vela cuadra que permitía dar descanso a los remeros —esclavos— al navegar con vientos favorables. El casco era ligero y alargado, rematada la proa en un agudo espolón, arma principal de madera o de bronce, para la embestida.

Después entre el 750 y 550 a. J. C., apareció como cultura predominante la griega, la cual estaba formada por más de 250 colonias desde el mar Negro hasta el Mediterráneo occidental. Sus naves mercantes usaron como método de propulsión exclusivamente la vela y como nave de guerra heredaron de los fenicios el birreme, al inicio con espolón y con honderos y arqueiros en cubierta y, alrededor del 500 a. J.C., usaron el trirreme —tres filas de remos—, la cual usó como propulsión fundamentalmente el remo, pero llevaba también una vela cuadra en un palo un poco más a proa del centro. Los remeros de arriba fueron llamados tranitas, los del centro zygitas y los de abajo talamitas y usaron remos de una longitud de 4,30 mts., 3,2 mts. y 2,3 mts. respectivamente. Estas naves tenían como dotación normal 31 tranitas, 27 zygitas y 27 talamitas por banda, en total 170 remeros, un kyvernetes o timonel, un kelecastes o contramaestre, 10 epitabai o infantes de marina y cinco oficiales. Su momento de esplendor lo vivió en la batalla de Salamina, 480 a. J.C. —una de las tres grandes batallas navales de todos los tiempos, conjuntamente con Lepanto y Trafalgar— donde la flota griega al mando de Temistocles destruyó a la flota persa al mando de Jerjes, quienes perdieron alrededor de 200 naves y los griegos 40. Con esta batalla fue liberada Grecia de la invasión persa.

A Grecia le siguió como cultura predominante Roma y para alcanzar la supremacía en el Mediterráneo, lucharon contra Cartago que se la disputa-



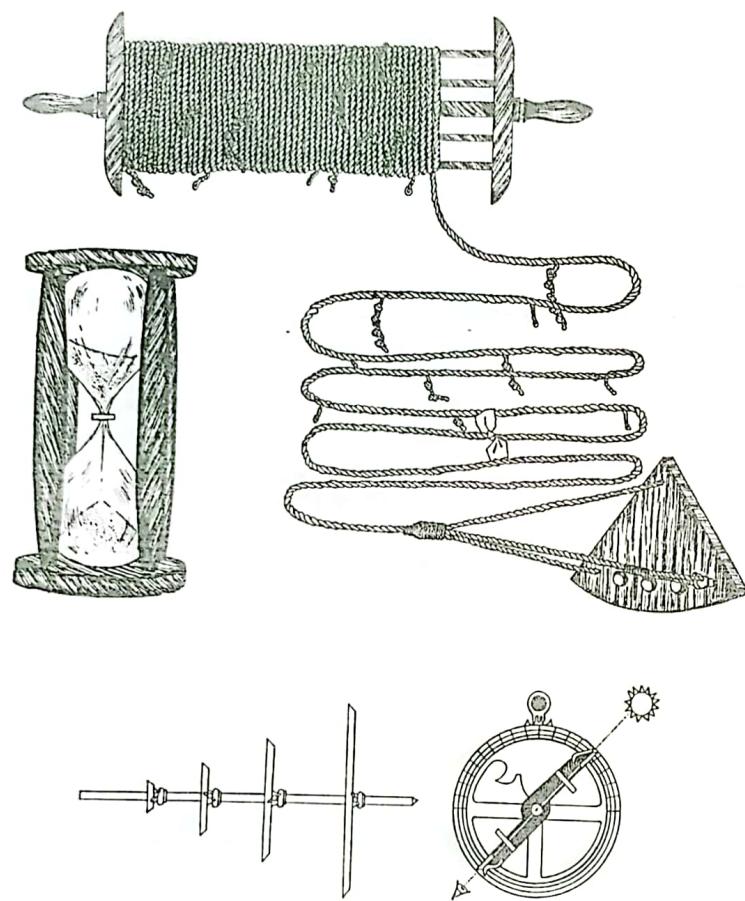


ba. Para ello copiaron una quinquerreme cartaginesa que varó en sus costas y se sirvieron de los griegos como constructores y marinos. El senado romano dispuso la construcción de un centenar de quinquerremes y una veintena de triremes dotando cada una de estas con cuervos, los cuales eran planchas que se abatían sobre la nave enemiga y se aferraban a ella a través de un robusto gancho con forma de pico de cuervo para que la tropa la abordase. La supremacía romana fue tan absoluta que llamaron al mar Mediterráneo "Mare Nostrum".

Además de sus grandes enemigos los cartagineses, los romanos eran azotados continuamente por piratas y para combatirlos llegaron a contar con 500 naves. Cneo Pompeyo los destruyó en el 67 a J.C., y a él se debe también la frase citada por Plutarco *"Navegar es necesario, vivir no es necesario"*, tantas veces invocada por los países marítimos para destacar el valor de una marina poderosa. Esta frase la pronunció en ocasión en que Roma acosada por el hambre necesitaba trigo y los capitanes de las naves de transporte se negaban a salir a la mar por mal tiempo.

A fines del siglo VIII aparece la cultura vikinga desde Constantinopla hasta Terranova. Estos también usaron como método de propulsión fundamental el remo variando el número de remeros de acuerdo al uso, además sus naves tenían un palo en el centro con vela cuadra y eran de poco calado. Las de dos remos se llamaban aeríngr, de cuatro remos feraeringr y las de seis sexheríngr, hasta la mayor de todas el dragón de 50 remos o más. Su decadencia sobrevino en los comienzos del siglo XIII al florecer las ciudades mercantiles germanas y es a partir de este siglo cuando sobreviene la supremacía de la vela como método de propulsión hasta inicios del siglo XIX en el cual hace su aparición el vapor con Robert Fulton. Esto fue toda una revolución, a lo que se debe agregar el hecho significativo del cambio de la madera por el hierro y de este último por el acero a partir de 1862. Luego sobreverdrián en 1856 la máquina de doble expansión, en 1871 la de triple y la de cuádruple en 1890. La turbina a vapor se debe a sir Charles Parsons y su primera aplicación fue en 1894; asimismo, la introducción del motor diesel se debe al ingeniero alemán Rudolf Diesel en 1892 y la turbina a gas se inició con John Barber y su primera aplicación naval fue en 1947.





CAPÍTULO IV

Instrumentos de Navegación más comunes

- ¿Cuál es el instrumento náutico más antiguo y fundamental?
- ¿Con cuál nombre se conoce a bordo de los buques de guerra a la *brújula*?
- ¿Cuál es la diferencia entre *polo magnético* y *polo geográfico*?
- ¿Qué se entiende por declinación o variación magnética?
- ¿Por qué fue llamada aguja en un principio y cuál es el origen de su nombre?
- ¿De dónde proviene la palabra *compás*?
- ¿Cuáles métodos se emplearon para contrarrestar la influencia sobre la aguja con el advenimiento de la construcción metálica?
- ¿Cuál aparato fue inventado para acabar con este problema, quién y en cuál año?
- ¿Por lo regular cuántos compases hay a bordo de un buque?
- ¿Qué es la *rosa de los vientos* y el origen de su nombre?
- ¿A partir de cuándo se usaron las iniciales N.S.E.O. y N.S.E.W.?
- ¿Cómo se media antiguamente la profundidad?
- ¿En qué consistía el *astrolabio*?
- ¿En qué consistía la *ballestilla*?
- ¿En qué consistía el *Nocturlabio*?
- ¿Cuál es el origen de la palabra *sextante*?
- ¿Quién resolvió el problema de la longitud y a través de cuál instrumento?
- ¿A cuánto equivale una *milla náutica*?
- ¿De dónde proviene la palabra *mudo*?
- ¿Cómo se media antiguamente la velocidad?
- ¿Cuál era el antiguo instrumento de vigilancia?
- ¿Cuáles son los instrumentos meteorológicos más usados a bordo?

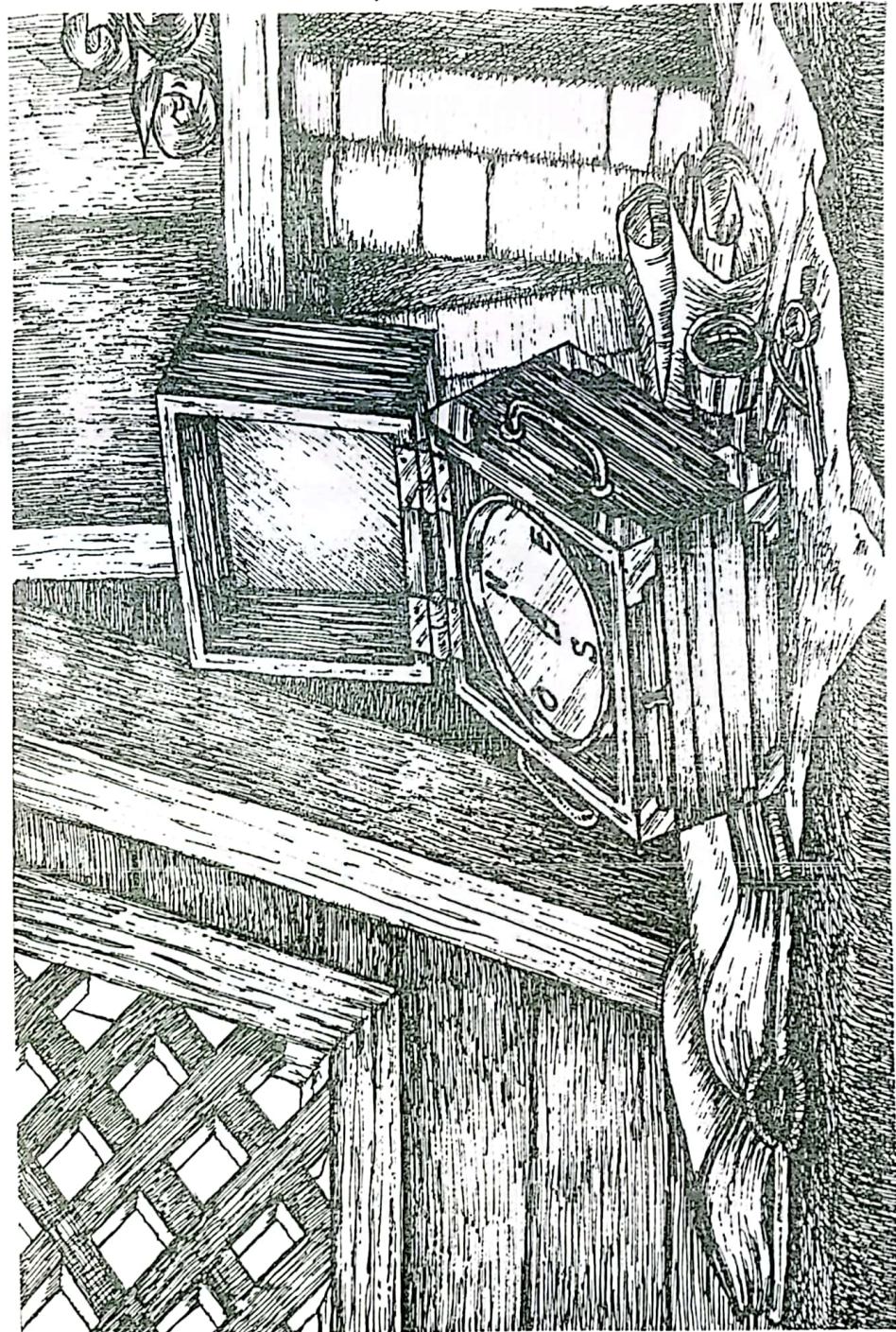
La Hora a Bordo y El Pique de la Campana

- ¿De cuál modo se regia antiguamente *la hora a bordo*?
- ¿Cómo se efectuaban los piques de campana?
- ¿Qué es la *toldilla*?
- ¿Qué es el *alcázar*?
- ¿Cuál es la partida de nacimiento de un buque?
- ¿Cuál es la hora de referencia en el mundo entero y a qué se debe?

El más antiguo y fundamental instrumento náutico es la aguja o compás, nombre con el que se conoce a bordo la brújula o aguja magnética, el cual consiste en una aguja imantada que señala el polo magnético. Cabe señalar que hay que distinguir entre polo magnético y polo geográfico pues se considera que hay una distancia de 100 kms entre ambos, por lo tanto, el meridiano magnético en el cual se orientará la aguja magnética suspendida libremente en un lugar desprovisto de sustancias magnéticas, formará con la linea norte-sur verdadera, hacia el oeste o hacia el este, un ángulo llamado declinación o variación magnética, variable de un punto a otro del globo y con el transcurso de los años. Esta variación o declinación debe ser corregida por el oficial navegador.

En un principio la aguja fue llamada magneto y calamita. *Magneto*, vocablo sinónimo de piedra imán y calamita del latín *calamus* que significa caña. Esto es así porque se hacía flotar una barra de hierro imantada que indicaba la línea norte-sur. Estas barras fueron afinándose, especialmente el extremo que indicaba el norte, llegando a ser tan agudo que por analogía se le dio el nombre de *aguja*. Este término y el de *compás*, son los empleados actualmente en la marina: el primero, más general en la de guerra, y el segundo, en la mercante. El nombre *compás*, se admite que proviene del italiano *compasso*, por la unión de las voces con y *passo*, que significa con regularidad, con medida, con norma, etc., en alusión a la forma como se tenía que efectuar esta medida.

Cuando la aguja se suspendió de un pivote, el estilo comenzó afirmándose en el fondo de una caja de madera de boj, en italiano *bosso*, y *bossola* es





Capitán de Fragata César Ramón Cuervo Prado

su diminutivo, expresando, por tanto, pequeña caja de madera la palabra *brijula*, derivada de *bossola*.

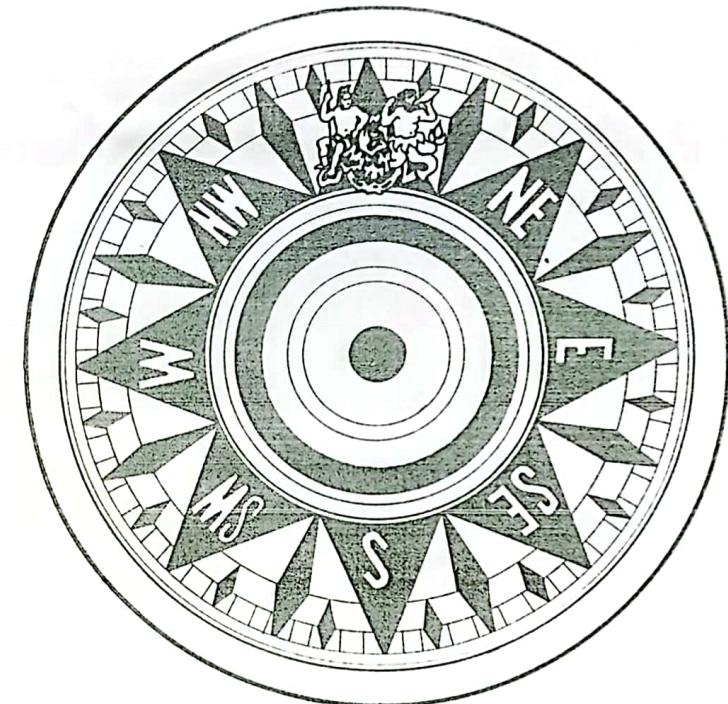
El advenimiento de la construcción metálica en sustitución de la madera introdujo el problema de descubrir un procedimiento para contrarrestar su influencia sobre la aguja magnética. Variados fueron los intentos por encontrar el método adecuado para compensar los desvíos de la aguja, entre ellos, cabe mencionar el sistema de imanes trocados, de balanza y el de suspensión cardánica inventada por Cardán (1501-1576). Hoy, prácticamente este problema ha desaparecido con el uso de girocompás o brijula giroscópica, aparato resistente a la atracción magnética inventado por el norteamericano Elmer Sperry en el año de 1911, el cual indica siempre el rumbo verdadero.

A bordo de los buques suele haber el compás de gobierno situado en el puente de mando ante la rueda del timón y el magistral en el punto más alto del buque. Ambos tienen su correspondiente línea de fe, coincidiendo con el eje longitudinal del buque. También existe otro a popa, ante la rueda del timón auxiliar o de emergencia, para emplearlos en caso de falla o avería del sistema de gobierno. Regularmente en los buques pequeños se utilizan compases llamados de líquido, en los cuales la aguja flota en un baño de alcohol o de agua con glicerina.

El compás solucionó el problema del rumbo, pero para poder determinar el punto de llegada por estima, conocido el punto de salida, hacia falta medir el tiempo y la distancia. Esto fue solucionado con la aparición del reloj de arena o ampolleta y el compás de puntas.

La aguja magnética gira sobre la rosa de los vientos, nombre que se da al círculo en el cual se encuentran grabados los treinta y dos rumbos principales. La fecha más lejana de la cual se tiene conocimiento de su aparición data del 200 d. J.C., en Constantinopla y según una antigua y poética leyenda que el escritor La Landelle recogió de viva voz de un marinero francés, ésta fue donada por la Virgen María.

En los antiguos buques a vela no era posible prácticamente mantener la proa "al grado", debido a las continuas guñadas de la nave por acción de los vientos o del mar y con el fin de no fatigar inútilmente al timonel, las rosas fueron divididas paulatinamente con el correr del tiempo en 12, 16, 24



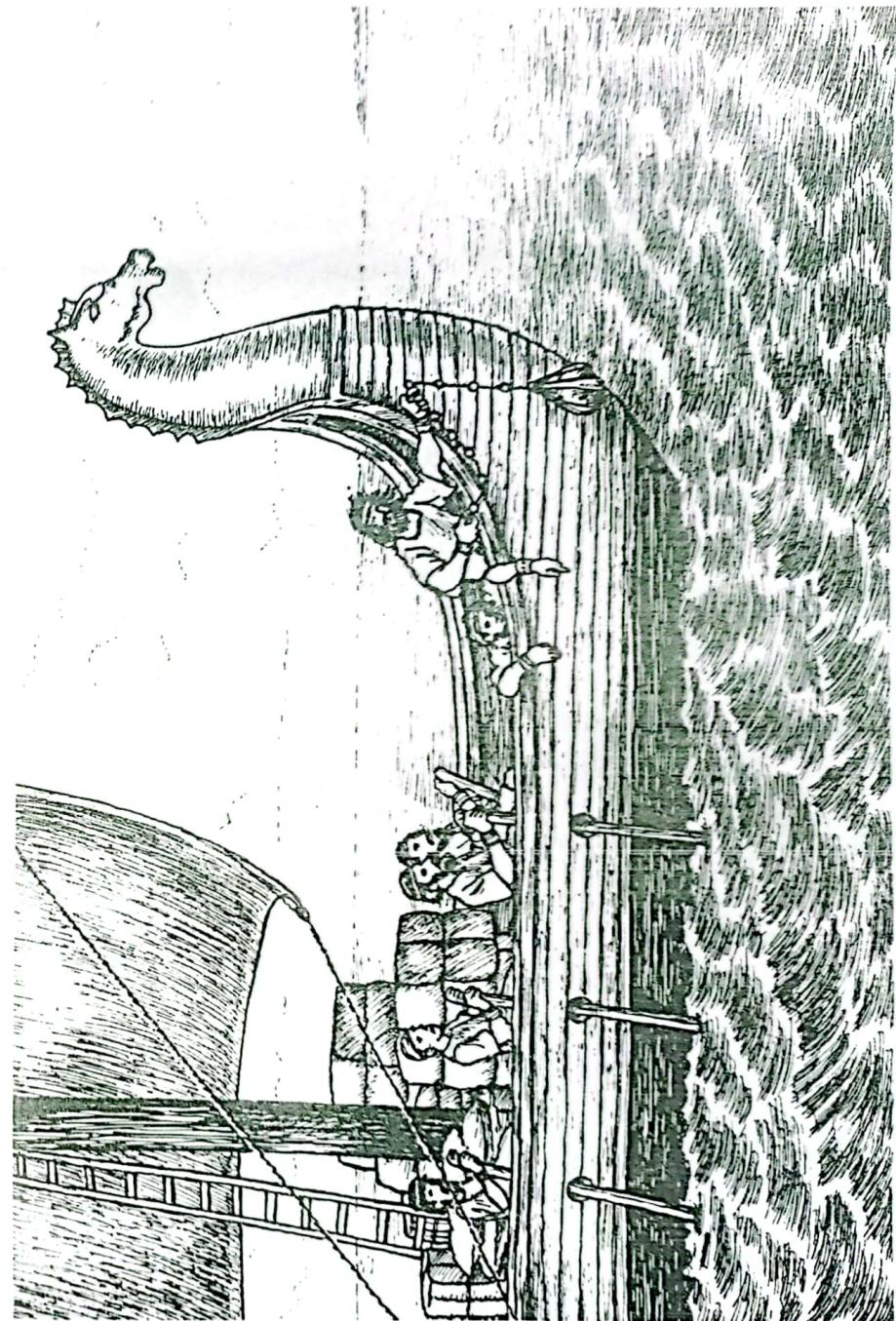
y 32 rumbos principales los cuales estan presentes en los pliegues de la coca de los oficiales como remembranza, para llegar hasta nuestros dias dividida en 360 grados.

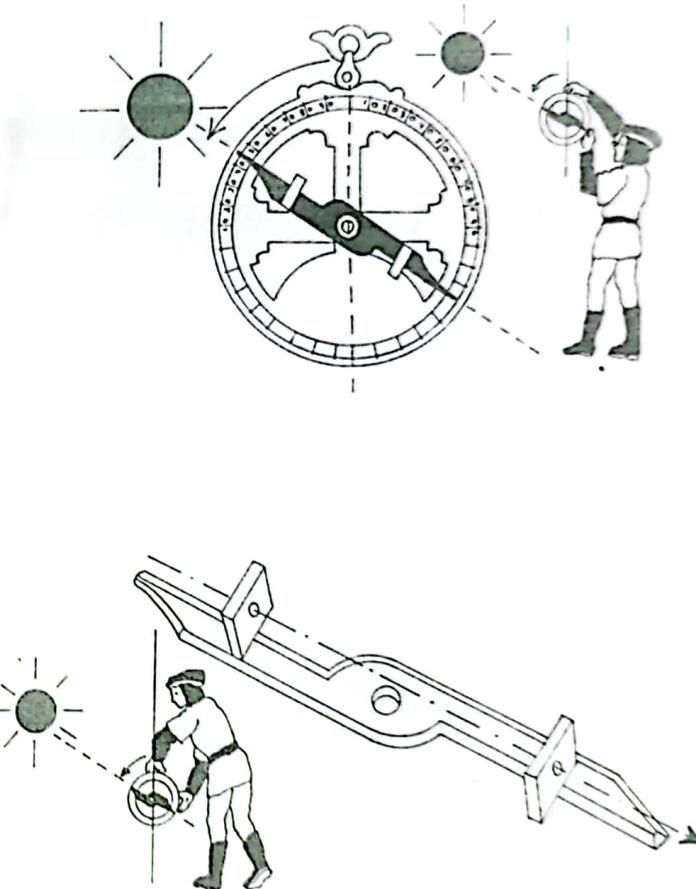
Las antiguas rosas de los vientos se dividian en puntos cardinales, cuadrantales, octantales o colaterales, cuartas y medias cuartas. Segun algunos historiadores, el nombre de los ocho puntos tradicionales del horizonte en las rosas son de origen italiano y derivan de las indicaciones de proveniencia de los vientos en el Mediterráneo central. Se representaban por las iniciales de cada uno de los vientos: Tramontana (norte), Greco (de Grecia), Levante (oriente), Sirocco (de Siria), Ostro (de austral, sur), Africa o Libeccio (de Libia), Poniente (occidente) y Maestro (de Roma).

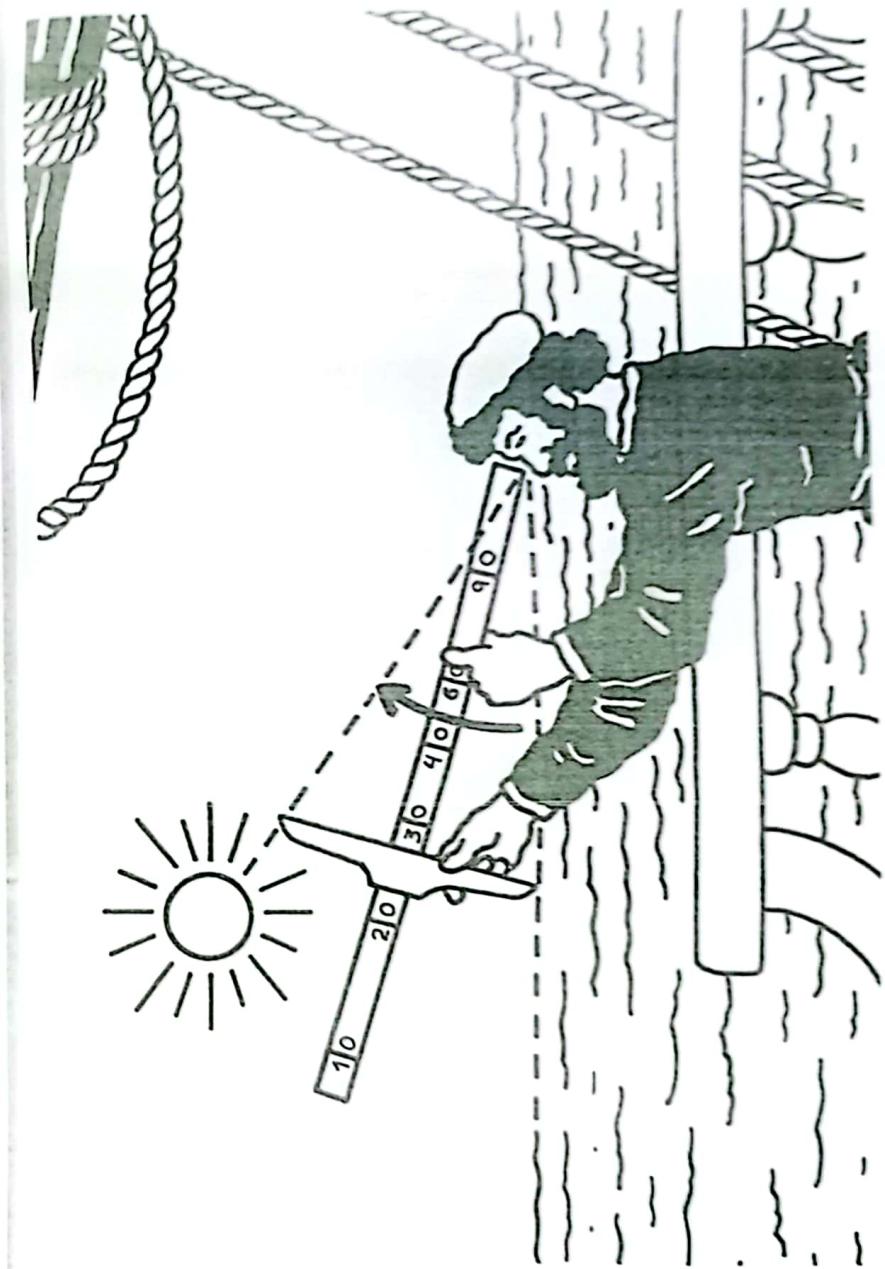
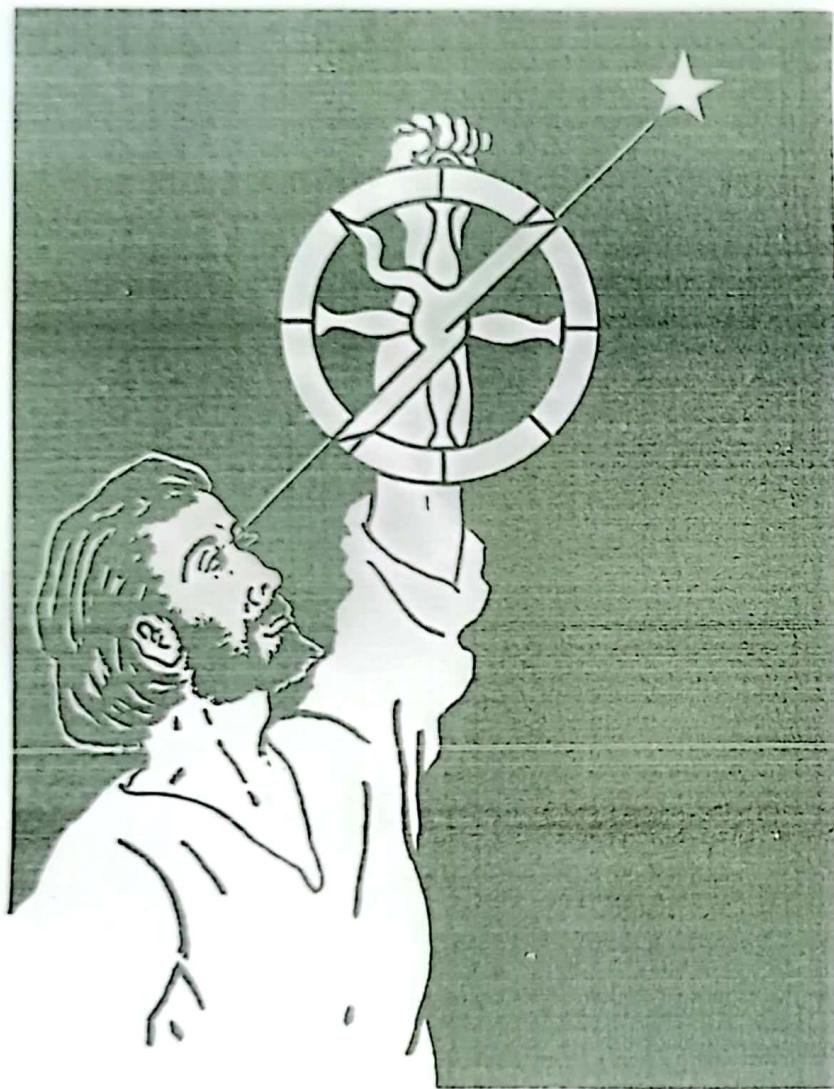
El uso de las iniciales N.S.E.O., para indicar los puntos cardinales se originó en Francia en 1536, pero a partir de 1932, solo tienen carácter oficial las notaciones abreviadas N.S.E.W. para expresar rumbos, marcaciones y vientos, en virtud del acuerdo adoptado en la Conferencia Internacional de Hidrografía de ese año.

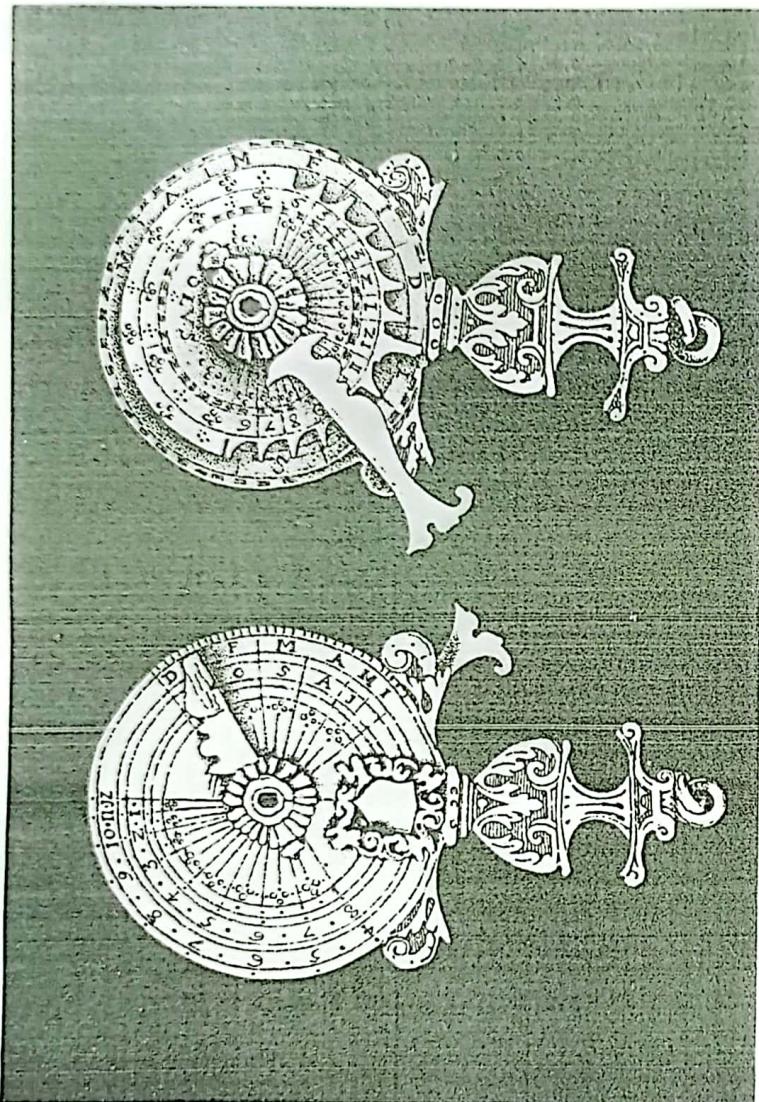
Otro de los instrumentos náuticos más antiguos de que dispuso el navegante fue el escandallo, un simple peso al extremo de un cabo delgado y en su última versión supone una plomada troncónica o prismática en cuyo vértice va amarrada la sondaleza o cordel marcado, para permitirle llegar hasta el fondo y así medir la profundidad y recoger muestra de la calidad de ese fondo adherida al sebo de la cavidad de la base. El escandallo originario fue mejorado por varios tipos de escandallos mecánicos y de éstos se ha pasado a los sondadores por eco o ecosondas, que con el progreso de la electrónica constituyen aparatos seguros y de gran rendimiento, con la ventaja de indicar continuamente la profundidad sin necesidad de parar, y esto en forma gráfica, luminosa y digital.

Otros de los primeros instrumentos náuticos antiguos fueron *el astrolabio, la ballestilla, el nocturlabio y el cuadrante*, y se conocen a través de ilustraciones en los primeros tratados de náutica, siendo su función medir la altura de los astros sobre el horizonte y determinar la latitud de la nave. *El astrolabio* fue una simplificación del astrolabio astronómico conoci-









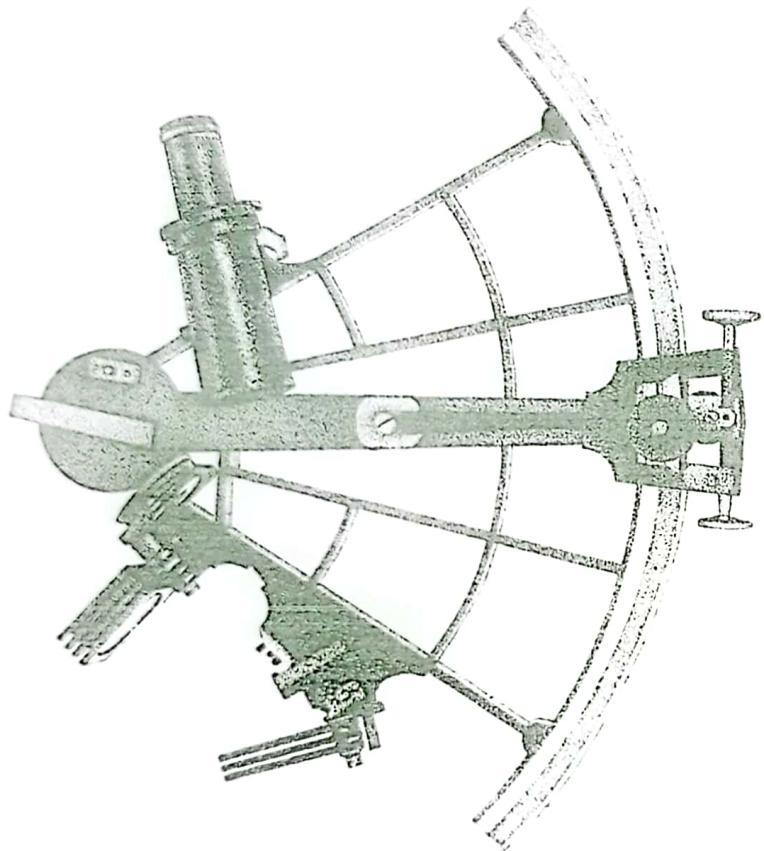
do ya en el siglo III a. J.C., por los egipcios, pasó a Grecia y luego al mundo occidental a través de los árabes al igual que la ballestilla. La ballestilla, instrumento de menor precisión y más dado a errores que el astrolabio, gozó en un principio de preferencia sólo para observaciones de estrellas. Se componía de una vara de madera, a lo largo de la cual corría perpendicularmente otra de menor longitud formando cruz que se llamaba martillo, la mayor recibió el nombre de vara y su extremidad inferior, coz de la ballestilla.

La altura de las estrellas se media dando caras a ellas y al horizonte, y dirigiendo dos visuales desde la coz a los extremos alto y bajo del martillo, que se movía convenientemente en uno u otro sentido, hasta que dichos extremos quedaban el superior en el centro del astro y el inferior tangenteando el horizonte.

El nocturlabio, usado en el siglo XVI, estaba formado por un disco con un diente en la parte del limbo opuesto al mango o asidero, otro disco de menor diámetro superpuesto al anterior, tiene dos tetones cuyos bordes forman un ángulo de 62 grados, y sobre ambos va una alidada en condiciones de girar alrededor del eje común con orificio, en el limbo del mayor están grabadas las horas y los nombres de los meses, y en el del menor las horas y los números hasta 29,5 así como en el dorso del disco mayor. Se comenzaron a construir hacia 1520 para obtener la hora de noche por observaciones de ciertas estrellas fijas respecto a la Polar. Estas solían ser Ursae Minoris (Cochab) o Ursae Majoris (Dubhe). La Polar era observada a través del orificio en el centro del instrumento, apuntando la alidada a la estrella elegida. Los más antiguos que se conservan son principalmente italianos y alemanes.

Sin embargo, el instrumento más perfecto para tomar las alturas de los astros antes de que se inventara el cuadrante de reflexión (octante), fue el cuadrante doble de Davis, inventado en 1594 por John Davis y usado en el siglo XVII desplazando completamente al astrolabio. En 1731, John Hadley inventó el cuadrante de reflexión en forma de octante, transformándose luego en quintante para llegar hasta nuestros días como sextante.

El sextante es el descendiente moderno del antiguo astrolabio y se utiliza para medir la altura de los astros sobre el horizonte, y está formado por una parte óptica y por un arco que es la sexta parte del círculo, de allí, el



Tradiciones Navales

origen de su nombre, la altura de la latitud, la cual se encuentra la nave entendiendo por latitud el arco de meridiano comprendido desde el ecuador hasta un punto cualquiera del globo, teniendo en cuenta que este arco esté dividido en noventa grados desde el ecuador hasta cada uno de los polos siendo éstos el norte la comprendida en el hemisferio boreal y latitud sur la comprendida en el hemisferio austral.

Los navegantes del siglo XVI resolvían el problema de la latitud con bastante aproximación ya sea por la altura del sol o las estrellas, pero para posicionarse necesitaban dos coordenadas: una, la latitud, la temían, y la otra la longitud. La calculaban por estimación entendiendo por longitud la distancia entre dos meridianos, empezando siempre por el de Greenwich, universalmente aceptado como el meridiano cero, hacia el este o hacia el oeste. Sin embargo, este problema fue resuelto con la invención del cronómetro por John Harrison en 1736, pero no fue sino hasta la primera mitad del siglo XIX cuando comenzó a ser de uso general luego de muchas pruebas.

La forma de determinar la velocidad de un buque, está muy ligada a la tradición y ésta es medida en millas náuticas. Una *milla náutica* equivale a un espacio de arco de un minuto de latitud. Con el achatamiento de la tierra en los polos, este espacio de arco varía desde el ecuador hacia los polos y por ello es usado el valor medio de 1 852,4 metros en el sistema métrico decimal o el valor de 2 027 yardas en el sistema inglés, el cual es la medida en una latitud de 48 grados.

Tradicionalmente la velocidad de una milla náutica por hora es llamada nudo y su nombre proviene de la antigua forma de medir la velocidad. Primitivamente se lanzaba un pedazo de madera en la proa del bargeo y se media con un reloj de arena o ampolleta el tiempo que tardaba el buque para que tal pedazo de madera estuviese a popa. Con la longitud del bargeo y el tiempo obtenido en el reloj de arena se obtenía la velocidad. Aun hoy, en inglés la palabra "LOG" (pedazo de madera) significa odómetro o corredora, el cual es el nombre de mayor uso para el instrumento utilizado en medir la velocidad. Con el correr del tiempo pasó a medirse la velocidad del buque de una manera más aproximada: colocabase a popa en el agua una especie de barca en madera de forma triangular, con uno de sus lados más pesados que



los otros dos, por lo que quedaba flotando con un angulo hacia arriba amarrada y asegurada con un cabo fino a bordo, al igual que una cometa. Al ser lanzada y flotar, el buque se iba distanciando de la barca y al mismo tiempo se iba largando el cabo llevando el tiempo en un reloj de arena ya calculada la cantidad total de arena para un tiempo conocido. El cabo se llenaba de nudos, colocados en forma tal que combinado con el tiempo que tardaba en vaciarse la arena de un cono a otro y contando luego el número de nudos pasados, diese la velocidad en millas por hora. Igualmente le bastaba al operador lanzar la barca al agua, virar el reloj de arena e ir largando el cabo, dejando pasar los nudos y contándolos hasta que la parte de arriba del reloj de arena se vaciase. El número de nudos era la velocidad y es por ello que se denomina la velocidad de un buque en nudos. Con el aumento de la velocidad de los buques hasta nuestros días se fueron usando correderas mecánicas, electromecánicas y electrónicas de hélice o tubo pitot.

La linea trazada sobre la carta y que debe seguir el buque para trasladarse de un lugar a otro se llama derrota y entre los instrumentos más conocidos para trazarla se encuentran las reglas paralelas, que son una versión mejorada de las reglas deslizantes ideadas por Gunther en el siglo XVI, quien además ideó la regla de su nombre y un cuadrante para determinar la ascensión recta, declinación, altura meridiana y acimut del sol con abacos, en un cuadrante de plomada.

Antiguamente la exploración y vigilancia de a bordo se efectuaba con el catalejo, instrumento que usa hoy la mayoría de las marinas de habla inglesa para identificar al que está de servicio, hoy, esta operación se efectúa a bordo con los binóculos.

Otros instrumentos que tienen uso a bordo son los meteorológicos, entre los cuales están el termómetro, usado para medir la temperatura, el barómetro, usado para determinar la presión atmosférica, el higrómetro, usado para determinar la cantidad de vapor de agua o humedad y el anemómetro, usado para medir la velocidad o fuerza del viento. Existe también una gran cantidad usados para diversos fines, entre ellos cabe mencionar el axiometro, usado para medir el angulo del timón, el clinómetro, usado para conocer el angulo de escora del buque y el cronógrafo, el cual es el aparato que sirve para determinar con exactitud tiempos pequeños y es usado para comparar los cronómetros y determinar la hora de observación de un astro.

La Hora en un Barco

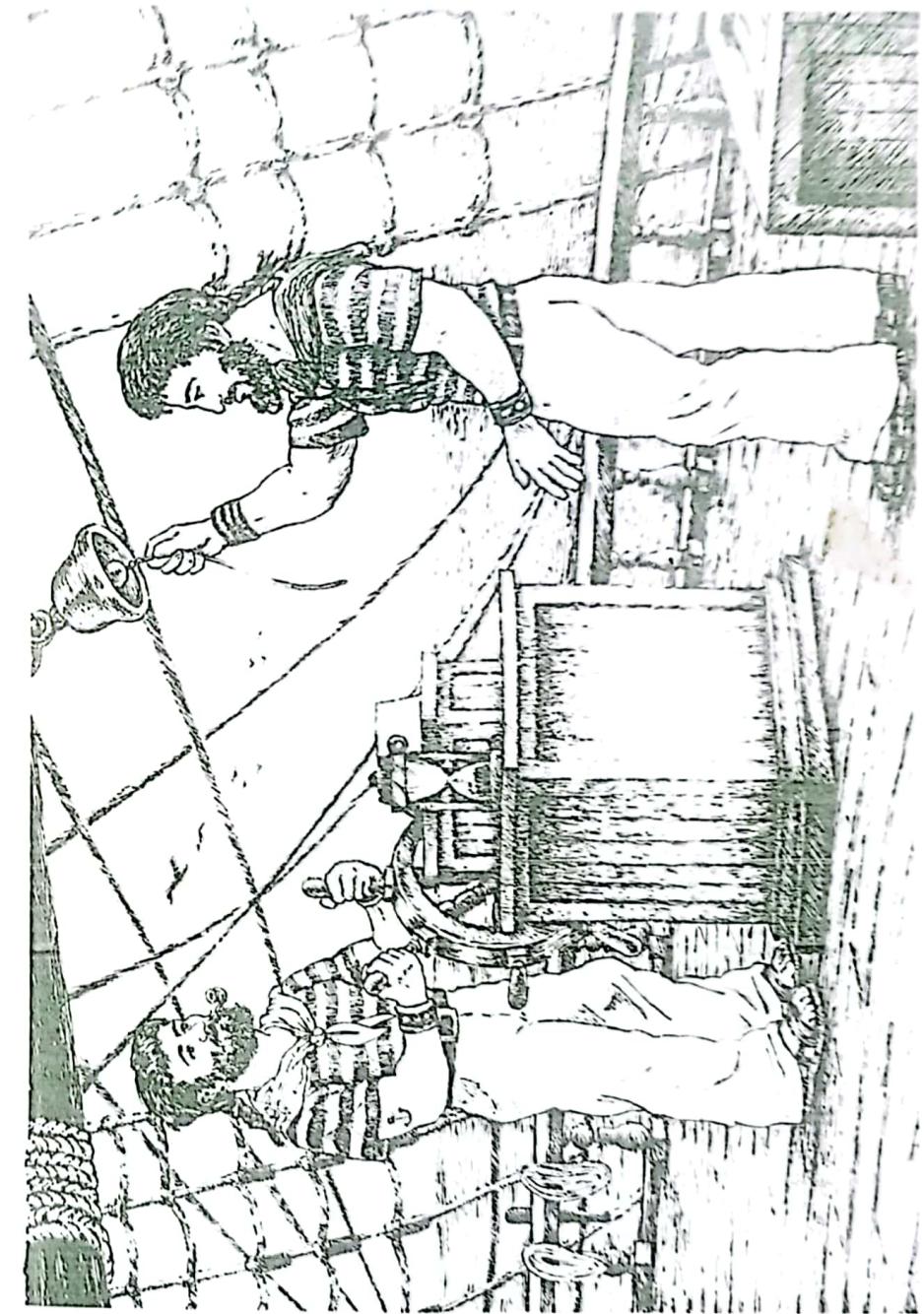
Hace poco tiempo atrás el hecho que cada país estuviese situado en distinta longitud geográfica trajo como consecuencia considerables dificultades mercantiles a la hora de concordar la salida o llegada de carga por barco. Para evitar esto, el mundo entero convino en aceptar la hora de Greenwich como la hora de referencia para las demás, porque ya la seguía el mundo entero en la mar y esa es la razón por la cual los relojes de todo el mundo están regulados para concordar con Greenwich.

La Hora a Bordo y el Pique de Campana

Antiguamente la hora en un buque era registrada por las ampolletas o reloj de arena y eran marcadas por el pique de la campana que efectuaba un marinero del grupo que se encontraba de guardia o servicio. Como las ampolletas de mayor uso fueron las de media hora, los toques de campana se efectuaban de la siguiente manera: una batida doble para las horas múltiplos de 4 más 1; dos batidas dobles para las horas múltiplos de 4 más 2; tres batidas dobles para las horas múltiplos de 4 más 3 y cuatro batidas dobles para las horas múltiplos de 4. Las medias horas eran marcadas con batidas dobles correspondientes a la hora que pasó más una batida simple. La primera media hora después de las horas múltiplos de 4 era marcada con una batida simple.

Aunque hoy la hora en un buque no se rija por las ampolletas o reloj de arena sino por medio del cronómetro, persiste la tradición de marcar las horas tal cual como fue descrito anteriormente.

Asimismo, persiste la tradición de colocar en todo buque la campana del alcázar, llamada así porque en las naves antiguas esta era colocada en *la toldilla*, entendiendo por toldilla el toldo o cubierta que se colocaba a popa de las naves sobre el alcázar, el cual es el espacio comprendido entre el palo mayor y la popa y en él se encontraba el oficial que gobernaba la nave o el comandante, el timonel y el marinero encargado de dar vuelta al reloj de arena y de efectuar los picos de campana.



Su utilización a bordo data de la época en que el tiempo se determinaba por medio de un reloj de arena, al cual, cada media hora debía dársele vuelta, pues ese era el tiempo en que se vaciaba cada ampolla. Esta tarea de dar vuelta al reloj era atendida por un grumete y debido a que al pasar las horas se volvía cada vez más tediosa y facilitaba que el grumete cayera vencido por el sueño o simplemente se distrajera, debía dar por cada vuelta del reloj un golpe de campana para indicar de esta forma, que estaba en su puesto de guardia.

Posteriormente, los turnos de guardia se cumplieron de cuatro en cuatro horas, y con el trascurso del tiempo el contramaestre de a bordo, adaptó que el pique de la campana indicaba con un toque el pasaje de la primera media hora, con dos el de la segunda; y así sucesivamente, hasta ocho campanadas, que señalaba el fin de un turno de guardia y el comienzo de uno nuevo.

De esta manera, pues, nació el uso de la campana y su sonido hoy día ha llegado a convertirse en uno de los más característicos y familiares de a bordo.

La campana, con el nombre del bateo, el puerto de matrícula y la fecha de su botadura, todo en relieve, es una pieza tradicional y de alguna manera es la partida de nacimiento del buque, el picar la campana es una tradición, cuyo sonido siempre alegra el alma de los marinos, pues sabe a mar y a vocación.

CAPÍTULO V

El Personal de A Bordo

- ¿En los alrededores del siglo XVI cómo estaba conformada la dotación de un buque de guerra?
- ¿Cómo está conformada por lo regular en la actualidad?
- ¿Cómo está dividida la dotación de un buque para efectos operacionales y para efectos administrativos?
- ¿En períodos de cuántas horas se divide el servicio a bordo?
- ¿Quién fue *Fernando de Magallanes*?
- ¿Cuál es el origen de la palabra cámara?
- ¿Por qué no se puede entrar en la cámara con la gorra puesta?
- ¿Quién preside las comidas de los oficiales a bordo?

En los alrededores del siglo XVI, la dotación de un buque al mando de un capitán estaba dividida en gente de cabo y gente de remo o chusma. La gente de cabo, a su vez, en gente de guerra y gente de mar. La gente de guerra la conformaban los entretenidos, los aventajados y la guardia. La gente de mar comprendía a patrones, comitres, sotocomitres, consejeros, alieres, proeles, marineros, artilleros, maestranza, alguaciles, médicos, cirujanos, barberos y capellanes. La gente de remo o chusma estaba compuesta por buenas boyas, forzados y esclavos.

En la actualidad, un buque de guerra comúnmente está conformado por un Comandante, autoridad suprema a bordo; el inmediato inferior es el Oficial ejecutivo del buque, llamado segundo Comandante, el resto de la dotación la conforman los oficiales, sub-oficiales, sargentos y marineros. Las órdenes para la dotación son emanadas por el Comandante y hechas cumplir por el segundo comandante, quien es el oficial coordinador de todos los trabajos que se ejecutan a bordo y ejerce la gerencia de las actividades administrativas.

En un buque de guerra para su conducción, seguridad y marcha el personal está dividido en tres grupos de guardia para efectos operacionales y, en divisiones para efectos administrativos.

El hecho de que toda la tripulación esté dividida en tres grupos de guardia obedece a que el trabajo de los hombres en el mar no puede estar regulado al igual que los hombres de tierra, ya que no es posible en un buque navegar desde las ocho de la mañana hasta las cinco de la tarde, haciendo una parada de una hora para almorzar y recomenzar todo nuevamente al día siguiente. Por ello, el día a bordo está dividido en períodos de cuatro horas llamados cuartos de guardia de la manera siguiente:

Horas	Día 1	Día 2	Día 3
00.00 a 04.00	1	2	3
04.00 a 08.00	2	3	1
08.00 a 12.00	3	1	2
12.00 a 16.00	1	2	3
16.00 a 20.00	2	3	1
20.00 a 24.00	3	1	2

El cuarto de guardia de 16.00 a 20.00 es dividido en dos períodos de dos horas cada uno con la finalidad de que al día siguiente las guardias sean realizadas en horarios diferentes para cada grupo de guardia. El cuarto de guardia de 00.00 a 04.00 fue bautizado en nuestra Armada como "*Guardia del Burro*", porque es el cuarto de guardia más pesado, y el cuarto de guardia de 04.00 a 08.00 como "*Guardia del Gallo*" como recuerdo a la costumbre de este animal de cantar cuando amanece.

Los tres grupos de guardia vienen desde los tiempos de *Fernando de Magallanes*, el primer marino que dio la vuelta al mundo, cuya expedición partió del puerto de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519, y tuvo por objeto buscar comunicación entre el Atlántico y el Pacífico. Antes de partir dictó reglamentos para las señales y la disciplina, tan detallados que hablan bien de sus conocimientos marítimos y de sus dotes de mando. Entre ellos podemos mencionar los siguientes: su navío debía preceder a los otros y para que no se les perdiese de vista durante la noche llevaba una antorcheta de cera que llamaban farol a popa de su buque, si además del farol encendía una

linterna o un trozo de rebenque (cuerda que se hace de esparto macerado, se amia y secado después al sol), los otros barcos deberían hacer lo mismo a fin de asegurarse de que lo seguían. Si el encendía otros dos fuegos, uno en farol, los barcos debían cambiar de dirección, ya para moderar su marcha, porque el viento le era contrario. Cuando eran tres los fuegos que se encendían era para ordenar que se quitase la boneta, que era una parte de la vela que se colocaba encima de la vela mayor cuando la mar estaba tranquila, a fin de portar mejor el viento y acelerar la marcha. Si encendían cuatro fuegos era señal de que había que arriar todas las velas, pero cuando estaban atarradas las cuatro luces ordenaban dar el velamen o el aparejo.

Unos cañonazos o muchos fuegos encendidos a la vez advertía que la flota se aproximaba a tierra, o bien la presencia de bajos fondos. Igualmente había una señal para arrojar el ancla. Las guardias se dividían en tres cuartos cada noche y toda la tripulación estaba, asimismo, dividida en tres cuartos: el primero bajo las órdenes del capitán, el segundo, a las del piloto, el tercero a las del contramaestre.

La Cámara del Comandante y demás Cámaras

La Cámara del Comandante es el local que aloja al comandante de la unidad. En algunas unidades, se dispone del locales iguales para alojar a oficiales de mayor graduación que el comandante o para algún visitante ilustre cuando tal honra le haya sido concedida. Existen también las cámaras de oficiales, suboficiales, sargentos y marineros. Son el sitio que usan para efectuar las comidas, recibir visitas, efectuar recepciones, etc. Su denominación viene del latín *camera* que significa sala o habitación principal. En las cámaras se tiene por costumbre colocar una campana y es picada cuando algún integrante de ella entra con la gorra puesta, hecho esto el que cometió la infracción debe colaborar con algo a la cámara que sea de uso colectivo, como por ejemplo: un disco, un libro, una botella de licor, etc. Esto es así porque el uso de la gorra es sinónimo de trabajo y como la cámara es un sitio de esparcimiento el infractor debe ser pechado.

Los demás compartimientos da a bordo conforme su utilización toman

denominaciones con diminutivos de cámara, camarotes con finalidades de alojamiento y camaretas para finalidades operacionales o administrativas

Los navios mercantes acostumbran tener un camarote a disposición del dueño de la Compañía y se denomina camarote del armador

Las comidas de los oficiales son presididas por el Segundo Comandante. De la misma forma, el Segundo Comandante es el que orienta la vida social de los oficiales. Despues de iniciada una comida, cualquier persona que desee sentarse a la mesa o retirarse, debe pedir permiso y usualmente, ninguno debe retirarse de la mesa antes del Segundo Comandante. De la misma forma es el Segundo Comandante el que convida a todos a sentarse en la mesa.

CAPÍTULO VI

Tradiciones, usos y costumbres

El Pito del Marinero:

- ¿Para qué lo usaban los griegos y los romanos?
- ¿Quiénes usaron un pito de oro y un pito de plata?
- ¿De dónde proviene la forma actual?
- ¿Para qué se usaba en un barco de velas?
- ¿De cuántas partes consta?

El Laurel como Símbolo de Triunfo

- ¿Por qué el laurel es símbolo de triunfo?
- ¿Cuántas hojas de laurel usan los oficiales superiores, a cada lado de la visera de la gorra y a qué se debe?
- ¿Cuántas hojas de laurel usan los almirantes?

Los Uniformes

- ¿De quiénes han imitado sus uniformes las marinas del mundo?
- ¿Qué cuenta la tradición respecto a su origen?
- ¿Por qué los sargentos y los marineros portan la jerarquía solamente en el brazo izquierdo?
- ¿Cuál es el origen de la coca?
- ¿Cuáles son las marinas de origen imperial y cuáles no?
- ¿Cuál es el origen de la gorra con elástico?
- ¿Cuál es el origen de la visera?
- ¿Cuál es el origen de la cucarda?
- ¿Cuál es el origen de la carrillera?
- ¿Por qué los marineros usan pantalones con la parte final ancha?
- ¿Por qué los marineros usan una corbata negra?
- ¿Dónde llevan el luto los oficiales, suboficiales y sargentos?
- ¿Cuál es el origen del cuello ancho y de las dos cintas por la parte posterior de la gorra?
- ¿Qué significan las tres listas blancas?

La Jerarquía Naval

- En quien recae la responsabilidad de comando de un buque
- Como se clasificaban los buques antiguamente
- ¿Cuál es el origen del nombre en los grados de capitán de corbeta, capitán de fragata y capitán de navío?
- En la jerarquía de capitán de navío ¿qué significa las tres listas doradas y la coca?

Saludar al Pabellón o Saludo a la Toldilla,**Saludo entre Buques Mercantes y Buques de Guerra**

- ¿Cuál es el origen del saludo al pabellón o a la toldilla?
- ¿Bajo cuál sistema gobernaban los reyes antiguamente y en qué consistía?
- ¿Por qué el pabellón se izaba a popa?
- ¿Cuál es el origen del saludo entre un buque mercante y uno de guerra y entre dos buques de guerra?

El Gallardete Naval

- ¿Cuál forma tiene?
- ¿Cuál es el origen de su forma actual?
- ¿Qué significa el alargamiento del gallardete de mando?

Ceremonial de Recepción y Despedida

- ¿Dónde debe realizarse el saludo de recepción?
- ¿Dónde debe realizarse el saludo de despedida?
- ¿Cuál es su origen?
- ¿Bajo cuál forma esta costumbre pasó del imperio inglés al resto de las marinas?

Saludo entre Militares

- ¿Cuál es el origen del saludo con la mano?
- ¿Cuál es el origen del saludo francés?
- ¿Cuál es la versión más reciente del origen del saludo?

El Sable

- ¿Qué significa el sable?
- ¿Qué significa la entrega del sable de un oficial en combate?

Tradiciones Navales

- ¿Antiguamente qué significaba partirle el sable a un oficial?
- ¿Cuándo debe usar el oficial el sable?
- ¿Cuál es la más seria violación de la ética no escrita con respecto al sable?
- ¿En dónde no debe ser desenvainado el sable?
- ¿Qué significa el arco con los sables en la puerta de la iglesia?

Presentar el Sable

- ¿Qué significa el gesto de presentar el sable con la punta hacia la tierra?
- ¿Originalmente qué significa el movimiento de "Presentar Armas"?

Saludo con el Sable

- ¿Qué se sostuvo sobre su origen en el Royal Military College de Gran Bretaña?
- ¿De dónde proviene en su forma actual?
- ¿Qué origen tiene cada uno de sus movimientos actuales?
- ¿Cuál es el origen de la dragona?

Las Salvadas. Saludos con cañones

- ¿Cuál es el origen de las salvadas?
- ¿Por qué el máximo número de salvadas es veintiuna?
- ¿Cuántos disparos constituyan la mayor salva a bordo?
- ¿Cuántos disparos constituyan la mayor salva de tierra?
- ¿Cuánto son los vivas que se le dan al pabellón nacional durante la izada y la arrizada y por qué?
- ¿Por qué debe ser impar el número de salvadas?
- ¿Cuánto tiempo es el intervalo de disparo entre las salvadas?

Los Puestos de Saludo

- ¿Cuál es el origen de "Arbolar Remos"?
- ¿Cuál es el origen de los puestos de saludo en los veleros?
- ¿Cuál es el origen de los puestos de saludo en los buques de guerra?

Ceremonias Fúnebres

- ¿Qué indica la inversión jerárquica de la precedencia durante un funeral?
- ¿Qué indica la colocación del Pabellón Nacional encima del féretro?

- ¿Qué significan las tres salvas que se disparan al aire?
- ¿Qué significa el toque de trompeta?
- ¿Cómo era realizado antiguamente un funeral a bordo?
- ¿Por qué se colocan monedas bajo la mecha de los mástiles?

Bandera a media driza

- ¿Cuál fue el origen de colocar la bandera a media driza?
- ¿Cuál es el origen de colocar la bandera a media asta, cuando muere una personalidad en un Estado?

Empavesado

- ¿Cómo se ataviaban antiguamente las naves en las festividades?
- ¿Cuál es el origen del empavesado actual?

Los Cordones

- ¿Cuál es la versión más antigua del origen de los cordones y los lápices?
- ¿Cuál es la versión de su origen que se remonta al siglo XVII?
- ¿Cuál es la versión de su origen que data de la dominación española de los países bajos?
- ¿En su versión más reciente, para qué se usaba el lápiz?

Condecoraciones y Medallas

- ¿Por qué se usan del lado izquierdo?
- ¿Desde cuándo nos viene esta costumbre?

Ceremonias de Cruce de Línea

- ¿Cuál era el antiguo significado de estas ceremonias?
- ¿Cuándo se hacen estas ceremonias a bordo?
- ¿En cuál forma se llevaban a cabo estas ceremonias?

El Tatuaje

- ¿De dónde proviene el tatuaje y cuáles eran las razones de su uso?
- ¿Quién lo dio a conocer al mundo occidental?
- ¿Cuándo tuvo su mayor apogeo?
- ¿Por qué se usaba?

La Yarda y La Pulgada

- ¿Cuál es el origen de la yarda?
- ¿Cuál es el origen de la pulgada?

El Pito del Marinero

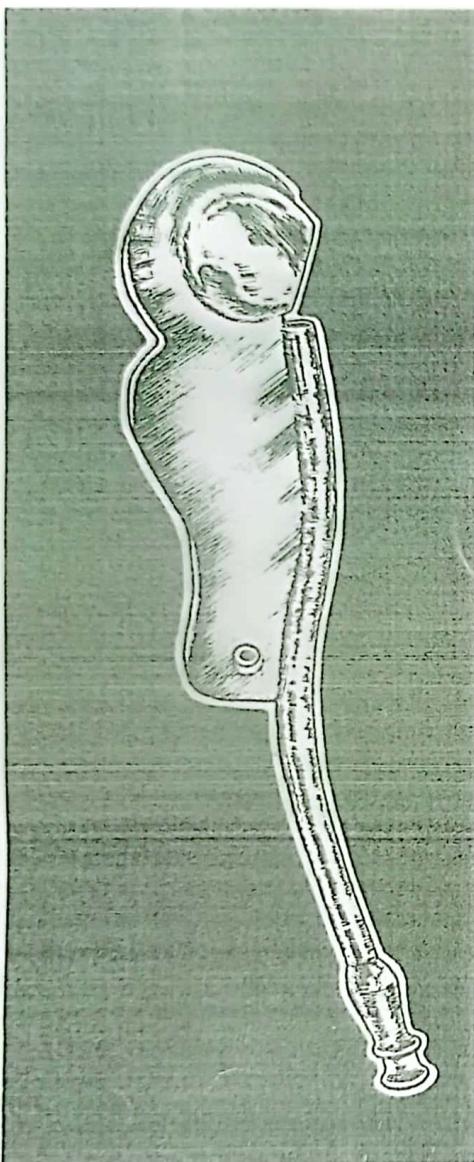
Los principales eventos de rutina a bordo son ordenados por el pito de marinero. Este pito ha sido a través de los tiempos una de las piezas más características de uso personal a bordo de los barcos de guerra. Los griegos y los romanos ya lo usaban para marcar el paso del ritmo de los remos en las galeras, tal cual se evidencia en el *Manuscrito del Vellino de Oro*, en el cual aparece en el castillo de proa del navío Argos a través de Filotetres que tiene en su mano un pito que le servía para dirigir la maniobra. Asimismo, se constata que se hacía uso de él en el siglo IV a. J.C., donde Aristófanes hace mención del niglaros, pequeña flauta de la que se servían los sinfoniacos para imponer el compás de los remeros.

En Francia, a partir del siglo XII se nota el empleo de un silbato que fue utilizado durante Las Cruzadas. El Señor de Joinville en su historia de San Luis relata que a bordo de una «galera de genoveses, cuando el comitente vió al rey, tocó el pito y al son del mismo surgieron de la sentina de la galera ochenta ballesteros bien armados», así como también en los buques ingleses se usaba el pito para llamar a cubierta a los ballesteros en el momento del ataque.

En las crónicas de los siglos XIV y XV se señala en ocasiones que durante la noche, cuando las galeras navegaban por lugares sospechosos, se recomendaba que se silenciaran los pitos como medida de precaución.

Con el pasar de los años, el pito se convirtió en una especie de símbolo de autoridad, como también de honra u honor. En Inglaterra, los almirantes de la alta corte (Lord), usaban un pito de oro en el cuello suspendido por una cadena de oro; también llevaban de la misma forma un pito de plata los oficiales en comando o comandantes de menor graduación. Estos símbolos eran llevados con tanta consideración que en combate, el oficial que llevara uno puesto prefería lanzarlo al mar antes de dejarlo caer en manos enemigas.

Además, el pito de marinero ha dejado rastro en nuestro léxico con alguna que otra voz; una de ellas es la de torrotito, que era la pitada del bauprés, exaltada oficialmente en nuestros días nada menos que a los reglamentos, al denominar así a la bandera de tajamar, de bauprés o de proa.



Tradiciones Navales

Actualmente la bandera de torrotito, es aquella que se izá todos los días conjuntamente con el Pabellón Nacional, a bordo de las unidades de guerra.

Según la tradición, la forma actual del pito de marinero, proviene de la derrota y captura del famoso pirata escocés Andrew Barton, después de una batalla con Lord Howard E., comandante del Licon y del Jenny Perwin, quién encontró este tipo de pito en el cadáver de Barton. Cuando fue promovido al cargo de Lord High Admiral ordenó su adopción. Luego, Lord Howard perdería la vida el 25 de abril de 1513, en las costas bretonas en un combate que libró contra las galeras llegadas a Provenza bajo las órdenes de Pregent de Bidoux.

Los diferentes relatos que se hicieron de la muerte del almirante muestran algunas divergencias. La más difundida dice que, cuando Howard se dió cuenta que iba a caer en mano de Pregent de Bidoux, lanzó su pito de oro al mar quedándose con el de plata.

Tres días más tarde, Pregent de Bidoux logró sacar del agua el cuerpo de su valeroso enemigo. Lo hizo embalsamar y lo devolvió a los ingleses, pero tuvo su corazón a título de trofeo y regaló el pito a su gentil soberana, Ana, reina de Francia a la que veneraba con pasión.

El Rey Enrique XIII de Inglaterra, quien se interesaba mucho por la familia Howard, a tal punto que se casó con Catalina Howard, se encargó de definir y normalizar el pito que el almirante había hecho reglamentario.

Retuvo el dibujo que se había hecho y precisó algunos detalles en su fabricación. Es así que decretó que el pito de honor pesaría 12 onzas de oro y que la cadena también debería ser de oro.

Desde entonces la forma del pito solo sufrió ligeras variantes y se conserva la descripción que Romme, en 1792, hace en su Diccionario de la Marina Francesa:

"El pito se termina en un LA por una bolita perforada, la cual quien lo toca mantiene siempre en la mano para modificar los sonidos o variarlos".

"Esta bolita está fijada en el extremo de un tubo cilíndrico del mismo metal cuyo extremo superior se pone en la boquilla de quien lo toca, quien por este canal hace pasar a la bolita el aire necesario para la producción de los sonidos".

"Este instrumento de poca longitud da un sonido muy agudo que se propaga facilmente en toda la extensión de un gran navío".

Su uso se divulgo en Francia al mismo tiempo que en Inglaterra. En una pequeña estatua atribuida a Jean Cousin, Phillippe de Chabot, almirante de Francia y de Bretaña, contemporáneo de Enrique VIII, lleva alrededor del cuello un cordón del cual cuelga un pito.

"Se sirve principalmente del pito, escribe Romme, variando las modulaciones para ordenar cazar o cargar las velas o para virar de bordo o para largar o para bogar, etc".

En sus recuerdos profesionales "Marina y Marinos de Ayer", el almirante Daveluy relata conversaciones con pito de las que fue testigo de la siguiente manera:

«Jamás recuerdo los ejercicios de maniobras sin pensar en el papel capital que representaban los pitos de todos los suboficiales de la maniobra, contramaestres, segundos contramaestres y cabos. Toda orden dada por el oficial de guardia era repetida con el pito, y la preparación de la maniobra daba lugar a verdaderas conversaciones entre el contramaestre cuyo puesto estaba al pie del palo mayor y los segundos contramaestres encargados, respectivamente, del trinquete, del mesana y del bauprés.

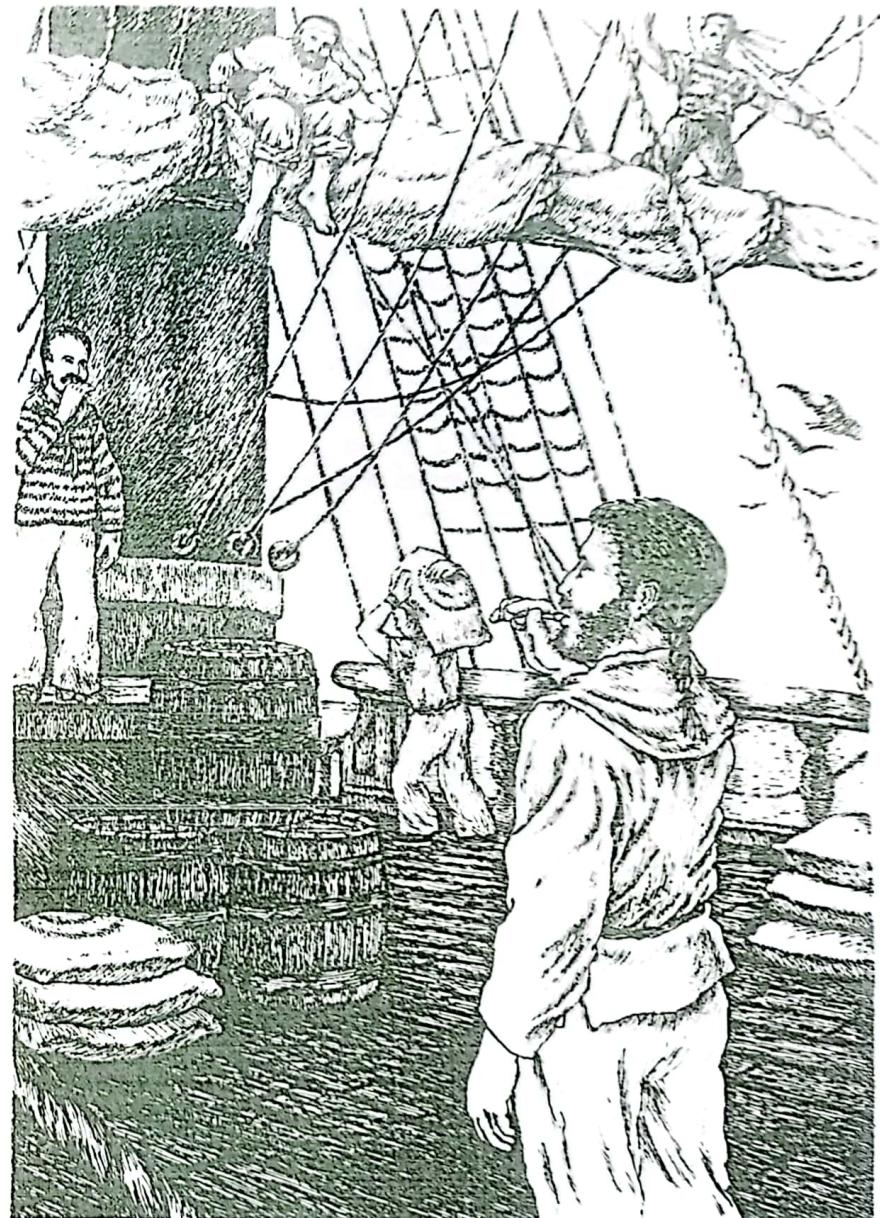
El oficial de maniobra que seguía estas conversaciones con pito, intervenía a la voz en el momento requerido y, cuando lanzaba la orden de ejecución, todos los pitos de la maniobra excitaban a los marineros a halar el cabo.

Los contramaestres de la maniobra y sus segundos contramaestres abrían, pues, poco la boca que, por lo demás, estaba obstruida por el pito y el tabaco de mascar».

Cabe preguntarse, ¿Qué es más admirable, si el talento del suboficial que toca el pito o la agudeza del oído y la aptitud para una ejecución rápida por parte de los hombres que recibían las órdenes?

El pito de marinero consta de las siguientes partes:

- La quilla
- la caña
- el tambor o bola según su forma.



Los extremos de la caña son la boquilla por donde se sopla y el pico de la caña por donde sale el aire hacia el tambor o bola. El agujero del tambor o bola se llama boca y su borde mas alejado del pico de la caña, se denomina filo de viento.

Los tonos y la modulación que se producen por lo regular con el pito son los siguientes:

En el pito podemos producir dos tonos: uno estridente o trino agudo y otro más suave y grave, en alto y bajo. Los sonidos dependen de los movimientos que sean hechos con la lengua al soplar y los tonos dependen de la posición de la mano que empuña el pito. La posición de la mano abierta es la que produce el sonido suave y grave (simbología "o"). En la posición de mano cerrada es cuando se produce el sonido trino agudo o estrictamente (simbología "i")

Podemos dar a los dos tonos antes mencionados diversas modulaciones que son: sonidos continuos, sonidos ondulados, sonidos trinados y sonidos impulsados.

Los sonidos continuos son obtenidos por un soplo continuo y de intensidad uniforme (simbología iiii-oooooo).

Los sonidos trinados son obtenidos por un trino de la punta de la lengua en la boquilla (simbología rrrrrr)

Los sonidos ondulados son sonidos guturales obtenidos por el control de la garganta sobre el soplo, haciendo que salga en forma intermitente (simbología i-i-i-i--o-o-o-o-o-).

Los sonidos impulsados son obtenidos colocando al inicio del soplo, la punta de la lengua en la boquilla (simbología ti-to).

Ciertamente hoy, el pito de marinero ha perdido su papel esencial, excepción hecha en los veleros de algunas academias navales del mundo, pues, en los buques de propulsión mecánica, tubos acústicos, teléfonos, altoparlantes, artefactos eléctricos diversos, comparten la tarea de transmitir las órdenes y su utilización es para toques de rutina y roles generales por parte de la dotación del buque.

El Laurel como Símbolo de Triunfo

Según la mitología greco-romana, al Dios Apolo le gustaba el laurel, porque sus fragantes capullos, de un blanco rosado, le recordaban a una bella ninfa, llamada Dafne, cuyo corazón había tratado de conquistar. La había visto en el bosque persiguiendo al veloz ciervo y sus mas tiernas palabras no lograron convencerla o conmoverla, porque Cupido había traspasado el corazón de Dafne, con una de sus flechas de plomo, de modo que la ninfa, no sentía amor por nadie. Esto es debido a que Cupido, hijo de Venus, portaba siempre un arco con flechas con punta de plomo y de oro. Aunque esta flecha no mataba a nadie, la herida que causaba era profunda e incurable. El hombre o el Dios, cuyo corazón atravesaba con una flecha con punta de oro se enamoraba profundamente, pero si la flecha era con punta de plomo, el herido odiaba a las personas y no era apto para el amor. Cupido cometía tantos lamentables errores que los hombres lo creían ciego. Por ello, luego en los cuadros aparecía a menudo con una venda sobre los ojos y de hecho este es el motivo por el cual se dice actualmente que el amor es ciego.

Pero no era fácil desalentar a Apolo. Cuanto más huia de él la doncella, más audaz se volvía el Dios. Certo día, la persiguió incansablemente decidida a hacerla su esposa. Aunque Dafne era veloz no podía vencer en semejante carrera. El Dios corría cada vez con mayor fuerza, a lo que Dafne imploró a Diana que la salvara, porque la propia Diosa era virginal. La plegaria obtuvo una extraña respuesta. De pronto, la doncella no pudo seguir corriendo, sus pies quedaron enraizados en la tierra, alrededor de su esbelto cuerpo crecía la corteza de un árbol y en el propio instante en que alzó los brazos, éstos se trocaron en ramas. Todo su suave cabello se convirtió en las relucientes hojas de laurel y su bello rostro en rosados capullos.

Apolo retrocedió asombrado al ver lo sucedido. Luego entendió lo ocurrido y comprendió el valor y la virtud de Dafne. Enseguida abrazó aquel árbol pleno de gracia y exclamó:

«¡Oh! amor mío, si yo que soy Dios, lo único que pude conseguir fueron unas hojas de laurel, de ahora en adelante, serás el árbol a quien más honrarán sobre la tierra. Con tus hojas harán guirnaldas para coronar la cabeza de los gloriosos vencedores y el propio Apolo las usará para ceñir su frente».



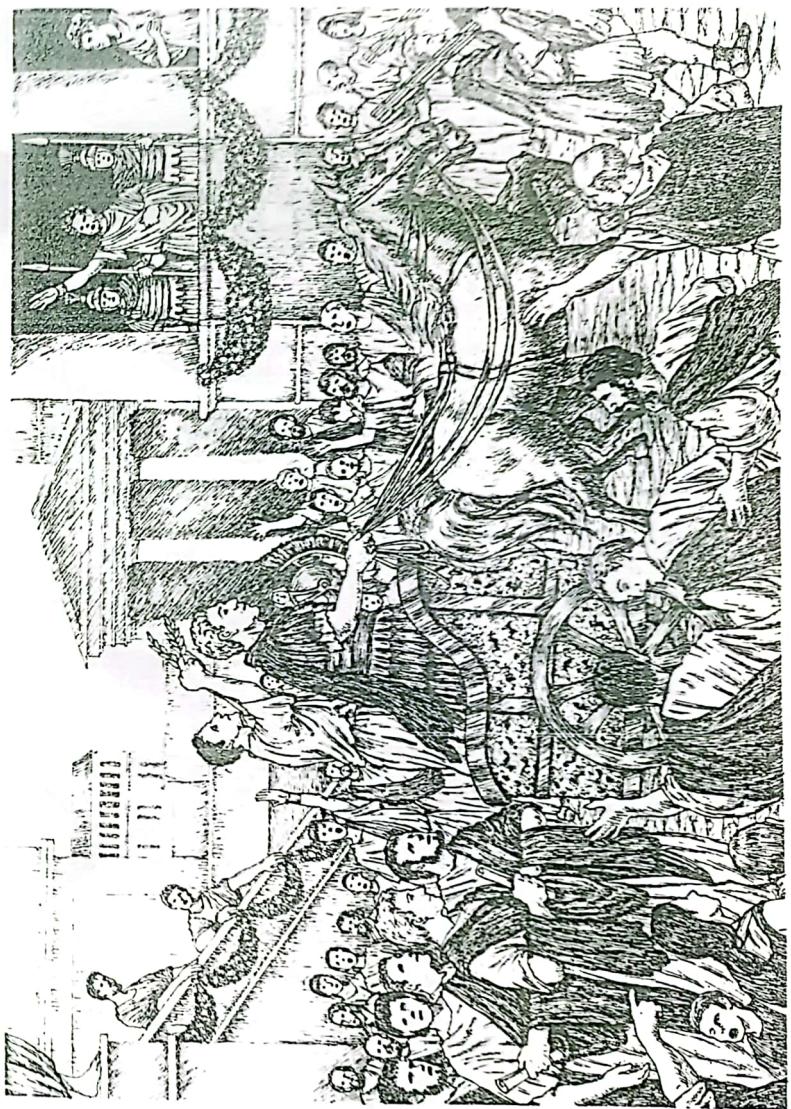
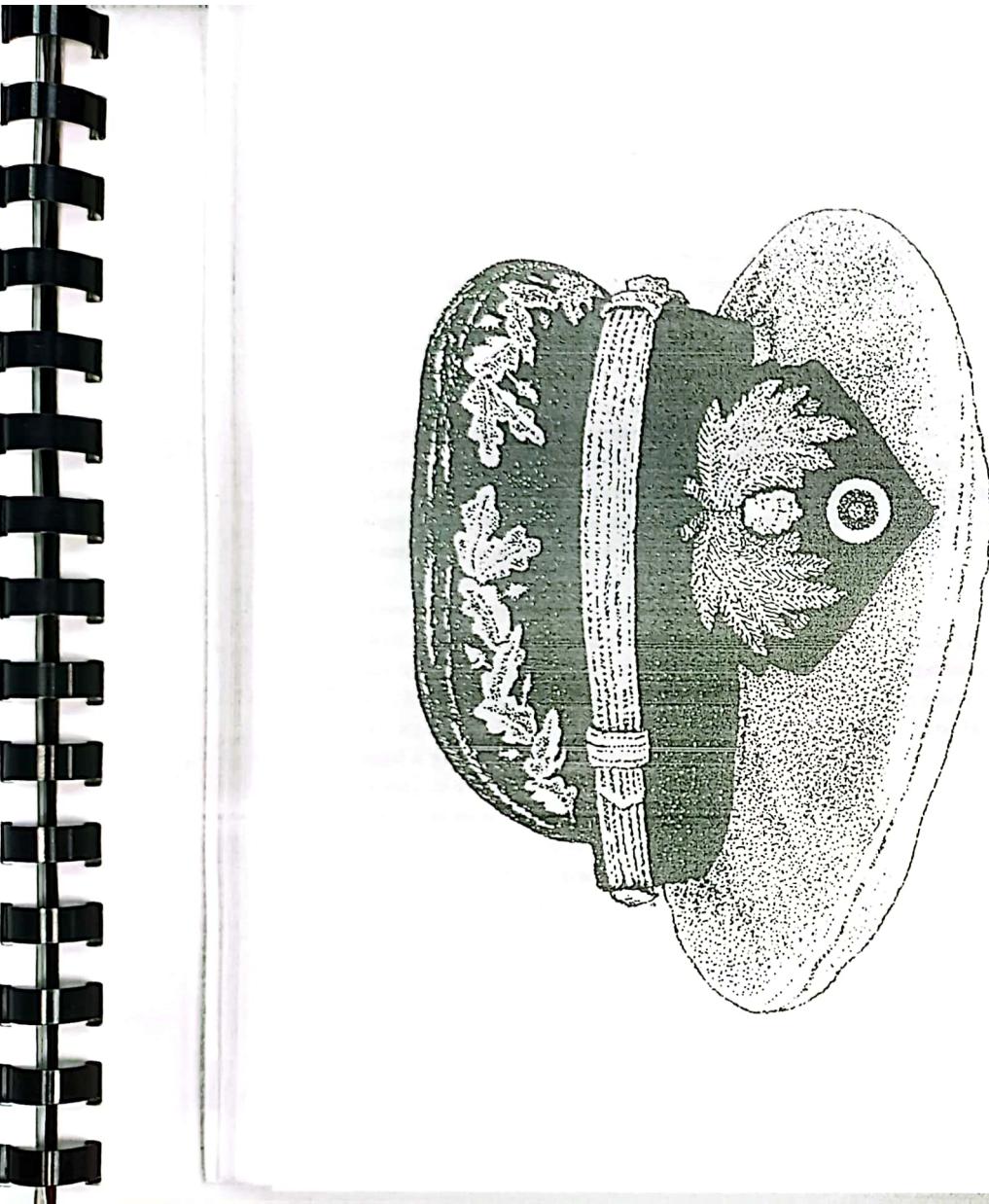
Tradiciones Navales

El uso de las hojas de Laurel para ceñir la cabeza de los triunfadores, nos viene de la antigua Grecia, así vemos a los vencedores en las carreras que se efectuaban en Olimpia (origen de las olimpiadas), coronados con hojas de laurel en sus frentes. El pueblo romano al conquistar Grecia, adoptó esta costumbre y es así como los césares lo usaban y a los jefes victoriosos al entrar a Roma, los coronaban con siete hojas de laurel. Esta costumbre vino hasta nuestros días y es por ello que los oficiales almirantes y generales y los oficiales superiores, llevan en la visera hojas de laurel.

Las siete hojas de laurel que portan los oficiales superiores a cada lado de la visera de la gorra, viene en rememoranza a las siete colinas que rodean a Roma: Quirinal, Palatino, Viminal, Campidoglio, Esquilino, Celio y Aventino. Los almirantes usan catorce a cada lado por ser doblemente coronados.

Pero lo más importante de las hojas de laurel, es el mensaje implícito que envía a todo aquel que las porta y proviene de lo siguiente: en la Roma Imperial cuando el césar le comunicaba a un comandante de tropas doblegar cierta y determinada región, éste tenía la libertad de aceptar o no la misión encomendada antes de cruzar el río Rubicón, río que señalaba en aquellos tiempos el límite entre Italia y las Galias. Una vez pasado el río, no podía dar vuelta atrás, de allí el famoso refrán "*"Alea iacta est"*", cuya traducción en italiano es "*"il dado tratto e"*" y en español sería "*"el dado está lanzado"*", lo cual quiere decir que la decisión ha sido tomada y no hay más nada que hacer sino seguir adelante.

Cuando este comandante regresaba a Roma victorioso, para poder cruzar nuevamente el río debía tener la autorización del cesar, quien mandaba con un esclavo la autorización correspondiente, teniendo éste la misión de colocarse detrás del comandante sobre su carro de combate y llevar una corona de laureles, siete a cada lado sobre la cabeza del mismo, para que cuando éste entrara a Roma, mientras era vitoreado por el pueblo le repitiera constantemente al oído las siguientes palabras "*"toda gloria es pasajera"*", con el fin de recordarle que solo existe un cesar, considerado Dios para la época y que él era un simple mortal, además para que no se ensobreciera por el éxito alcanzado .

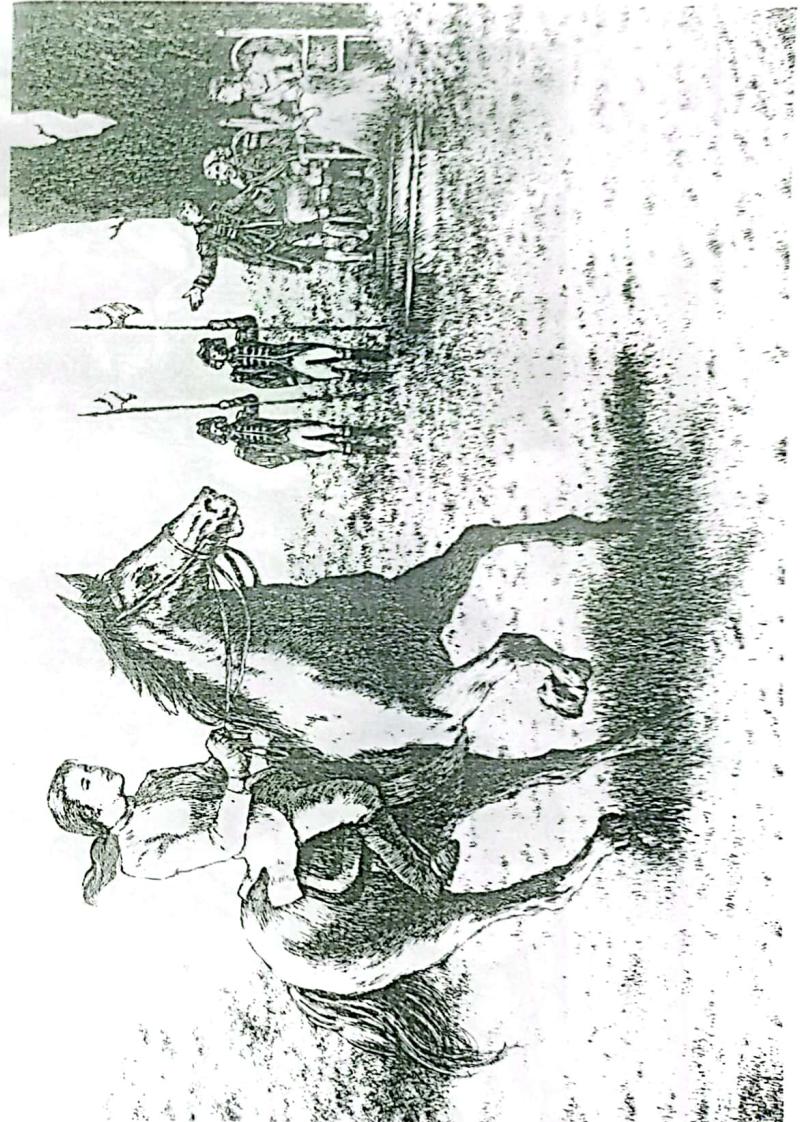


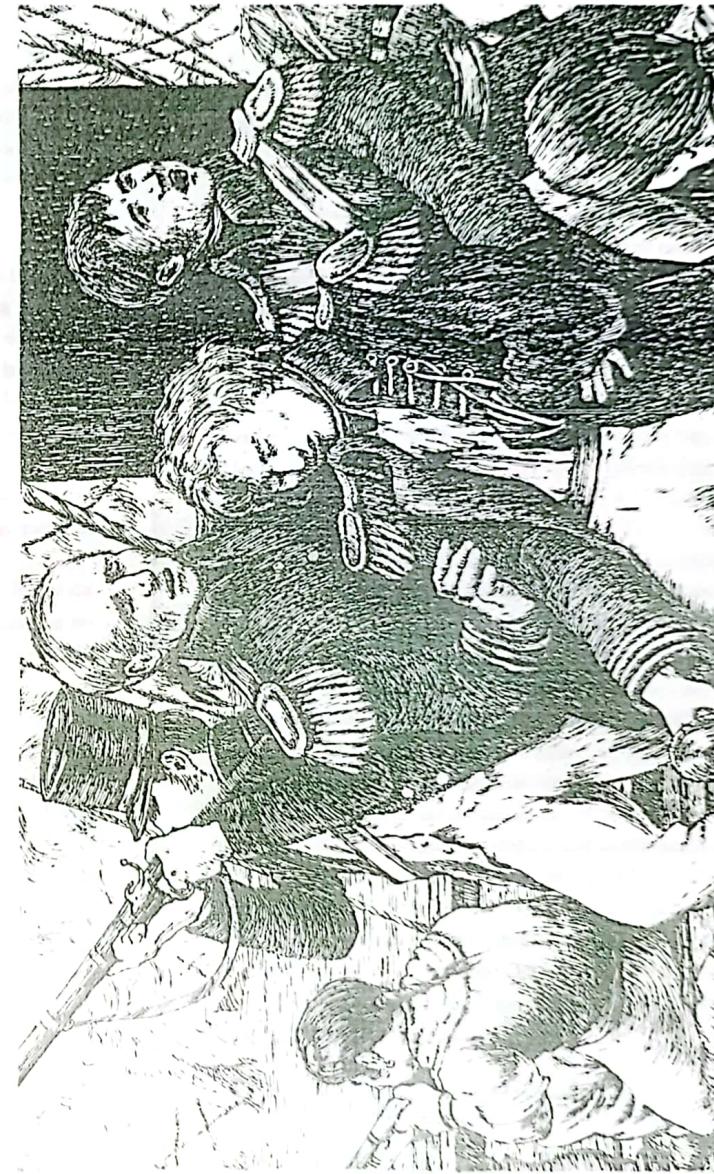
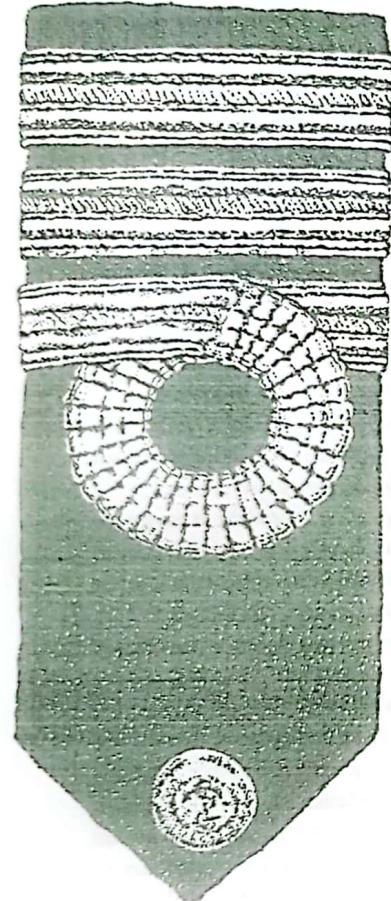
Los Uniformes

Todas las marinas han imitado sus uniformes de la británica y las diferencias que existen entre los distintos países se refieren sólo a detalles, aunque otras marinas tenían ya sus uniformes oficializados antes que la británica. A su vez los ingleses fueron ligeramente influenciados por los de la armada francesa, por ejemplo, en las caponas que son de origen francés.

Cuenta la tradición que en una conferencia sostenida por oficiales de la armada británica durante 1745, que tuvo lugar en el Will's Coffe House de Scotland Yard, centro favorito de reunión de la oficialidad, decidieron elevar un petitorio al Almirantazgo para que se reglamentara el uniforme de la armada. El pedido fue considerado y el Almirantazgo requirió la opinión de algunos oficiales con respecto al uniforme que debía reglamentarse. Algunos opinaban que debía ser gris con ribetes rojos; otros citaban el precedente del Capitán de Navío Phillips Saumerez que usaba uniforme azul con ribetes blancos. El azul y el blanco fueron los colores establecidos por el Almirantazgo y cuenta la historia que debiendo el Rey Jorge II dar su veredicto final sobre los colores, eligió iguales a los del traje de equitación de la Duquesa de Bedford, esposa del Primer Lord del Almirantazgo que en ese momento pasaba a caballo por el parque. Se cuenta que para obtener la aprobación del Rey, la duquesa usó deliberadamente los colores que ya habían sido elegidos por su esposo. Es por ello que la guerrera del uniforme blanco tiene la forma igual a una chaqueta de equitación y el color blanco viene a representar la pureza de los sentimientos del marino en cada uno de sus actos y el color azul viene en remembranza al color del mar.

Los oficiales, suboficiales y sargentos en su mayoría, usan el mismo uniforme en todos los actos del servicio a bordo. Son del tipo abrigo o chaqueta y pantalón o solamente camisa y pantalón. Los oficiales y suboficiales para distinguirlos usan caponas para colocarlas encima de los hombros en el uniforme blanco, galones en los puños del uniforme azul y distintivos de grado en el cuello del uniforme de faena. Los sargentos y marineros usan siempre el distintivo de grado o jeraquía en el brazo izquierdo, en memoria al almirante Nelson por ser el brazo derecho el que perdió en Santa Cruz de





Tenerife, Islas Canarias, en una acción de combate

Las caponas son de origen francés, van colocadas sobre los hombros de los uniformes como accesorio, en memoria o recuerdo de las antiguas tiras de cuero usadas en los hombros de los uniformes para fijar por la cintura la espada. Existe otra versión que dice que las caponas constituyen una desviación de las charreteras sin fleco que antigüamente se usaban como protección para evitar ser tomados de espalda por los hombros.

Los galones de los oficiales son listas doradas. La más alta en el puño es terminada en una vuelta llamada coca, en analogía al nombre de la forma de la que toma un cabo al ser doblado. Cuenta la tradición que ésta tiene su posible origen en la vida del almirante Nelson quien al perder su brazo derecho en la batalla de Santa Cruz de Tenerife, para sostener la manga derecha de su uniforme, se descosió un galón de su bocamanga y se lo prendió del botón derecho superior de su casaca, formando así una coca (o vuelta) lo cual perdura hasta nuestros días.

Por eso en la levita naval el último botón superior de la derecha no se abotonó, y el galón primero presenta una vuelta o coca que da paso al registro histórico antes citado.

Las marinas que tuvieron origen y contacto con la marina británica conservan el símbolo, y se dice que son marinas imperiales. Aquellas que no usan la coca sino otro símbolo, como por ejemplo, una estrella, se consideran que son marinas de origen republicano (la de Estados Unidos).

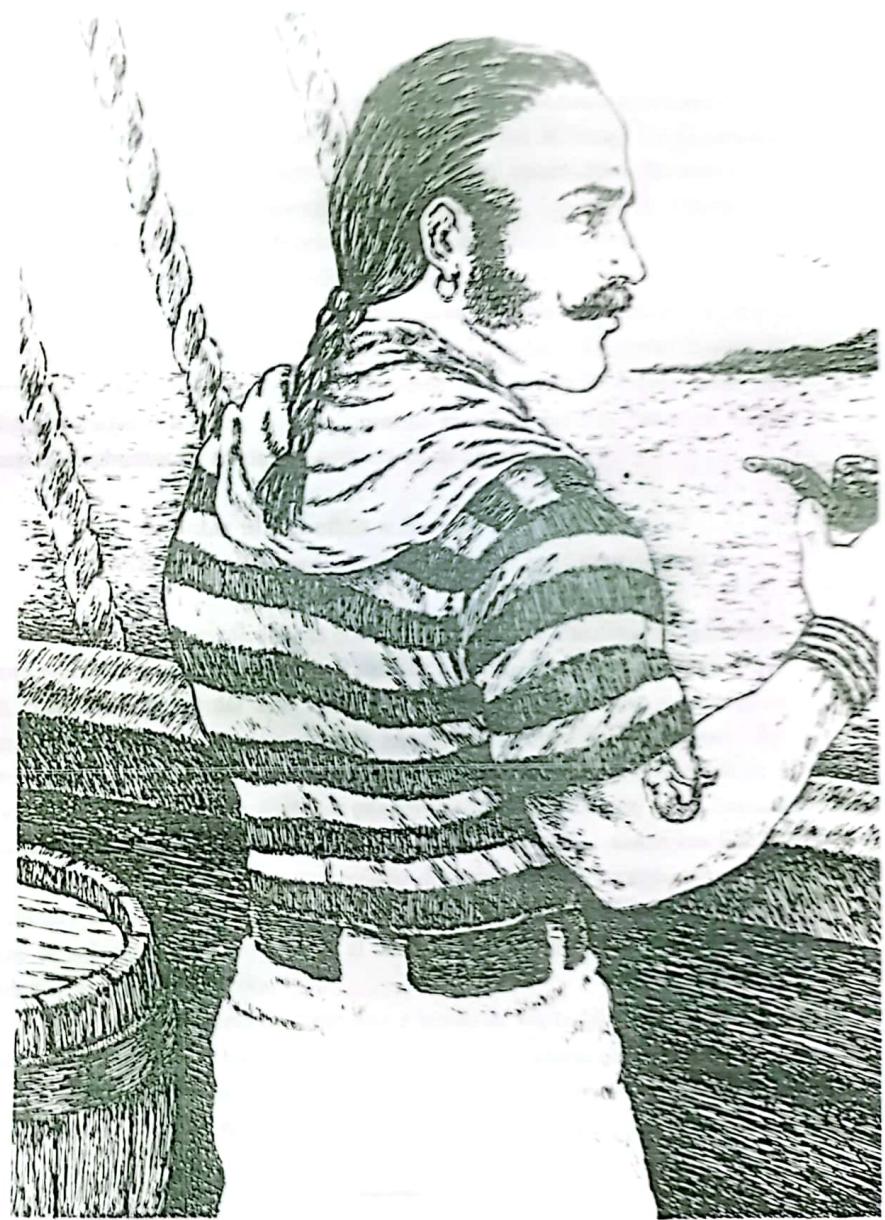
La gorra con elástico tiene su origen en los antiguos sombreros blandos de anchas alas. Primero se empezó a usar con el ala levantada de un lado y luego de los dos. En 1795, los comandantes de la armada británica empezaron a usarlo en la forma como se lleva ahora y en 1825 se extendió a todos los oficiales la obligación de usarlo de esa manera. Forman parte de ella la visera, la cual es una pieza que en la antigüedad formaba parte del yelmo que defendía el rostro del caballero, la cucarda, la cual es una remembranza de las antiguas tiras de colores que identificaban a uno y a otro bando durante un conflicto, y la carrillera, pieza de la armadura medieval que sujetaba por debajo de la barbilla el yelmo del caballero.

Los cabos y marineros usan uniforme de cuello grande y gorra sin

visera. Los uniformes son blancos y azules. El uniforme de trabajo o faena es de color azul hechos de mezchilla con la gorra típica sin visera y desde siempre utilizaron pantalones con las perneras muy anchas con el fin de evitar que se les rompiieran en las duras faenas a bordo que debían ejecutar en su mayoría de cuchillas, además de facilitar el arrollarse los pantalones cuando desembarcaban en una orilla de playa.

El uniforme de marinero es universal. Sus características principales son una corbata negra llevada al cuello y el cuello de la camisa bastante ancho de color azul y con listas blancas. La corbata tiene su origen en la artillería de antiguos tiempos de la marina a vela, cuando los marineros usaban un pañuelo en la frente durante los combates amarrado detrás de la cabeza, para evitar que el sudor mezclado con la grasa y la pólvora, les cayese en los ojos, además de fijar la coleta. Al finalizar el combate, los marineros giraban este pañuelo y se lo amarraban en el cuello con el nudo hacia adelante. Usualmente esos pañuelos eran de varios colores pero en el funeral del almirante Nelson, los marineros del buque inglés "Warwick" desfilaron con pañuelos negros, lo que fue adoptado por la marina británica y prácticamente por todas las marinas del mundo. Hoy simbólicamente, este pañuelo se coloca alrededor del cuello en forma de corbata como señal de luto por la muerte del almirante y los oficiales, suboficiales y sargentos guardan el luto en la gorra y en las respectivas jerarquías.

El cuello ancho del marinero es bastante antiguo y era usado para proteger la ropa de las sustancias grasosas con que untaban la coleta de sus cabelleras. El uso de la coleta desapareció, más el cuello ancho permaneció como parte característica del uniforme, y en el luto de la gorra de elástico y en la parte trasera de las gorras de marinero de la mayoría de las marinas del mundo, cuelgan en su parte posterior dos cintas negras en remembranza de la antigua coleta de cabello. El color azul es adoptado por casi todas las marinas y se debe al color del mar. Las listas blancas fueron por primera vez usadas en los funerales del almirante Nelson y fueron tres con el fin de conmemorar sus tres grandes victorias Aboukir, San Vicente y Trafalgar, aunque existen marinas que no adoptaron esta conmemoración y más que todo las usan como decoración.



La Jerarquía Naval

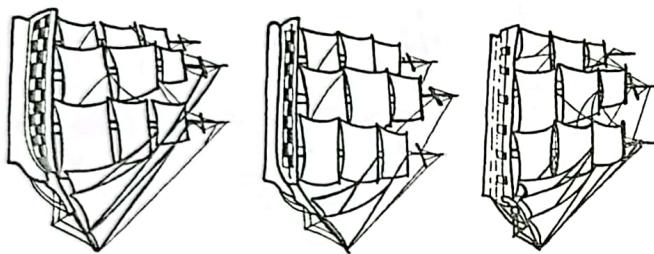
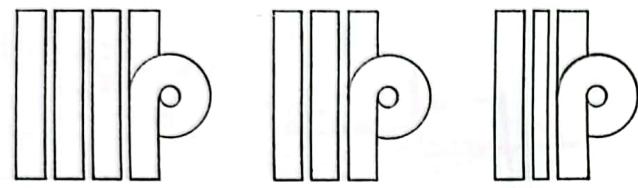
La responsabilidad de comando de un buque recae en el comandante. Su importancia funcional define la jerarquía del comandante tradicionalmente y hoy en día se mantiene de acuerdo a la capacidad de fuego. En la antigüedad generalmente existían tres tipos de buques, clasificados de acuerdo al número de cubiertas con cañones de que disponían. Las corbetas tenían una cubierta con cañones; las fragatas, dos cubiertas con cañones y los navíos tres cubiertas con cañones, siendo también llamados estos, navíos de líneas o navíos de batalla, por ser los que constituyan las líneas de batalla. De ahí la jerarquía ascendente de los comandantes, como capitán de corbeta, capitán de fragata y capitán de navío. Como ejemplo: el Capitán de Navío tiene tres listas doradas y la coca; la coca significa mando y las tres listas un buque con tres cubiertas de cañones, comandante de un navío.

**Saludar al Pabellón o Saludo a la Toldilla,
Saludo entre Buques Mercantes y Buques de Guerra**

Como ya fue explicado, es costumbre saludar al Pabellón Nacional que está colocado a popa, al entrar y al salir de a bordo. Se acepta en general que la costumbre de saludar a la toldilla proviene del respeto que los antiguos marinos sentían por el altar pagano levantado a bordo de los buques. Sin embargo, algunos investigadores están en desacuerdo con esta explicación y oponen el argumento que desde los primeros años de formación de la armada británica, cuando alguien llegaba a la toldilla y saludaba, todos los que se encontraban en ella retribuían el saludo descubriendose, (antigua forma de saludar). De acuerdo con la mayoría, la explicación más razonable parece ser que se saludaba este sitio por ser el destinado a la autoridad y por hallarse además próximo al pabellón.

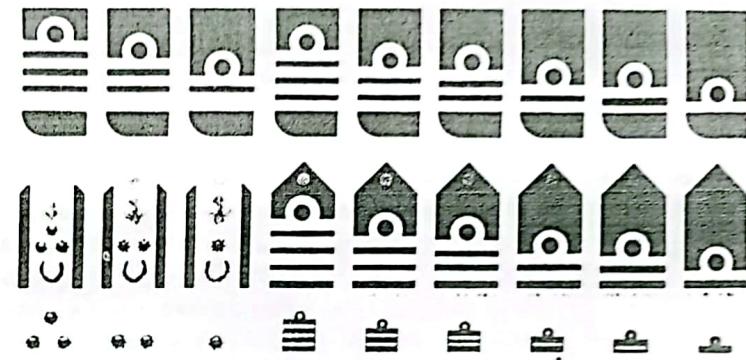
Por otra parte, está probado que a bordo de los buques griegos, romanos y cartaginenses se hacían genuflexiones ante los templete paganos en los que se reverenciaba a los dioses del mar. Con el advenimiento del Cristianismo la misma pleitesia fue rendida al altar de La Virgen. La costumbre citada



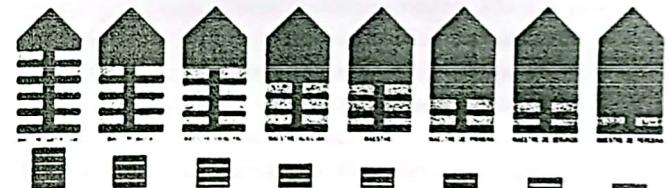
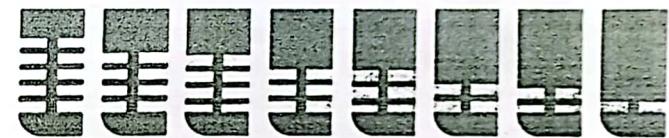


*Capitan
de Corbeta
Capitan
de Fragata
Capitan
de Navio*

OFICIALES

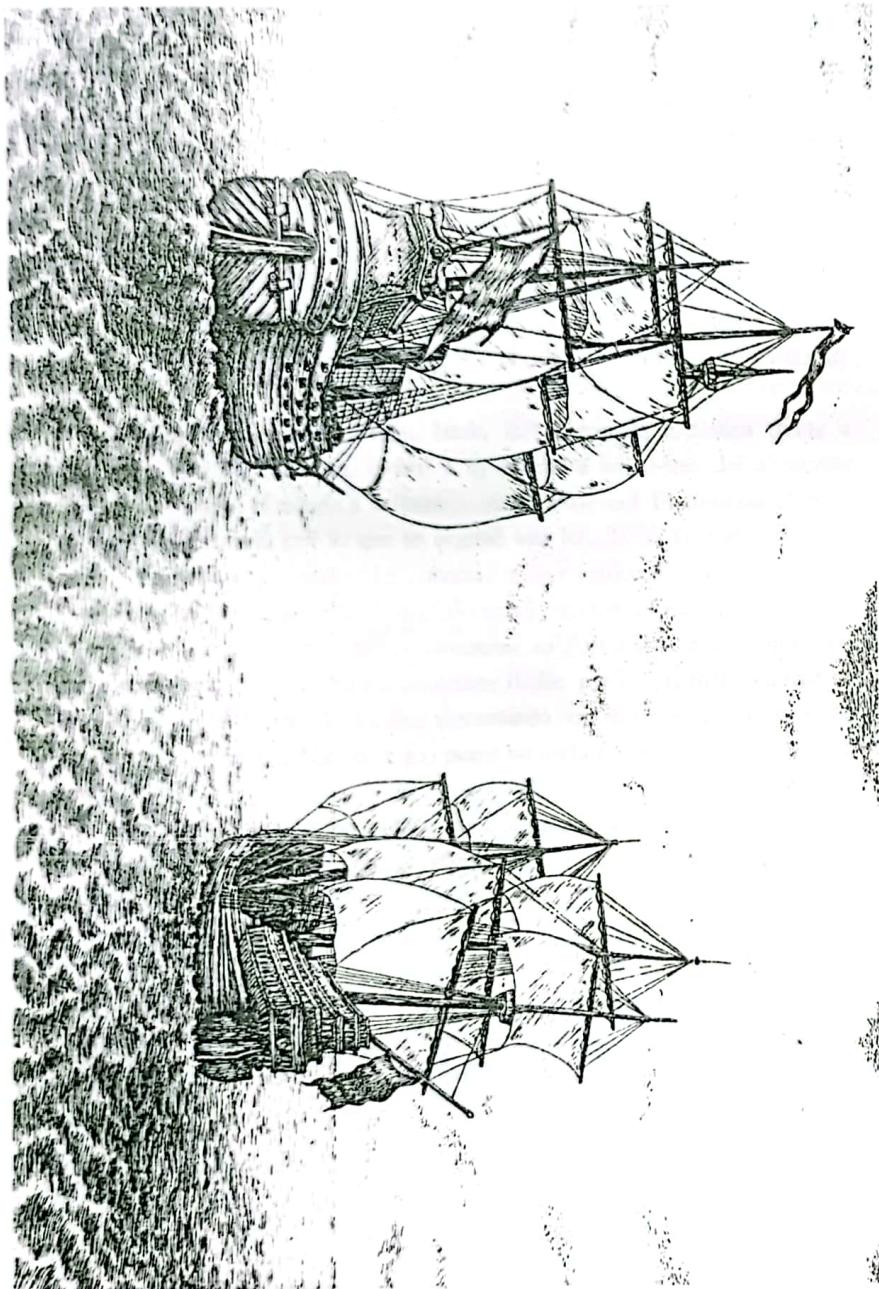


SUBOFICIALES PROFESIONALES DE CARRERA



SARGENTOS Y TROPAS





de rendir homenaje de respeto perduró aún después de suprimirse altares a bordo de los buques.

Dado que los reyes de entonces gobernaban según el sistema denominado del "*Derecho Divino*" resultó que las banderas, al representar a la iglesia y al Estado, combinados, se convirtieron en el objeto principal de todos los homenajes y eran emblemas de las casas de los gobernantes, de allí que actualmente la bandera de una nación está colocada a popa y cuenta la tradición que por el año de 1653, el dominio del mar estaba en su mayoría en poder de los ingleses y éstos para imponer su soberanía obligaban el saludo a su bandera a todo buque que cruzara su ruta con la de un navío de Su Majestad. Este saludo consistía en arriar la bandera como signo de sumisión y exigían el cumplimiento con toda la severidad que les permitía su poder. De allí el origen del saludo cuando un buque mercante pasa al lado de un buque de guerra, el cual consiste en que primero arría la bandera el buque mercante haciendo luego lo mismo el buque de guerra. El buque mercante la izará nuevamente después que el buque de guerra la haya izado. Igual origen tiene el saludo entre buques de guerra, el cual consiste en siete vivas o toques de pito cuando se encuentran a menos de 200 yardas uno de otro, saludando primero el buque donde el comandante es de menor graduación o antigüedad.

De aquellas antiguas formas de respeto se ha originado la costumbre de los católicos de quitarse el sombrero al pasar frente a la iglesia o la de los europeos de descubrirse ante *La Tumba del Soldado Desconocido*.

La toldilla ha sido considerada como un lugar sagrado desde los días más remotos. El capitán Basil Hall de la Armada Británica al escribir en 1831 sus recuerdos de guardiamarina dice:

"Cualquier persona incluyendo el comandante, que pise la toldilla lleva su mano a la gorra y como este saludo se dirige al lugar en sí, todos los que en ese momento tienen el honor de estar allí, están obligados a retribuir el saludo descubriendose; aún cuando sea un guardiamarina el que llega y saluda, deben contestar todos, hasta el almirante, si en ese momento está en la toldilla".

Esta costumbre llega a arraigarse de tal forma que aunque el marino

pase por la toldilla en plena noche y no haya nadie allí lo mismo saluda. Lo dicho hasta aquí es suficiente para demostrar que el saludo a la toldilla constituye una muestra de respeto al Pabellón Nacional, símbolo del Estado y al lugar reservado a la autoridad.

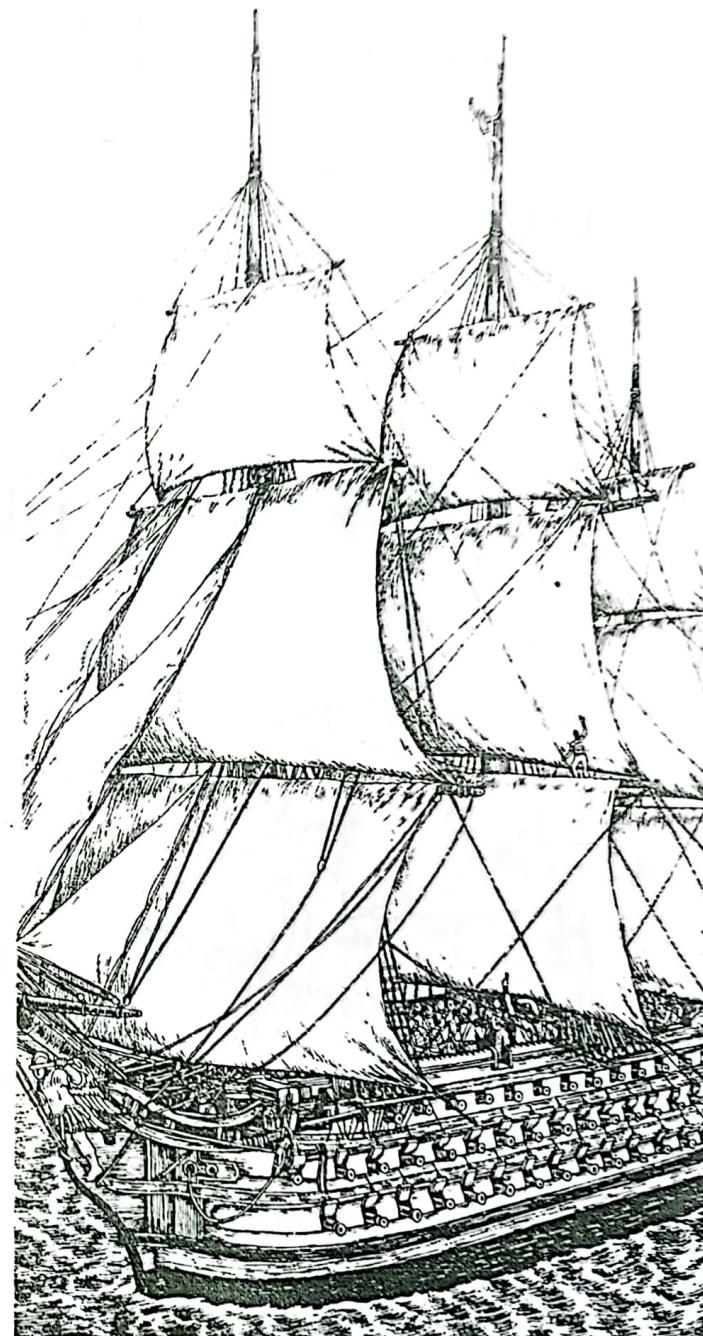
El Gallardete Naval

Es una bandera estrecha y larga, disminuyendo de ancho hasta rematar en punta; los hay de guerra y de señales y el origen de su forma nos viene de lo siguiente:

Encontrándose el almirante Blake de la armada británica frente a Dungenes con su escuadra, avistó a la escuadra holandesa del almirante Tromp y le exigió el saludo a la bandera de Su Majestad. El almirante Tromp se negó a efectuarlo por lo que se originó una batalla en la cual salió vencedor el almirante holandés. Este mandó a izar entonces una escoba en el tope de su buque insignia, simbolizando haber barrido del mar a los ingleses. Tres meses más tarde vuelven a encontrarse en Portland y en esta oportunidad le correspondió el triunfo al almirante Blake, por lo que mando a izar en el palo mayor de su navío un látigo expresando con ello que había castigado severamente a quienes habían osado poner en duda la soberanía inglesa en la mar.

A partir de este hecho, el látigo queda definitivamente en el tope de los buques de guerra ingleses, convirtiéndose con el tiempo en el actual gallardete de mando con los colores patrios que llevan en el tope del mástil principal todos los buques de guerra en el mundo.

En algunas marinas conservan la tradición de alargar el gallardete cada vez que regresan de una navegación y a veces este alargamiento es tanto que su extremo alcanza a tocar el agua, para significar con ello la operatividad en la mayor cantidad de navegaciones efectuadas o la cantidad de millas navegadas por el buque.



Ceremonial de Recepción y Despedida

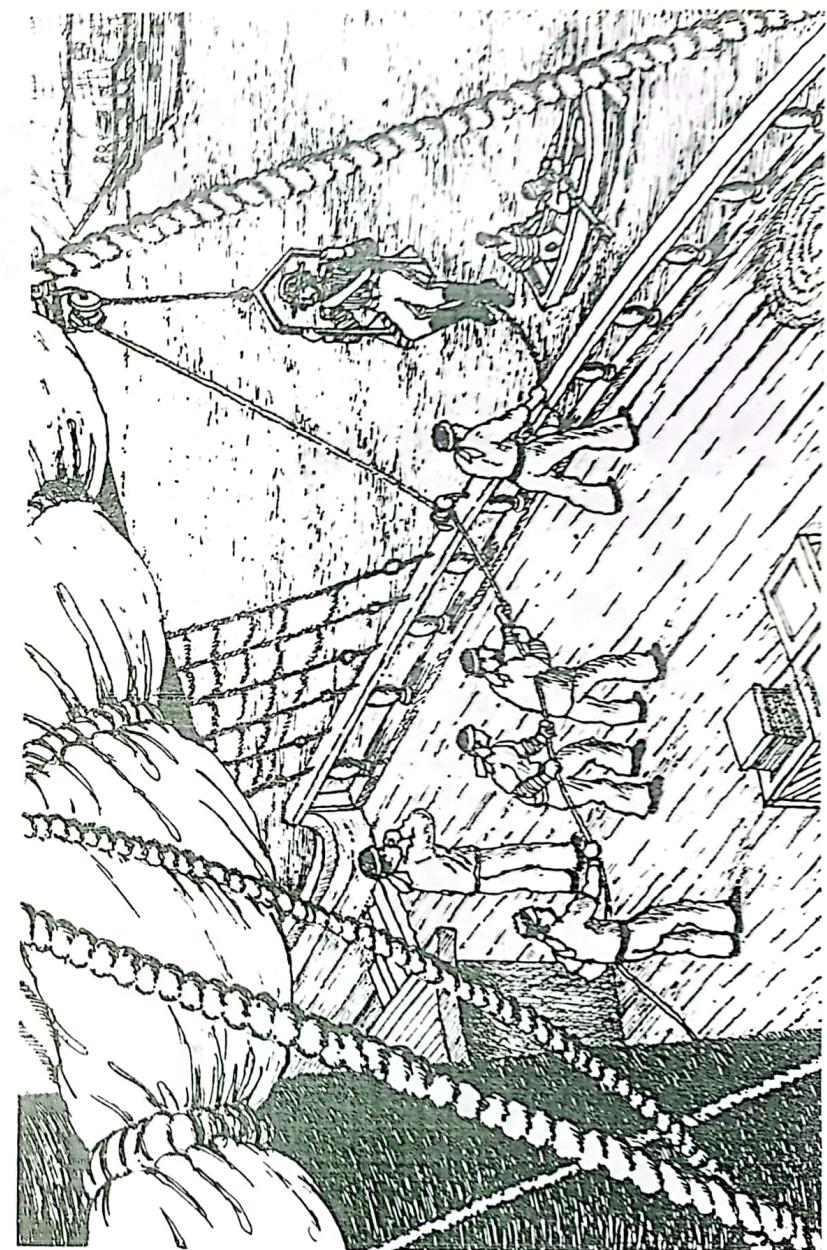
Cuando los oficiales y altos dignatarios entran o salen de a bordo se les realiza un ceremonial de acuerdo a su jerarquía. Este consta de toques de pito característicos y del saludo de quien lo recibe o despide y de los presentes. El saludo debe realizarse a la altura de la escala del portalón cuando se recibe y en la cubierta cuando se despide a la autoridad.

Esta tradición es heredada desde los días de la marina a vela. Cuando había reuniones de comandantes de una fuerza naval en un determinado barco y el mar no estaba calmado, se acostumbraba iar al visitante por medio de una guirnalda, especie de tabla suspendida por sus extremos a través de aparejos y amarras. La maniobra era comandada por el contramaestre al son de pito y para realizarla se necesitaban varios marineros los cuales iban para el local de embarque. Hoy, es una cortesía naval recibir con marineros en el local de embarque y saludar con toques de pito a la autoridad que llega al portalón (local de embarque y salida de a bordo).

Esta costumbre pasó desde el imperio inglés al resto de las marinas en la forma del ceremonial para recibir autoridades de alto rango, donde en el portalón hay una formación de ocho marineros comandados por un oficial y un suboficial.

Saludo entre Militares

La armada británica imitó al ejército en la forma actual de saludar, llevando la mano a la visera de la gorra y la tradición de este saludo es muy interesante, aunque como en el caso anterior, existen varias explicaciones. Hay motivos para ubicar el origen del saludo en la época de la caballería cuando era costumbre entre los caballeros, al encontrarse con otros de la misma orden o con otros de ordenes aliadas, levantar la visera de su yelmo para poderse ver a la cara; con esto demostraban al mismo tiempo su adhesión a ordenes amigas y dado que en aquella época existía una severa escala jerárquica entre los caballeros, los subalternos estaban obligados a levantar primero su visera y luego el caballero superior la levantaba.







Tradiciones Navales

Existe otra versión que indica que constituye el primer ademán necesario para descubrirse siendo por tanto una remembranza de las primeras unidades militares en las cuales el subalterno se descubría al hablar con un superior o al encontrarse con él. Algunos explican el saludo francés con la palma de la mano hacia adelante, como una muestra de no llevar ningún arma en la mano al hablar con el superior.

La versión más reciente se ubica en 1588 durante la realización de un torneo naval en la marina británica. El organizador de la ceremonia fue Francis Drake, quién para dar un mayor realce a estas fiestas, logró que su soberana, la Reina Isabel, viniera personalmente a entregar los premios y en honor a ella dispuso en la orden del día lo siguiente: «*Debido a la resplandeciente hermosura de Su Majestad, todos los marinos deben cubrirse los ojos con la mano derecha en el acto de recibir los premios.*

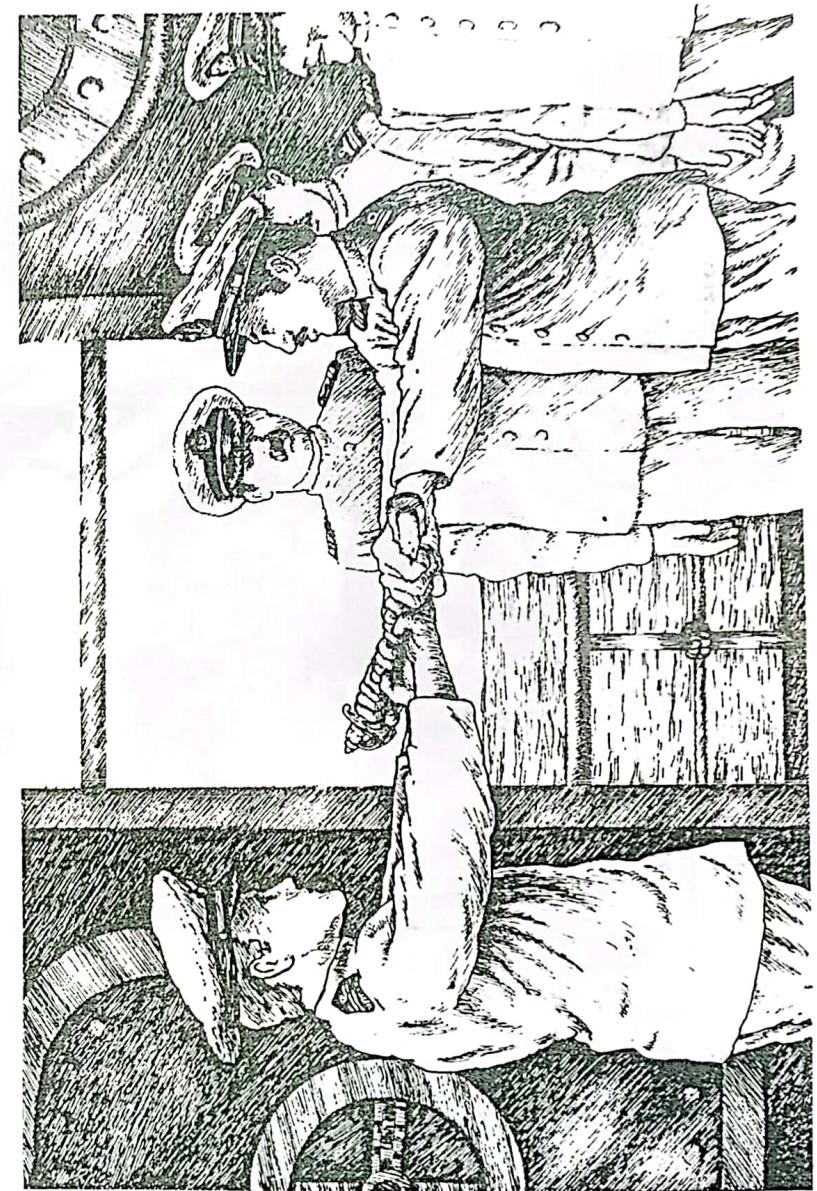
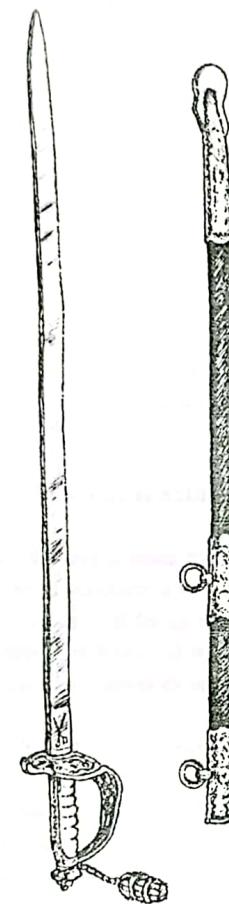
La Reina Isabel, que gustaba de las muestras de adoración de sus hombres, dispuso que aquel homenaje que Drake le hiciera en la ocasión anterior se efectuara permanentemente, por lo que nació así el saludo naval en la marina de Inglaterra.

En algunas armadas el subalterno no tiene necesidad de tener la gorra puesta para saludar y en otras, en caso de no tener la gorra, se saluda haciendo la venia".

El Sable

El sable o la espada, símbolo de autoridad desde los días de los gladiadores romanos y aún antes, fue un arma altamente personal y de importancia simbólica. La entrega del sable de un oficial en combate aún es tomado como señal de rendición y en pasadas guerras fue costumbre partírlo cuando el oficial era despedido sin honor. De hecho, antes de la Segunda Guerra Mundial, cualquier oficial naval que era emplazado bajo arresto dependiendo de una Corte Marcial, era requerido por regulación que entregara el sable a su superior jerárquico en mando hasta que el veredicto haya sido emitido.

En otros tiempos y aun en el actual con sus excepciones, el sable y la



gorra permanecían en el ataúd del oficial hasta llegado el momento del entierro. Desde el día de su graduación, el oficial naval debe llevar el sable para cumplir comisiones, inspecciones, ceremonias, tomas y entregas de comando y finalmente en su ataúd.

La más seria violación de la no estricta ética es dejar caer el sable cuando se hace el saludo y es por ello que es sabia práctica el desenvainar, saludar y envainar el sable porque nunca se sabe cuando le va a ser ordenado al oficial marchar en una parada y en estas ceremonias por lo general los ojos de los que observan se encuentran fijos en él.

El sable nunca debe ser desenvainado en iglesias o santuarios. En matrimonios de militares se acostumbra con oficiales uniformados el hacer un arco con los sables en la puerta de la iglesia. Después de la ceremonia, los novios solamente caminan por debajo del arco y el mensaje implícito de sus hermanos de fuerza es lealtad a la joven pareja.

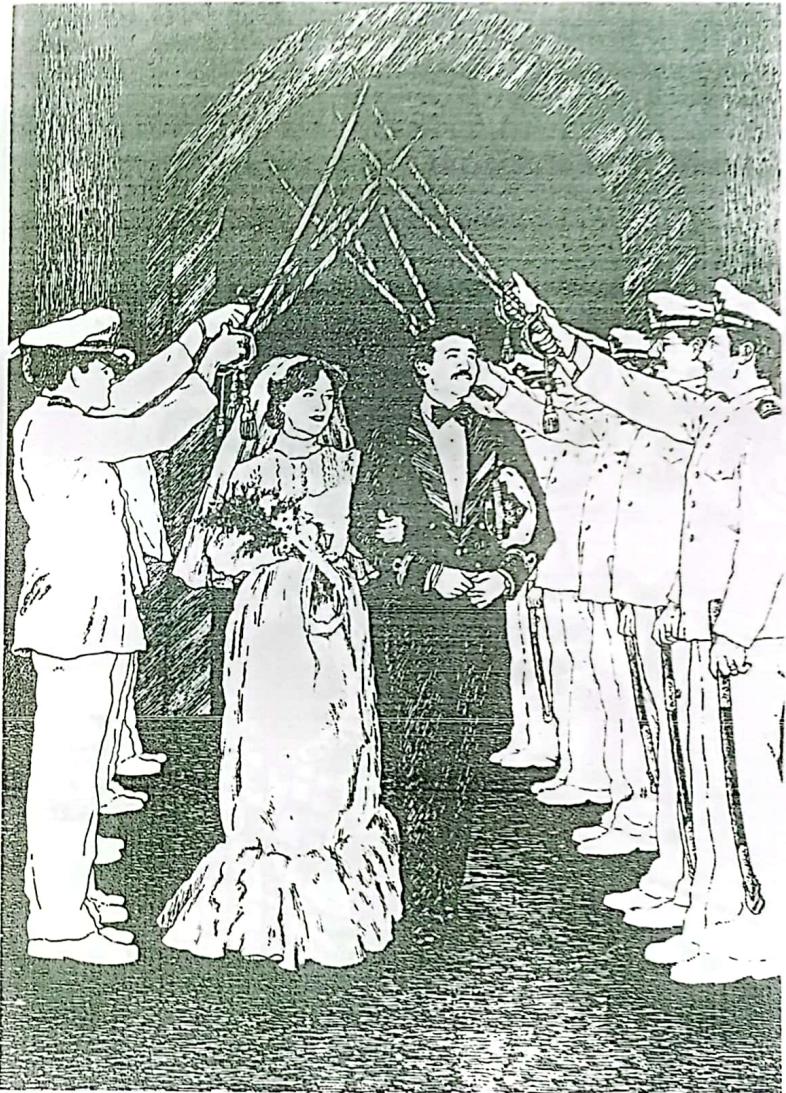
Todo lo anterior explica el por qué tanto sentimiento ha estado ligado al sable y a lo que simboliza.

Presentar el Sable

El gesto de llevar el sable con la punta hacia tierra cuando se presenta, es una antigua demostración de sumisión a una autoridad superior, reconociendo su superioridad jerárquica y el fin es no permitir al oficial que lo porta su uso en ese momento. De hecho, el movimiento "presentar armas" originalmente se utilizaba para entregarlas en una rendición.

Saludo con el Sable

Sobre el origen del saludo con el sable o la espada hay divergencias. Se sostuvo por muchos años en el Royal Military College de Gran Bretaña, que este saludo provenía de la costumbre oriental de los subalternos que, ante la magnificencia del superior levantaban la espada y bajaban la vista. Es probable que las primeras reglas del porte de la espada hayan tenido origen oriental, pero todas las investigaciones demuestran que el saludo, en su forma



actual proviene de Las Cruzadas ya que el crucifijo se simbolizaba en la era de la caballería en la empuñadura y la cruz de la espada, y era costumbre en esa época de fervor religioso, besar la empuñadura antes de entrar en combate y hacer votos o juramentos.

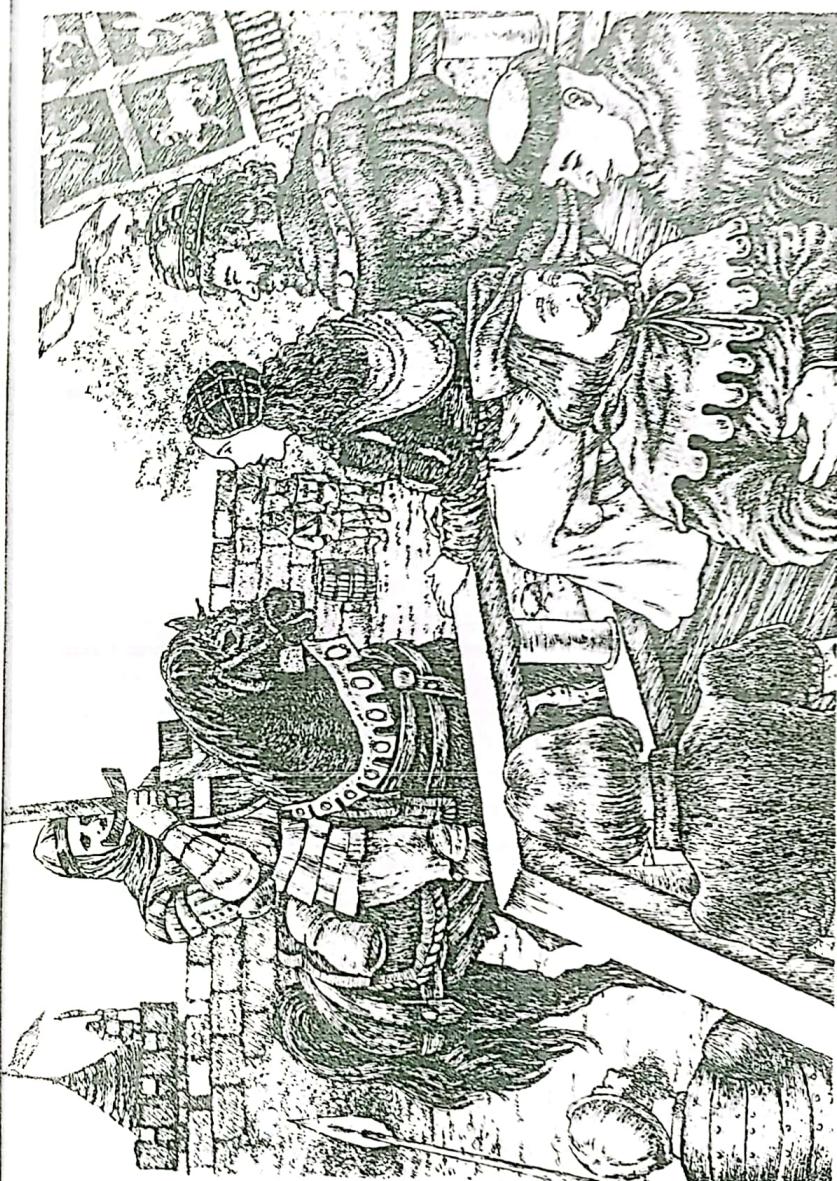
Es por lo anterior que la forma moderna de saludar reúne en sí varias costumbres antiguas. La posición inicial, a lo largo del brazo extendido, era la manera primitiva de saludar al superior. El movimiento de llevar la punta al suelo era el antiguo gesto de sumisión y el movimiento intermedio entre los anteriores, o sea de llevar la empuñadura a la quijada recuerda la costumbre en Las Cruzadas de besar la cruz de la espada al hacer un voto o juramento antes de entrar en combate.

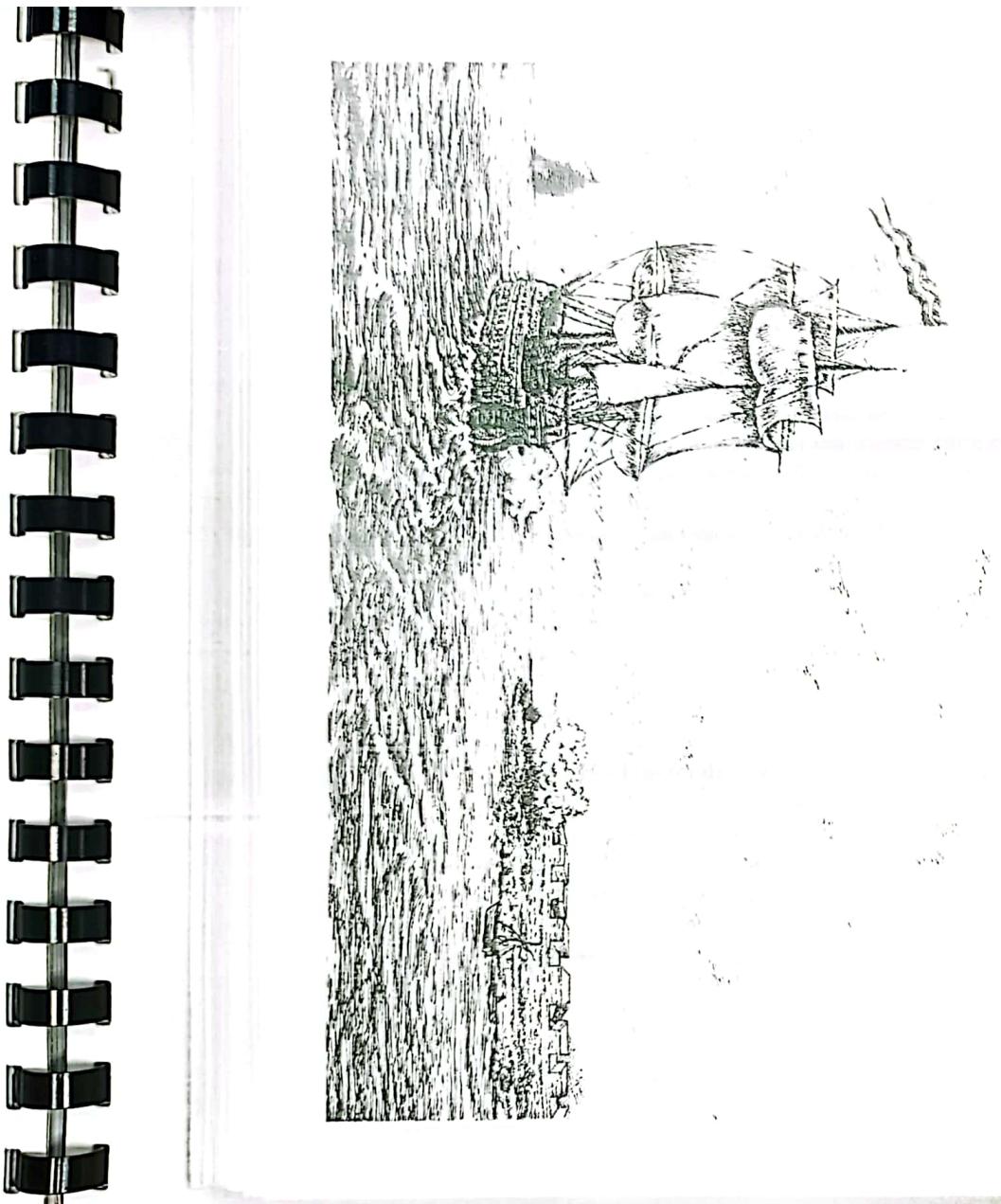
Hoy, las espadas o sables de los oficiales no llevan la cruz en la empuñadura, más sobrevive en el espaldar o daga que usan los cadetes de algunas escuelas o academias de formación de oficiales.

El saludo sobre la marcha con el sable viene de las demostraciones que los oficiales hacían con sus espadas durante las revistas del siglo XVII y el aditamento que las adorna en la empuñadura, la dragona, tuvo su origen en Francia. Esta fue usada por los oficiales franceses que frecuentaban la Corte de Versalles en forma de hilos de oro, cuando vestían de paisanos, para diferenciarse de los civiles quienes llevaban en las espadas cintas de colores. De la corte pasó la moda al ejército y fue sancionado en 1767.

Las Salvas: Saludos con Cañones

En los tiempos en que no había medios seguros de comunicación y cuando en la mar no era posible a los barcos saber noticias de tierra a menos que encontrases a otros que se la transmitiesen, era importantísimo demostrar una actitud amistosa cuando un barco se encontraba con otro, ya que podría darse el caso de avistar a otra nave cuya nación estaba en guerra con la propia y precisamente por falta de medios de comunicación no saberlo. Por lo tanto una señal de amistad era antiguamente entendida y principalmente caracterizada por el hecho de presentarse momentáneamente imposibilitado de combatir. Como antiguamente para un cañón repetir un disparo llevaba una





Tradiciones Navales

hora, las naves de guerra siempre llevaban sus cañones cargados y listos para el combate. Más, si esta nave disparaba todos sus cañones quedaba imposibilitada de combatir momentáneamente. Es por ello que el hecho de disparar cañones al avistar barcos amigos se transformó en saludo y de ahí las salvas.

El número de disparos, después que la salva se transformó en costumbre, era muy importante y llegó hasta nuestros días consagrado en el Ceremonial Marítimo. Veintiuna salvas es el máximo que se usa. Por qué veintiuna?

Porque la mayor parte de las fragatas y navíos menores eran armados con una batería de siete cañones en cada costado que era la salva nacional británica y esto debido a significar el número siete lo que está completo por determinación divina. Como los cañones de los barcos permanecían cargados a causa del tiempo que tardaban en armarlos otra vez, al disparar una salva, las baterías de tierra debían responder las salvas del barco a razón de tres por cada disparo de cañón significando el número tres énfasis, intensidad. Así, la máxima salva de a bordo, siete disparos, era respondida por la mayor salva de tierra, veintiún disparos. De hecho permanece la costumbre de los siete vivas al Pabellón Nacional cuando es izado o arriado con el pito de marinero, como una remembranza de los antiguos siete disparos de las fragatas y navíos menores que constituyan la mayor salva que se podía efectuar a bordo.

La pólvora de nitrato de sodio usada entonces era mucho más fácil de conservar en tierra que a bordo, pero posteriormente, al mejorar la calidad de las pólvoras con el uso del nitrato de potasio, el saludo de los buques se hizo igual al de los fuertes, es decir veintiún cañonazos, como el más alto honor nacional. De hecho los honores para los Jefes de Estado son veintiún salvas.

Además de lo expuesto anteriormente, según una antigua superstición, el número de las salvas debe ser impar y la explicación de esto se halla en uno de los "Dialoques" de Boteler, publicado por la British Naval Records Society. El comandante de un buque cuenta la visita de un personaje distinguido y dice:

– Comandante: "Fué despedido con el mayor número de cañonazos que el buque pudo disparar, teniendo en cuenta por supuesto que el numero fuera impar"

– Almirante: "¿Y por qué impar?"

- Comandante "El numero impar debe observarse siempre en los saludos con cañon, porque cuando no se ha procedido así, el comandante, el segundo o el jefe de artillería han muerto en el viaje siguiente".

Durante algunos años los países monárquicos eran saludados con más salvas que las repúblicas, pero luego se igualaron los honores. Existía una gran confusión en lo que respecta al ceremonial marítimo por las distintas costumbres de los diversos países, hasta que finalmente Inglaterra propuso a Estados Unidos adoptar el saludo de veintiún cañonazos como máximo y que se contestara siempre salva por salva. Esta convención fué adoptada en Estados Unidos en el siglo pasado y hoy es casi universal.

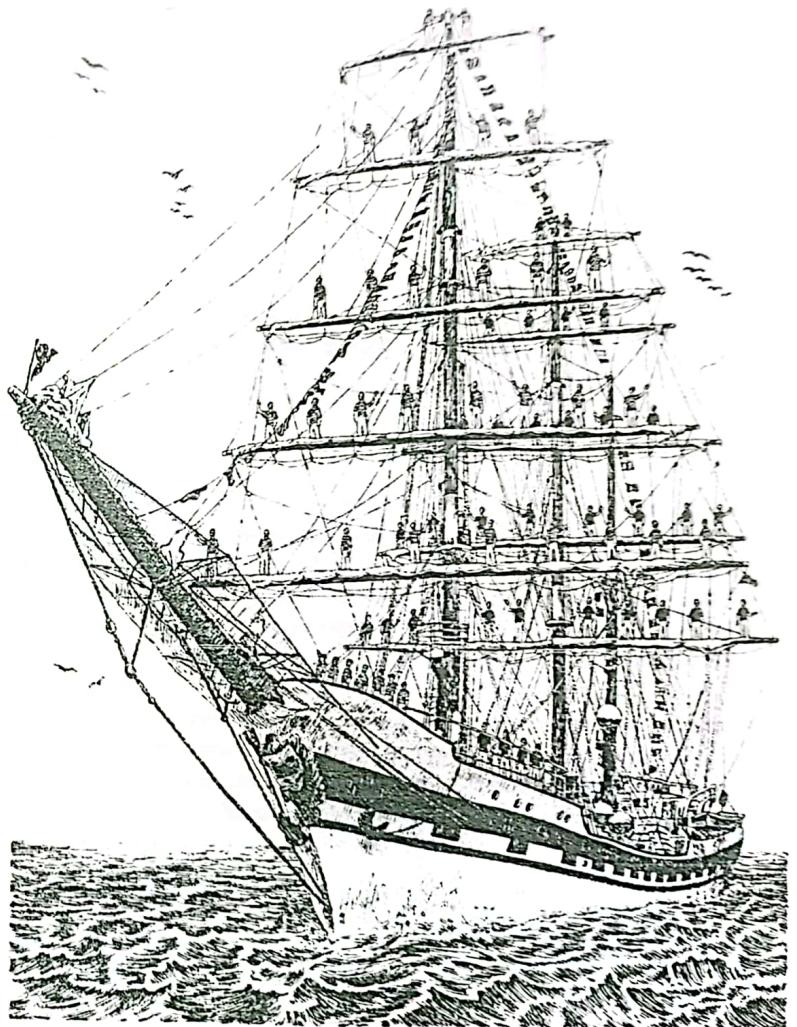
La historia de los saludos comprenden muchos usos antiguos. Hoy, el hecho de que un gobierno de facto sea saludado por una potencia extranjera equivale a su reconocimiento por dicha potencia. Regularmente el intervalo de disparo es de 5 segundos.

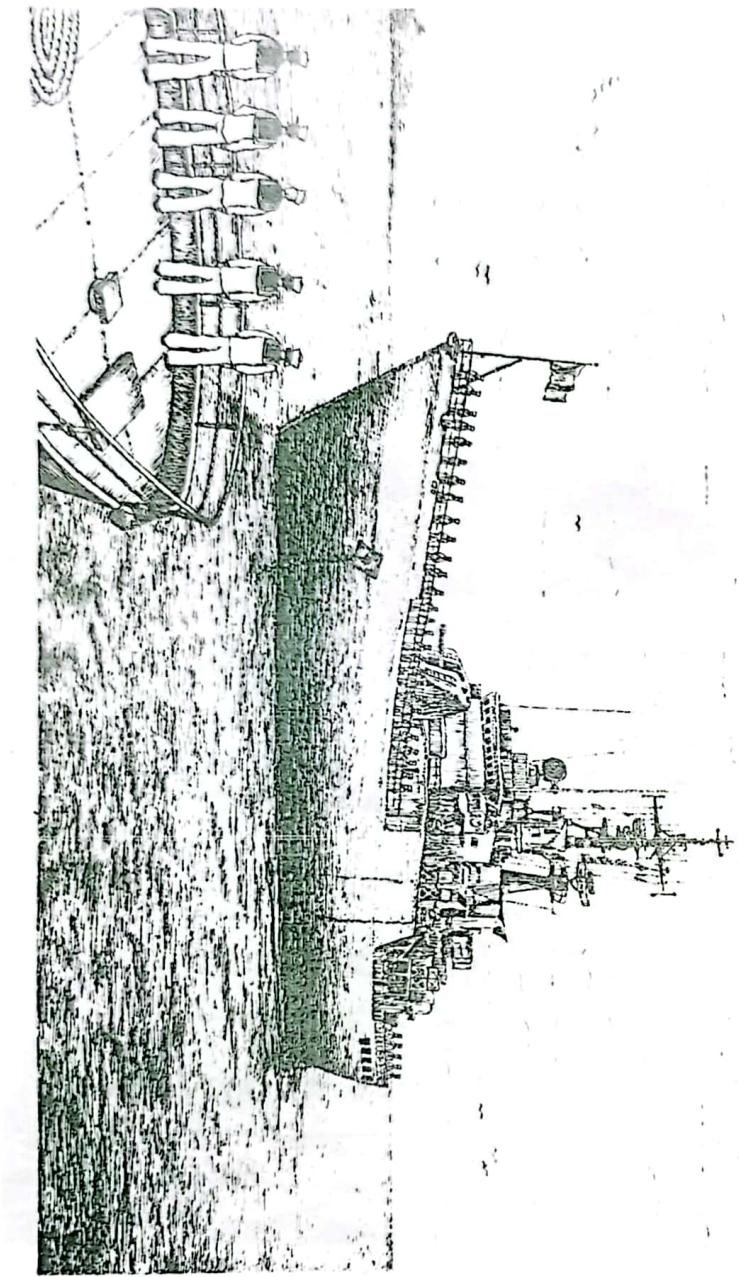
Permanece la costumbre de los siete vivas al Pabellón Nacional hechas con el pito de marinero durante la izada o arriada. Esto se hace en remembranza a los antiguos siete disparos de las fragatas y navíos menores que constituyan la mayor salva que se podía efectuar a bordo. Aunque las salvas hayan pasado a veintiuna, los vivas con pito permanecen en siete, como honra máxima.

Los Puestos de Saludo

Más no solamente disparar los cañones era muestra de que el navío no tenían intenciones para el combate. Despues de eso, aferraban las velas, perdía velocidad y quedaba momentáneamente imposibilitado de maniobrar y combatir, con todos los cabos de laborar por las cubiertas y la tripulación ocupada en faenas. Igualmente esta muestra de respeto mantenía al buque privado de combatir. Fue de esta antigua costumbre que vino hasta nuestros días la forma de saludar en las embarcaciones, de arbolar o alzar los remos, colgar los cabos de las velas o parar las máquinas.

En los grandes navíos, se le mostraba a otro navío avistado que no





Tradiciones Navales

habría intenciones de combatir, haciendo subir a toda la tripulación a los mástiles y vergas, quedando así imposibilitado de combatir transitoriamente. De esta forma, disponer a la tripulación por las vergas vino hasta nuestros días, con la denominación de puestos de saludos en los buques escuelas de algunas de las academias navales del mundo y su significado es no tener intenciones de combatir. En nuestra marina, este ceremonial lo realiza el Buque Escuela "*Simón Bolívar*".

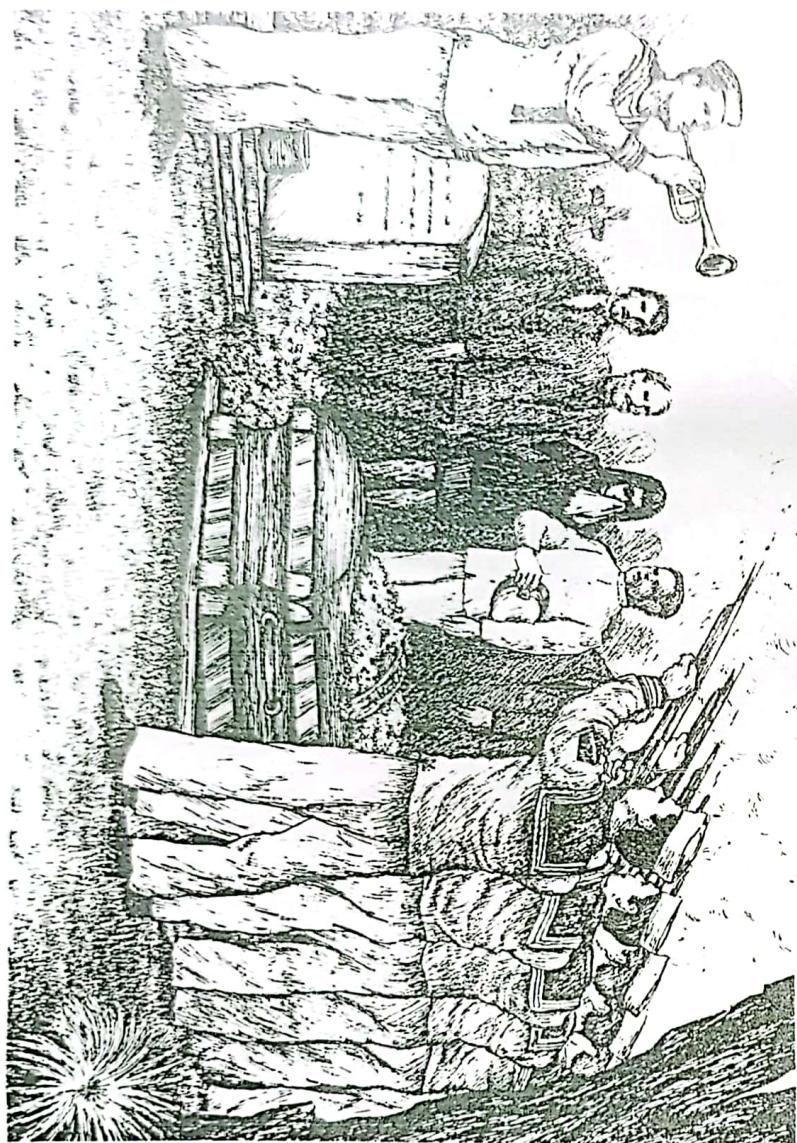
En todos los buques de la marina, los puestos de saludo son atendidos con toda la tripulación distribuida por el costado por donde estará la autoridad. Esta vieja remembranza es la antigua manera de demostrar no haber intención para combatir, es una muestra de respeto y además es la forma como la dotación de un buque de guerra da los vivas correspondientes al alzar la gorra con la mano derecha y decir el nombre del país al cual pertenece.

Ceremonias Fúnebres

Tanto en los funerales terrestres como en los navales subsiste un antiguo simbolismo de significado religioso y tradicional. La inversión de la precedencia durante el funeral equivale al reconocimiento de que ante la muerte todos son iguales. Los de mayor graduación toman nuevamente su lugar durante la procesión que sigue al funeral. Entre los romanos existía la costumbre de invertir todos los rangos y puestos durante las festividades de Saturno (Dios de la tierra en la mitología romana).

Las armas, con su cañón apuntando hacia abajo, simbolizan la deshonra que representa matar y también son un signo de reverencia, así como también, el hecho de estar extendido sobre el ataúd el Pabellón Nacional, indica que el militar ha muerto en actos del servicio y que por lo tanto, el Estado se hace responsable de lo que le ordenó y ocasionó su muerte.

Las tres salvas que se disparan al aire son para ahuyentar a los demonios que podrían penetrar en los corazones de los compañeros del muerto durante la ceremonia, pues según una antigua superstición los corazones permanecen abiertos durante el funeral y esto podría facilitar la entrada de



Tradiciones Navales

malos espíritus.

Y el último paso, el toque de trompeta, es la promesa de una nueva diana que hará sonar el Arcángel San Gabriel para el fallecido.

Esta ceremonia se remonta hasta los tiempos más lejanos. Los romanos, llevaban a cabo ritos paganos durante los entierros en el mar y para propiciar a sus dioses se colocaban monedas en la boca de los muertos para que éstos pagaran su tributo a Caronte (personaje mitológico) cuando transportara su alma en la barca legendaria que los llevaba al otro mundo al cruzar el río Estigia. De este rito nace la costumbre de colocar monedas bajo las mechas de los mástiles durante la construcción de un buque, antigua superstición que quedaría pagada la contribución de la dotación si murieran por el hundimiento del buque.

La costumbre de arrojar al mar el cuerpo del muerto antecede a toda otra ceremonia.

En cuanto un marinero moría a bordo, se avisaba al oficial de guardia. Esto informaba inmediatamente al capitán. Los compañeros del marino muerto, preparaban su entierro envolviendo el cadáver en su propio coy de él.

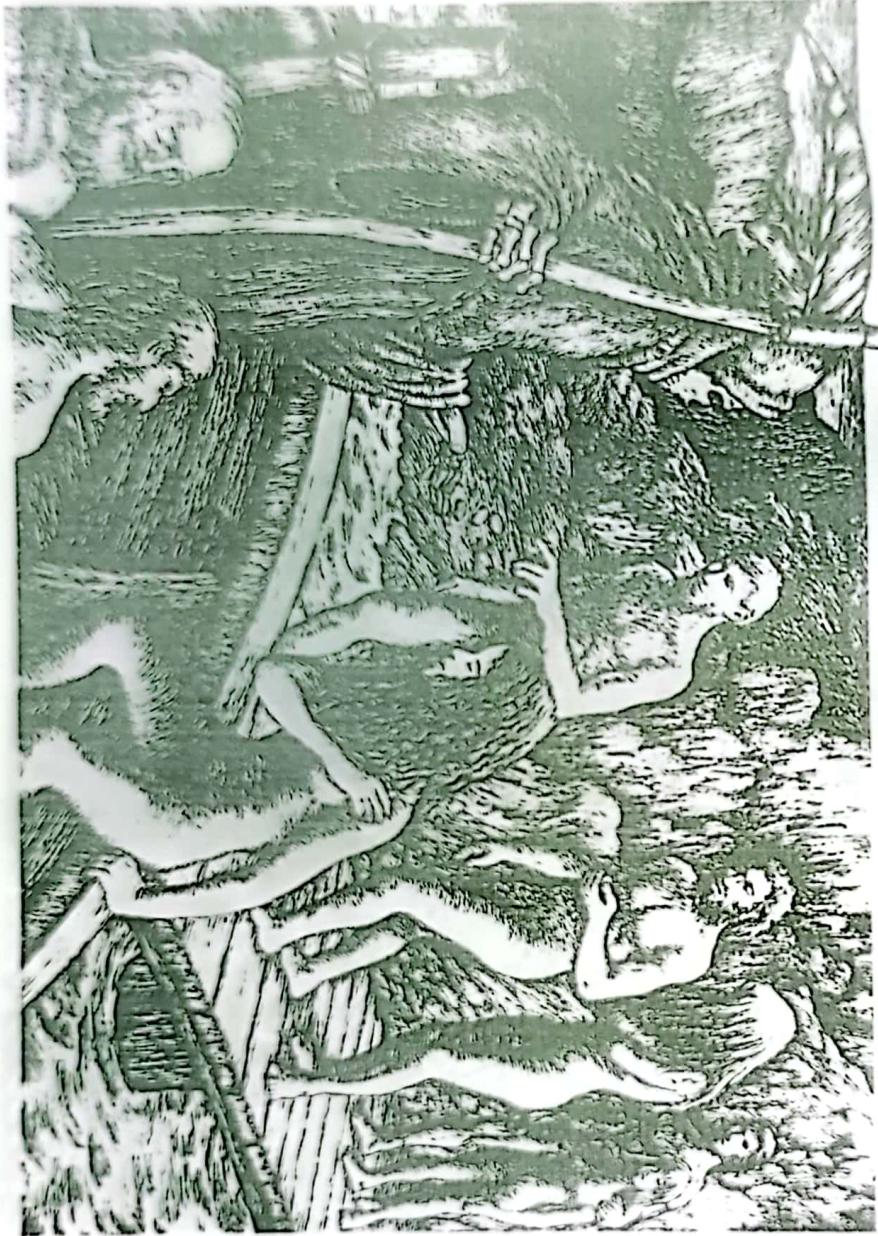
El marinero muerto, era depositado en su coy en cubierta. Sus compañeros de rancho ayudaban al fabricante de velas, mientras lo cosían. Para dar peso al cadáver se utilizaban dos balas de cañón y lo colocaban sobre una reja cubierta con el Pabellón Nacional.

A la mañana siguiente; la campana tocaba a muerto y la dotación se reunía para darle el último adiós. El capitán leía el servicio funerario, más tarde un marinero quitaba el pabellón mientras los demás deslizaban el cadáver y reja hacia el mar; la reja era halada de nuevo a bordo.

Después del funeral, se subastaba la ropa, libros y pertenencias del hombre muerto entre la dotación del barco.

Cuando el barco volvía a su puerto de origen, el dinero sacado de la subasta se hacía llegar a su viuda o familia.

De acuerdo con una antiquísima costumbre, el contramaestre al coser la mortaja debe dar la última puntada a través de la nariz del muerto y hay constancia de que esta costumbre ha sido respetada en muchas ocasiones. Hoy en día es poco común o innecesario el arrojar al mar el cuerpo del muer-



to excepto en los tiempos de guerra. De acuerdo con la creencia, oficiales y marineros que mueren en tierra pidían que sus batenzas sean arrojadas al mar.

En el siglo XVIII, los buques de guerra franceses llevaban los restos de los muertos hasta llegar a puerto, a fin de que los católicos franceses sepultados en suelo sagrado.

En muchas tumbas antiguas se encuentran curiosos epitafios que ponen en evidencia el profundo sentimiento que experimentan los marinos ante la pérdida de un compañero de armas.

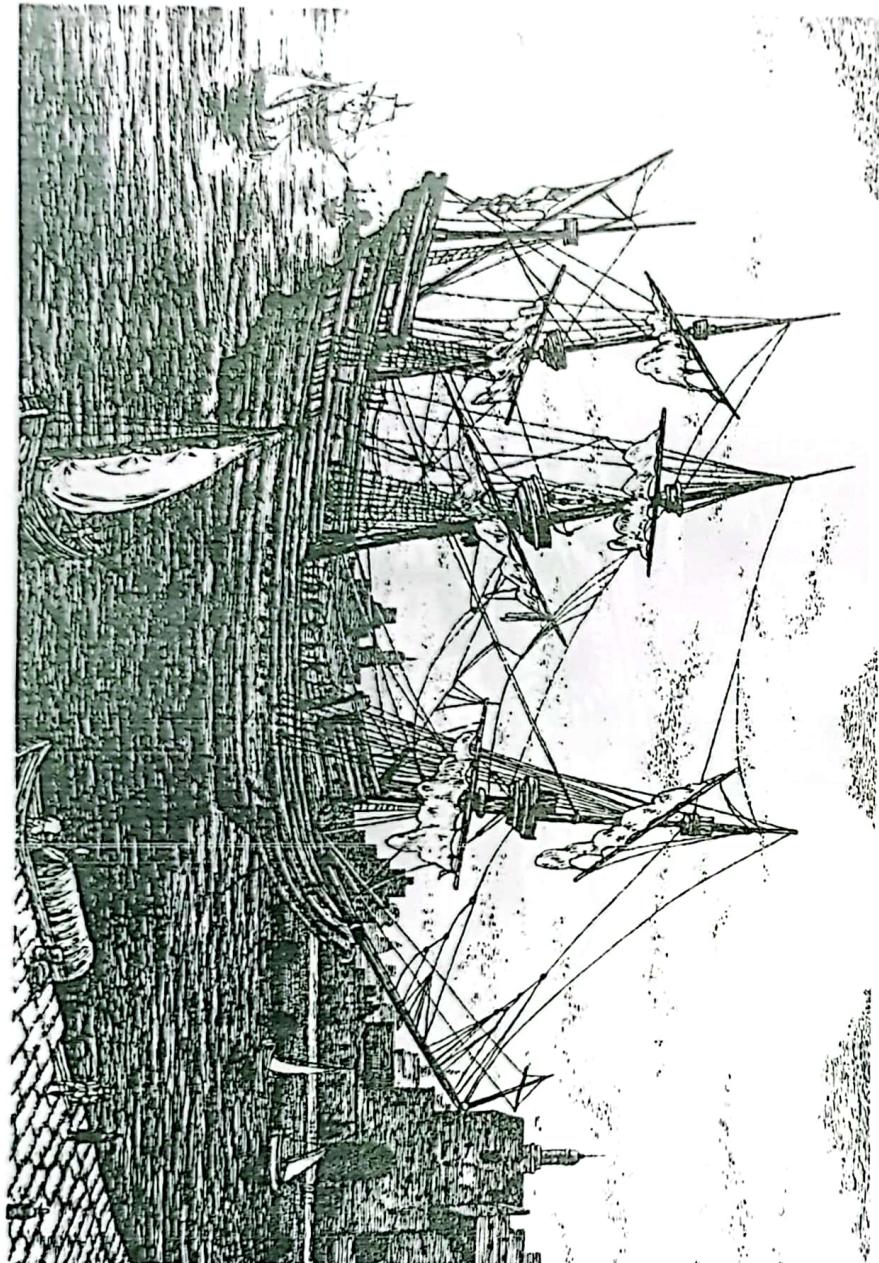
Existe otra costumbre la cual consiste en colocar monedas bajo las mechas de los mástiles durante la construcción del buque, que data de largo tiempo atrás y es una antigua superstición. El capitán de fragata Buckett de la armada británica explica esta costumbre como una supervivencia de la que tenían los romanos de colocar monedas en la boca de los muertos, para que pagaran su tributo o Caronte (personaje mitológico), cuando transportara su alma en la barca legendaria que los llevaba al otro mundo al cruzar el río Estigia.

Al poner monedas en las mechas de los palos, quedaría pagada la contribución de los tripulantes si murieran por hundimiento del buque.

Bandera a Media Driza

La costumbre de colocar la bandera a media driza tuvo su origen en la antigua marina a vela. En esos tiempos, era costumbre que los barcos como muestra de tristeza y dolor presentase un aspecto de abandono por la muerte de alguna personalidad o perdida de algún compañero. Para ello desamarraban las vergas, velas, etc.; de forma de dejarlas desalineadas con diferentes ángulos y se aflojaban todos los cabos de labor por lo que las banderas de señales con sus drizas sueltas se deslizaban por su paso quedando a diferentes alturas.

Al pabellón del país, también se le dejaba suelta su driza, cayendo de su topo y permaneciendo aproximadamente a mitad de su recorrido y es de esta antigua costumbre marina que hoy día en todas las naciones del orbe, cuando muere alguna personalidad, el gobierno de esa nación dispone que en todas las instituciones del Estado la bandera se coloque a media asta.



Empavesado

Desde muy antiguo en los días señalados por festividades o de ceremonias los buques se engalanaban izándose por doquier banderas y colocando los paveses (escudos) por las batayolas tal cual se hacia en combate.

Con el tiempo, aparecida ya la arcabuceria y sin virtud ofensiva las flechas y armas arrojadizas, la protección de paveses y escudos de madera se desechó, pero por ser vistoso se sustituyó por unas colgaduras, generalmente de fondo rojo con adornos y atributos que se colocaban por las cofas, batayolas y bordas denominadas por su origen pavesadas. De allí el origen del empavesado actual con todas las banderas y gallardetes de señales colgados en los topes de los mástiles.

Los Cordones

En los tiempos de la caballería en la edad media, los escuderos, ayudantes o comúnmente llamados hoy mozos, llevaban los caballos y auxiliaban a los caballeros con armaduras a montar a caballo debido al peso de las mismas. Después que los caballeros montaban, los ayudantes se apartaban de las monturas quedando con el cordel con que aseguraban al animal en sus manos, cordel éste que se enrollaban en el brazo a la altura del hombro y de allí el origen del cordón que usan los ayudantes. El conjunto es constituido por este cordel, junto con los lápices o agujetas, que son una remembranza de la antigua costumbre de las autoridades navales de colocar el pito, símbolo de autoridad. Así, el conjunto formado por los lápices y el cordón significan: el cordón, ayudante y los lápices autoridad, dicho en otras palabras, "Ayudante de una autoridad". El conjunto es usado en el lado izquierdo en honor al almirante Nelson, por la misma razón por la que los sargentos y marineros usan la jerarquía en el lado izquierdo; en otras palabras, por ser el brazo derecho el que perdió en la batalla de Santa Cruz de Tenerife.

Existe otra versión que indica que el origen de los cordones se remonta al siglo XVII, en cuya época era costumbre llevar la espada colgada con una bandolera que pasaba por encima del hombro derecho, y para evitar que esta



Tradiciones Navales

prenda se resbalara, solía sujetarse con las mismas agujetas que servían para unir la manga al colete de piel (que generalmente no tenían mangas). Aumentadas después las dimensiones de las agujetas se convirtieron en adornos, que se conservó durante todo el Siglo XVIII, particularmente en el uniforme de los Dragones y hasta se llevó mucho tiempo en la época de Federico II de Prusia.

Los cordones de oro fueron en diversos países el distintivo de los generales y de sus ayudantes, de ayudantes de campo y de oficiales de Estado Mayor.

Hay una antigua tradición, en épocas de la dominación de España en los países bajos, según la cual el Duque de Alba, capitán general de los tercios que combatieron en el lugar, reprimió acerbamente a los componentes de uno de los cuerpos por no haberse empleado con mayor decisión en la lucha, advirtiéndoles que en lo sucesivo los responsables serían condenados a la horca. A partir de este momento los integrantes de la fuerza, tal vez sintiendo herido su valor de soldados y como demostración evidente de que asumían la responsabilidad que les incumbía, comenzaron a llevar espontáneamente una soga al cuello con uno de los extremos rematados con un clavo.

El brillante desempeño que tuvieron en lo sucesivo, mereció tales elogios, que aquel atributo, comenzó a considerarse como símbolo de honor, acrisolada lealtad y vocación de servicio, llegando a nuestros días en la conocida forma de los vistosos cordones, que distinguen a los oficiales que se desempeñan como ayudantes.

Hay una versión que refiere a los cordones como remembranza del lápiz, que colgado de un cordel usaba el ayudante para tomar nota de las órdenes que le trasmítia su superior.

Condecoraciones y Medallas

Las condecoraciones y medallas son usadas en el lado izquierdo del pecho. Esta costumbre viene desde los tiempos de las Cruzadas, cuando los caballeros usaban la insignia de su orden (las órdenes de caballería) cerca del

corazón y como el escudo lo usaban en el brazo izquierdo, entonces no solamente protegían su corazón, sino además, la insignia de su honor.

Ceremonias de Cruce de Línea

Estas ruidosas ceremonias son tan antiguas que se desconoce su origen exacto. Hace muchos años, se realizaban ceremonias cuando un buque cruzaba el paralelo 30, y al atravesar el Estrecho de Gibraltar. En los primeros tiempos estas ceremonias eran sumamente bruscas, pues por intermedio de ellas la tripulación determinaba si el novicio era apto o no para soportar la ruda vida del mar.

La historia registra ceremonias que eran llevadas a cabo por los Vikingos al cruzar ciertos paralelos y de ellos han pasado seguramente a los anglosajones y normandos, que las han trasmisido en las formas como se ejecutan actualmente, cada vez que un buque cruza el ecuador, el meridiano 0 y los paralelos 30.

En los primeros tiempos se celebraban ceremonias de propiciación. Neptuno (Dios mitológico de los mares, según los griegos), era apaciguado por los marinos que hacían demostraciones de respeto a su reino submarino. Es probable que parte de la ceremonia venga de tradiciones de otros tiempos, aún cuando los que la llevaban a cabo hubiesen dejado ya de creer en dioses mitológicos. A pesar de esto, Neptuno Rey sigue presidiendo los cruces de línea en nuestros días.

En general las ceremonias modernas son pintorescas y salvo la pequeña impresión de la zambullida en la pileta improvisada y la afeitada, carecen en lo absoluto de rudeza. Sin embargo, parece que en algunos buques mercantes todavía se somete al neófito a algunas pruebas bastante fuertes.

Por lo común el miembro más viejo y caracterizado de la tripulación es designado para representar el papel de Neptuno. Forma su corte el Ayudante, la Reina Anfitrite, el Escriba Real, el Doctor, el Dentista, el Diablo y otros personajes. Los tiburones son los encargados de sumergir al neófito cuando cae en la pileta.

La noche anterior al cruce de línea, aparece a bordo el Ayudante de



Neptuno que trae un mensaje de su Majestad para el comandante diciéndole a qué hora debe entregarle el buque y ordenando que determinadas personas comparezcan ante él. Cuando llega el Ayudante el buque se para y es recibido en el puente por el comandante y el oficial de guardia de puente. Allí se hace entrega de su mensaje y sostiene un diálogo con el comandante, referente a la ceremonia que va a llevarse a cabo.

Al día siguiente, cuando el oficial de derrota o navegador informa que se va a cruzar la línea, aparece nuevamente el Ayudante y solicita que el oficial de guardia de puente comunique al comandante que Neptuno ha sido avistado. Cuando aparece Neptuno en cubierta el trompeta toca atención y el ayudante se dirige a recibirllo. Se produce un diálogo entre ellos y luego el Rey es recibido por el comandante quién le entrega el buque.

Los neofitos son llamados por el Ayudante y van pasando por el banquillo, donde se les afeita antes de caer al agua de la improvisada pileta. Mientras tanto, la policía recorre el buque para evitar que alguno trate de evadir el bautismo, si se encuentra alguno es traído por la fuerza y los "tiburones" son más severos con él. Luego se extiende un diploma a los iniciados. Es costumbre que el comandante firme los diplomas y se les coloque el sello del buque.

El Tatuaje

El tatuaje fue y es una práctica muy extendida entre toda la gente de mar. Su origen es polinesio y las razones de su uso son más bien religiosas. En 1595, Alvaro de Mendaña pudo apreciar cómo indígenas de las islas Nitendi llevaban tatuaje en la espalda de animales que ellos tenían por sagrados. Al mundo occidental quien verdaderamente lo dió a conocer fue James Cook a través de las anotaciones hechas en su diario, tras descubrirlo entre los nativos de Tahití en julio de 1764, quienes lo llaman *tattow*. Este fue un hábito tan normal como la cola de caballo embreada tuvo su mayor apogeo con la vela y era práctica muy apreciada entre marineros británicos, franceses y delincuentes.

Está muy ligado al peligro que representaba la vida del mar en los

Tradiciones Navales

tiempos de la vela. Creían que era un talismán de la fortuna, una llamada a la buena suerte, un detento a la desgracia o, por lo menos, la posibilidad de ser identificado en caso de naufragio. Estuvo de moda el tatuaje de un cerdo en un pie y de un gallo en el otro, porque, según decía un contramaestre, estos animales tenían animadversión al agua y para otros eran marcas que aseguraban contra la muerte por hambre a bordo, al representar dos buenas fuentes de alimentación, el jamón y el huevo. Casi siempre los tatuajes fueron y son todavía de mujeres con senos al descubierto, águilas, anclas y el nombre de la mujer que aman.

La Yarda y la Pulgada

Durante la Edad Media, cada país, cada región y hasta cada pequeño distrito tenían sus propias pesas y medidas. Esto representaba un gran problema comercial entre ellas. Es así que entre los años 1100 y 1135 el Rey Enrique I establece unas unidades de medida para toda Inglaterra, éstas fueron la yarda y la pulgada. Una *yarda* es la distancia existente desde la nariz hasta el dedo pulgar del mismo Rey con el brazo extendido y la *pulgada* es la distancia existente al colocar tres granos de cebada en fila.

CAPÍTULO VII

Lenguaje Marinero

- ¿En qué casos se usa la palabra mar en género femenino?
- ¿En qué casos se usa la palabra mar en género masculino?
- ¿Qué significa "*en la mar*"?
- ¿Qué significa "*en el mar*"?
- ¿Qué significa "*ir a la mar*"?
- ¿Qué significa "*ir al mar*"?
- ¿Cuándo se aplica "*marino*"?
- ¿Cuándo se aplica "*marítimo*"?
- ¿Qué significa "*marero*"?
- ¿Qué significa "*terraí*"?
- ¿Cuántas cuerdas existen a bordo?
- ¿Para identificarse con el propio buque, quiénes usan el plural y quién el singular?
- ¿Quién está "*a popa*"?
- ¿Quién está "*en popa*"?

El género de la palabra "*mar*" es muy discutido; en latín es neutro pero en otras lenguas usan tanto el masculino como el femenino. A continuación se presentan los casos en los cuales el marino usa el femenino y el masculino.

El marino usa el femenino en los siguientes casos:

Cuando la menciona en abstracto, el cual por cierto carece de plural:

- Salir o hacerse a la mar.
- En la mar a tantos de tantos (que es como fechamos los escritos).

Cuando se refiere a su estado y movimiento en:

- Mar picada
- Mar llena
- Mar gruesa
- Mar rizada

Emplea por el contrario el masculino

Cuando se refiere a cada una de las partes en que se divide

- Mar Mediterráneo
- Mar Caribe
- Mar Rojo
- Mar Adriático

Considerado en su profundidad con cierto sentido vertical o interior de ella.

- Agua del mar
- Bañarnos en el mar
- Sumergirnos en el mar

Cabe destacar que "*en la mar*" es sobre ella y "*en el mar*" es dentro o casi dentro de ella.

También se distingue en el género algo de la acción que se ejecuta, como por ejemplo.

- Ir *a la mar* es adentrarse, que también se dice salir; navegando hacia alta mar, etc
- Ir *al mar* lo efectúa el que en tierra camina hacia su confín, que es la orilla.

Para resumir, los marinos diremos siempre que podamos "*la mar*"; en el caso de la ambigüedad de la palabra "canal", el paso cuyos límites navegables no se ven aunque se señalen con boyas y balizas es femenino; por ejemplo: se entra en La Carraca, navegando por la canal de la Bahía; en cambio, si está materializado visiblemente por costas o fronteras es masculino: cruzamos o pasamos el Canal de Panamá, el Canal de Suez, etc.

Con la voz "mar" existe una gama enorme de derivados, al intervenir como prefijo o sirviendo como sufijo, por lo que al seguir este orden aplicamos "marino" como adjetivo cuando entraña algo dentro del mar y de profundidad. Así decimos: mar adentro, sal marina, algas marininas, etc.; en cambio, damos a "marítimo" un sentido que encierra la idea de confín, costero, de proximidad, como policía marítima, sanidad marítima, etc.

Asimismo se derivan: marea, marejada, marero —que es lo contrario a terral—, es decir, el viento que viene de la mar que comúnmente se le dice

Tradiciones Navales

brisas, marisco —que solo existe en castellano, ya que en otras lenguas se le dice fruto de mar"—, marinear que además de ejercitarse el oficio de marinero es trepar, gatear por un palo o cabo, marinera que no solo es una prenda de vestir sino como adverbio, sirve para significar cierta sazón, porque se dice arroz o comida a la marinera y no a lo marinero. En lo que respecta a sufijos tenemos: pleamar, bajamar, tajamar, ultramar, etc.

En el lenguaje común, el marino emplea voces muy peculiares en lugar de los sinónimos bien determinados de uso corriente en tierra, por ello decimos halar y no tirar, por elevar o hacer subir algo; arriar, a lo contrario, arrollar, en vez de enrollar; tesar y no tensar; gobernar por dirigir o timonear, pasajeros y no viajero, etc.

Cabe destacar que a bordo existen cabos y no cuerdas; la única cuerda que existe es la del cronómetro.

También hay la particularidad de no usar la segunda persona del plural, sobre todo en imperativo cuando se manda algo. Es por ello que se dice, embarcal!, en lugar de, ¡embarcad!; para máquinas!, en vez de, parad máquinas!; alza!, cía!, etc.

Es muy usado el plural para identificarse con el propio buque, por ello se usa salimos, fondeamos, atracamos, etc.; usándose el singular sólo para el comandante o capitán, quien dirá zarpé, fondeé, arrié un bote, embarqué combustible, etc., como si el solo hubiese hecho las faenas, aunque éstas requieran de mucha gente.

El rumbo a tomar tiene acepciones tanto en el sentido neutro y absoluto, como en los significados comunes: tomar un puerto; tomar barlovento; tomar el tiempo; tomar un agua, la cual significa una grieta o agujero que se produce en los fondos del buque y por el que entra aquella, y en plural tomamos las aguas o seguimos las aguas de un buque, es maniobrar con el nuestro para seguir las estelas de aquel o navegar en ellas.

También distinguimos en cuanto a preposición el ablativo del acusativo, porque "a popa", puede estar un hombre o una cosa pero "en popa", tan sólo la embarcación, el viento y la mar. Asimismo, se suprime mucho el participio pasado, convirtiéndolo en adjetivo verbal como por ejemplo, "una estacha larga" en vez de "una estacha alargada" o "casco estanco"

en vez de "caseo estancado", etc

A bordo existió siempre la tendencia al empleo de las palabras en sentido figurado, al designar una cosa con el nombre de otra y se dijo leño, vapor, vela, etc., por embarcación o buque, y en ocasiones el hombre toma el nombre del buque como en el caso del comandante, o del servicio de guardia como serviola, timonel, y más aun cuando se llama a un local en el cual se dice por ejemplo: Puente!, Máquinas!, CIC!, etc.

También tenemos la costumbre de convertir en genérico lo específico, sin por ello abandonar a la expresión primitiva, así al final del siglo XV, nao, que calificaba un tipo bien determinado de nave, pasó a ser empleado como nave; navio, a partir del siglo XVII, pasó a ser específico del tipo mayor de buque de guerra y con galeón sucedió otro tanto, creado hacia 1830 y como consecuencia de las frecuentes navegaciones trasatlánticas, pasó a denominar todo tipo de nave que hacia esta travesía.

CAPÍTULO VIII

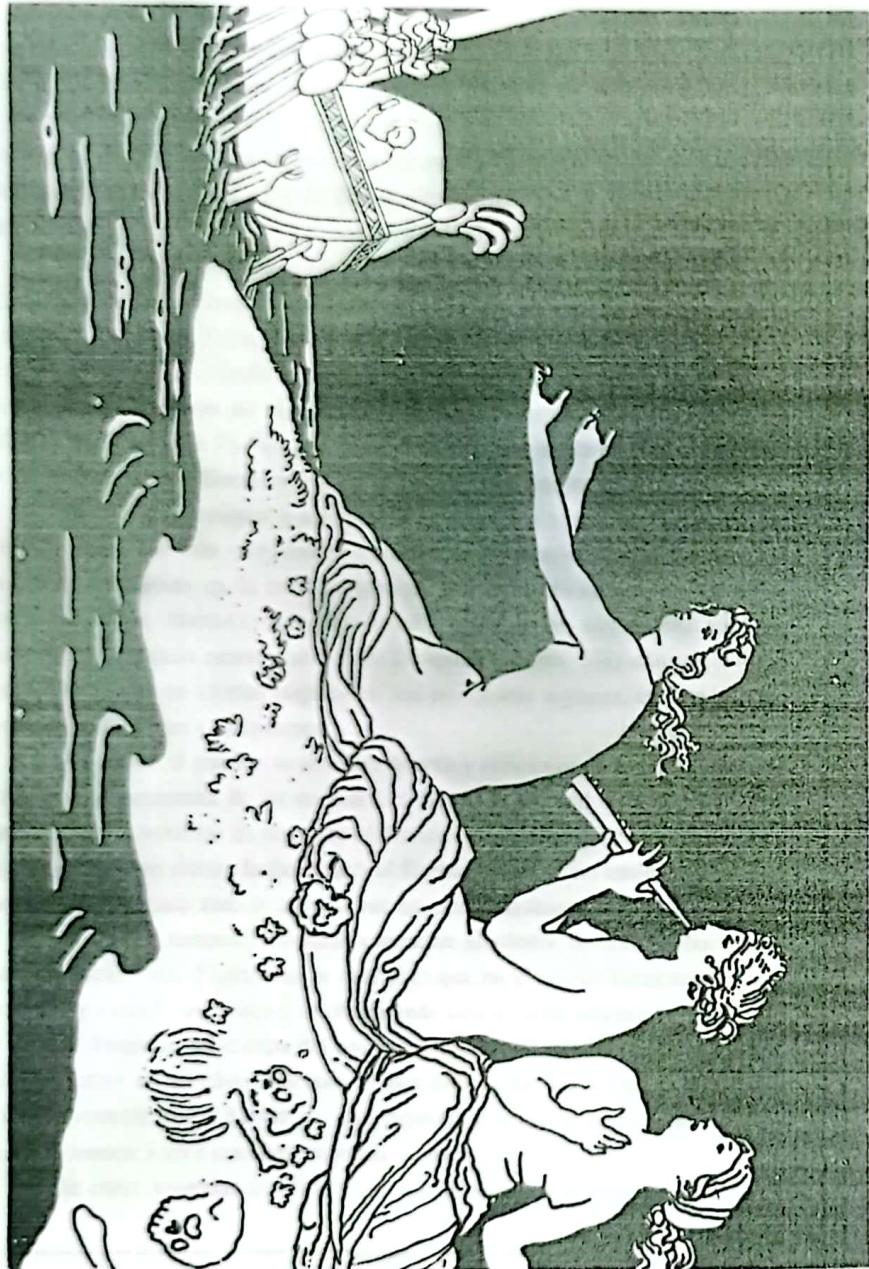
Leyendas y Creencias Marineras

- ¿Qué se creía antigüamente del Océano Atlántico?
- ¿Quiénes eran las sirenas?
- ¿Cuál es la opinión generalizada entre los marinos del mundo sobre la novena ola?
- ¿Cómo ha sido explicado a través del tiempo el fenómeno de las mareas?
- ¿Qué creían los antiguos marineros de la luna?
- ¿Qué creían los antiguos marineros de los vientos?
- ¿Quién era "TIFON"?
- ¿Qué se cree sobre el uso de amuletos y talismanes?
- ¿Qué creían los antiguos marineros sobre los sacerdotes a bordo?
- ¿Qué creen los marinos sobre las conchas marinas y por qué?
- ¿Qué pensaban los antiguos marinos sobre el gato?
- ¿Cuál es la leyenda del por qué de la fosforescencia del mar?
- ¿Cuáles leyendas existen del por qué el mar es salado?
- ¿Cómo fue donada la rosa de los vientos a los marinos?

Las leyendas del mar y las supersticiones de los marinos varian mucho de país en país. Estas recogen parte de las mitologías, de antiguas historias, de los errores seculares de gente innumerable que los estudios del "folklore" marinero no podrán tal vez nunca conocerlas todas minuciosamente en cada una de sus partes.

Antiguamente se creía que el océano Atlántico no era navegable, ya que según las ideas de los primeros geógrafos, existía un río que circundaba la tierra conocida y de hecho creían que el Estrecho de Gibraltar eran los límites del mundo.

Esta idea persistió durante mucho tiempo y se decía que en este estrecho existía una estatua de bronce en la cual estaba una inscripción que prohibía el paso a los marineros mucho más allá.



Tradiciones Navales

Las sirenas, hija del río Acheloo y de Caliope, eran monstruos marinos que atraían con sus cantos a los marineros. Estas eran hermosas doncellas cuyo cuerpo y pies eran de feroces aves de presa y aquel que oía una vez sus mágicas voces, olvidaba para siempre a su patria y hogar, a su mujer e hijos, para escuchar únicamente a las hechiceras y arrojarse al mar en pos de ellas. No se sabe de fijo su número, unos las reducen a tres, otros a cinco y otros a ocho. Las más conocidas son Ligea, que significa armonía, Leucotea, que significa blancura y Partenope que significa rostro virginal.

Existe una opinión generalizada entre los marineros del mundo, la cual es que la novena ola en un mar borrascoso es la más grande y la más alta de todas. Los romanos la llamaban fluctus decumanus y el escritor Allatius en 1645 escribía: "Durante un viaje de Messina a Malta he visto al capitán, estimado marinero, que estando sobre la proa, apuntaba a algo con los dedos y hablaba a sí mismo. Movido por la curiosidad le pregunté qué hacia; a lo que respondió que rompía la fuerza de las olas peligrosas haciendo el signo de la cruz y recitando las oraciones oportunas. Al preguntarle cómo podría distinguirlas de las otras, respondió solamente que la novena entre todas las ondas podía poner la nave en peligro".

La misma creencia tenían los marineros indianos, ingleses, galeses y escoceses. Esta curiosa creencia no tiene fundamento al igual que aquella relativa a la influencia de las mareas sobre la vida y muerte de los hombres.

Las mareas, misteriosas pulsaciones del océano, han sido variadamente explicadas. Aristóteles y Heráclito las atribuían al sol, el cual hacía mover y rotar los vientos que al soplar con fuerza aumentaban el tamaño de las olas, al igual que los marineros de China, Japón y Malasia.

Platón creía que eran producidas por un animal que habitaba en una caverna que tragaba agua y Seleuco escribió que la generaba un viento producido por el movimiento de la tierra y de la luna.

De las supersticiones de la luna, los antiguos marineros creían que no solamente tenía influencia sobre las mareas, sino también sobre el buen y mal tiempo, sobre el cerebro de los locos y sobre la vista produciendo una ceguera temporal en aquellos que duermen al abierto exponiéndose a sus rayos.

Sobre los vientos, todavía en el siglo pasado, existían en Inglaterra y

en Escocia, unas mujeres llamadas brinas, que se ganaban la vida vendiendoles a los marinos buenas vientos. Aunque tambien las habia que daban al comprador un pañuelo con tres nudos. Si desanudaba uno obtenia una buena brisa, al desanudar dos la brisa se convertia en viento fresco y aquel que hubiese tenido la fatal idea de desanudar los tres nudos, desencadenaba un huracán.

Las naciones antiguas adoradoras del sol, tenian por seguro que lo que oscurecia su fulgor cuando habia tempestades era un espíritu maligno que los egipcios llamaban *Tifon*, "señor del abismo"; en la mitología griega, *Tifeo* era un monstruo que luchó contra Zeus y por su rudeza y fuerza los griegos y los romanos llamaron asi al huracán; esto llegó a nuestros días a través de los chinos que llamaron *Ti-Fun* a la tromba marina que sopla en el mar de China y de los árabes que llamaron *Tufon* al viento huracanado del desierto.

El uso de amuletos y talismanes es común a todos los marineros del mundo entre los más extraños se encuentran los que utilizaron los marineros ingleses consistían en la sutil membrana que cubre la cabeza en los niños recién nacidos, llamada en inglés "*caul*", éstos creían ciegamente que con este amuleto salian sanos y salvos de cualquier peligro. Más aún, en el siglo pasado se leian en ciertas páginas de los periódicos ingleses, ofertas por las ventas de amuletos y talismanes.

Así como el marino se muestra devoto y religioso, de la misma manera cree que la presencia de un sacerdote a bordo es de mal augurio, por estar estos siempre vestidos de negro confortando los moribundos, acompañando a los muertos y en eterna lucha contra el Diablo, quien al no tener oportunidad para dañarlos, hace todo lo posible por hacerlos naufragar.

No faltan tampoco extrañas creencias alrededor de las conchas marinas, caracoles, etc. Existe una la cual dice que en el cuerpo humano hay tres gusanos y cuando un hombre se ahoga cada uno de ellos penetra en un hueso, el cual se despega del cuerpo del muerto. Despues de tres meses estos huesos se convierten en conchas marinas. Y por esta razón los marineros de la Alta Bretaña cuando oyen hablar de una persona muerta en el mar dicen: "*Un hombre menos y tres conchas marinas de más*".

En otras leyendas se afirma que mientras dure un huracán, las brujas

pasean por encima de las olas montadas en ellas. Y según una creencia popular siciliana, las perlas y las conchas marinas son las lágrimas de los niños muertos sin bautismo. Cada sábado, un ángel mandado por la virgen, juega con ellos, después recoge en una taza de oro las lágrimas que han derramado durante la semana, las transforma en perlas y las arroja al fondo del mar.

Como se puede entrever, los orígenes de las conchas marinas y de las perlas provienen del sufrimiento y la muerte del ser humano y es por ello que la mayoría de los marineros no permiten que personas extrañas a la nave las tengan como souvenirs, ya que por superstición podrían traer mala suerte en el viaje siguiente mientras no sean devueltas al mar.

Así como es un mal augurio tener a bordo conchas marinas y perlas, también lo es universalmente tener una *liebre muerta* y esto no es extraño ya que también en tierra es sinónimo de desventura. De hecho se observan actualmente a cantidades de personas que utilizan una pata o la cola de este animal como talismán.

Otro animal que no es muy bien visto a bordo desde hace siglos es *el gato*, tal vez porque siempre ha estado enlazado con prácticas diabólicas. Las creencias de los marineros sobre este animal radican en que cuando lo ven alegre presagia mal tiempo, si se sopla o se lame las patas o si se las pasa sobre las orejas, lloverá y si se acuesta sobre la columna continuará la calma.

Existen aves que presagian el buen o mal tiempo, esto está basado en antiguas observaciones hechas sobre la manera de comportarse según la condición atmosférica.

Un ejemplo son *las golondrinas* que en tierra anuncia buen tiempo y en mar son todo lo contrario; ya en la historia se cuenta que Cleopatra renunció a un viaje porque encontró en su trirreme un nido de golondrinas.

Del por qué de *la fosforescencia* del mar existe una leyenda que dice así:

Mucho antes que los marineros de otras tierras navegaran en las aguas de las Islas Canarias, en las cercanías de ésta estaba una isla maravillosa, el verde de sus prados y de sus bosques alegraban la vista, las flores la cubrian en gran parte, los pájaros cantaban dulcemente y los hombres que la habita-

ban estaban siempre alegres entre la paz que los circundaba. Una hada era la reina de aquella isla y protegía a sus habitantes.

En las cercanías de esta especie de paraíso terrestre se erguía una especie de peñasco o roca negra visible solo a los inmortales y que la hada madrina veía o la divisaba perfectamente. En ella vivía un espíritu maligno, hijo de la envidia y del odio, el cual sufría por la felicidad de los habitantes de la isla y buscaba cualquier medio para destruirla, pero la hada madrina conocía sus pérvidos deseos y a través de su potencia hacia inútiles las acechanzas o trampas que el espíritu maligno preparaba para los inocentes habitantes de la isla maravillosa.

Entonces el espíritu maligno se puso una capa negra y voló hacia los montes de España, donde se reunía con frecuencia con sus compañeros, de los cuales esperaba conseguir óptimos consejos para llevar a la perdición a los isleños. El espíritu maligno no volvió más a su antigua vivienda, la cual desapareció por completo del mar y la hada al ver que no existía más peligro, decidió visitar a otras compañeras hacia el oriente.

Una mañana, los habitantes de la isla divisaron cerca otra isla bellísima surgida del mar durante la noche, y como quedaron estupefactos de primer momento decidieron algunos subir a una canoa e ir a visitarla.

Un hombre que vivía en esta isla fue al encuentro de ellos y con miles muestras de cortesía les dio de comer frutas exquisitas, después les mostró como se podía extraer de la arena oro y sacar de la tierra piedras preciosas que brillaban inclusive más que el oro. Aquel que parecía ser el único dueño de la isla les dio como regalo mucho oro y perlas y comenzó a hablarles de la hada que los gobernaba diciéndoles: "que era malvada, ya que no les había mostrado todas las riquezas de la isla y la forma de encontrarlas".

Los habitantes de la isla agradecieron los regalos recibidos y regresaron a su isla recordando las palabras que les había dicho el morador de aquella extraña isla.

La misteriosa isla desapareció, pero los habitantes de la isla feliz no se dieron cuenta que ya se encontraban buscando febrilmente en ella las riquezas ocultas, olvidándose de cultivar la tierra y de cuidar sus verdes prados.

Después de un tiempo la hada madrina decidió regresar a la isla y al

Tradiciones Navales

llegar en medio de sus habitantes encontró mucho dolor al ver que la felicidad y la paz reinante en un tiempo había desaparecido. Había encontrado en ellos la avaricia, la envidia, el odio, el orgullo y sobre todo buscaban de hacerse daño unos a otros a través de la venganza cuando suponían que otros le podían quitar la parte de sus riquezas. Por cualquier motivo empleaban las armas, las cuales se comenzaron a usar con la llegada de las riquezas lo que frecuentemente hacia correr la sangre. Aquel paraíso terrestre se convirtió en tierra de desolación.

La buena hada lloró y les pidió a los habitantes de la isla renunciar a las riquezas, que solamente se libraran del oro y de las piedras preciosas que ella con un toque de su vara mágica haría que la isla recobrara el aspecto perdido y volviera la paz entre todos.

Pero de nada valieron sus súplicas ya que sus habitantes no querían oírla y además la insultaban por no haberles mostrado antes las riquezas de la isla. Entonces la hada madrina entendió la obra hecha por su enemigo mientras ella estaba ausente, había corrompido para siempre a los habitantes de la isla, por lo que decidió no reinar más entre gente perversa y a un toque de su vara la isla se hundió en el océano; pero como recuerdo del castigo hecho a sus habitantes, quienes se habían dejado llevar por el espíritu perverso del enemigo del hada madrina, el oro y las piedras preciosas quedaron entre las ondas y de noche brillan todavía en el océano.

¿Por qué el mar es salado?

Todo aquello que constituía un peligro para las frágiles naves antiguas: rocas, bajos fondos, remolinos, etc., dieron origen a infinitas leyendas entre las cuales la más célebre es la leyenda del remolino llamado El Mäststrom, que traducido literalmente significa "corriente que muele"; este remolino fue llamado por los antiguos *umbilicus maris* y está situado en las costas de Noruega entre las islas de Creso y las de Loffoden. Cuenta la leyenda que el pirata Meysing el remador, raptó de una aldea a dos doncellas que se encontraban moliendo granos con el fin de hacerlas suyas; éstas al ver que fueron llevadas de su terruño por la fuerza, en venganza se pusieron a moler

sal y fue tanta la sal que moheron que la nave se hundió. Así el mar se convirtió en salado y el molino que por extraña virtud siempre muele, es el que produce el remolino. Existe otra leyenda medieval del mismo remolino la cual narra que el diablo había donado a un joven de buena familia, en compensación por un servicio prestado, una máquina maravillosa, la cual molía por fuerza sobrenatural una óptima harina una vez que se pronunciaban las siguientes palabras: muele grano y sal a placer mío, muele siempre en el nombre de Dios.

El primogénito, envidioso del hermano, le robó el molino y escapó al mar; éste olvidándose de la fórmula mágica, al pronunciarla sustituyó el nombre de Dios por el del demonio. Inmediatamente el molino comenzó a producir sal y fue tanta que la nave se hundió y así el mar se convirtió en salado y el movimiento constante del molino produce el remolino.

Realmente este remolino es producido por los cambios de marea, rechazadas por los escollos hacia el norte o hacia el sur; hacen girar sus aguas seis horas en un sentido y seis en otro en un remolino con forma de cono invertido que atrae desde gran distancia a los buques que por descuido se le aproximan, y los despedaza entre las puntaigudas rocas del fondo.

Julio Verne en su célebre obra "Veinte Mil Leguas de Viaje Submarino", hace mención de este remolino.

¿Cómo fue donada la rosa de los vientos a los marinos?

Cuenta la leyenda que en los tiempos de Mahoma, los seguidores de éste habían matado a los religiosos que guardaban el Santo Sepulcro del Señor en tierra santa, esto hizo que el archiduque de Bordeaux relatara estos hechos al Rey de Francia. Este al oír tan escalofriante relato, hizo la promesa de no descansar hasta expulsar a Mahoma de Jerusalén, por lo que se preparó para ir a la guerra. El Rey y sus súbditos se embarcaron y trataron de zarpar, pero el diablo estaba del lado de Mahoma y llamó a los vientos más violentos y a la niebla más espesa con el fin de impedirles zarpar. El piloto del buque que se llamaba Jean d' Auray, al no poder zarpar en estas condiciones se puso a orar a la virgen pidiéndole ayuda y al levantar los ojos luego de cierto

tiempo, vio una estrella en forma de barco con tres mástiles más resplandecientes que la luna, la cofa toda de oro y la virgen sentada sobre la cubierta sostenía en sus brazos a Jesús quien tenía en sus manos una esfera que representaba el mundo. El piloto estaba completamente sorprendido y al no poder hablar ante tanta magnificencia oyó una voz que procedía del cielo y le decía: "Bravo piloto, coge mi estrella pues ella siempre te guiará sobre el mar" y al instante todos los presentes vieron en la mano del piloto una estrella con 32 puntas que indicaba el norte con una flor de lys, el este con una cruz y el oeste con un águila de dos cabezas. Por lo que el piloto al comprender la utilidad de este instrumento contestó: "Buena Santa Madre, esta será nuestra guía para llegar a la tierra santa y ganar la batalla contra Mahoma y sus seguidores". Y es así que desde ese momento el marino supo gobernar la nave igual tanto de día como de noche.

Orígenes de algunas palabras de uso común en la vida militar:

Almirante:

Proviene de la palabra árabe *amir al-havr* (*Príncipe del Mar*), de la cual se formó primeramente Almiral, que significa Jefe o Comandante Supremo de la Flota. En los pueblos europeos con estricto sentido naval, corresponde a España el otorgamiento del título de Almirante, que data de los tiempos de Fernando III, el Santo, quién, al preparar las fuerzas que habían de acompañarlo a la conquista de Sevilla (1248), dispuso que se organizase una flota cuyo mando dió a Ramón Bonifaz, con el título de almirante.

General:

Proviene del Latín *Generalis*. Por antiguas que sean las guerras y los ejércitos, la palabra general es muy moderna. Entre los griegos el jefe supremo de las tropas se llamaba estratego, entre los romanos cónsul, magister, dictador o emperador; más adelante conde y duque que copiaron los visigodos. En toda la edad media cristiana se encuentran el condestable y el caudillo o cabdillo que preceden a la de capitán. Terminado el Siglo XV, apare-

cio la denominación de capitán general (el capitán de los capitanes), por ser el capitán el comandante de las compañías que formaban los batallones. Con el tiempo se fue borrando el sustantivo de capitán quedando solamente el adjetivo de general, para diferenciarlo del resto de los grados y por ser el grado del jefe supremo de las tropas.

Capitán:

Desde la temprana edad media se aplicó el calificativo de capitán, sin rigor jerárquico a todo jefe, caudillo, cabeza o superior de una tropa. Proviene del latín *caput, capitum, cabeza* que significa "*quién es jefe de otros*".

Teniente:

Hasta mediados del siglo XVII, las compañías no tenían más que capitanes para mandarla y el alférez para llevar la bandera y sustituir eventualmente a este. Más adelante, en algunas compañías se instituyó otro alférez, con mayor sueldo que para distinguirlo tomó el nombre de teniente, que significa, "*quién tiene o posee*". Esto quedó sancionado a partir de 1704.

Alférez:

Proviene de la palabra hebrea *pharas*, de donde se originó *pheres*, que equivale a jefe militar. En la edad media, debía llevar la bandera del regimiento, cuando éste entraba en batalla. Igualmente se dice que proviene de la palabra *alquilifer* o *alquilifero* quien era el portador del águila, la bandera legionaria de los romanos.

Maestre:

Antiguamente el encargado de los asuntos económicos de una nave, después del capitán o comandante. En los barcos españoles que antaño hacían la travesía hacia la India, era el que tenía por funciones recoger, conducir y entregar la plata que se mandaba a la metrópoli.

Sargento:

Proviene de la palabra alemana *scher*, quien era el arquero de la

policía en la edad media. Los franceses la adoptaron y la llamo *sargent*, derivando hasta nuestros días en la palabra sargento. De hecho, la jerarquía en forma de punta de flecha viene en remembranza a estos arqueros.

Carrillera o Barboquejo:

En la armadura medieval, la pieza que sujetaba por debajo de la barbillla el yelmo de hierro del caballero. Por extensión, tiras que cubren los carrillos.

Cucarda:

Viene del francés *cocarde*: En remembranza a las antiguas tiras de colores que identificaban a uno y otro bando durante un conflicto bélico. En nuestro uniforme la llevamos con los colores del Pabellón Nacional, para identificar a nuestra armada.

Visera:

En la antigüedad, pieza del yelmo que defendía el rostro del caballero llegando hasta nuestros días formando parte de la gorra en la parte delantera.

Tahalfí:

Antiguamente la bolsa en que los moros llevaban el Tahlib (la funda del libro de las oraciones). Esta palabra de origen árabe significa "*no hay mas Dios que Alá*".

Alisios:

Estos vientos que soplan a los dos lados de las calmas ecuatoriales, deben su nombre, en inglés *Trade Winds* (vientos del comercio), a la contribución que han dado a la navegación comercial de las naves a vela. Son generalmente del NE en el hemisferio septentrional y SE en el meridional.

CAPÍTULO IX

Pensamientos

"El mar une a los pueblos, y la tierra los separa".

SANTO TOMAS DE AQUINO

"Nada más parecido que el mar en calma y la sonrisa de una mujer. Dice el azul del mar: navega; y dice la sonrisa: ama; y no es más incierto el mar que la sonrisa".

JACINTO BENAVENTE

("La sonrisa de la Gioconda". Acto único, escena II)

"La mar es traidora, pérvida y tornadiza como una mujer, al menos en el decir de los marineros, que por eso, al nombrarle, le dan feminidad".

FRANCISCO SOLIS

("Barcos de España", 1968)

"El mar, cuyas olas vienen a morir suavemente en la arena, nos traen el recuerdo de las orillas lejanas que entrevimos, y su atractivo es tal que olvidamos las horas penosas que nos hizo pasar antaño como para retener nada más que los momentos maravillosos que nos ha hecho vivir. Y bajo el soplido acariciador de una ligera brisa que la hace estremecer, se duerme la bahía".

BELIN ("La noche cae sobre la bahía")

"El aire y la tierra nos ofrecen sus dones espontáneamente; al mar hemos de arrancárselos a viva fuerza, en un torneo de ingenio y de audacia".

JOSE LUIS PRADO NOGUEIRA

"Por la mar se recibe todo: grandeza y riqueza. Por la mar se derrama: emigración y cultura. Por la mar, se defiende".

TOMAS BORRAS

"La mar: dama eterna y siempre joven, cuenca misteriosa y divina, adornada con olas y espumas, en tí pensamos, sentimos la poderosa pulsación de tu

sangre, soñamos con la imaginación dominada por el vértigo en los tesoros que guardas en tu seno y en los millones de hombres, de riquezas, que se han disuelto en tus abismos para volver en las moléculas primitivas en la rueda de un constante devenir.

PIO BAROJA
("El laberinto de las sirenas")

"Yendo los hombres por el mar, se hermanan; nunca, viviendo de él, serás esclavos".

JUAN MARAGALL
(Himne Iberic, VI)

"Sin navegación no habría geografía; sin geografía, no habría historia".

LINGARD

"Son los barcos como los hombres en variedad de aspectos; tienen *ambos* una génesis, un nombre, una patria, una misión, una existencia y un fin, diáfano u oscuro"

FRANCISCO SOLIS

"Las fuerzas navales de un Estado fueron siempre el principal instrumento de sus triunfos, y su marina mercante el más abundante caudal de su prosperidad".

JOVELLANOS

"La flota da jerarquía a la nación".

MUSSOLINI

"El desideratum de un buen sistema de Administración Naval consiste en que se hallen todos sus cuerpos unidos, de un modo tan compacto y a un mismo tiempo tan elástico, que con el mínimo de rozamientos y de recelos se obtenga el máximo de cooperación de todos ellos"

M. LONG

"Los navíos sólo se adiestran navegando".

ALMIRANTE PIERRE BARJOT

"En todas las épocas y en todas la latitudes ha sido la Marina la que ha polarizado mejor el estado de descomposición de la naciones y de sus sociedades".

ALMIRANTE MORENO FERNANDEZ
(Revista Naval en Santurce (Vizcaya), 16 de Julio de 1938)

Tradiciones Navales

"Navegar es necesario, vivir no es necesario"

PLUTARCO
("Vida de Pompeyo")

"Las costas se defienden con los elementos vivientes y móviles que constituyen las escuadras de combate capaces de salir a alta mar a buscar las escuadras enemigas y derrotarlas".

MAHAM

"Desde los tiempos más remotos de la historia, la Marina Militar, con galeotas, galeones, navíos o acorazados, ha tenido una función básica, que constituye la principal y casi única razón de su existencia: asegurar en tiempos de guerra la seguridad de las comunicaciones marítimas de su nación".

LUIS CARRERO BLANCO

"La Marina Militar dobla la vocación con el servicio a la Patria, el más alto servicio a que pueda dedicarse el hombre cuando la Patria no es sólo la tierra, costas, montes, ríos, geografía en suma, sino un repertorio de valores morales que integran la personalidad y se perpetúan en la Historia".

RAFAEL DIAZ - LLANOS

"La acción de la Marina de Guerra está llena de riesgos, pero para nuestros marinos esos peligros son acicate, jamás temor".

EDUARDO GONZALEZ CAMPILLO

"Toda la vida, toda la fortuna del barco dependía de aquella escucha perpetua, que no debía dejar escapar ni un punto ni una raya emitida desde alta mar".

ROGER VERCEL

"La Marina de la Edad Media se halla tan ligada a la que después conocimos como pueden estarlo los eslabones de una cadena, por diferentes que fuese el tamaño de cada uno".

FRANCISCO JAVIER DE SALAS

"La Marina tanto en paz como en guerra, es el baluarte avanzado del país".

INDALECIO NUÑEZ IGLESIAS

"Inglaterra, dueña del mar, se convirtió en paladín de la libertad de los mares, y el gran actor combatiente que había ganado el mar para los británicos luchando contra los demás, pasaba a ser empleado en un sentido más liberal y pacífico. El barco inglés convirtióse en custodio de la paz, el combatiente en policía"

MICHAEL LEWIS

"Una nación que en tiempos de guerra se viera imposibilitada de abastecerse a través del mar, no podría vivir y, por consiguiente, mal podría guerrear".

LUIS CARRERO BLANCO

"El poder naval ha sido por largo tiempo considerado como un dominio ejercido en el mundo en virtud de la posesión de un adecuado equipo de guerra y el poder marítimo que ha logrado y mantenido la nación poseedora de la flota de combate más formidable, se ha dicho que en él consistía el llamado "poder naval""

WESTCOTT ABELL

"La Marina es un termómetro excelente, su prosperidad o decadencia son las señales más seguras de la decadencia o prosperidad de un país".

EDUARDO LOCKROY

"Es sin embargo un error pensar que el poder naval se basa exclusivamente en la fuerza bruta y que lo nutren los dioses de la guerra. Es, más extensamente, la combinación de un próspero comercio de las marinas mercante y militar, que asegura por la fuerza —si se precisa— tal protección que permita a los barcos desarmados llevar a cabo su misión".

WESTCOTT ABELL

"La fuerza naval domina el mar cuando puede imponer por la fuerza su presencia en la región que interese"

LUIS CARRERO BLANCO

"Estar sin fuerza naval es haber dimitido la soberanía; es beber la cicuta no en la copa encelada de una demencia filosófica, sino en el mugriento barro del idiotismo y de la dejadez"

ANTONIO MAURA

Tradiciones Navales

"La Marina es una ecuación de buques y bases. Estudiada en mecánica pura, la tiene que modificar comparándola con la de la balanza y así enunciar: 'Los barcos representan el punto que se aplica la Resistencia. Las Bases es el de Apoyo, y el Mando, el de la Potencia, o sea: la voluntad de prepararse para vencer en tiempo de paz o la voluntad de vencer en el de guerra'"

INDALECIO NUÑEZ IGLESIAS

"En la Marina, hasta el más modesto marinero cumple una función más o menos trascendental de la que depende la seguridad de la maniobra"

SALVADOR MORENO FERNANDEZ

"Un barco es un organismo-cosmo, resumen de infinitas industrias, compendio de las técnicas más diversas, unificadas en el ser vivo —buque— resumen de cultura científica y de especializaciones maduradas"

TOMAS BORRAS

"La mar seguirá perteneciendo al marino y su asociación jalónadas de sacrificios cada vez más numerosos y más trágicos, no tendrá jamás fin... sino el del mundo"

PIERRE BARJOT
(Almirante)

"El mirar hacia adelante, el inquirir y prever para buscar lo que va a ser realidad futura de nuestra fuerza naval, lleva en si el fundamento de todo plan y la semilla de la eficacia"

PEDRO NIETO ANTUNEZ

"Las guerras las ganarán siempre las naciones que dominen la mar. De nada servirán las victorias terrestres si las rutas marítimas que abastecen a los ejércitos no están defendidas por los buques de guerra"

MARCOS RUILOBA PALAZUELOS

"Las escuadras son el punto de apoyo más seguro de la política exterior"

JOSE MARIA CAVALDA Y CABRE

"Con un frágil leño se oprime la soberanía del mar, y el lino recoge los vientos que le sirve de alas para transferirse de unas partes a otras".

DIEGO SAAVEDRA FAJARDO

Tradiciones Navales

"Las naciones que han dejado gran renombre en los anales del universo han sido naciones esencialmente marítimas o que han sabido dar preponderancia a las exigencias de la mar, ya que la mar es una realidad y la tierra es otra"

PIERRE BARJOT

"Lo que en la guerra marítima pesa de forma directa, y en la guerra general indirectamente, es el binomio buque base".

LUIS CARRERO BLANCO

"Y mientras existan barcos mercantes y trasatlánticos existirán buques de guerra para defenderlos. La aviación, como el cañón, son armas auxiliares del poder naval".

MARCOS RUILOBA

"Para el manejo de la artillería de la mar es menester que el artillero sea también marinero".

CAPITAN GASPAR GONZALEZ DE SAN MILLAN

"La "guerra naval" se define como una guerra destructora de buques y de aviones en misiones navales, de acción eminentemente dinámica, que actúa en el medio del mar".

LUIS CARRERO BLANCO

"Con el fin primordial de proteger la riqueza que el mar representa para un país urge una flota de guerra: "Marina", que, teóricamente hablando, ha de estar especialmente concebida y preparada debe obedecer a misión proporcionada a la del Estado que la cree y gozar de fuerza equiparadora, al objeto de su defensa".

PEDRO NIETO ANTUNEZ

"Una fuerza sin base es tan inútil como una palabra sin punto de apoyo".

LUIS CARRERO BLANCO

"Todo pueblo dueño de la mar ha conocido la fortuna y ha disfrutado la prosperidad". "Todo pueblo que ha perdido el dominio de la mar perdió, al propio tiempo, la riqueza y la libertad".

BROSSET

"El mar interviene en las guerras por cuanto es una vía de comunicación"

LUIS CARRERO BLANCO

"La encarnación de la potencia militar en el mar, es el "elemento naval" de máxima potencia destructora y máxima capacidad de resistencia".

LUIS CARRERO BLANCO

"La futura guerra en el mar será, fundamentalmente, una guerra antisubmarina y antiaérea".

LUIS CARRERO BLANCO

"Vivimos del mar y para la mar: el mar es vida".

JOSE LUIS DE PANDO

"La recompensa del oficial no consiste en las notas de su comandante, sino en las miradas de sus subordinados".

LARROUY

"Hay tres clases de individuos: los que viven, los que mueren y los que están en el mar".

ANACARSIS

"El almirante que no sólo sabe dar órdenes sino también enardecer a sus hombres, el marino que no se abate ante la adversidad y, sobre todo, actúa con astucia e inteligencia, puede sacar partido de la misma desgracia, incluso de aquella que bordea el desastre, y convertir en triunfo esa desventaja inicial".

OLIVER WARNER

"El marino de la guerra necesita por ley profesional darse constantemente de lleno a una labor de preparación, en la que se conjuguen dos necesidades: de un lado la adquisición de conceptos nuevos y de ineludibles realidades, y de otro, la experiencia directa y personal de lo adquirido en tierra, obtenida en la eternamente variable y aleccionadora vida práctica profesional".

ALMIRANTE NIETO ANTUNEZ

"Una nación de condición marítima no puede afrontar una guerra si no dispone de los caminos del mar".

LUIS CARRERO BLANCO

"La Guerra Naval tiene muchas modalidades de acción diversas formas de expresión, que abarcan desde la Batalla Naval propiamente dicha hasta las pequeñas escaramuzas, y aun las misiones defensivas de convoyes o de protección de costas, y todas ellas conducen a un sólo fin: destruir el enemigo".

VICENTE MARTINEZ LORENZO

"El dominio naval no es un término limitado; incluye muchas armas y muchas técnicas. El dominio naval significa, más que buques y aviones, las fuerzas anfibias y la Marina Mercante; además el dominio naval no está limitado a materiales y equipos: incluye la organización que está en funcionamiento de su uso dentro de la guerra".

ALMIRANTE CHESTER W. NIMITZ

"El mar, o, mejor dicho, la potencia naval de que aquél es el soporte y el terreno de aplicación, debe y a menudo, en último análisis, atacar a la tierra cuando el primero ha determinado a su favor la parte propiamente naval de la guerra, es decir, cuando el mar ha llegado a adquirir el dominio de las comunicaciones esenciales de superficie".

ALMIRANTE CASTEX

"La persecución, los encuentros, las estratagemas, el factor sorpresa, la acción conjunta y el asalto son aspectos de algunas de los innumerables formas de la guerra marítima, y si alguna lección puede sacarse de las grandes batallas navales, es que la victoria no siempre sonríe al más fuerte, ni siquiera al mejor preparado".

OLIVER WARNER

"La importancia de las batallas navales estriba en el hecho de que proporciona al marino la ocasión de mostrar su habilidad y su valor, o en el causar efectos decisivos pese a haber sido anodinas tales batallas; algunas participan de ambas características".

OLIVER WARNER

"El enemigo está dentro, dispara sobre nosotros".

ANGEL RIVAS SUARDIAZ

"No se debe emprender una guerra ni tratar un combate sino cuando se va a ganar más con la victoria de lo que podía perderse con la derrota".

CESAR OCTAVIO AUGUSTO

Tradiciones Navales

"Debe haber un comienzo para toda empresa grande, pero es la continuación de la misma hasta el final lo que lleva a la verdadera gloria".

FRANCIS DRAKE

"La Marina de Guerra está hecha para batirse y puede ser que mañana mismo".

BAUDRY

"Cuando las naciones entran en una línea de decadencia, miran hacia dentro y se extienden para dentro; cuando buscan su resurgimiento y tienen amplios horizontes, miran hacia el mar y se vierten hacia su puerto".

FRANCISCO FRANCO

"Un programa naval exige ideal, potencial y perseverancia".

TOMAS BORRAS

"Quien te da un pescado te da comida para un día; el que te enseña a pescar te da de comer para siempre".

(PROVERBIO CHINO)

"El nadador de combate de la Marina difiere de la mayoría de los otros combatientes en que opera sólo, o casi sólo, en un medio ambiente oceánico hostil; el éxito de cada desembarco anfibio recae bajo su entera responsabilidad".

DAVID H. WATTS Y JAMES J. RITTER

"Los progresos técnicos en los armamentos han agravado la servidumbre que las naciones de condición marítima tienen de las comunicaciones a través del mar".

LUIS CARRERO BLANCO
("El Programa Naval del Movimiento")

"Siendo el poder naval apto para luchar sobre, debajo y en la superficie de los mares, su mando y utilización deberá ser ejercido por marinos, a los que corresponderá la responsabilidad íntegra e indivisible, tiene que ser el poder naval el que haga posible estas realizaciones".

VISCONDE MONTGOMERY DEL ALAMEIN

"El poder marítimo hoy como ayer, integrado por una serie de factores secundarios que contribuyen a valorizarlo, como son los geográficos, físicos y humanos, se basa y fundamenta en el poder naval como elemento insustituible para conquistar y mantener el dominio del mar".

JOSE MARIA GARCIA FREIRE

"Hemos cometido frecuentemente en nuestra Historia el error de dejar envejecer nuestras fuerzas navales para apercibirnos después, demasiado tarde del tiempo necesario para reconstruir los astilleros, las flotas y sobre todo sus dotaciones; esto es hoy más cierto que antes, pero lo será todavía más mañana".

ALMIRANTE CABANIER

"El poder marítimo se asienta sobre tres pilares fundamentales: fuerza, bases y transportes. Si falta uno de ellos, no se dispone de los caminos del mar, y la nación, si es marítima, no puede vivir".

LUIS CARRERO BLANCO

"Puede afirmarse, desde luego, que las naciones que posean un buen litoral o aunque cuenten con una o dos salidas fáciles al Océano, obtendrán ventajas si buscan su prosperidad y extensión por el camino del mar y del comercio, mejor que intentando cambios en el régimen político existente. Este fue el error de Francia, que se mostró siempre encariñada con la expansión terrestre".

MAHAN

"Quien tenga el cetro del mar, dispondrá del tráfico, del comercio de la riqueza y de los destinos del mundo".

JOSE LUIS DE PANDO

"En tus manos, señor, encomiendo mi espíritu".

CRISTOBAL COLON

(Dijo esta frase de Jesucristo, poco antes de morir en una casa modesta de Valladolid)

"Aquí murió Colón, Honor al Genio".

(Señal puesta en la casa donde falleció Colón, por el Ayuntamiento de Valladolid)

CAPÍTULO X

REFRANES

Al dominio de tierra adentro pasaron los muy expresivos refranes y frases:

- "Ni mesa sin sal ni pan, ni marina sin capitán".
- "Mujer sin varón y navío sin timón, nada son".
- "Duerme en la mar el piloto: cierra un ojo y abre el otro".
- "A marinero que madruga, Dios le ayuda".
- "El más seguro de los barcos, el que ha puerto ha llegado".
- "El hombre cuando se embarca debe rezar una vez; cuando va a la guerra, dos y cuando se casa tres".
- "Por un pecador, perece la nave".
- "Cualquier nave hace agua".
- "Quién mete pez en barco de otros, pierde el pez y la nave".
- "Barco amarrado no hace camino".
- "Verifica el curso y después despliega las velas".
- "No juzgar la nave estando a tierra".
- "Hay tres cosas fáciles de creer: hombre muerto, mujer preñada y nave encallada".
- "Mejor ser cabeza de anguila que cola de tiburón".
- "El pescado comienza a hedir desde la cabeza".
- "El pescado se come cuando está fresco".
- "La sabiduría tiene un pie en la tierra y otro en el mar".
- "Ciencia, casa, virtud y mar, mucho hacen al hombre avanzar".
- "Quién ha pasado el río sabe cuanta agua tiene".
- "Preparense al mar primero que entren".

- "De la sabiduría del después están llenas las fosas".
- "Pueblo marinero, pueblo libre".
- "Quién va por el mundo aprende a vivir".
- "Está demostrado que se puede vivir sin la mujer, pero el que no ha vivido con una mujer no ha aprendido a vivir".
- "Quién teme agua y viento, no se mete en la mar".
- "Onda que se plega, se devuelve".
- "Quién no teme peligra".
- "Quién mal navega, mal llega".
- "El buen marinero se conoce el mal tiempo".
- "Quién es dueño del mar es dueño de la tierra".
- "Por la boca muere el pez".
- "En río revuelto ganancia de pescadores".
- "Al levantar las nasas se verá la pesca".
- "Agua turbia no hace espejo".
- "Cúidate de las aguas quietas".
- "Agua que corre no lleva veneno".
- "Los peces gordos están al fondo".
- "El carníbero no ama al pescador".
- "No se vende el pez que todavía está en mar".
- "Quién pesca en apuro, frecuentemente toma cangrejo".
- "En aguas sin peces, no tirar las redes".
- "Quién escupe contra el viento, se escupe la cara".
- "Quién cae en el agua se abraza hasta de las serpientes".
- "Las tempestades más violentas vienen de improviso".
- "Casa sin administración, nave sin timón".
- "Andar a la deriva".

- "Capear un temporal".
- "Como sardinas en lata".
- "Entre dos aguas".
- "Llegar a buen puerto".
- "Tirar por la borda".
- "Armar un zafarrancho".
- "Se fue a pique".
- "Estar hasta los topes".
- "Empuñar el timón".
- "Haber mar de fondo".
- "Contra viento y marea".
- "Naufragar un asunto".
- "A remolque".
- "Sacar a flote".
- "Tener mucha envergadura".
- "Disparar una andanada".
- "Como una ostra".
- "Varar un asunto".

CAPÍTULO XI

CURIOSIDADES

- Los nombres de los buques de guerra norteamericanos no se ponen a capricho. Una disposición determina que los de 1^a clase lleven nombre de los estados; los de 2^a, nombre de los ríos; los de 3^a, nombres de ciudades y los demás, de inferior tonelaje, el nombre es escogido por el Presidente.
- La mayor profundidad del mar es de 14.527 metros y se halla a los 9° 56' de latitud Norte, en el Océano Pacífico.
- Un grado ecuatorial equivale a 111.306 kilómetros.
- El sonido se transmite en el agua a mil quinientos metros por segundo.
- Las ostras son tan alimenticias, que diez de ellas equivalen a un litro de leche.
- La ballena, el cetáceo que gana el record de longevidad, llega a vivir hasta 400 años.
- El faro más alto del mundo, dentro de su antigüedad, es el de Génova, conocido por "La Linterna".
- Colón zarpó el 3 de agosto de 1492; tras treinta y tres días de navegación, arribó a una isla del grupo de Las Bahamas. Se embarcó para España el 14 de enero de 1493 adonde llegó el 15 de marzo.
- La Rosa de los Vientos es un círculo que tiene marcados treinta y dos rumbos en que se divide el horizonte.
- El estado del mar es consecuencia de la mayor o menor velocidad de los vientos.
- El agua de los mares y océanos cubre el 72 por 100 de la superficie total del globo terráqueo y los continentes e islas, el 28 por 100.
- La salinidad más corriente en las aguas marinas es de 35 a 36 gramos de sales por litros.
- Se llama *termoclina* la capa de separación entre las aguas calientes y frías del mar.
- A los marineros y mando de un buque de guerra se les denomina *dotación*; cuando se trata de un buque mercante, pesquero, etc., se dice *tripulación*.

EL PRESTIGIO, PRIVILEGIO Y PESO DEL COMANDO

Solamente un marino percibe hasta donde un buque refleja la personalidad y habilidad de un individuo, su Comandante. Para un hombre que vive en tierra esto no es entendible y algunas veces es difícil hasta para nosotros comprenderlo . pero así lo es

Un buque en el mar es por si mismo un mundo distante y en consideración a las prolongadas y lejanas operaciones de las unidades de la flota, la marina debe poner un gran poder, responsabilidad y confianza en las manos de esos líderes escogidos para el Comando.

En cada buque hay un hombre, quien a la hora de emergencia o peligro en el mar no puede recurrir a nadie más. Hay solo uno quien es fundamentalmente responsable de la segura navegación, eficiencia de la maquinaria, exactitud del tiro y moral de su buque. El es el Comandante, él es el buque.

Este es el cargo más difícil y exigente en la marina. No hay ni un solo instante durante su desempeño como Comandante que él pueda evadir la garra de la responsabilidad del mando. Sus privilegios con respecto a sus responsabilidades son insignificantes; a pesar de eso, el ejercicio del comando es el estímulo que ha dado a la marina sus grandes líderes.

Es el cargo que más copiosamente merece lo supremo, título consagrado por el tiempo en el mundo marino... *Comandante*

Joseph Conrad

BIBLIOGRAFÍA

- SAVI LOPEZ, María: **Leggende del Mare**, Arnaldo Forni Editores, Firenze, 1894.
- SUNDT, Wilbur: **Naval Science**, Annapolis. U.S. Naval Institute, 1980.
- MACK AND CONNELL: **Naval Ceremonies, Customs, and Traditions**, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1980.
- CAPORILLI Memmo: **Vademecum del Marinaio**, Náutica Editrice, Roma, 1970.
- CLERC - RAMPAL: **Los Buques**, Ediciones Españolas, Hachette, París, 1924.
- PANDO, José Luis: **De la Mar y la Marina**, Editorial Doncel, Madrid, 1976.
- PRADO MAIA: **Tradiciones de los Hombres de Mar**, Río de Janeiro, 1975.
- FERNANDEZ PARES, Juan José: **Hombres de Mar, Un Estudio de Vida**, R.I.N., S.R.L. Marine Engineering, Uruguay, 1990
- RUIZ DE LARIOS: **Historia de la Navegación**, Colección Surco. SALVAT Editores, Barcelona, 1952.
- BRAVETTA, Ettore: **Le Leggende del Mare e Le Superstizioni dei Marinai**, Arnaldo Forni Editore, Milano, 1908.
- CELESIA, Emanuele: **Linguaggio e Proverbi**, Marinaro, Instituto Sordo-Muti, Génova, 1884.
- MARTINEZ HIDALGO, J.M.: **La Mar, Los Buques y El Arte**, Gráficas Monterreina, S.A., España 1986.
- RIBERA, Antoni: **Enciclopedia del Mar**, De Gassó Hermanos Editores, Barcelona, 1959.
- RANDIER, Jean: **L'Antiquariato Di Marina**, Mursia Editores S.P.A., Milano, 1981.
- HUMERT, Juan: **Mitología Griega y Romana**, Editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1982.
- GUILLEN, Julio: **El Lenguaje Marinero**, Talleres Gráficos del Ministerio de Marina, Madrid, 1963.
- NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA, Editorial CUMBRE, México, 1977.