



AQUELLAS NAOS Y CARABELAS DESCUBRIDORAS

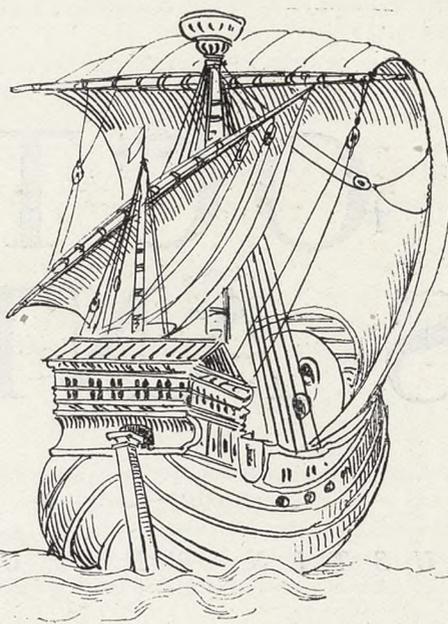


La gesta ultramarina española fué tan maravillosa, que hubo de hallar panegiristas aun en nuestros enemigos de aquel tiempo; del propio Walter Raleigh, testigo de calidad y de máxima exención, uno de los saqueadores de Cádiz (1596),

es este párrafo de un rinconcito de su "History of the World": "No puedo menos de alabar la paciente virtud de los españoles. Raramente o jamás nos es dado encontrar una nación que haya sufrido tantas desgracias y miserias como sufrieron ellos en sus descubrimientos de las Indias; persistiendo, sin embargo, en su empresa con constancia invencible, y logrando brindar a su patria regiones tan maravillosas que se pierde el recuerdo de tantos peligros pasados".

Y del geógrafo de Enrique II de Francia, Nicolas Nicolai, es este otro que colocó al frente de su L'Arte de Naviguer (Lyon, 1554), traducción del de nuestro Pedro de Medina: "¡Oh feliz nación española, cuán digna eres de loor en este mundo, que ningún peligro de muerte, ningún temor de hambre ni de sed, ni otros innumerables trabajos, han tenido fuerza para que hayas dejado de circundar y navegar la mayor parte del mundo por mares jamás surcados y por tierras desconocidas de que nunca se había oído hablar; y esto sólo por estímulo de la fe y de la virtud, que es por cierto una cosa tan grande, que los antiguos ni la vieron, ni la pensaron, y aun lo estimaron por imposible!"

¿Qué suerte de naves montaban nuestros mareantes en estas jornadas imprescindibles para permitir, ya pie en tierra, la



de los descubrimientos? Dos tan sólo: naos y carabelas, tipos ante los cuales los historiadores suelen brabucarse sin demostrar gran interés ni en comprenderlos ni en darlos a conocer; porque, como proclamé en cierta ocasión, siempre existió una admisible culta ignorancia en las cosas de la mar, análogamente a aquella que criticó San Agustín aludiendo a más altas preocupaciones.

Desde la antigüedad, a costa de ese proceso evolutivo que, como la Geología, cuenta las épocas por cientos de siglos, las naves se dividían ya en las dos grandes familias: de vela o de alto bordo y de remos o galeras.

La nao pertenecía a la primera, y a fines del siglo, por haber sido la nave marchante por antonomasia, vivía el último y definitivo de su evolución. Se caracterizaba por un casco bastante panzudo, proa muy engallada con una plataforma saliente sobre el tajamar, reminiscencia de aquellas almenadas estructuras empleadas para asaetear a caballero, desde lo alto, y denominado castillo.

En cuanto al velamen, al aparejo, Colón en plena euforia—desbordando aquel lirismo tan certeramente apreciado por Foxá, que le hacía exclamar que todo era como abril en Andalucía, o que el mundo es poco...—lo inventarió galanamente al escribir en su Diario la singladura del miércoles 24 de octubre de 1492, camino de Cuba, que creo debe ser Cipango, según le rebujía en la mente el Marco Polo: "...y entonces tornó a ventar muy amoroso, y llevaba todas mis velas de la nao, maestra, dos bonetas, y trinquete, y cebadera, y mezana, y vela de gavia..."

Sólo le faltó describir la cruz que en rojo cuartelaba cada una de sus velas, que en la nao Victoria, de Juan Sebastián

de Elcano, inflada por los vientos de todos los meridianos, era la del señor Santiago, con la leyenda:

"Esta es la señal de mi buena ventura."

Pudo escribir también, si de reseñar la nave se tratara, que a la vela mayor, al papahigo, a medida que el viento abonanzaba, se le aumentaba su superficie cosiéndole una o dos bonetas, y que, para hacerlo sin posible error, los ojales estaban marcados con sendas iniciales, precisamente las del Ave María, porque aquel estímulo de la fe aludido por el geógrafo francés era efectivo en nuestros bajeles y en nuestras dotaciones.

* * *

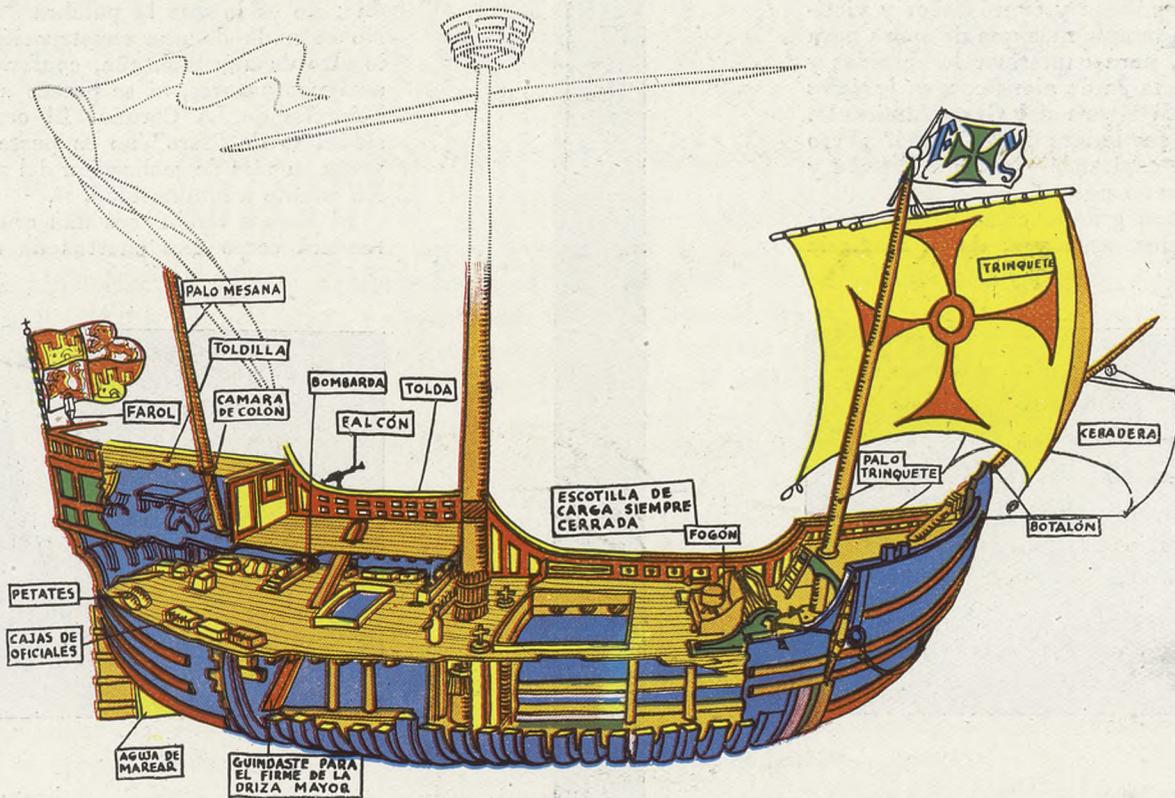
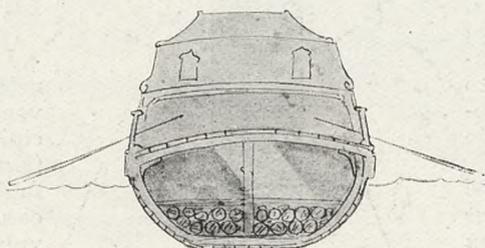
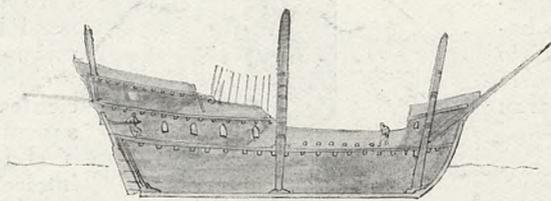
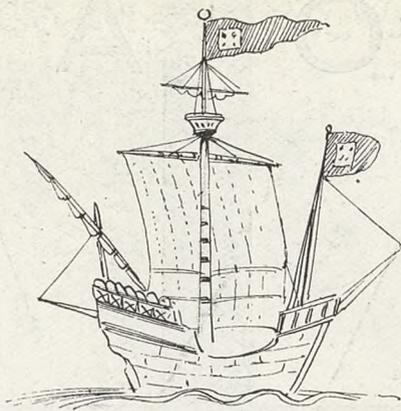
La nao como de carga, descendiente de aquellas onerariae navis, era pesadota y, por consiguiente, poco apta para achaques del navegar barajando costas y parajes desconocidos. Para descubrir, para explorar, reconocer o, cual se decía por entonces, desentrañar los secretos de ultramar, se echó mano de otro tipo, más marinero, velero y hasta elegante, con nombre además harto eufónico, que llena con arrogancia los años más gloriosos y épicos de la navegación: la carabela.

Su etimología dió lugar a sinfín de teorías peregrinas: yo, que soy simplista al pretender interpretar los pequeños y aun graves problemas que plantea la Historia, tengo para mí que procede sencillamente, sin inútiles contorsiones, de cábaro moruno, de cuya embarcación, sin duda alguna, se derivó esta de marras, ya citada en algún documento portugués de fines del siglo XIII, como en algunas de las leyes de Partida de nuestro sabio Rey Alfonso X.

Durante muchos años y en 1892, con ocasión del IV centenario del Descubrimiento, se creyó que la voz carabela no significaba un tipo determinado y concreto de nave, sino que servía para calificar a los buques pequeños y ligeros, algo así como el "cañonero" o el "aviso", que más bien alude a la misión; erraron del todo los que así pensaron inexplicablemente, tratándose, sin embargo, de historiadores como Fernández Duro, de auténtica y trascendental autoridad; Alcalá Galiano, López de Mendoza y Quirino da Fonseca demostraron lo contrario, y aunque algo tercié en esta polémica, mi mayor orgullo fué haber sido el primero en reconstituir a su tamaño una carabela, que a su vez tuve el inefable y raro honor de mandar.

Si la nao variaba de 50 a unas 200 toneladas, la carabela, desde las 20, no rebasaba mucho las 100; su casco era más alargado y esbelto, menos alteroso, desde luego, y, fundamentalmente, carecía de "castillo de proa".

Primitivamente su aparejo fué latino, el esbeltísimo velamen triangular, y según su tamaño, arbolaba uno—como nuestros faluchos y laúdes de Levante—, dos o tres palos. Con él, de poco calado y líneas finas, la carabela llegó a ser la embarcación más bella, dócil y velera de su tiempo; el único inconveniente, su escaso porte, ¿qué importaba para aquellos navegantes de Palos o de Lepe, de Ayamonte o de Moguer, que hicieron proverbio, al surcar por costas desconocidas y sucias de bajarío, la frase de sondar con el Credo en la boca? ¿O bien para quienes escribían en su diario: "porque más vale que digan: aquí pasó hambre fulano e hizo lo que era obligado a Dios y a su rey, que no que digan: por desordenado se consumió y no efectuó a lo que fué enviado...?"



Acuarela y diseños de Monleón (1885) y dibujo de sección de una carabela. (Museo Naval.-Madrid.)

La carabela, de esta suerte, se denominó latina, y por nosotros portuguesa, por lo que nuestros hermanos, los lusitanos, se aferraron a conservarla así; mas este aparejo, óptimo para navegar con soltura casi contra el viento, aprovecha poco el que sopla por cerca de la popa y aun resulta un tanto embarazado el recibirlo así en largas navegaciones; se obvió esto izando en el palo de proa una vela "de quita y pon" cuadra que los marinos, no sé por qué, decimos "redonda", y así, el tipo que se obtuvo se denominó carabela redonda.

Nuestros mareantes andaluces fueron más lejos, y en lugar de la úmida novedad anterior, que permitía cambiar de "latino" en "redondo" un palo, según soplase el viento, lo adoptaron permanentemente de esta última suerte; la carabela, entonces, resultó un bajel con casco como las demás latinas, pero aparejada cual las naos. Se llamó al modo de Andalucía.

Pero aún hubo más, y precisamente en los albores de los años colombinos, porque, empeñados nosotros en la guerra pequeña y solapada del moro, la carabela resultaba poco apta para el temido o deseado abordaje y asalto, que tras de cada islote, cabo o punta esperaba al bajel que quedaba encalmado o sin viento.

Como en la antigüedad, como en la baja Edad Media, como en las naos, hubo que pensar en buscar protección y altura: "... también pera guerra—escribía un contemporáneo—tem hum inconveniente, que por falta de castelho de proa, que ñao te, descubren o convés e ate a alcozaba e ficam desamparadas a quantas pedradas lhe quiserem tirar..."

Y se adoptó por nosotros la "tilla" o pequeña cubierta a proa, y en lo alto del palo la gavia, la cofa, y por ser aptas para pelear se la llamó carabela de armada.

Fernando el Católico las pidió así para la expedición que conquistó para siempre la plaza de Melilla, y tratando del segundo viaje de Colón (1493), pudo escribir el meticoloso Pedro Mártir de Angleria al describir la flotilla:

"... se dispongan diez y siete naves para la segunda expedición: tres grandes de transporte, con sus cofas; doce de aquella clase de naves sin cofa que, según escribí, los españoles llaman carabelas; otras dos del mismo género, algo mayores y capaces de cofas, por la magnitud de sus palos..."

* * *

Nuestro pródigo y preciso vocabulario marítimo —de "lengua malina" lo bautizó

un buen escritor del siglo XVI—, por ser tan poco conocido, me ha obligado al circunloquio en lugar del párrafo breve; piense el lector, sin embargo, que fué mi único conato el divulgar las buenas ilustraciones, muchas inéditas, que hacen atrayentes y amables estas páginas, mientras yo me hago la ilusión de que he discurrido sobre tema tan desusado como fundamental para evocar en toda su justa grandeza las admirables e inverosímiles jornadas que hicieron nacer al mundo civilizado el gran continente americano, y he vivido unos instantes la sugestiva compañía del "hermano barco" de hace cuatro siglos.

"... por la navegación —se lee en el Symbolo de fray Luis de Granada, certeramente— navega también la Fe, junto con las mercaderías, hasta el cabo del Mundo."