

Organización y semántica naval moderna

José María BLANCO NÚÑEZ

Capitán de Navío de la Armada

RESUMEN

El autor pretende pasearse por la Edad Moderna y observar la lengua marinera de entonces, deteniéndose especialmente en las palabras escuadra, flota y convoy, y las vicisitudes orgánicas que sufrieron, enmarcando su evolución en las guerras imperiales sostenidas por Carlos V con Francisco I de Francia, que propiciaron el nacimiento y el desarrollo del corsarismo atlántico. Va desgranando los nombres de las distintas armadas funcionales, creadas a medida que aparecían los puntos vulnerables de nuestro tráfico indiano. Se ocupa también de los mandos de dichas agrupaciones y de las denominaciones que recaían en el personal embarcado. Da ejemplos concretos de la semántica moderna y comenta el cambio sufrido al advenimiento de los Borbones con la creación de la Marina Militar de España.

Se ocupa también de la rica semántica de la rudimentaria artillería naval de la época y finaliza con un punto dedicado a la arquitectura naval, campo tan vasto que necesitaría artículo propio.

Palabras-clave: Semántica, Nomenclatura, Escuadra, Flota, Capitán general, Almirante, Artillería, Arquitectura Naval

ABSTRACT

This article looks at the use of seafaring language in the Modern Era. It dwells especially on the words “escuadra”, “flota” and “convoy” (squadron, fleet and convoy), examining the mutations therein during the imperial wars waged between Charles V (Charles I of Spain) and Francis I of France, which favoured the birth and development of Atlantic piracy. It analyses the names of the various functional navies, created on an ad hoc basis as the various weak points appeared in Spain’s traffic with the Americas. The article also deals with the commanders of these groups and the names given to the onboard personnel. Specific examples are given of modern semantics with comments on the changes that occurred upon the advent of the Bourbons and the creation of the Military Navy of Spain (Marina Militar de España).

The paper also investigates the rich semantics of the rudimentary naval artillery of the time and then winds up with a section on naval architecture, a field so vast it would really need an article in its own right.

Keywords: Semantics, Nomenclature, Squadron, Fleet, Captain general, Admiral, Artillery, Naval Architecture

Afirmaban las sabias Ordenanzas Generales de la Armada de 1793 (Tratado 3º, Título IIIº, artículo 3) que el oficial de marina debería: “... *visitar las bibliotecas y archivos de que sacar noticias referentes á las ocurrencias de mar...*”, siguiendo la amable sugerencia de una distinguida profesora de esta Complutense, he obedecido el antedicho artículo para tratar de navegar por las derrotas difíciles y mal balizadas de la orgánica y la semántica naval de la época moderna.

El artículo 12 de las Ordenanzas de Carlos III de 1768, copiado en el 72 de las actuales “Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas”, afirma entre otras cosas que “... *el hablar pocas veces de la profesión, es prueba de gran desidia e ineptitud para la carrera de las armas.*”, pero para hablar, poco o mucho, es preciso expresarse con propiedad y conocer el porqué de las denominaciones que, en cualquier caso, no son caprichosas, sino fruto de la tradición y de la historia y que, además, deben estar bien puestas. Al seguir, por ejemplo, las vicisitudes de las palabras flota y escuadra, si tienen la paciencia de continuar leyendo, “...*que es menester no poca...*”, verán que el fondeo histórico de su acepción actual llega al placer del medioevo, engarzando los eslabones de la larga cadena al “Descubrimiento” con el “Imperio”. Verán que nosotros también tuvimos SLOC’s (Sea lines of communications) y deducirán que cuando faltaban cuatro siglos para la firma del Tratado del Atlántico Norte, ya teníamos cuadernos tácticos precisos para la formación de los convoyes a América..., en fin, si no se aburren comprobarán que dichas palabras tienen solera secular.

La parla marinera, el lenguaje de la mar y de los marinos, ha sido fruto de numerosos estudios e investigaciones, entre los que destacan libros como los de los académicos don Julio Guillen Tato: *Parla marinera en el diario del primer viaje de Cristóbal Colón*¹, o el de don Ramón Menéndez Pidal, *La lengua de Colón y otros ensayos*². En nuestra modestia nos conformaremos con seguir las aguas de palabras de uso normal hoy en día, pero que, por azares de la vida, han cambiado de significado. También hemos encontrado, en diferentes naciones de habla hispana, curiosos sinónimos todos perfectamente castellanos, por ejemplo los argentinos “*se ubican en alta mar*”, mientras que nosotros nos “*situamos*”, ellos se “*egresan de la Escuela Naval*” mientras nosotros, simplemente, “*salimos*”, pero encontrarlos todos nos llevaría a una revisión demasiado amplia para el alcance de nuestro trabajo.

FLOTA, ESCUADRA, FLOTILLA, ESCUADRILLA,... SIGLOS XVI Y XVII

En 1831, don Timoteo O’Scanlan, en su Diccionario Marítimo Español (nunca agradeceremos bastante al Museo Naval su edición facsímil de 1974), definía la palabra flota:

Reunión, conserva o convoy de varios buques mercantes que se dirigen a punto determinado, conduciendo frutos objetos // ant. Denominación que desde tiempos anteriores á la promulgación de las leyes de partidas y hasta bien entrado el Siglo XVI se daba a una reunión de buques de guerra//. Posteriormente se distinguió entre Armada y Flota, quedando este último nombre asignado al caso de la primera acepción.

Efectivamente, en la partida 2.^a, Título XXIV, Ley 3.^a, Almirantes.-Sus cualidades e investidura, efectivamente se distingue entre Flota y Armada, siendo de mayor

¹ Editado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto Histórico de la Marina. Madrid 1951.

² En Colección “Austral”. Madrid, 1942.

entidad la primera que la segunda, pues la Flota es “... como hueste mayor...” mientras que la Armada es “... como la cabalgada...”. Sin embargo, en cuanto a lo de “... bien entrado el siglo XVI”, nos permitimos disentir con toda modestia, pues ni en la Recopilación de las Leyes de Indias, ni en el Cedulaario Indiano de Diego de Encinas, hemos encontrado esa acepción de Flota y si la contraria, veamos la Cédula dada en Madrid a 17 de enero de 1543:

“...hagan las abaluaciones de las mercaderías que van de estos reynos,..., dentro de treinta días después de la llegada de las flotas...”³

Hay otra cita a las flotas de 7 de junio de 1539, pero solamente en el título de la misma “*Que manda al gobernador del Perú que no impida a los oficiales reales la visita a los despachos de las flotas*”, pero al leer el texto no aparece más que la palabra *navíos*, y dicho título pudo ser cosa del propio Encinas. Lo que si es verdad es que, a partir de 1750, se encuentran multitud de citas a la flota como conserva de buques mercantes y, a mayor abundamiento, en una de 1752 que ordena como han de navegar los navíos que fueren a Indias, se dice:

“*Que las naos que naveguen a la Indias vayan en flota por la orden que esta dada (por tanto anterior) o adelante dieren los del dicho nuestro Consejo de Indias, según la diversidad de los tiempos...*”⁴

De la denominación Flota se pasó, como vemos en la definición de don Timoteo, a la de Convoy; él mismo es bien preciso: “*Navegar en convoy: Unirse varias embarcaciones para navegar bajo las órdenes del comandante de los buques de guerra que han de convoyarlas*” definición ajustada perfectamente (¡1831!) al concepto, aliado y atlántico, actual de convoy.

La invención del sistema de flotas o convoyes, tal como la concebimos hoy, es de patente española. Se hizo para mantener libres nuestras comunicaciones marítimas con la recién nacidas Indias Occidentales, atacadas por corsarios de todas clases a partir de las guerras imperiales contra Francisco I. Dichas guerras, empezadas en 1521, fueron:

- 1.^a 1521/1526 Empieza por la invasión francesa de Luxemburgo y termina en la batalla de Pavía el 25 de febrero de 1525 y posterior tratado de Madrid.
- 2.^a 1526/1529 Empieza en el lamentable saco de Roma y termina en la paz de Cambray, que llamamos de las Damas.
- 3.^a 1535/1538 Empieza por la invasión francesa del Piamonte y Saboya, y terminó en la tregua de Niza.
- 4.^a 1541/1544 Empieza por la invasión francesa del Artois, Flandes, Luxemburgo y Rosellón, que es la de la invasión de Barbarroja en Tolón, y termina con la paz de Crepy.

³ Diego de ENCINAS: *Cedulaario Indiano*. Facsímil de Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1945. Tomo IV.

⁴ Diego de ENCINAS: *op. cit.*, Tomo IV Folio 129.

La sistematización de la navegación a América arrancó en lo que podríamos llamar “Congreso de Burgos”, convocado por Real Cédula de 26 de noviembre de 1507, al que concurrieron, entre otros, Solís, Pinzón, La Cosa, Vespucio y varios frailes sabios, y en el que se acordó la creación del cargo de Piloto Mayor. El que ocupó por primera vez ese cargo fue Américo Vespucio, que lo recibió por Real Título de 6 de agosto de 1508, firmado por la Reina doña Juana.

Cuando empezó la primera de las guerras citadas más arriba, Magallanes se engolfaba en el Pacífico, pues el Estrecho de su nombre había surgido el 27 de noviembre de 1520, y Hernán Cortés se encontraba sitiando la capital azteca, llamada México. El 24 de junio de 1522, don Pedro Manrique, comandante de una escuadrilla, sostenía combate en cabo San Vicente con siete naves corsarias. En este mismo año nació la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias que, ligada a la organización de las Flotas, patrullaba el triángulo San Vicente-Canarias-Azores, escoltando las flotas mercantes debido a los primeros zarpazos del francés. También en 1522 hubo un intento fracasado de organizar una Armada para guardar la mar de Poniente⁵.

Para sostener la Armada de la Guarda se creó la tasa de averías y para cobrarla, administrarla y atesorarla, la “Tabla”, o tribunal de la avería, que radicaba en Sevilla⁶.

El antiquísimo concepto de Avería se refiere a la gruesa o común, que el Código de Comercio actualmente vigente sigue definiendo como:

“...Todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo y en particular los siguientes...”

En 1527, durante la segunda guerra, se ordenó que se armasen buques sueltos para la persecución de corsarios franceses. Fruto de ello, el capitán Martín Pérez de Irizar apresó en aguas de San Vicente al famoso corsario francés Juan Florín, el que se había apoderado del tesoro mejicano enviado por Hernán (entonces solían decir Hernando) Cortés. En 1528 dispuso el rey que los buques sueltos destinados a la persecución de corsarios se reunieran en una armada que se llamó de “Averías”, nombrando capitán general al comendador Aguilera. El 25 de octubre de 1529 falleció, combatiendo contra una escuadra corsaria, el almirante Rodrigo de Portuondo; fue el año del nefasto reglamento para el comercio con ultramar, que estancaba las mercancías en la Aduana sevillana para cobrar el 20 por 100 de los géneros extraídos; hecho al que gran número de nuestros historiadores achacaron el inicio de la decadencia comercial española.

En 1537, durante la tercera guerra, año siguiente al del descubrimiento de Chile por Almagro y de California por Cortés, salió la escuadra del almirante Blasco Núñez Vela para Nombre de Dios para regresar con oro.

⁵ F. F. OLESA MUNDO: *La organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 vols., Madrid, 1968.

⁶ Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias. Título VIII “De la contaduría de Averías y Contadores”.

Merece la pena hacer una pausa y entretenerse en la descripción de este insano puerto de Nombre de Dios, puerto de las ferias que más tarde fue trasladado a Portobello. Dice Baltasar Villerino de Villalobos en su *Luz de navegantes* (1592):

“El puerto y pueblo de Nombre de Dios está en altura de nueve grados y medio setenta leguas de Tolú. La vuelta del Oeste donde suele haver de ordinario hasta ciento y cincuenta vecinos, que están debajo de la gobernación de Panamá y en este puerto se descarga todas las mercancías de España, que pasan por mar del sur (Pacífico) a la provincia del piru (SIC). Por que de aquí se llevan en leguas por tierra y en barcas por el río de Chagres, distancia de diez y ocho leguas que ay del mar del Norte al mar del Sur.

El temple y sitio de la ciudad de nombre de Dios, es muy contrario a la vida humana especialmente en los meses de julio, agosto y septiembre y así conviene huir de este puerto en estos tres meses en los que las mujeres españolas en general no suelen concebir ni parir, y si alguna pare alguna, es muy casual criarles y llegar a edad. No se suele coger aquí casi fruto ni mantenimiento alguno ni criarse ganado considerable, de ningún genero que sea y así no hay otras granjerías sino solamente el trato de las mercaderías que en el puerto entran y salen”.

Durante la última de las guerras imperiales, en 1543, se promulgó la ordenanza por la que no podía hacerse la travesía del Atlántico más que con buques de 100 o más toneladas, reunidos en flotas de diez bajeles, cuando menos, formándose anualmente dos convoyes que saldrían precisamente en agosto y septiembre. Poco después, el 25 de agosto de 1544, tuvo lugar el combate de Muros, en el cual 30 navíos franceses fueron materialmente desechos por una escuadra española de 24 velas mandada por Bazán el Viejo. Tras estas cuatro guerras continuaron las acciones en la mar, convencidos nuestros vecinos de los fácilmente que podrían conseguir nuestros preciosos metales a su arribada a la Península. Así, el 8 de diciembre de ese año, se nombró capitán general de una armada contra corsarios franceses a don Álvaro de Bazán, el joven, que operará en el Océano.

En el año 1553 se estableció un sistema de flotas, semiarmadas, escoltadas por cuatro barcos de armada, que navegaban en conserva hasta el Caribe, allí se dislocaba el convoy y se formaban tres divergentes, a Santo Domingo, Tierra Firme y cabo San Antonio para las naves destinadas a México, cuyos dos escoltas, desde este cabo, se dirigían a La Habana.

En 1564 se dispuso la salida de dos flotas, una para Nueva España, que salía en abril con barcos para las Grandes Antillas, Honduras y México y otros para Panamá, que saldrían en agosto, para Nombre de Dios. Todos estos barcos invernanaban en Indias y se reunían en La Habana para su regreso a la Península, en marzo. La correspondiente Real Cédula establecía “...el orden que se ha de tener y guardar, cerca de las salidas de las flotas que se despachan para Tierrafirme y Nueva España...”

En 1605 se organizó la junta de Guerra y Armada de Indias, para preparación y despacho de convoyes. Durante el resto del XVII, quedó dispuesto que, para dar protección adecuada a la plata procedente del Potosí, la “Armada de la Carrera de Indias” escoltase a la “Flota de Tierra Firme”⁷.

⁷ F. F. OLESA MUNDO: *op. cit.*

La composición de los convoyes evolucionó notablemente, desde los de diez naves, que apuntamos anteriormente para 1543, hasta los de 72 que se registraron en una ordenanza de 1592. Sin embargo, en los escritos que elaboró el Consulado a principios del XVII para la administración de la avería, se estipulaba que debía formarse con seis u ocho galeones y varios pataches y correos, pero en la práctica variaba, como es lógico, con la tensión internacional. En 1620 el Consejo dispuso fuese de 20 galeones; más tarde, en 1655 –período relativamente tranquilo– quedó fijado en cuatro barcos de guerra y dos pataches. Desde que se introdujo la costumbre de que esta Armada acompañara a la Flota que iba a Nombre de Dios⁸, es decir, la Flota de Tierra Firme, se empezó a llamar de “Galeones”, por los barcos de guerra que llevaba el convoy; si bien la flota de Nueva España se llamaba “flota”, simplemente.

EL MANDO

El almirante, según la aludida Ley 3.^a del título XXIV de partida 2.^a, es el “*Caudillo de todos los que van en los navíos para la guerra marítima*”. En las “*Ordenanzas Navales firmadas por el muy noble Bernardo de Cabrera, Capitán General de la Armada del Señor Rey (Pedro III de Aragón) cuando vino de Cerdeña de vencer a los genoveses*”, se manda, en el capítulo I, “*Cómo debe estar el General en la batalla*”, que: “*...el General esté sentado a popa entre dos consejeros...*” (Oficiales de E.M. ¡claro!) y en el capítulo II (en realidad se usa capítulo por lo que entendemos artículo) “*De lo que deben hacer los Vice-Almirantes*”: “*...siempre que el General se junte con una Escuadra, los Vice-Almirantes vendrán a su presencia a pedirle les dé sus órdenes...*”. Esta concepción orgánica de general en jefe y almirante segundo en el mando se afirma en los siglos XVI y XVII.

En Aranjuez, el 18 de octubre de 1574, Felipe II dispuso que: “*en cada Armada, y Flota vayan un General, a quien todos obedezcan, y un almirante, y un Gobernador del Tercio de Infantería de Galeones*”. El general era nada menos que capitán general –la doctrina actual OTAN lo denomina OTC (Oficial con el Mando Táctico de la agrupación)–. Su segundo era precisamente el almirante, según lo define don Timoteo O’Scanlan, y el gobernador del Tercio de Infantería sería, al cambio actual, un subordinado del general del Tercio de Armada al mando de la agrupación de tropas de desembarco correspondiente. Estos tres mandos debían ser:

“*... personas de calidad, a quienes los maestros y pilotos obedezcan para que los puedan llevar y traer con buen orden y castigar quando conviniere, y que las naos que fueren en las dichas flotas vayan armadas y artilladas, conforme a las ordenan-*

⁸ El “Espasa”, en esta voz, nos ilustra con nueve toponímicos centroamericanos, de los cuales dos pertenecen a Cuba, uno a Honduras, tres a México, dos a Panamá y uno al Salvador como puede verse, la mayoría tierra firme. El más importante de ellos es un partido de la República de México, estado de Durango, de 400 Km² de superficie; fue fundado, su municipio, en 1544 por Francisco de Iborra. Sin embargo, la Guardia dice: Nombre de Dios (Perú).

zas de la Casa de Contratación de Sevilla... En otro pasaje de la Real Cédula dice que: "...esas personas de calidad, y las demás partes que se requieren a los cuales, gobernando, han de obedecer los capitanes, oficiales, soldados y artilleros, maestros y pilotos, y todas las demás gentes de la Armada o Flota..."⁹

El título de capitán general lo convirtió Patiño en empleo (16-6-1.717). El de almirante sigue como dignidad honorífica, con el apellido de general, en las Ordenanzas de 1748 y en las de 1793, aunque fue muy poco utilizado. Cuando triunfó la revolución de Riego, o si lo prefieren por Ley Orgánica de 27 de diciembre de 1821, sustituyó, junto con los subordinados de "vice" y "contra", a capitán, teniente general y jefe de escuadra. Dos años más tarde, con los hijos aquellos de San Luís, desapareció para triunfar definitivamente en "la Gloriosa", con la Ley de ascensos promulgada por don Juan Bautista Topete el 15 de diciembre de 1868. Recientemente ha renacido el empleo de "almirante general" para ascender con exclusividad, al Almirante jefe del Estado Mayor de la Armada o, en su caso, al Jefe del Estado Mayor de la Defensa.

El tratamiento de general para los almirantes perduró, sin embargo, hasta 1936. Todavía algún veterano departamental sigue diciendo: "El general del Arsenal...", aunque en un intento de resucitar la locución "mayor general" para designar a los jefes de Estado Mayor, ha fracasado. Mayor, como bien sabemos, era entonces sinónimo de primero, "Plana Mayor", primera plana del libro matriz del Regimiento o buque de guerra, en la cual quedaban anotados los nombres de los oficiales adscritos al coronel o comandante y que no tenían mando de compañía. Mayor general era el "primero de los ayudantes del general", es decir el que dirigía su estado o plana mayor. En los arsenales seguimos teniendo el importante cargo de "ayudante mayor" para designar al oficial que auxilia al almirante en todo lo militar y marinero del establecimiento, para lo técnico están los "ramos de ingenieros" y las inspecciones.

En cuanto a la escolta del convoy, se conoce por diversas ordenanzas que la capitana, insignia del capitán general, formaba y mandaba la vanguardia, la almiranta, que arbolaba la del segundo en el mando, es decir el almirante, que lo hacía a retaguardia, mientras el resto de los buques de la Armada se situaba a barlovento, a fin de acudir donde fuese precisa su presencia (Capítulo 21 de Instrucción de Generales de 1597). Para sus comunicaciones y otros menesteres disponían de tres, luego reducido a uno, pataches, pues el 22 de febrero de 1613 Felipe III, en Madrid, dictaba que:

Estuvo ordenado que la armada de la Carrera llevase tres pataches, uno a proa con la Capitana, otro a popa con la Almiranta, para las ocasiones que se ofreciesen a la navegación, y otro para enviar a la Margarita por perlas.

Mandamos, que el patache de la Armada sea uno solo como hoy se practica, y que este sirva de llevar y traer las órdenes que se han de dar a los navíos, y que siempre estén prontos, y apercebidos; y el de la Margarita sea del porte que fuéremos servidos de ordenar y dar licencia.

⁹ Diego de ENCINAS: *Cedulario Indiano*. Facsímil de Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1945. Tomo IV, folio 131.

Al paso, y desviándonos del convoy o divergiendo de él, como decimos en la profesión, comentaré que la venezolana isla de Margarita continúa dando perlas, a las cuales debe su florido nombre.

Las instrucciones para el convoy eran bastantes concisas y amplias; ya el monarca dispuso que los generales diesen a sus naos:

“Instrucciones para que cada día vayan a salvar a la Capitana, por la confusión que podría acarrear a las demás, bajo pena de severas multas. También ordenó que el almirante hable cada día dos veces al general, y luego se quede con la último Nao, y la Capitana vaya como la puedan seguir”.

También había instrucciones para el caso de recalada en Canarias en donde:

“Si por algún caso justo, o accidente forzoso conviniera a la Armada o Flota tomar Puerto“, el General procure sea el más seguro y donde todas sus Naos puedan caber y estar juntas y recogidas, porque tengan más fuerza, y se excusen muchos inconvenientes, así de enemigos, como de no poder volver a juntarse”.

Igualmente, se le ordenaba al general y al almirante que procurasen que ningún navío se separase de la conserva.

Otras instrucciones, además de aclarar el tiempo en que deben efectuarse las salidas, fijan las derrotas más convenientes a seguir. Así, por ejemplo:

“... el General que fuera a Nueva España seguirá su viaje a la Isla de Santo Domingo, y en la parte que le pareciere más a propósito dará licencia a las Naos que fueran a Puerto Rico, para que vayan a salir por el Pasaje, él irá a reconocer la Saona...”

La Saona es el paso entre la isla de Santo Domingo y la de ese mismo nombre, entre punta Palmillas y punta Catuan, muy peligroso por los muchos arrecifes que tiene a ambos lados... y por los piratas.

En cuanto al régimen interior de los buques de las escuadras y flotas, sabemos por una Instrucción del capítulo dos de las dadas para generales por Felipe III en 1628, que debía haber *“vigías” en cada galeón para descubrir al mar, y hallando enemigos, se procuren aprehender, sin dilatar el viaje, o sea que el “Listos para la descubierta” es casi cuatricentenario.*

ARMADAS, ESCUADRAS Y CONVOYES. SIGLO XVIII

Con la llegada de los Borbones nació la Real Armada. La Real Cédula de 21 de febrero de 1714 dispone que se reúnan en una sola armada las siguientes:

Armada del Océano.

Armada de la Guarda del Estrecho.

Armada de la Guarda de la Carrera de Indias.

Armada de la Avería.
 Armada de Barlovento.
 Flota de Nueva España.
 Galeones de Tierra Firme.
 Armadas del Sur y Filipinas.
 Armadas de Cataluña, Flandes, Nápoles y Portugal.

La de Galeras perduró hasta el 28 de noviembre de 1748, pues el conde del Fernán Núñez se opuso con todas sus fuerzas a su disolución, dando lugar a la famosa contestación de Ensenada, cuando preguntó de oficio, el conde, que dónde debía depositar el pendón glorioso de las galeras, el ministro, malhumorado sin duda, respondió: “... *Si está servible lo dejará en el Almacén General y de no estarlo en el del excluido...*” Léxico que continua en plena vigencia.

Por Real Cédula de 16 de febrero de 1785, se ordenó “resucitar” la Escuadra de Galeras y, aunque la orden tuvo escasa efectividad, no cabe duda de que existían nostálgicos partidarios de continuar utilizándolas, basándose en el argumento de que “a falta de viento buenos son los remos, sobretodo si el enemigo dispone de ellos”; ahora bien, parece ser que esta resurrección tuvo su origen en ciertas prebendas y privilegios perdidos desde 1748, en una palabra en la lucha por el huevo y no en la del fuero. En 1790 encontramos la última noticia referente a galeras, el día 20 de agosto de ese año “...*dio el través*¹⁰ (se despedazó contra un bajo) *en Calahonda la galera “Santa Bárbara...”* (RIP).

La costumbre de apellidar los nombres propios de las armadas fue heredada por las escuadras que, a lo largo de la historia, utilizaron el nombre de su general –*Escuadra Lángara*–; el del lugar geográfico a donde iban destinadas –*Escuadra del Pacífico*–, o de la función a realizar –*Escuadra de Instrucción*–. A finales del reinado de Don Alfonso XIII acabó imponiéndose el vocablo escuadra a secas, que duraría también durante la Segunda República, sobreviviendo hasta 1952.

Existen numerosas referencias en el “Cedulario Indiano” a la necesidad de constituir las flotas para defenderse de los piratas y de los corsarios (que como saben no son la misma cosa, los primeros son los de Espronceda, “...*es mi dios la libertad...*”, los segundos tienen patente de corso promulgada por la nación de su bandera) para muestra este botón:

“los navíos...vengan prevenidos y bien marinados y con gente de confianza, y las armas que se pudieren, por si alguno de los muchos corsarios que se tiene nueva han armado y arman en diferentes partes de los Reynos de Inglaterra y Francia hubieran passado a esa mar (Se refiere a la del Sur, es decir al Océano Pacifico)...”. Fecha en Lisboa a 29 de julio de mil quinientos y ochenta y un años. Yo el Rey...”

A pesar de lo afianzado que estuvo el vocablo flota durante el XVI y siguientes, la última flota constituida oficialmente, y bajo reglamentación más o menos igual

¹⁰ Verbo recogido perfectamente por el DRAE (edición 1992): “Tropezar la nave por los costados, en una roca, o costa de tierra en que se deshace o vara”.

la a la que se labró durante el XVI, fue la que trajo don Antonio de Ulloa en 1778. Sin embargo, Don Julio Guillén Tato anotó en su fichero que en el libro de Garrote: “Tratado de Construcción”, de 1691, y en su página primera, se utiliza el verbo convoyar. Las sucesivas Ordenanzas del XVIII introducen, como apuntábamos, el vocablo convoy, que llegó al francés en derrota directa desde el latín (Convviare: Transportar).

En el Artículo XVIII del Título IV de las Ordenanzas de la Armada de 1748, redactadas por el capitán de navío don Joaquín Aguirre, “*Del Comandante General de una escuadra*”, leemos:

“Recibirá en su conserva, todas las embarcaciones de vasallos o aliados míos que encontraren en los puertos o navegando... señalando tiempos y lugar en que se les incorporen, los que quieran aprovecharse del Convoy...”

Artículo que, con el número 83 del título V del tratado 2.º, recogen las del 93, Carlos IV o Mazarredo, como gusten, que, además, añade: “...*dándoles aquellas señales e instrucciones precisas de Convoy...*”

El teniente general (en el día almirante) Grandallana también lo recogió en las de 1802, omitiendo el afrancesado convoy y refiriéndose únicamente a “conserva y custodia”, si bien sus Ordenanzas duraron muy poco tiempo.

MARINERÍA

Visto el porqué de los vocablos anteriores y la organización de flotas y convoyes, enfoquemos ahora el navío, nao, galeón, carabela, vaso..., y veamos quiénes iban a bordo. Para ello nada mejor que servimos del *Espejo de Navegantes* (escrito entre 1520 y 1538) de Alonso de Chaves. En este “primer tratado e navegación del mundo” encontramos definiciones de la **Gente de la nao**, en la que el autor se refiere a una nao “mercante”. Aunque, a la sazón, había poca diferencia entre buques de guerra y mercantes, en la práctica el de guerra era un mercante requisado al que se le instalaban más cañones, se cambiaban los “géneros” por pólvora y balería y se embarcaba la infantería para guarnicionar y combatir. Por Maestre se entendía lo que,

Primeramente debe haber el señor capitán o maestre de la nao, y su oficio es, como señor, mandar a los otros todos, y ellos deben obedecer a él en todo lo que conenga al provecho de todos y de la nao, así como los criados del señor dentro de su casa.

Este término fue derivando en el XVIII, para designar a las clases subalternas de la Real Armada. Y en el XX hubo un Cuerpo de Maestres que englobaba a todos los auxiliares de la Armada, hoy en día Cuerpo de Suboficiales.

El Contra maestre,

Luego debe haber contra maestre que es su oficio como lugarteniente del maestre, y tiene cargo de repartir los oficios a la otra gente y ordenar las cosas de la nao

(oficio importantísimo, ya se sabe que en el barco debe haber un sitio para cada cosa y cada cosa debe de estar en su sitio, amén de bien trincada o estibada a son de mar o de temporal...), y *andar sobre todo proveyendo como un mayordomo del señor dentro de su casa.*

El Piloto era aquel que *“Debe haber (piloto) en la nao cuyo oficio es gobernar* (dice don Julio Casares, *Gobernar: obedecer el buque al timón*, esta es la acepción correcta del verbo. Así lo empleaba Chaves, por tanto no confundir con gobierno militar ni civil, solamente se refiere al gobierno de la “derrota” (ruta) de la nave) *la nao y guiar los caminos que la nao ha de hacer, y ordenarlos conforme a los tiempos y lugares donde se halla y conforme a la carta de marear que debe llevar y a la aguja* (magnética, o compás, o brújula...) *y ampolletas* (relojes de arena) *y sonda, y tomar su altura para saber el paralelo o lugar donde están* (en realidad solamente podían calcular la latitud por la altura del sol o de las estrellas y la longitud la llevaban por estima (hasta finales del XVIII no se resolvió, con la aparición de los cronómetros marinos, el problema del cálculo “fácil” de la longitud), *y debe tener los instrumentos todos que son necesarios a su oficio que son: astrolabio, carta, aguja, cuadrante* (más tarde sustituidos por los sextantes), *ampolletas, reloj, sondas* (escandallos). *Y debe ser muy sabio en todos ellos, y diligente y de gran experiencia y conocimiento de las tierras y mares, y de los tiempos y mareas y las otras cosas necesarias a su cargo, porque el piloto en la nao es así como el ánima en el cuerpo humano”.*

“Obras son amores...”, en realidad “piloto” siempre fue oficio, hasta incluso entrado el XIX, lo que primaba era la Guerra, y el de los honores era el Oficial de Guerra que, si embarcaba se solía llamar (como todavía se llaman los capitanes de navío en la marina portuguesa) de “mar y guerra”. El primer gobernante español que comenzó a dignificar la profesión de “marino de guerra”, fue el conde duque de Olivares, el mismo que dispuso que¹¹,

“... los capitanes de infantería y de mar, han de tener entendido que el capitán de mar ha de gobernar su navío, sin que en esto ni en cosa que toque a ello se entrometa el capitán de infantería...ni en mandar ni castigar a los marineros, ni artilleros (embarcados)...porque le toca (eso) al capitán de mar...así cesarán los encuentros que se han visto...”

Con respecto al escribano, se afirmaba que debía *haber asimismo en la nao un escribano que tenga cuenta y razón por escrito de todas las cosas que se cargan y descargan y las que reciben y entregan, a quién y cómo y dónde y cuándo. Y para esto ha de ser hombre entendido y sabio en el oficio, y ha de tener poder y autoridad para dar fe de lo que pasa. Y para si se ofreciere morir alguno en la nao, que le haga el testamento y lo sepa ordenar, y debe llevar todo recaudo que fuere necesario para su oficio y cargo y tener el libro de cargo* (en la actual Real Armada sigue habiendo libros de cargo y oficiales de cargo; por ejemplo “cargo de electri-

¹¹ Corresponde a la orden dada a Don Fadrique de Toledo cuando fue a recuperar Bahía en 1625.

cidad”, oficial de cargo: el suboficial electricista más antiguo de a bordo, popularmente: “el electricista de cargo” y así para todas las especialidades presentes a bordo) y *descargo de la nao y de las otras cosas que se hicieren, porque él ha de dar cuenta a toda la gente de los fletes que se ganan. Y este libro debe llevar en su arca cerrado, y que el maestre ni otra persona no lo vea ni pueda en él añadir ni quitar cosa alguna. Ha de dar crédito al escribano de la nao en su nao navegando como al escribano público en su pueblo, y por tanto ha de ser hombre de conciencia y recaudo.*

Al fundarse la Real Armada, a principios del XVIII, estas misiones recayeron, por lo general, en el Cuerpo del Ministerio (de Administración) que proveía los “*Contadores, de Navío o de Fragata, ú Oficial Supernumerario del Ministerio (es decir del Cuerpo del Ministerio) de Marina, según la clase de baxel...a quien ha de hacerse entrega de todos los pertrechos de su armamento y otros cualesquiera de transporte o depósito con las formalidades que se prescriben en le Título de su cuenta y razón, llevándola como allí se previene, é igualmente la de víveres, Listas (más tarde se convirtieron en Nóminas) de la Tripulación y Guarnición (es decir la tropa embarcada de Infantería de Marina o, a veces, por escasez de la anterior, del Ejército), testamentos, ordenación de documentos de presas y otras ocurrencias...*” Lo tomamos de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793, aunque esas funciones las venían asumiendo los contadores desde 1717; Tratado 3^o, Título II^o, Artículo 23. Luego venían los : *Dispenseros, Carpinteros, Calafates, Marineros, Grumetes, Pajes* (criados) y *Lombarderos* (artilleros) que, por lo conocido de sus oficios, no merece la pena detenerse en ellos.

ARTILLERÍA, MUNICIONES Y ARMAMENTO PORTÁTIL DE LAS NAOS

La variedad era su característica principal. Lombardas gruesas: “*Seis piezas encavalgadas en sus cureñas y carretones, y para cada una veinte pelotas de piedra hechas a su molde, y cada una de dos servidores*”. Los pasamuros eran otro tipo de piezas (4) “*...con cada veinte pelotas de hierro colado...*”, versos (40) “*...encavalgados por la fresada y postareos y bordo de la nao, ..., y para cada uno veinte pelotas de plomo....*”. Entre el armamento portátil, arcabuces y escopetas, que disparaban pelotas de plomo.

De pólvora debía llevar cada nao al menos seis quintales:

“y si hay esperanza de batalla debe haber más, y esta debe ir en sus pañoles de proa en la primera cubierta en sus barriles a muy buen recaudo, y cuando se hubiera de cargar algunos servidores ha de ser debajo de cubierta y subirlos tapados y guardando el fuego”.

Y para armar a la gente, llegado el caso, ballestas, coseletes, lanzas, picas, guadañas u hoces agudas y “*enastadas para cortar las jarcias*”, dardos, montantes, piedras que se puedan alzar y arrojar (*que deben ir por lastre*), paveses, rodelas, espadas y puñales. Abrojos de hierro, Xareta (de cáñamo o esparto), aferrador (arpón con su cadena para aferrarse a la nao abordada).

Por **Pirotécnica** se entendía:

“Alcanzías vacías y de barro mal cocidas, debe haber un ciento y con sus agujeros para tener las mechas y para henchir de alquitrán y pólvora y jabón y con aceite y cal cernida, las unas de lo uno, las otras de lo otro”, granadas de palo “...huecas con sus arpones y plumas para con fuego artificial arrojar a las velas para que afierren y las quemem...”, trompas para fuego artificial (otro tipo de cohetes), bota-fuegos (este término se usaba en el XIX para designar a los oficiales temerarios y arrojados) y arpeos y alacranes y píldoras, todo para fuego artificial y para arrojar con la mano y rayos y cohetes...

ARQUITECTURA NAVAL

No es pretensión, ni mucho menos, adentrarnos en la complicada jerga marítima que ha originado tantos diccionarios especializados, de los que algunos ya han sido comentados “aguas arriba”. La riquísima parla marinera, muy mezclada por la propia esencia del intercambio marítimo, se ha visto trufada de “adquisiciones” extranjeras en la medida de la influencia ejercida por las potencias marítima y, lógicamente, así continuamos, hoy las trufas son anglicismos, por no decir americanismos, pero en el XVI eran los hispanismos los que alimentaban los vocabularios marítimos del mundo entonces conocido.

Para no alargarme innecesariamente, comentaré algunos de los 72 vocablos que inserta en su “Arte...” Tome Cano, muy propio de la “moderna” pues se publicó por primera vez en 1611. No quiere decir esto que entonces el diccionario marítimo se compusiese de 72 palabras, según lo afirma el propio autor:

“otros muchos nombres y vocablos marítimos pudiera referir, pero por ser muy comunes y sabidos no los particularizo, y por seguir en todo brevedad, que tan agradable suele ser en cualquier género, de plática, conversación o discurso que sea”.

Lo que por pasiva resulta muy interesante, pues puede intuirse que palabras como boya, cable o quilla, eran por entonces novedosas. De dichos 72 vocablos, la mayoría, sobre todo y como es de toda lógica en los pocos barcos de vela actuales y en los deportivos, están en plena vigencia: aleta, alefriz, amura, ancla, bao, barraganete, calafatear, cabestrante, delgados, “embornales” (hoy imbornales), gratil, manga, plan, quilla, rasel, timón, “xareta” (hoy jareta) y yugo, entre otras.

Hay otras, muy pocas, sino pérdidas en desuso:

- **Árbol**, que hoy denominamos palo. Tome Cano definía el palo mayor, o sea el “Árbol mayor” como *“un grande, alto y derecho mástel (SIC) que lleva la verga y vela mayor y en su cabeça o altura la gavia y de alli arriba el masteleo (hoy mastelero) que también tiene y lleva su verga y vela”.*
- **Papahigos**, que eran las velas principales mayor y trinquete, *“sobre que se añiden (SIC) otras, que quando están añadidas se le llaman maestras, y quando senzillas o solas papahigos”.*

— Tolda, en el día toldilla, “*es una media cubierta del árbol a popa, que los vizcaínos llaman chimenea para abrigo de la gente; y los andaluces alcáçar*”

Con estos ejemplos podemos atisbar la riqueza de la lengua marítima que, si me lo permiten y para rematar, concretaré en anécdota personal de mis años de estudiante de Investigación Operativa en París. Con la impertinencia propia de la edad y ante la dificultad de un vocabulario totalmente nuevo, al menos para mí, le dije al “gabacho” profesor de turno: “Menuda jerga que se han inventado ustedes los informáticos”. El sesudo cartesiano me respondió: “Y lo dice usted que es marino...”

Quizás de ahí arrancó mi curiosidad por la semántica.