



EL ASOMBROSO LIBRO DEL INTERIOR DE:  
**UN BARCO DE GUERRA  
DEL SIGLO XVIII**  
LA VIDA A BORDO





A DORLING KINDERSLEY BOOK

Consejo editorial:

Londres:

Peter Kindersley, Richard Czapnik,  
John C. Miles, Jayne Wood, Susan Peach,  
Peter Goodwin, Roger Priddy.

Madrid:

María José Gómez-Navarro,  
María Puncel, Juan José Vázquez.

Traducido por Juan Génova Sotil.

Título original: *Cross-Sections. Man-of-War.*

Publicado originalmente en Gran Bretaña en 1993  
por Dorling Kindersley Limited, 9 Henrietta Street,  
London WC2E 8PS.

Copyright © 1993 by Dorling Kindersley Limited, London.

© 1993, Santillana, S. A.

Elfo, 32. 28027 Madrid.

Beazley, 3860. 1437 Buenos Aires.

ISBN: 84-372-4536-2.

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, ni registrada en, o transmitida por, un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de los propietarios del copyright.


Las secciones transversales de este libro se han basado en el *HMS Victory*, construido en 1765, que combatió en la batalla de Trafalgar en 1805. Actualmente se conserva amarrado permanentemente en Portsmouth, donde puede ser visitado.

# EL ASOMBROSO LIBRO DEL INTERIOR DE: UN BARCO DE GUERRRA DEL SIGLO XVIII

ILUSTRACIONES DE  
STEPHEN BIESTY

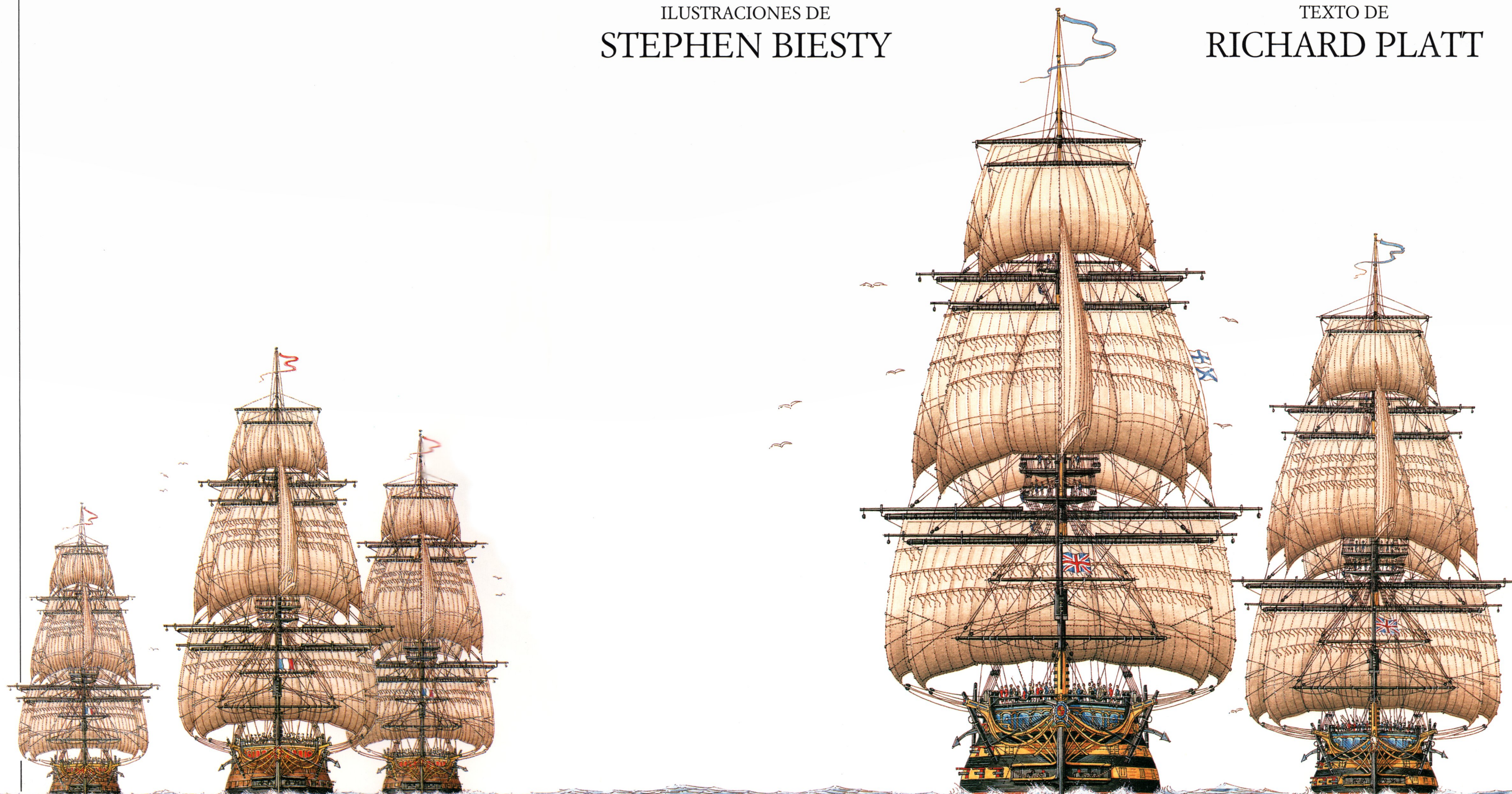
TEXTO DE  
RICHARD PLATT

**POLIZÓN**



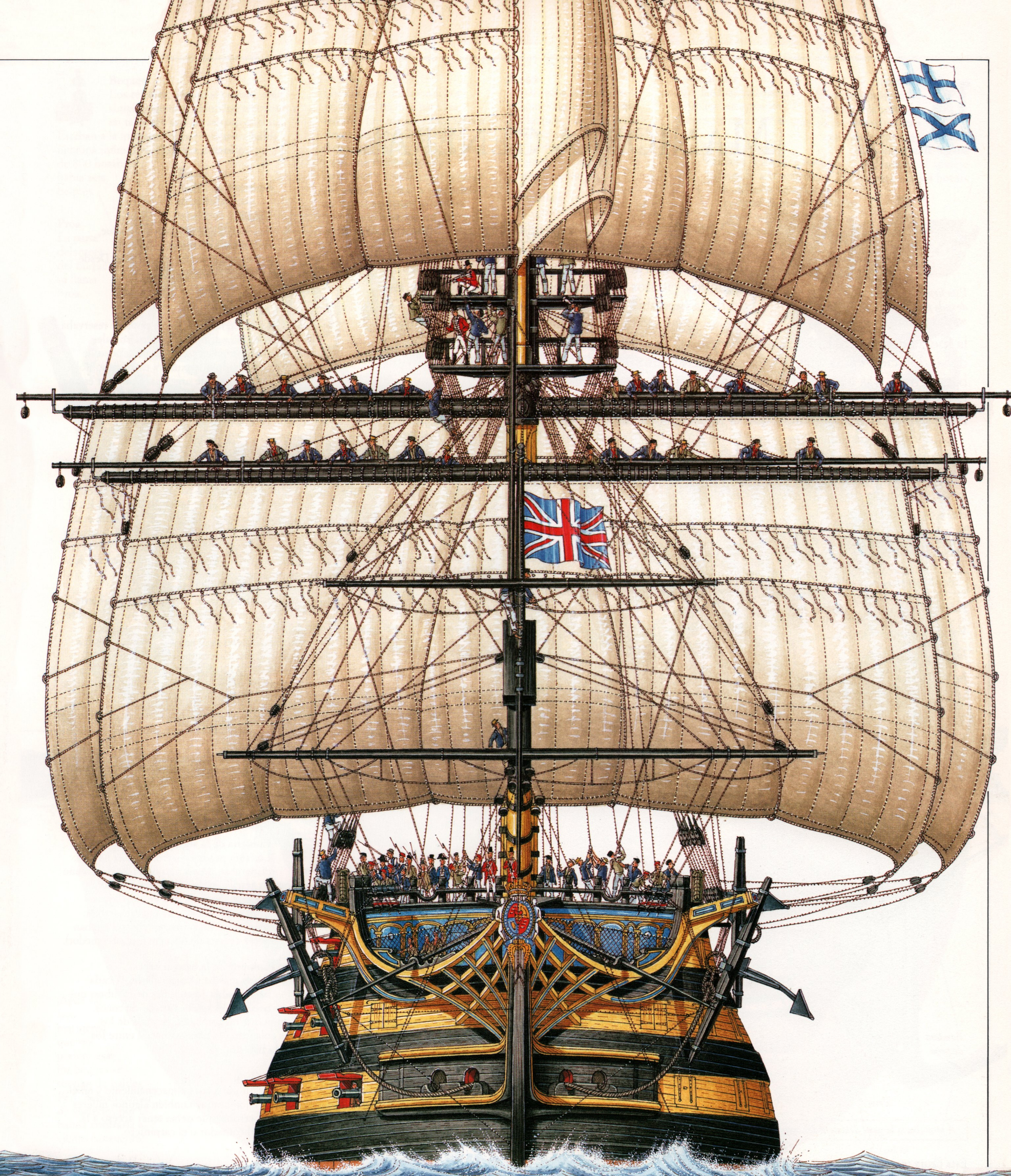
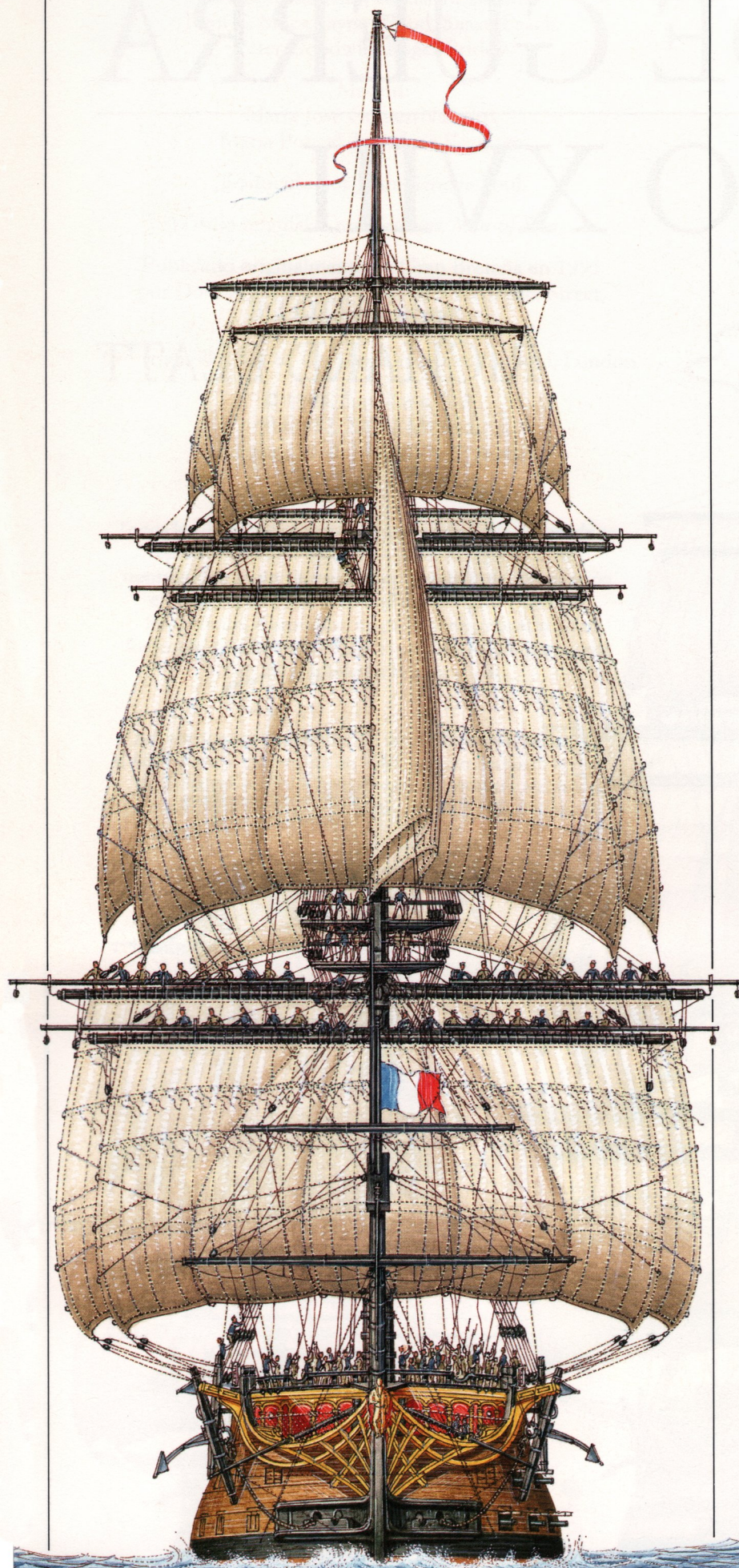
A toda la dotación de este buque:  
*De orden del*  
**SEÑOR COMANDANTE**  
*se recompensará generosamente*  
*con*  
DOBLE RACIÓN DE GROG  
a CUALQUIER MIEMBRO de la dotación  
que denuncie el paradero de un  
**POLIZÓN**  
*que fue visto embarcar en la noche del pasado miércoles.*  
*Este golfillo entró a bordo trepando como una rata*  
*por el Cable del Ancla. Tiene unos SIETE años de edad,*  
*es pelirrojo y con cara de pocos amigos.*  
**¡CUIDADO!** *porque muerde cuando se le agarra,*  
*y tiene buenos dientes.*

¡VIVA EL REY!



# SUMARIO

- 8 ¡MANIOBRA GENERAL!
- 10 LA SANIDAD EN LA MAR
- 12 RANCHO Y COCINAS
- 14 DIVERSIONES  
Y APROVISIONAMIENTO
- 16 FAENAS MARINERAS
- 18 ZAFARRANCHO DE COMBATE
- 20 EL DESCANSO A BORDO
- 22 NAVEGACIÓN Y DISCIPLINA
- 24 LOS OFICIALES
- 26 EL ALMIRANTE
- 28 GLOSARIO E ÍNDICE



# ¡MANIOBRA GENERAL!

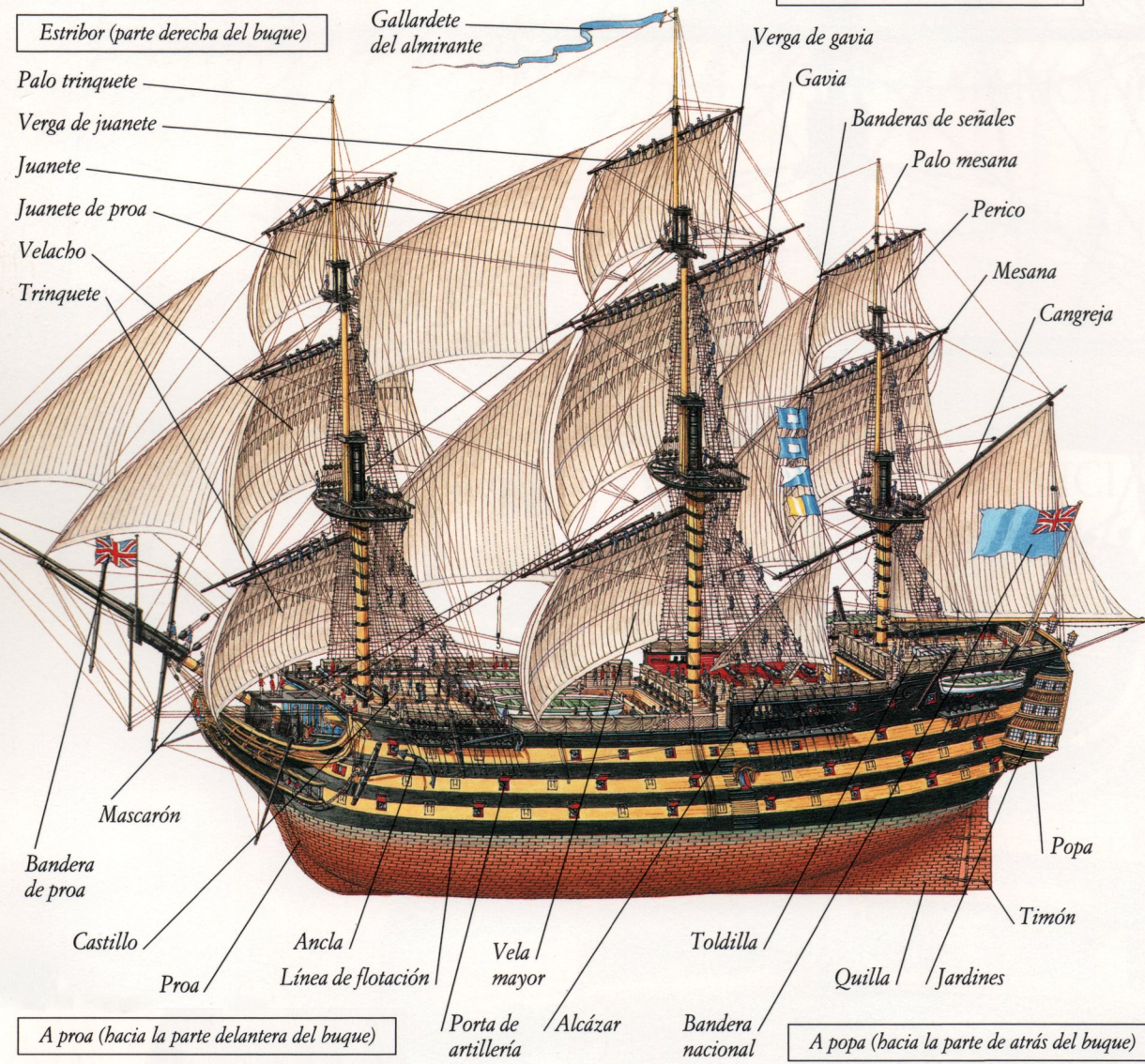


Esta figura aparece en la parte izquierda de cada página. Su sección más clara muestra cuál es la que se examina.

CON ESTA ORDEN, el comandante de un buque de guerra —en este caso un «navío de línea»— despertaba una actividad inusitada. En cuestión de segundos, cientos de hombres trepaban a los palos, desde la inestable cubierta, y a los pocos minutos habían desplegado las grandes velas para aprovechar la fuerza del viento. El barco llevaba todo lo necesario para los casi 800 hombres de su dotación en un viaje a través de medio mundo que podía terminar en una terrible batalla final. Las batallas navales decidían cuál sería la marina de guerra, es decir, la nación que la enviaba al combate, que dominaría los mares, que eran las principales rutas comerciales, de manera que la Armada más fuerte imponía su voluntad al mundo.

La vida de un marinero a bordo de un navío era muy dura. Se enfrentaba con la muerte en combate, o por accidentes y enfermedades, y su casa flotante era húmeda, oscura y atestada de gente. En este libro se irá repasando sección por sección la vida a bordo de un navío de línea de la Armada Real de Gran Bretaña de alrededor del año 1800.

## ANATOMÍA DE UN NAVÍO DE LÍNEA



Esta figura representa las partes principales de un buque de madera del siglo XVIII. Sobre el cuerpo principal del barco (el casco) se alzan tres grandes palos, trinquete, mayor y mesana, que sostienen las vergas, que son grandes perchas horizontales de las que se suspenden las velas. Para manejar las velas y soportar los palos hay cientos de «cabos» (cuerdas) que hacen del velero —navío de línea— un ingenio increíblemente complicado.

### OBSERVACIÓN SOBRE LAS MEDIDAS

En la Marina británica se empleaba el sistema de medidas llamado «imperial». Así, los pesos de la artillería (por ejemplo, 32 libras) o los de las raciones (verbigracia, 1 libra de carne) se especificaban de esta manera. En el texto se consignarán sus equivalentes métricos. En el sistema imperial, la onza se expresa abreviadamente *oz* y la libra, *lb*; en el métrico, centímetro se abrevia *cm* y metro, *m*.



**Toldilla**  
Era la cubierta más alta del buque, desprovista de armas y utilizada principalmente por los oficiales. Desde ella se izaban las banderas de señales para comunicarse con los buques próximos.



**Alcázar**  
La cubierta de alcázar, a popa, se reservaba también normalmente a los oficiales. El comandante dormía en su camarote, a popa de esta cubierta, de modo que pudiera estar disponible inmediatamente en caso de urgencia. El alcázar estaba armado con doce cañones, llamados de 12 libras porque disparaban balas de este peso (5,5 kg) del tamaño de una naranja.

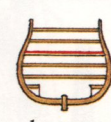
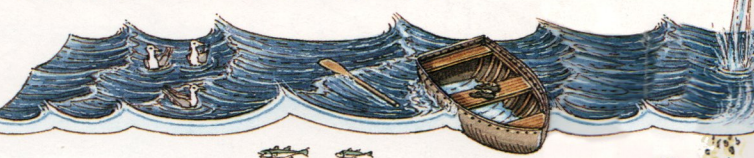


**Castillo**  
Esta cubierta estaba sobre la principal, a proa, y se comunicaba con el alcázar mediante pasillos llamados pasamanos. Desde aquí se maniobraban muchas de las velas del barco. En el castillo había cuatro cañones, dos de los cuales eran de los llamados «carronadas», piezas cortas de grueso calibre muy efectivas a corta distancia. Este navío montaba dos grandes carronadas de 68 libras (31 kg).



**Cubierta de la batería alta**  
A diferencia de las demás, esta cubierta estaba abierta en el centro por el llamado «ojo del combés», sobre el cual se estibaban tres de las embarcaciones menores del buque en calzos fijados a los baos que lo cruzaban. Estaba armada con cañones de 24 libras, 15 a cada banda. A popa de esta cubierta estaba la cámara del almirante.

**Basura**  
Casi todos los desperdicios producidos por la dotación se tiraban, simplemente, por la borda.



**Cubierta de la segunda batería**  
Los cañones más ligeros de esta batería disparaban proyectiles de 11 kg de tamaño de un pomelo grande. Había 14 de estos cañones a cada banda y esta batería servía de alojamiento para gran parte de la dotación. La cocina también estaba en este espacio. En su parte de popa estaban los camarotes y la cámara de oficiales (salón/comedor).



**Cubierta de la batería baja**  
Era la más baja con artillería. A cada banda había 15 cañones de 32 libras que disparaban balas de 14 kg del tamaño de cocos. Cuando el buque no combatía, muchos de los marineros colgaban sus coys (hamacas) entre los baos de esta batería.



**Sollado**  
Se utilizaba para almacenamiento y en él se encontraban también algunos talleres y oficinas del personal que debía tener acceso a la bodega, como el contador o el carpintero.



**Bodega**  
Se encontraba en el punto más bajo del buque y venía a ser como un gran almacén. Aquí se estibaban las provisiones para el viaje, viveres, municiones, velas y cabos de repuesto (respetos), así como los materiales para la reparación de averías.



**Beques**  
Los retretes, llamados beques, eran simples agujeros redondos practicados en tablones con un asiento encima. Estaban a la intemperie, por lo que no había ninguna intimidad. Para una dotación de 800 hombres había seis beques.



**Proa**  
La parte delantera del buque se llama proa.



**Tapas**  
Todas las aberturas se cerraban con tapaderas que impedían la entrada de agua.

**Tambor**  
Los oficiales tenían muchos privilegios, incluso para los retretes. Los oficiales subalternos tenían un cubículo redondo, llamado tambor o jardín de proa, en el que disfrutaban de intimidad y estaban al resguardo del viento, la lluvia y los ronciones de mar. Los demás oficiales (patentados) tenían sus jardines mejor situados, a popa.

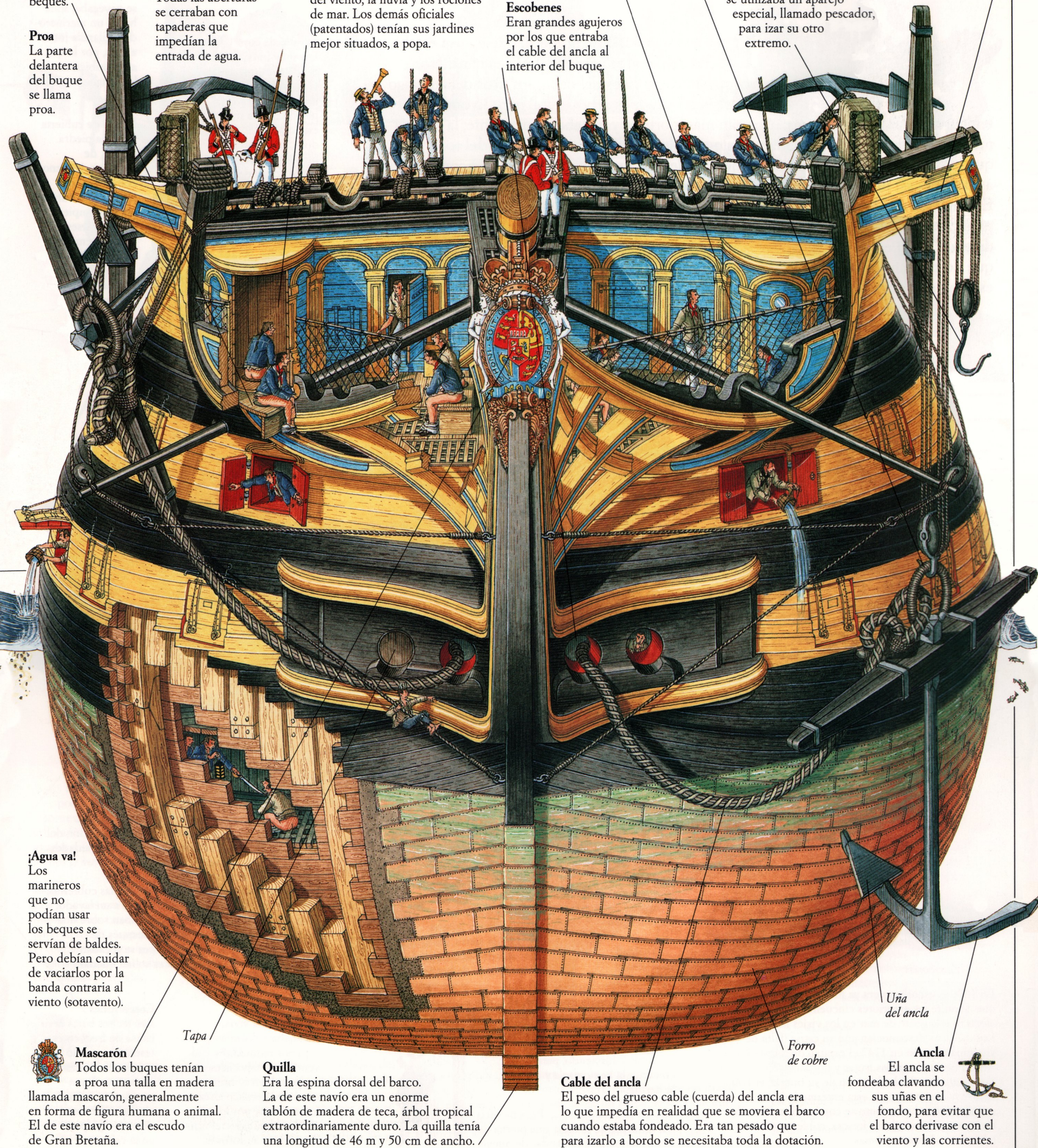
**Redes**  
Los vientos duros y los ronciones de la mar barrían los beques y las olas podían arrastrar a quienes estuvieran haciendo uso de ellos, para evitar lo cual estaban protegidos con redes.

**Escobenes**  
Eran grandes agujeros por los que entraba el cable del ancla al interior del buque.

**Levar anclas**  
Para facilitar esta faena se utilizaban aparejos (juegos de poleas).

**Aparejo pescador**  
Cuando el ancla se había afirmado a la serviola, se utilizaba un aparejo especial, llamado pescador, para izar su otro extremo.

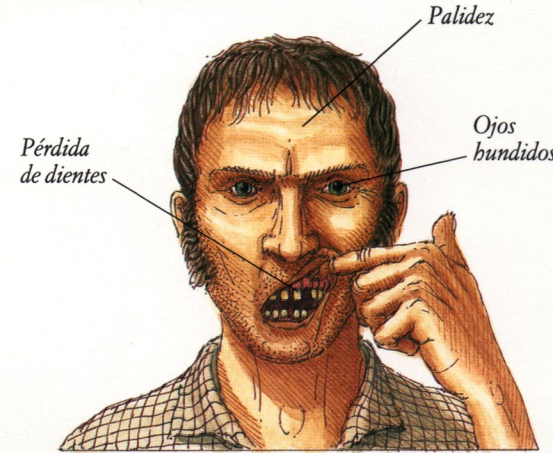
**Serviola**  
El ancla se suspendía amarrada a la serviola, que era un grueso madero con cajeras que contenían las roldanas donde jugaba (laboreaba) el aparejo para izarla a bordo.



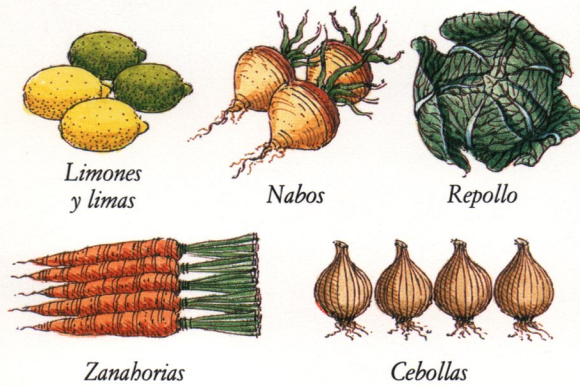
# LA SANIDAD EN LA MAR

LA VIDA A BORDO de un buque de guerra estaba llena de peligros para la salud: los marineros aceptaban como gajes del oficio los tiros del enemigo o las caídas desde la arboladura, pero lo que más temían eran las enfermedades, que eran más mortales y mataban lentamente; la ciencia médica estaba bastante atrasada y ni siquiera los médicos comprendían del todo por qué las fiebres se propagaban con tanta rapidez. La humedad y la suciedad contribuían a ello: era casi imposible para los hombres lavarse o lavar su ropa adecuadamente. En Inglaterra el jabón no estuvo al alcance de los marineros hasta 1825 más o menos; para conservar limpia la ropa, la mojaban... con orina para aclararla luego con agua de mar. Y, sin embargo, no enfermaban más, probablemente, que sus amigos en tierra, que no podían permitirse comidas regularmente o recibir las atenciones médicas que estaban al alcance de los marineros.

## ESCORBUTO

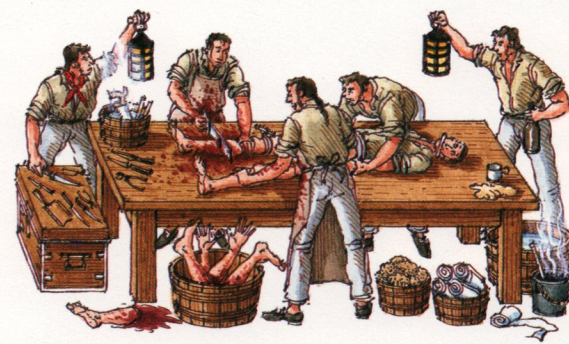


Entre los síntomas de la enfermedad llamada escorbuto estaban el debilitamiento progresivo, palidez, ojos hundidos, encías reblandecidas, hemorragias internas y el que se abrieran heridas muy antiguas, ya cicatrizadas desde años antes. Después aparecía el quebrantamiento, desmayos, diarrea y desórdenes renales y pulmonares. Finalmente el marinero moría o, como solían decir, «liaba el petate».



En 1800 el escorbuto era ya mucho menos frecuente que durante los anteriores cincuenta años y sólo afectaba a la gente de mar en los viajes muy largos. Los médicos desconocían aún su causa (falta de vitamina C), pero en 1747 el capitán de fragata George Anson observó que las frutas y hortalizas frescas con que se alimentaba la dotación de su buque, el HMS *Salisbury*, la preservó de esta enfermedad. Por consiguiente, el escorbuto se combatió incluyendo en las comidas verduras frescas, col fermentada (chucrut) o limones y limas.

## EL CIRUJANO Y SU INSTRUMENTAL



No todos los cirujanos navales eran igual de hábiles; no obstante, tenían gran importancia en los combates, pues debían amputar con rapidez brazos y piernas destrozados, ya que así el riesgo de infección, que mataba más hombres que la propia cirugía, era más reducido.

**AGUARDIENTE**  
A los pacientes se les daba aguardiente (ron, y a veces brandy, en la Marina británica) para mitigar el dolor, pues las amputaciones se hacían sin anestesia.

**MORDAZA**  
Al herido solían darle, como medio para que pudiera soportar el tremendo dolor, unas mordazas de cuero o cáñamo para que las mordiera.

**SIERRA**  
En el instrumental del cirujano nunca faltaba la hoja de sierra, muy bien afilada para cortar los huesos de brazos y piernas.

**PEZ HIRVIENTE**  
Tras la operación, el muñón del miembro amputado se introducía en pez (alquitrán) hirviendo, para contener la hemorragia y cerrar la herida.

**PATA DE PALO**  
Al mutilado se le daba una pierna de madera para que pudiera andar de nuevo.

**BISTURIES**  
Se usaban cuchillas afiladísimas a guisa de bisturís para cortar piel, músculos y ligamentos hasta llegar al hueso.

**Lavado de coys**  
Era muy importante desde el punto de vista sanitario el lavado de los coys, pero ocupaba mucho espacio, por lo que la dotación lo hacía por turnos, aprovechando los períodos de buen tiempo que permitieran su secado.

**Enfermería**  
El cuidado de los enfermos era bastante primitivo. En muchos barcos, la única ventaja de la enfermería era que separaba a los enfermos de los sanos.

**Serviola**  
De estos gruesos maderos se suspendían las anclas para llevarlas (subirlas). Cuando se navegaba, solía haber un marinero de vigilancia junto a ellas, por lo que a él también se le llamaba serviola.

**Piedra de cubierta**  
Era una piedra blanca, de consistencia arenosa, con la que se frotaban las cubiertas para su limpieza. A los ingleses les parecía semejante a una Biblia por su forma y tamaño, por lo que dieron en llamarla «piedra sagrada».

**Piscina**  
En aguas tropicales solía armarse una vela como piscina, para que los bañistas estuvieran a salvo de los tiburones.

**Enfermedades tropicales**  
Los puertos tropicales eran los más insalubres. En 1726, de los 4.750 hombres de la expedición del almirante Hosier, 4.000 murieron de enfermedades.

**Baldeo de cubiertas**  
Cada mañana se procedía al baldeo de las cubiertas, que se asemejaba más a un lijado que a un lavado, pues las piedras de cubierta se frotaban sobre una mezcla de arena y agua de mar. Después de enjuagarlas, las cubiertas superiores se secaban rápidamente, pero las inferiores solían quedar siempre húmedas.

**Apiñamiento**  
La marinería vivía, trabajaba y dormía en espacios reducidos y mal ventilados, especialmente en las cubiertas inferiores, que nunca podían airearse lo necesario, por lo que allí era dominante el tufo de cuerpos sudorosos.

**Coscorrones**  
Los techos bajos eran causa de frecuentes testarazos, por lo que muchas personas creían que los marineros estaban chillados a causa de tantos golpes en la cabeza.

**Coys**  
Cada marinero tenía dos coys para poder dormir en uno cuando se lavase el otro. Se estibaban aferrados (enrollados) en redes de la cubierta alta.

**Lavado de coys**

**Curación de llagas**  
Incluso los pequeños cortes y arañazos se infectaban fácilmente a causa de la humedad y la suciedad. Era preciso tratar con especial cuidado las úlceras que se formaban.

**Palo trinquete**  
El trinquete era el primero de los tres palos de un navío.

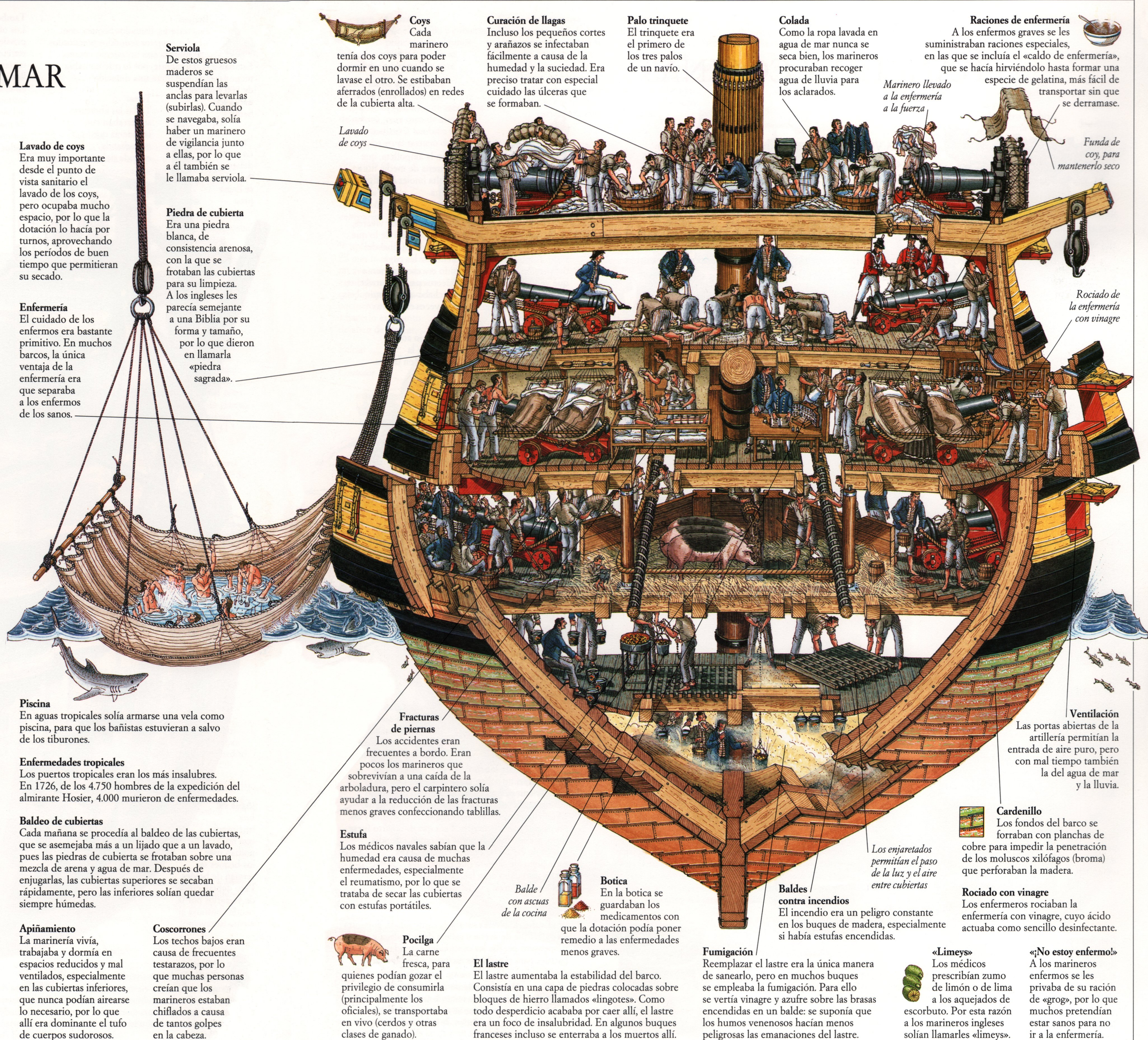
**Colada**  
Como la ropa lavada en agua de mar nunca se seca bien, los marineros procuraban recoger agua de lluvia para los aclarados.

**Raciones de enfermería**  
A los enfermos graves se les suministraban raciones especiales, en las que se incluía el «caldo de enfermería», que se hacía hirviéndolo hasta formar una especie de gelatina, más fácil de transportar sin que se derramase.

**Marinero llevado a la enfermería a la fuerza**

**Funda de coy, para mantenerlo seco**

**Rociado de la enfermería con vinagre**



**Fracturas de piernas**  
Los accidentes eran frecuentes a bordo. Eran pocos los marineros que sobrevivían a una caída de la arboladura, pero el carpintero solía ayudar a la reducción de las fracturas menos graves confeccionando tablillas.

**Estufa**  
Los médicos navales sabían que la humedad era causa de muchas enfermedades, especialmente el reumatismo, por lo que se trataba de secar las cubiertas con estufas portátiles.

**Balde con ascuas de la cocina**



**Botica**  
En la botica se guardaban los medicamentos con que la dotación podía poner remedio a las enfermedades menos graves.

**Baldes contra incendios**  
El incendio era un peligro constante en los buques de madera, especialmente si había estufas encendidas.

**Fumigación**  
Reemplazar el lastre era la única manera de sanearlo, pero en muchos buques se empleaba la fumigación. Para ello se vertía vinagre y azufre sobre las brasas encendidas en un balde: se suponía que los humos venenosos hacían menos peligrosas las emanaciones del lastre.

**Los enjaretados permiten el paso de la luz y el aire entre cubiertas**

**Cardenillo**  
Los fondos del barco se forraban con planchas de cobre para impedir la penetración de los moluscos xilófagos (broma) que perforaban la madera.

**Rociado con vinagre**  
Los enfermeros rociaban la enfermería con vinagre, cuyo ácido actuaba como sencillo desinfectante.

**«Limeys»**  
Los médicos prescribían zumo de limón o de lima a los aquejados de escorbuto. Por esta razón a los marineros ingleses solían llamarles «limeys».

**«No estoy enfermo!»**  
A los marineros enfermos se les privaba de su ración de «grog», por lo que muchos pretendían estar sanos para no ir a la enfermería.

# RANCHO Y COCINAS



LA VISTA DEL «MENÚ» nadie podría pensar que uno de los atractivos para enrolarse en la Armada británica pudiera ser la comida. En las comidas había carne maloliente y medio podrida,

galleta agusanada y un queso tan duro que los marineros tallaban en él botones para sus uniformes. El agua «dulce» se convertía pronto en un cieno verdoso y la cerveza no se conservaba mejor.

La comida era mala porque era muy difícil conservar los víveres frescos. Los viajes podían durar años y no existían los frigoríficos. Solían llevarse animales vivos, pero su carne, leche y huevos se reservaba en su mayor parte para los oficiales. La carne para la marinería se conservaba salada, lo que la hacía muy seca y dura. El pan se ponía rancio o mohoso, por lo que se sustituía con una especie de galleta o bizcocho duro de harina y agua. Pero a pesar de todo, la comida de a bordo era probablemente mejor que la que disfrutaban los marineros en tierra, con sus familias.

## MENÚ

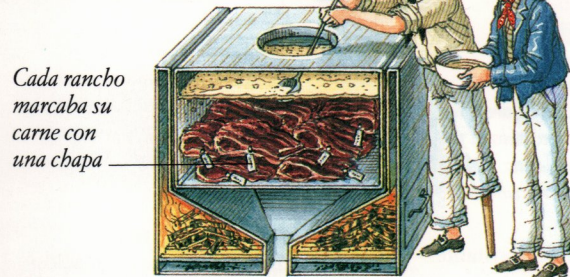
DIARIO	DOMINGOS	LUNES	MARTES Y SÁBADOS	MIÉRCOLES Y VIERNES	JUEVES

Cuatro litros y medio de cerveza

## SOPA DE GUI SANTES Y VERDURAS

Los guisantes secos solían prepararse como sopa y era uno de los platos de los que no se quejaban los marineros. La monotonía en las comidas se rompía en las escalas; entonces el contador adquiría verdura fresca a fin de alejar la amenaza del escorbuto.

## EL COCINERO



Cada rancho marcaba su carne con una chapa

Con frecuencia el cocinero era cojo, pues era uno de los pocos oficios que podía desempeñar un marinero inválido para continuar en el servicio. Los ingleses le apodaban *slushy*, palabra derivada del nombre que se daba a la especie de nata untuosa que sobrenadaba en el caldero donde se cocía la grasienta carne salada y que el cocinero vendía a los marineros para untar las galletas, ya que la manteca de provisión normal generalmente ya estaba rancia al llegar al buque.

## GUSANOS EN LA GALLET A



Las dotaciones compartían su galleta con ratas, gusanos y gorgojos. Bromeaban, llamando «boteros» a los gusanos en el sentido de que la galleta era el bote y las larvas sus tripulantes. Era fácil descubrir a las ratas y nadie dejaba de notar si llegaba a morder a alguna, pero las otras dos plagas eran menos evidentes. Como decía un marinero, «los gusanos de cabeza negra son gordos y fríos al paladar, pero no son amargos, como los gorgojos».

### CÓMO DESHACERSE DE LOS GUSANOS

1. Póngase un pescado muerto, de buen tamaño, sobre el saco de la galleta y los gusanos acudirán a comérselo.
2. Cuando el pescado esté cubierto de gusanos, tírese al mar y sustitúyase por otro.
3. Repítanse las operaciones 1 y 2 hasta que no aparezcan más gusanos.



### Medida del tiempo

Se medía el tiempo con la ampolleta, que era como un reloj de arena de media hora. Cada vez que se le daba la vuelta (moler la ampolleta) se *picaba* la hora con la campana.

### El contador

Era el encargado del aprovisionamiento de víveres, ropas, colchonetas, etc. Llevaba la cuenta de lo que gastaba cada cual y respondía de ello al final del viaje. También llevaba la cuenta de las pagas del personal. Su propio sueldo era escaso y tenía que vender víveres y otros efectos para su provecho; no era muy popular y se sospechaba que se enriquecía con la «sisa», lo cual no pocas veces era cierto.

### Tina para remojo

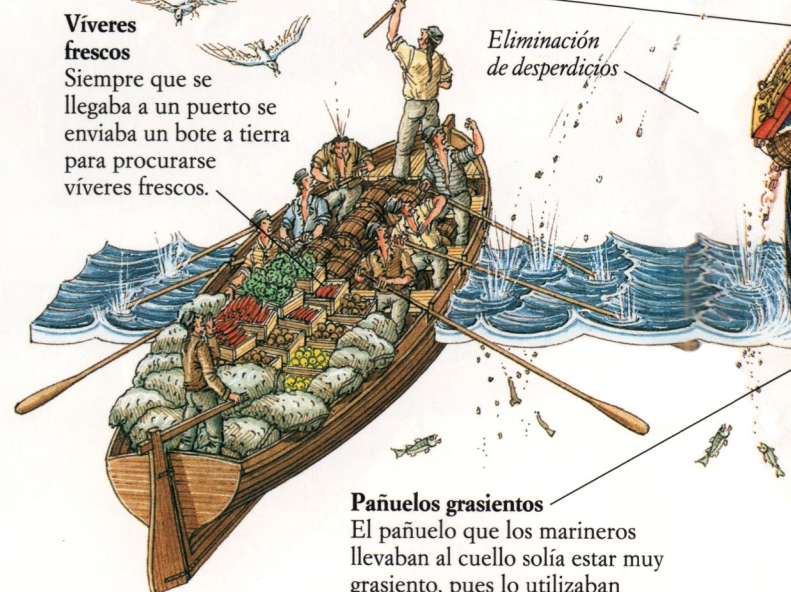
Había que poner la carne en remojo antes de cocinarla para quitarle la sal que la conservaba. Cada trozo se remojava en la tina.

### Ranchos

Los marineros comían en grupos de 8 a 12 llamados ranchos. Armaban sus mesas entre los cañones y se sentaban en torno a ellas para comer.

### Viveres frescos

Siempre que se llegaba a un puerto se enviaba un bote a tierra para procurarse víveres frescos.



### Eliminación de desperdicios

### Pañuelos grasientos

El pañuelo que los marineros llevaban al cuello solía estar muy grasiento, pues lo utilizaban para limpiarse las manos.

### Compañeros de rancho

Los ranchos no solían variarse, por lo que sus componentes estrechaban su amistad casi como hermanos. Se establecía un turno de «ranchero». El rancho sacaba las raciones de la despensa y las preparaba para cocinarlas. Para que el reparto fuese justo, uno de los marineros del rancho decidía, vuelto de espaldas, a quién correspondía cada plato, de manera que no podía ver cuáles eran las raciones mayores.

### Despensa

El maestre de víveres sacaba la carne salada, guisantes secos, harina de avena y galleta de la bodega y el despensero pesaba las cantidades extraídas de los barriles para repartir las raciones a los rancheros.

### Almacenamiento del combustible

El fogón consumía leña y carbón que, para que se conservaran secos, se almacenaban a los lados de la bodega por encima de las sentinas.



### Cabras

Por el castillo y cubierta principal de algunos buques podían verse cabras paseándose tranquilamente.

### Ejercicios de arma blanca

En la mayoría de los buques embarcaban soldados de infantería de marina, para caso de abordaje, pero la marinería también se adiestraba en el manejo de estas armas.

### Ampolleta de media hora

Bueyes en el corral del entrepuente

### Desplumando gansos

Es más fácil desplumar un ave cuando todavía está caliente, de manera que los ayudantes del cocinero empezaban a hacerlo en cuanto dejaban de aletear.

### Paletas

### Contador

### Pañol de leña

### Suministro de raciones

Los rancheros hacían cola para recoger sus raciones del maestre de víveres, auxiliar del contador.



### Anaqueles para queso

Era muy difícil conservar el queso fresco durante todo el viaje. Cuando empezaba a estropearse oía muy mal y eran frecuentes las quejas a su sabor.

### Carne a la broqueta

El calor que salía de la chimenea de la cocina se utilizaba para accionar unas paletas, como de un ventilador, que hacían girar la broqueta en la que se ensartaba carne para asar.

### Chimenea

### Almacén de agua

El trabajo en la maniobra era muy duro. Los marineros se refrescaban con el agua «potable» contenida en una tina, a la que llamaban almacén del agua.

### Campana

Los toques de campana marcaban el transcurso del tiempo para la regulación de la vida a bordo.

### Fogón

En la cocina o fogón sólo se cocinaba con buen tiempo. Si éste empeoraba, los cocineros apagaban los fuegos y se comía rancho frío.

### Sacrificio de un buey

Con un mazazo en la cabeza, el animal quedaba tan atontado que no sentía nada cuando el carnicero le abría una arteria en el cuello para matarlo.

### Huevos para oficiales

Había gallineros en cubierta, y se aprovechaban las embarcaciones menores del buque para albergar a las gallinas.

### Sacrificio de gansos

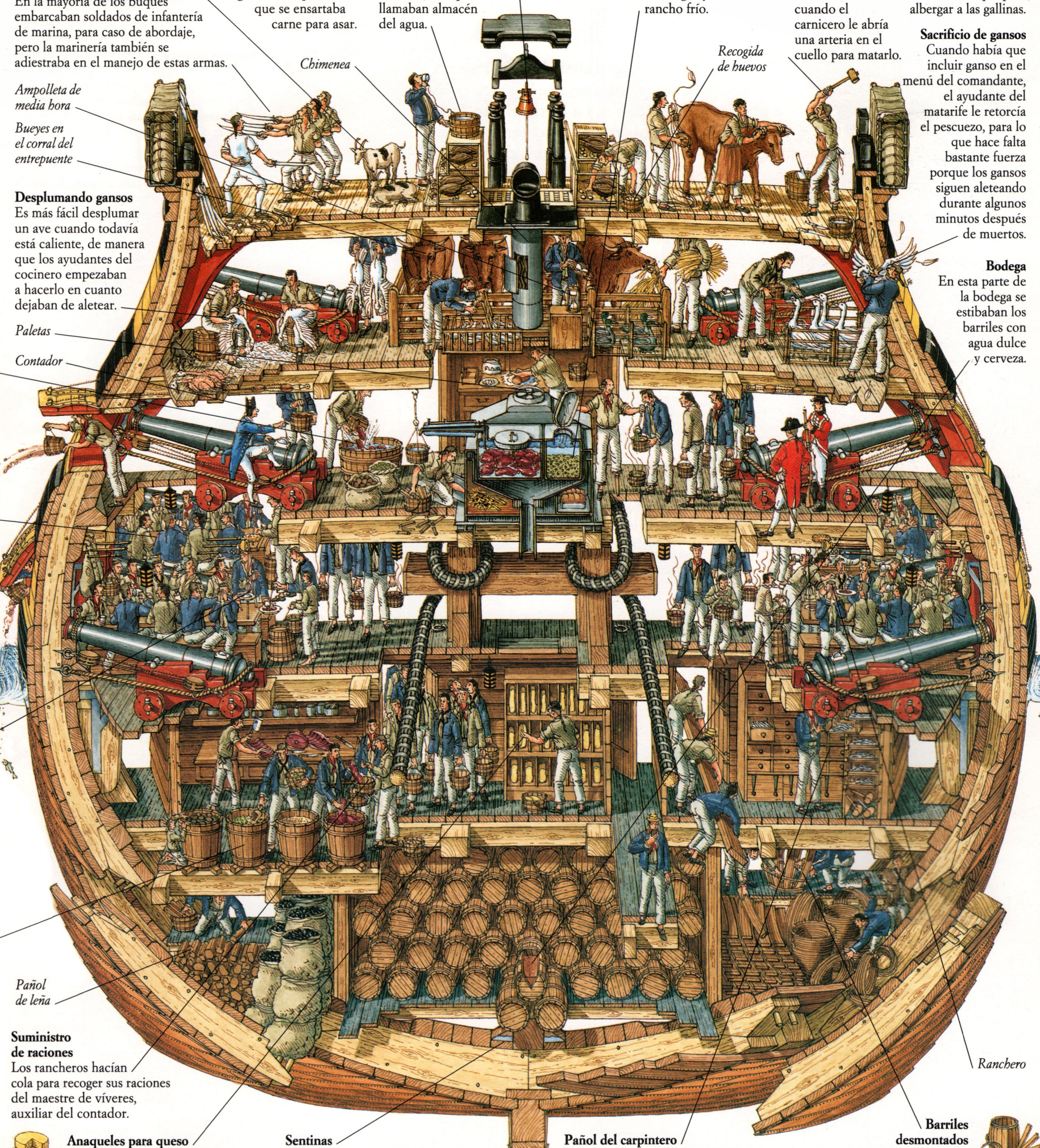
Cuando había que incluir ganso en el menú del comandante, el ayudante del matarife le retorcía el pescuezo, para lo que hace falta bastante fuerza porque los gansos siguen aleteando durante algunos minutos después de muertos.

### Bodega

En esta parte de la bodega se estaban los barriles con agua dulce y cerveza.

### Barriles desmontados

Los barriles vacíos ocupaban demasiado espacio, por lo que eran desarmados y se guardaban separadamente las duelas de madera y los aros de hierro.

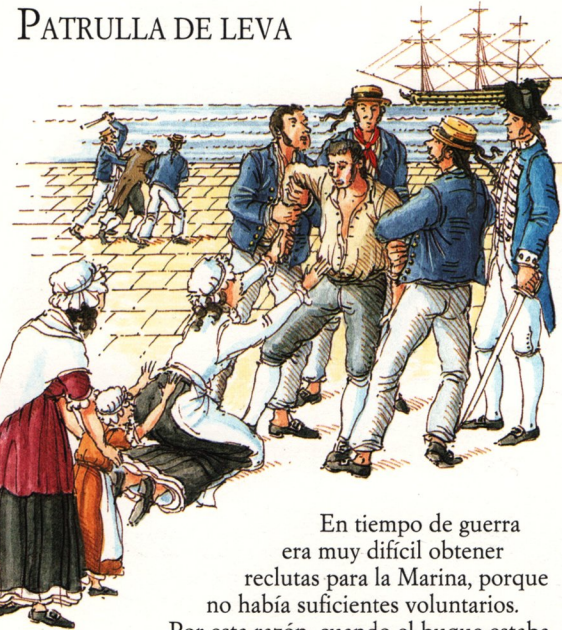


# DIVERSIONES Y APROVISIONAMIENTO



LOS MARINEROS ANSIABAN las estancias en puerto, que significaban que el barco podía embarcar víveres frescos. La carne, el pan, la fruta y las verduras frescas rompían la monotonía de las raciones usuales. Pero lo más importante era que en puerto podían salir francos. Pasaban meses obedeciendo órdenes y viviendo apiñados en los sollados, y tenían poco tiempo de ocio en la mar; soñaban con escapar de la disciplina de a bordo y divertirse. Se vestían con sus mejores ropas y cobraban su paga. Entonces, la mayoría bajaba a tierra y se la gastaba emborrachándose, preferiblemente acompañados de mujeres bonitas. Pero también lo pasaban bien los que debían quedarse a bordo: llegaban comerciantes y traficantes con mujeres y con víveres frescos. Cuando un buque británico estaba en puerto, sus cubiertas se convertían en una fiesta enloquecida con bailes, bebidas y bufonadas día y noche.

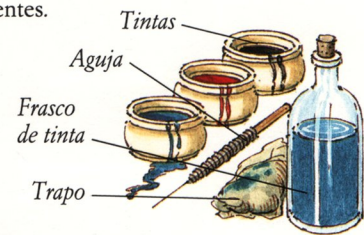
## PATRULLA DE LEVA



En tiempo de guerra era muy difícil obtener reclutas para la Marina, porque no había suficientes voluntarios. Por esta razón, cuando el buque estaba en puerto enviaba patrullas de leva, grupos de ocho a doce hombres que trataban de convencer a los que encontraban en tierra de que se alistasen, y si no querían, se los llevaban a la fuerza. Naturalmente, la patrulla de leva era muy impopular porque una vez a bordo no había quien escapara.

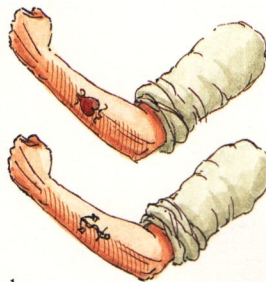
## TATUAJES

Los marineros británicos vieron los tatuajes por primera vez adornando los cuerpos de los nativos polinesios e imitaron esta costumbre. Con agujas se punteaban los dibujos y frotando con tinta, o incluso ceniza, las excoriaciones se convertían en marcas permanentes. Un buen tatuador podía aprovechar su habilidad para ganarse un sueldo extra a costa de sus compañeros.



### INSTRUMENTOS DEL OFICIO

Los instrumentos para tatuar eran agujas, tintas de colores y un trapo para limpiar la tinta sobrante.



### DIBUJOS

A los marineros les gustaba tatuarse con temas náuticos, y entre los preferidos estaban las anclas, corazones, los nombres de sus novias y, ya más complicados, barcos. Algunos llegaban a tener tatuado todo el cuerpo.

## REGATA DE LA ESCUADRA

Cuando la flota fondeaba en aguas seguras, las dotaciones de todos los navíos empleaban su tiempo libre en organizar regatas. Era una especie de carnaval marítimo con competiciones y disfraces: los marineros adornaban los botes como si fueran embarcaciones exóticas, como, por ejemplo, juncos chinos y competían entre sí. El premio al equipo vencedor era el dinero recolectado de todos los barcos.



### Mascotas exóticas

Los marineros solían comprar raras mascotas en los puertos lejanos, para sus novias o para venderlas. Los loros tenían tanta aceptación que para referirse a las propiedades de un marinero se decía «su petate y su jaula».

### Marinero en tierra

No era difícil reconocer a un marinero en tierra. Su bronceado, los tatuajes y su extraño lenguaje lo hacían distinguirse de las demás personas. Pero si estaba tan borracho que apenas se tenía en pie, ésa era la señal más inequívoca.

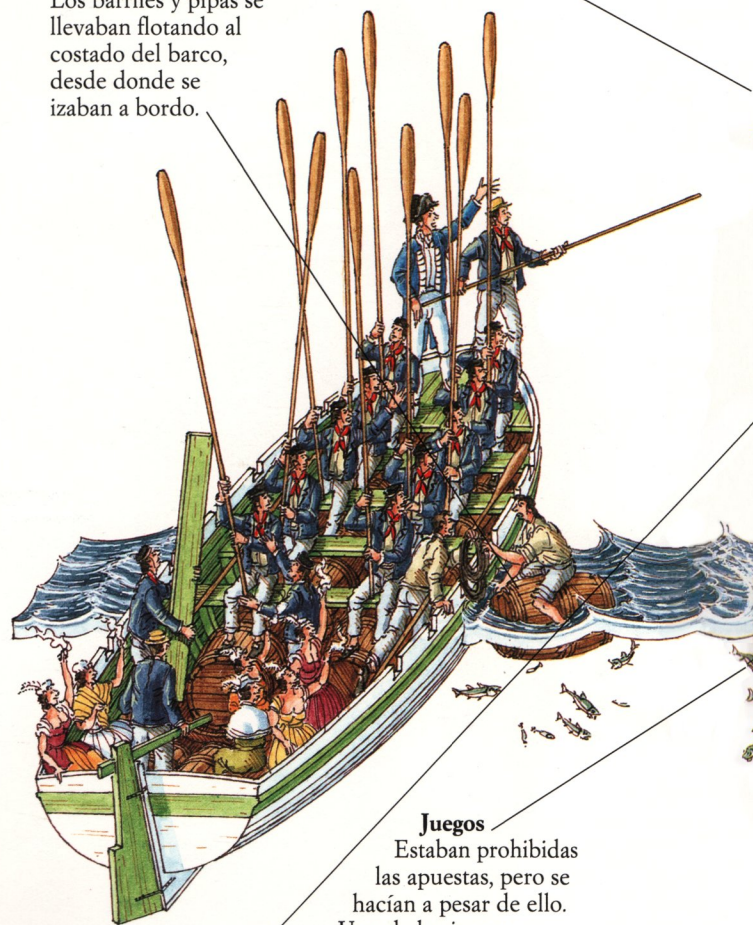
### Tiravira

Para izar a bordo la pipería (barriles) solía utilizarse la tiravira; consistía en enlazar los barriles haciéndolos rodar por el costado.

### Barriles flotantes

Los barriles y pipas se llevaban flotando al costado del barco, desde donde se izaban a bordo.

### Marineros despidiéndose de sus novias



### Juegos

Estaban prohibidas las apuestas, pero se hacían a pesar de ello. Uno de los juegos preferidos era «el ancla y la corona», que se jugaba con un tablero redondo y tres dados especiales. Otro medio de hacer apuestas eran los combates de boxeo, en los que los espectadores apostaban por los contendientes.

### A la caza de gangas

Los traficantes sabían lo que llamaba la atención a los marineros y solían llevarles telas y cintas de colores chillones, brillantes hebillas de zapatos y bisutería barata.

### La paga

Los marineros sólo recibían su paga completa cuando se licenciaban o cuando desembarcaban para ir a otro barco. Hasta entonces, recibían una parte en dinero y otra en «vales» con los que podían adquirir cosas.



### Arcas

Algunos miembros de la dotación guardaban su ropa de paseo en arcas que a veces compartían varios compañeros de rancho. Casi siempre estaban guardadas en algún pañol (almacén) del buque, pues los marineros tenían pocas propiedades de uso diario.



### El contador

Todo lo que se adquiría a bordo debía ser comprobado e inventariado, lo cual era de la responsabilidad del contador. En la Armada británica era visto con desconfianza por el resto de la dotación, que solía referirse a él con apodos poco halagüeños.

### Aparejo

Era imposible elevar grandes pesos sin el auxilio de aparejos. Estos consistían en juegos de poleas, llamados motones y cuadernales, y una cuerda (guarne).

### Pasar la voz

Los marineros se transmitían las órdenes de unos a otros de modo que si el que tenía que ejecutar una orden no podía oír al que la daba, los demás se la hacían llegar de esta manera.

### Ración de ron

En los buques ingleses, el más antiguo de cada rancho recogía la ración de ron para los demás. Se tomaba mezclando una parte de ron con tres de agua, lo que se llamaba «grog».

### Chinchorro

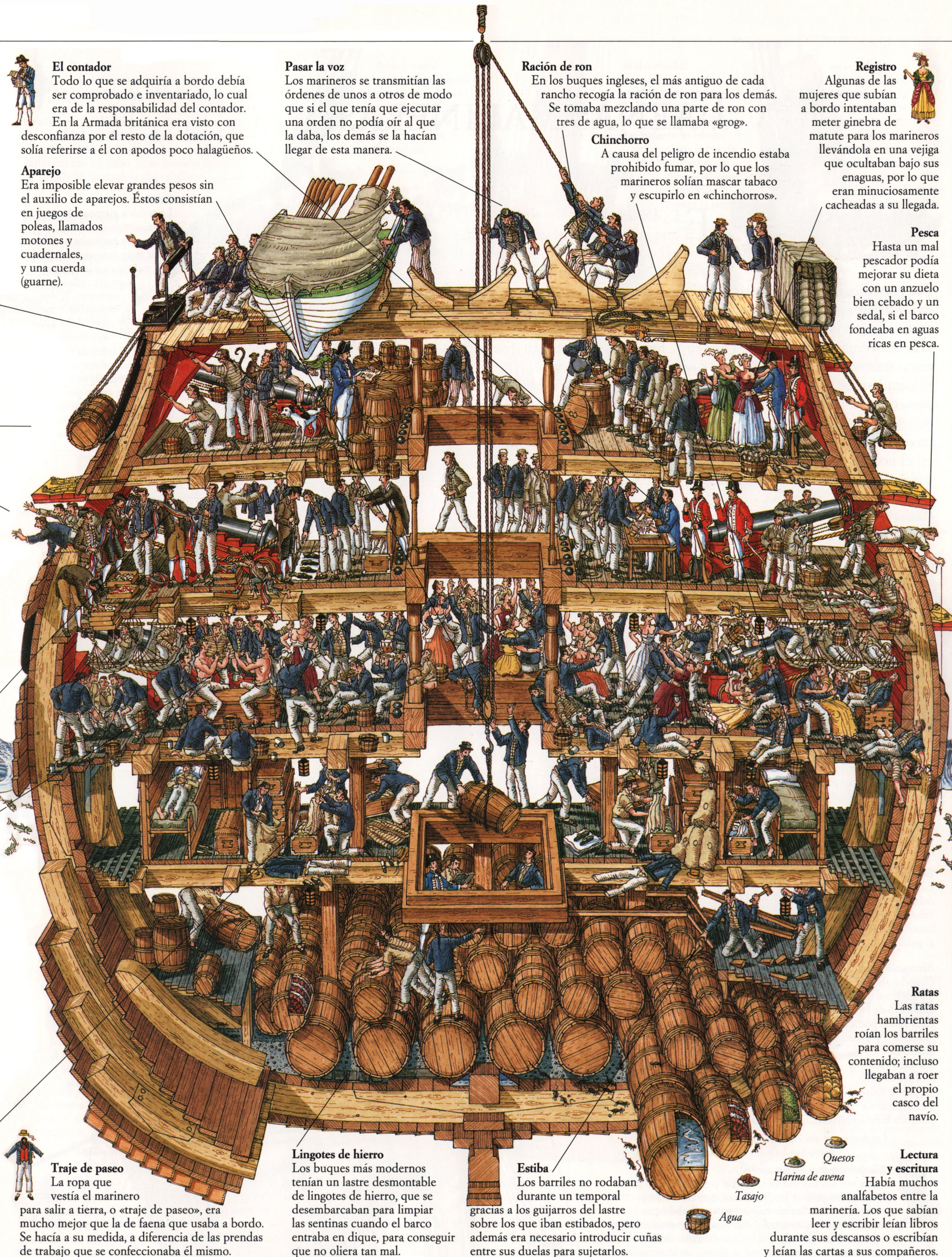
A causa del peligro de incendio estaba prohibido fumar, por lo que los marineros solían mascar tabaco y escupirlo en «chinchorros».

### Registro

Algunas de las mujeres que subían a bordo intentaban meter ginebra de matute para los marineros llevándola en una vejiga que ocultaban bajo sus enaguas, por lo que eran minuciosamente cacheadas a su llegada.

### Pesca

Hasta un mal pescador podía mejorar su dieta con un anzuelo bien cebado y un sedal, si el barco fondeaba en aguas ricas en pesca.



### Traje de paseo

La ropa que vestía el marinero para salir a tierra, o «traje de paseo», era mucho mejor que la de faena que usaba a bordo. Se hacía a su medida, a diferencia de las prendas de trabajo que se confeccionaba él mismo.

### Lingotes de hierro

Los buques más modernos tenían un lastre desmontable de lingotes de hierro, que se desembarcaban para limpiar las sentinas cuando el barco entraba en dique, para conseguir que no oliera tan mal.

### Estiba

Los barriles no rodaban durante un temporal gracias a los guijarros del lastre sobre los que iban estibados, pero además era necesario introducir cuñas entre sus duelas para sujetarlos.



### Quesos

Harina de avena

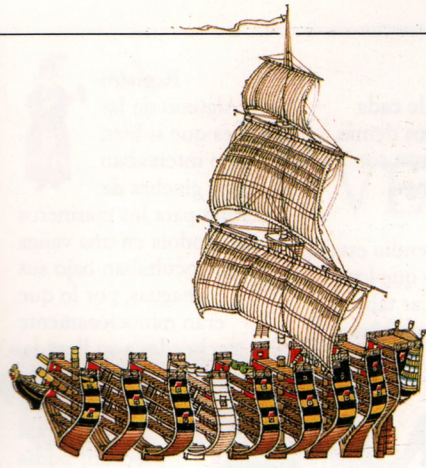
Tasajo

Agua

### Lectura y escritura

Había muchos analfabetos entre la marinería. Los que sabían leer y escribir leían libros durante sus descansos o escribían y leían las cartas a sus compañeros.

# FAENAS MARINERAS



**E**L GOBIERNO DE UN NAVÍO DE LÍNEA exigía una atención constante. No sólo tenía el timonel que llevar el rumbo debido, sino que también había muchas otras cosas que hacer.

Por ejemplo, llevar la adecuada combinación de velas: si eran menos de las debidas la velocidad del buque sería escasa, pero si eran excesivas, una racha repentina de viento podría quebrar (rendir) un palo. Para hacer vela (aumentar o disminuir su número), los tripulantes tenían que encaramarse a las vergas (perchas horizontales de las que se suspendían las velas) y largar (aumentar la superficie de velas sometidas al viento) o aferrar (recoger) velas. La dotación mejor adiestrada era capaz de largar todo el aparejo de un navío en sólo seis minutos. Además había otros trabajos en el horario de cada día, como limpiezas, mantenimientos y ejercicios de adiestramiento para el combate.

**Costura**  
Los marineros confeccionaban y remendaban sus ropas, lo cual solía hacerse generalmente los sábados. A los más hábiles en el arte de la aguja solía encomendárseles el remiendo de la ropa de los oficiales.

**Largando velas**  
Para aumentar la velocidad del barco, los gavieros y juaneteros (que eran quienes subían a los palos) desplegaron las velas para que tomaran más viento. A la voz «¡Larga!» soltaban el paño, cuidando de hacerlo primero los de los penoles (extremos de la verga) y después los de la cruz (centro). Si se largaban antes los de la cruz el viento los hinchaba demasiado pronto, de modo que se elevaban demasiado por encima de la verga.

**Caídas**  
No había redes ni ninguna otra clase de protección en caso de caídas. Con el apresuramiento de la maniobra era fácil cometer errores y los resultados eran fatales. Las consecuencias nunca eran leves: o se caía a las heladas aguas del mar o se estrellaba el marinero contra la cubierta. A pesar de ello, muchos marineros expertos corrían ágilmente por las vergas para llegar a su puesto, apoyando sólo entonces los pies en el «marchapié», cabo suspendido a este fin.

**Boca de lobo**  
La mayoría de los marineros trepaban a las cofas (plataformas de los palos) por su parte exterior, pero los más inexpertos podían hacerlo a través de un acceso más próximo al palo llamado «boca de lobo».

**Aferrando velas**  
Cuando no se iba a utilizar una vela, los gavieros la aferraban bajo la verga, cuidando de hacerlo ordenadamente pues todos podían verla desde cubierta. Pero con fuerte viento no era nada fácil recoger el paño, mojado y flameante, y amarrarlo en pliegues bien arreglados.

*Los marineros que trabajaban en la maniobra apoyaban los pies en el marchapié*

**¡Gavieros y juaneteros arriba!**  
A esta voz los marineros trepaban por la tabla de jarcia apoyando los pies en los flechastes, que eran cabos transversales entre los obenques, gruesos cabos que sujetaban los palos, formando una especie de escala. Llegar a la verga más alta (juanete) requería un considerable esfuerzo y con frecuencia se castigaba por su lentitud al último en alcanzarla.

**Escalas**  
Subir a la arboladura, incluso en puerto, era algo que precisaba de la necesaria aptitud, pero los marineros tenían que hacerlo también en medio de un temporal, de noche o con la jarcia cubierta de hielo.

**Salomas**  
La música atemperaba los trabajos más duros. La marinería entonces «salomas», que eran cantos con un ritmo muy marcado a cuyo compás aplicaban su esfuerzo. Todos cantaban a coro siguiendo al salomador, quien sobre la marcha componía los versos que a menudo satirizaban a los oficiales; éstos, por su parte, hacían la vista gorda si las salomas contribuían a que los hombres virasen con más fuerza el cabrestante.

**Cabrestante**  
En los trabajos más duros participaba toda la dotación, y entre ellos estaba el de halar del cable del ancla, para lo cual se utilizaba el cabrestante (torno de eje vertical), haciéndolo girar por medio de pesadas barras de madera.

**Calafateado**  
Las grietas entre las tablas de las cubiertas daban paso al agua, por lo que debían cerrarse calafateándolas, o sea introduciendo estopa (fibras sin torcer) en las grietas y sellándolas con breña (alquitrán).

*Las alas eran unas velas suplementarias que se envergaban en estos botalones*

**Comprobación de la llave de fuego**  
El mecanismo para dar fuego al cañón (llave de fuego) era delicado y requería cierto cuidado. Cuando no se usaba el cañón se protegía con una funda de cuero.

**Cable**  
El grueso cable del ancla era de cañamo y muy pesado, sobre todo si estaba mojado. Para que no se pudriera, debía almacenarse sobre una especie de listones que permitían que escurriese el agua del cable y que el aire lo secase.

*Las velas se fabricaban con piezas de lino de 60 centímetros de anchura*

**Braceo**  
Los cabos con los que se orientaban (braceaban) las velas debían estar muy bien ordenados. Los más utilizados se amarraban a cabillas que se encajaban en agujeros del cabillero, a popa del palo. Era un mecanismo de fácil uso para largar rápidamente un cabo, pues bastaba tirar de la cabilla, sacándola del cabillero.

**Remiendo de velas**  
Las grandes velas de lino necesitaban parcheo y reparación constantemente, sobre todo en las partes que rozaban con cabos y palos.

**Cañón destrinado**  
Un objeto pesado, como un cañón, que se soltara era tan peligroso como el fuego enemigo. Con el balance del buque, el cañón rodaba atropellando cuanto encontrase en su camino.

**Oreo de velas**  
Para evitar que las velas de respeto (repuesto) se pudrieran, se sacaban a orear cuando el tiempo era propicio.

**Ayustes**  
Los cabos rotos no podían reemplazarse, por lo que los grumetes aprendían a empalmarlos (ayustarlos).

**Aves y botes**  
Los botes estibados en cubierta se cubrían con fundas de lona que los defendían de la lluvia y de las aves que albergaban.

**Halacabullas**  
Así se llamaba a los marineros inexpertos. Corrían un grave riesgo al trepar a la arboladura; los buenos lo hacían siempre por la banda de barlovento, de modo que el viento les apretaba contra la jarcia.

**Entierro**  
A los muertos se les echaba a la mar, lanzándolos por la borda. Uno de los trabajos más desagradables del maestro velero era envolver y coser en velas inútiles a los muertos, lastrándolos con una bala de cañón a los pies y otra a la cabeza para que se hundieran.

*Porta de cañón cerrada y cañón batiportado para mal tiempo*

**Reparaciones del carpintero**  
En la mar, los carpinteros sólo reparaban las piezas principales del casco si el buque sufría graves averías. Pero no estaban nunca ociosos, ya que vivían en un mundo enteramente construido de madera y siempre había algún desperfecto que arreglar.

**Matanza de ratas**  
Las ratas hambrientas eran capaces de roer tablonas. Matarlas o capturarlas era una ocupación permanente a bordo.

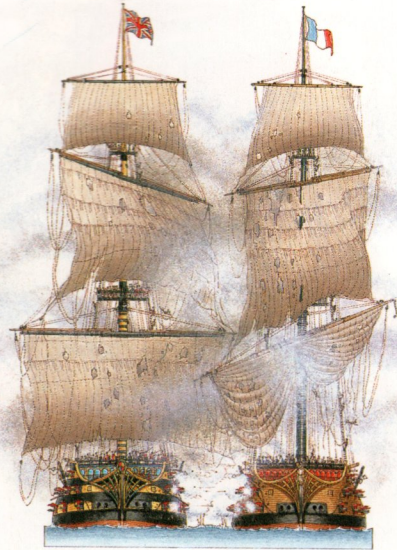


# ZAFARRANCHO DE COMBATE



**ENTRAR EN COMBATE** en un buque de guerra de madera era una experiencia tan emocionante como terrorífica. Los lamentos de los camaradas heridos y el estampido de los cañones ahogaban el ruido del maderamen roto y el gualdrapo de las velas. El olor de la sangre y la pólvora ocultaba los más habituales y tranquilizadores de la brea y el salitre. Pero lo más espantoso era lo próximos que llegaban a estar los buques antes de abrir fuego: los cañones de un navío de línea tenían un tremendo poder destructivo, pero sólo eran certeros a corta distancia, así que la tensión iba creciendo a medida que los contendientes se acercaban, absteniéndose de abrir fuego hasta tener la seguridad de que sería mortífero, y cuando habían reducido su distancia hasta la considerada eficaz para la artillería, cada uno intentaba ser el primero en disparar su andanada, una terrible descarga de todos los cañones de una banda al mismo tiempo. La abrumadora potencia de una andanada podía dismantelar al enemigo al comienzo del combate.

## EL FRAGOR DEL COMBATE



Cuando los tiros de cañón perforaban el casco, los carpinteros acudían rápidamente a reparar la avería. Pocos barcos se hundían en combate: era más frecuente que la artillería matara a los tripulantes o destruyese el aparejo, dejando así al buque desarbolado. Si eso no bastaba, se le atacaba para tomarlo al abordaje. Se tardaba tanto en recargar las armas portátiles que después del primer tiro los combatientes empleaban chuzos, sables y hachas.

## LOS SEIS SIRVIENTES DE UN CAÑÓN



Para simplificar las órdenes, a los sirvientes se les numeraba. El cabo cebaba, apuntaba y disparaba el cañón. El primero embicaba y elevaba la caña del cañón; el segundo lo cargaba; el tercero mojaba las pavesas antes de recargar; el cuarto ronza (movía) el cañón y pasaba munición; el quinto era el encargado de suministrar la pólvora, siendo generalmente un paje, muchacho a veces de sólo diez o doce años de edad...

## DISPARO DE UN CAÑÓN

Los sirvientes de las piezas trabajaban muy aprisa: en limpiar, cargar, apuntar y disparar un cañón tardaban sólo de dos a cinco minutos.



**1** Tras el disparo, los sirvientes limpiaban el ánima y mojaban las pavesas para evitar explosiones durante la recarga; cargaban el cañón con pólvora y bala y metían en el oído del cañón un canuto relleno de pólvora como «cebo».



**2** Con espeques (palancas) y aparejos se metía el cañón en batería. Esperaban al balance del buque para apuntar el cañón; alto si se hacía a la arboladura, o bajo si se tiraba al casco.



**3** Cuando el cabo daba fuego al cebo, los sirvientes se apartaban del cañón y se tapaban los oídos. La violenta explosión hacía retroceder el cañón y su dotación se aprestaba inmediatamente a recargarlo.

## TIPOS DE TIROS

**BALAS**  
Eran pesados proyectiles esféricos, generalmente de hierro, aunque podían ser de piedra o de plomo.

**BALA ENCADENADA**  
Eran pesadas balas unidas por una cadena. Se enredaban en el aparejo y lo destruían.

**GRANADA DE METRALLA**  
Eran recipientes cilíndricos llenos de balas de pistola. Se usaban a corta distancia como antipersonal.

**SAQUILLO DE METRALLA**  
Balas de hierro, del tamaño de pelotas de tenis, contenidas en saquillos de lona.



## Empalleteado

En combate se introducían los coys de la tripulación en las batayolas para formar un parapeto, también llamado empalleteado, que proporcionaba cierta protección contra el fuego de fusilería aunque, naturalmente, los tiros de cañón podían atravesarlo.

## Disparo de bala encadenada

Elevando la puntería, se apuntaba el cañón cargado con bala encadenada contra la arboladura del buque enemigo.

## Astillazo

Un impacto directo en la cubierta de la batería producía una lluvia de astillas, dispersando a los aterrizados tripulantes, muchos de los cuales podían quedar muertos en el acto.

## Tiro doble

Cuando se quería perforar el casco del barco enemigo, se cargaban dos balas con mayor carga de pólvora en el cañón.

## Tapabalazo

Cuando el enemigo lograba un impacto en la flotación, entraban en acción los carpinteros, que acudían por los callejones de combate con sus herramientas, clavando tablas y planchas de plomo, llamadas tapabalazos, sobre los agujeros. Aunque pueda parecer sorprendente, eran pocos los buques hundidos por fuego de cañón.



## Gajes del oficio

Los tripulantes que cargaban, apuntaban y disparaban los cañones estaban expuestos a una muerte instantánea o a horribles mutilaciones. Podían caer muertos, perder miembros seccionados por balas de cañón, ser aplastados por un cañón destrinado o quedar gravemente heridos por astillazos producidos por los impactos. También se contaban casos de hombres partidos en dos o decapitados por un disparo enemigo.

## Chilleras

Las balas oxidadas se rascaban, engrasaban y estaban en armaduras especiales llamadas chilleras.



## ¡Cuidado con la pólvora!

Los pajes y grumetes llevaban los peligrosos cartuchos de pólvora desde el antepañol a través de pasillos y escalas, hasta los cañones, ayudados por cualquiera que no tuviera otro puesto en combate, incluso mujeres, si las había.



## Tropa

Casi todos los navíos llevaban una guarnición de infantería de marina que disparaba sus fusiles desde la arboladura y los puntos dominantes del buque.



## Dirección del tiro

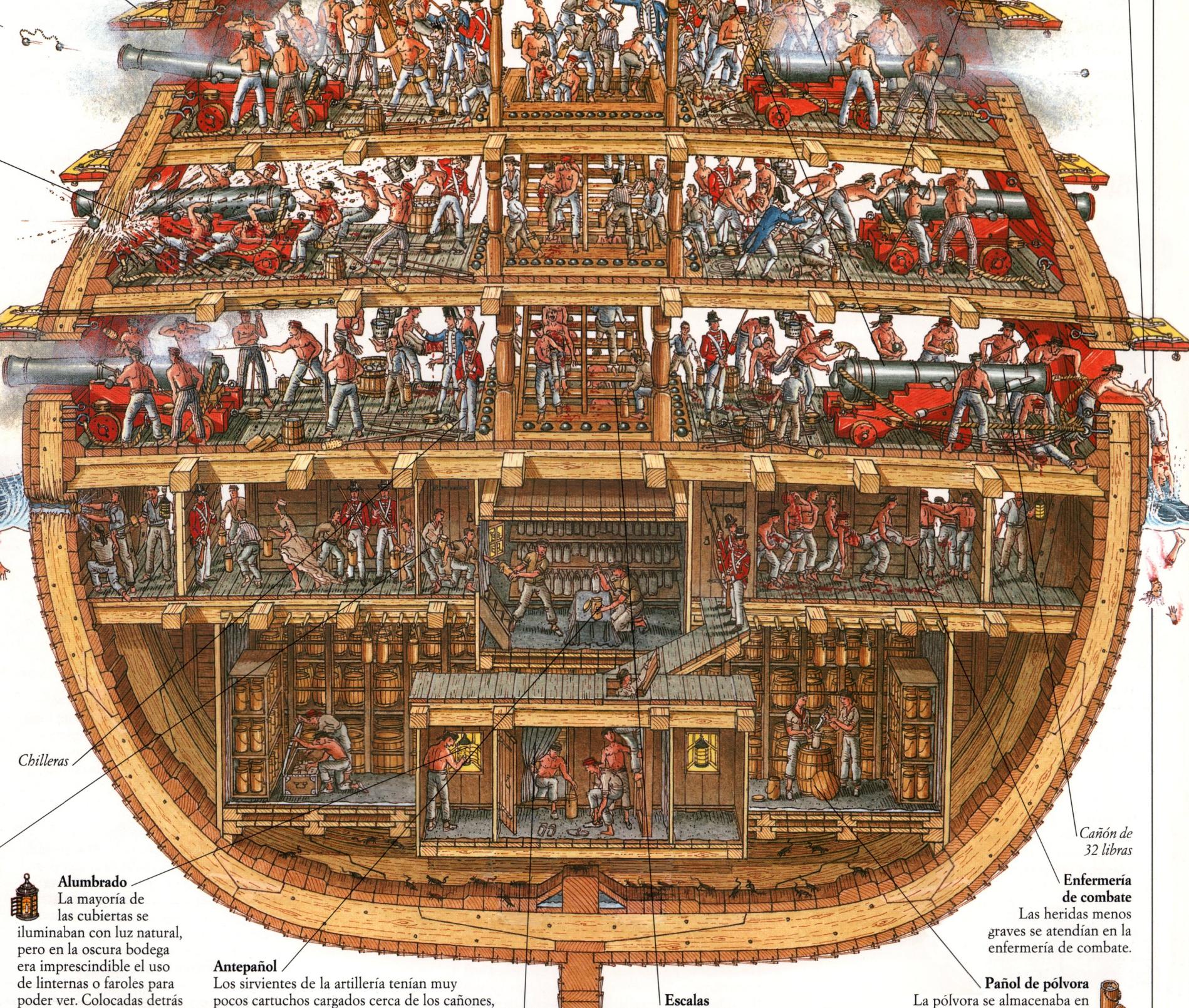
En cada batería, un oficial, que tenía a su mando unos quince cañones, señalaba adónde tenían que apuntar y cuidaba de que no se desparramara la pólvora, ya que las chipas de los cañones podían inflamarse, produciendo incendios o una explosión fatal.

## Zona de abordaje

Cuando casi se tocaban los costados, los hombres se apiñaban listos a saltar sobre el enemigo.

## Porta

La abertura por donde se disparaban los cañones.



## Cañón de 12 libras

Aun siendo los más pequeños de este navío, los cañones de 12 libras pesaban más de una tonelada.

## Arena

La arena húmeda empapaba la sangre e impedía que los hombres resbalaran en las cubiertas al cargar y disparar los cañones.

## Puntería

El cabo de cañón apuntaba por medio de miras primitivas y disparaba tirando de un cordel (tirafrector) unido a la llave de fuego, que producía la chispa que inflamaba la pólvora, o bien lo hacía por medio de una mecha, en los cañones que no tenían este dispositivo.

## Una húmeda tumba

A los muertos se les arrojaba al mar, muchas veces sin esperar al final del combate.



## Alumbrado

La mayoría de las cubiertas se iluminaban con luz natural, pero en la oscura bodega era imprescindible el uso de linternas o faroles para poder ver. Colocadas detrás de unas ventanas en el pañol de luces, alumbraban al pañol de pólvora adyacente sin peligro de explosión.

## Antepañol

Los sirvientes de la artillería tenían muy pocos cartuchos cargados cerca de los cañones, debido a lo altamente inflamable de la pólvora. Por ello, los artilleros los iban cargando a medida que se necesitaban, entregándoselos a los municionadores a través de cortinas mojadas que los resguardaban de chispas.

Las cortinas mojadas reducían el peligro de explosión.

## Escalas

Las cubiertas se comunicaban entre sí por medio de escaleras, que se llamaban escalas. Por ellas eran conducidos los heridos a la enfermería.

## Pañol de pólvora

La pólvora se almacenaba en un compartimento especial llamado pañol de pólvora, y también santabárbara, en la cubierta de bodega, de donde se llevaba al antepañol para ser encartuchada.

# EL DESCANSO A BORDO



POR LA NOCHE, la vida a bordo cobraba un ritmo más tranquilo. Los marineros tenían que estar acostados al comienzo de la primera guardia, a las ocho de la tarde, pero esto sólo valía para la mitad de ellos; la otra mitad permanecía de guardia hasta media noche, hora en que comenzaba la segunda guardia (media), que se indicaba con dos golpes de campana, relevando entonces la otra guardia hasta las cuatro, en que comenzaba la tercera (alba), finalizando a las ocho de la mañana. De esta manera muchos no dormían más de cuatro horas, pero esto tenía sus ventajas. El coy no tenía más de 37 cm de ancho, pero si la mitad de la tripulación estaba de guardia, los demás disponían de un espacio doble. En servicio de puerto las cosas eran muy diferentes, pues sólo montaban guardia algunos marineros y la aglomeración de durmientes en los sollados hacía el ambiente irrespirable. Por la mañana el aire estaba tan viciado que los marineros se sentían como si hubiesen dormido con la boca llena de monedas de cobre.

## ARTE DE ARMAR EL COY

## TOQUE DE DIANA

El cañonazo indicaba la salida del Sol



Cuando los buques estaban fondeados con el resto de la escuadra se seguía un escrupuloso ritual cada mañana: con las primeras luces se redoblaba el tambor hasta que la luz era la suficiente y entonces el buque insignia disparaba un cañonazo. Al salir el Sol se izaban las banderas en todos los buques.

## LA GUARDIA DE NOCHE

La aguja magnética se albergaba en una especie de armario iluminado llamado bitácora



Se utilizaba un especial antejo nocturno, pero la imagen que daba estaba invertida

En la mar, una visión clara de noche era difícil. No obstante, en alta mar, sin otros barcos en las proximidades, se podía navegar de noche sin peligro de colisión o de encallar. Las agujas del barco estaban iluminadas, lo que permitía seguir el rumbo, y por la noche se empleaba un antejo especial que se suponía proporcionaba una visión más clara.



## Prisioneros

No era conveniente capturar prisioneros en combate: había que alimentarlos como a la propia dotación y además vigilarlos. Pero a veces merecía la pena si se reclamaba un rescate por ellos, que podía ascender a sumas considerables. En las guerras de larga duración ambos contendientes canjeaban a veces sus prisioneros, y esta era otra razón para mantenerlos vivos.

## Un buen refregado

A menudo los prisioneros llegaban muy sucios y se les bañaba, no porque aprestasen, sino porque suponían un peligro para la salud de los tripulantes.

## Pelado

Los piojos eran fuente de enfermedades. El barbero afeitaba por completo las cabezas de los prisioneros para limitar este riesgo.

## Ropa nueva

El maestre de víveres entregaba ropa nueva a los prisioneros según el valor del rescate que se les suponía.

## Dormir en galleta

Las pequeñas colchonetas recibían el nombre de galletas, por su parecido en forma, color y delgadez con la galleta alimenticia.

## Petate

Se llamaba así el lio de ropa y cama del marinero, y también, por su forma, «salchichón». «Liar el petate» era marcharse, y también morir...

## Subasta

Cuando moría un marinero se subastaban sus pertenencias por sus compañeros de rancho. El producto se enviaba a la familia del difunto, por lo que, piadosamente, solía pagarse mucho más de lo que realmente valían.



## Sirenas

Los marineros que habían estado en la mar demasiado tiempo llegaban a soñar con bellas sirenas, mitad mujeres y mitad peces, que nadaban entre las olas en torno al buque.

## Camareta

Estaba previsto que en la camareta del sollado sólo durmieran el contador y el cirujano, pero era un lugar muy codiciado para colgar un coy, ya que, aunque carecía de luz natural y tenía mala ventilación, resultaba espaciosa y silenciosa comparada con las baterías superiores.

## Bomba de cadena

Estaba formada por discos de cuero fijos a una cadena continua, y resultaba muy eficaz. Al accionarla extraía el agua de las sentinas, sacándola al mar por la «dala», canal de madera que cruzaba la cubierta de la primera batería. Pero si un balazo perforaba el casco bajo la flotación, el agua entraba tan rápidamente como era posible extraerla y entonces había que darle a la bomba continuamente hasta que los carpinteros pudieran reparar la avería.

## Pajes

Los «pajes de escoba» más jóvenes, a veces apenas pasaban de ocho años, eran tan pequeños que para dormir tenían que subirles al coy.



## Lampaceo de cubiertas

Después del combate, los artilleros limpiaban la cubierta de la arena húmeda previamente esparcida, y con ella la sangre. A continuación se baldeaba y frotaba con piedra de cubierta.

## Contraincendios

Las balas no sólo producían destrozos; había también las llamadas «balas rojas», calentadas al rojo para hacerlas incendiarias. Durante y después del combate era preciso apagar con agua cualquier principio de incendio.

## Cadena apagaincendios

Los marineros formaban una cadena para apagar los incendios pasándose los baldes de cuero de mano en mano, extrayendo el agua con las bombas.

## Recarga de chilleras

Una de las primeras faenas después del combate era asegurarse de que el buque estuviera listo para combatir nuevamente tan pronto como fuera posible, para lo cual se recargaban rápidamente las chilleras con nuevas balas.

## Prisioneros

Baño de un prisionero

Subasta de la pertenencia de un marinero muerto

Dala de la bomba

Mesa de operaciones

Amputación

Canal del agua

Patatas y alas

Limpieza de munición

Pañol de balas

Marineros esperando ser atendidos

El fondo del eje de la bomba estaba abierto al mar

## Bomba contra incendios

Algunas de estas bombas estaban formadas por troncos ahuecados de olmo; por medio de ellas se extraía el agua de mar desde cerca de la quilla.

Coys en sus batayolas

## Capellán

Las funciones del capellán anglicano, en la Marina británica, no estaban bien definidas y la guía espiritual que diera a la dotación solía depender de la decisión del comandante del navío. A veces oficiaba un acto de acción de gracias después de la batalla para agradecer a Dios su ayuda en la victoria o implorar mejor suerte para el siguiente encuentro si no había sido afortunado, sin faltar el habitual servicio de cada domingo.

Lampaceo de cubiertas

Subasta de la pertenencia de un marinero muerto

Dala de la bomba

Mesa de operaciones

Amputación

Canal del agua

Patatas y alas

Limpieza de munición

Pañol de balas

Marineros esperando ser atendidos

Parecía difícil meterse en el coy, pero era un arte que todo marinero aprendía en seguida. Levantarse era más difícil, en especial si el ocupante estaba dormido cuando le despertaba el contramaestre gritando: «fuera o abajo!», con lo que amenazaba con cortar y hacer caer los coys de los últimos en levantarse..., lo que suponía un buen golpe contra la cubierta.



¡AFERREN COYS!  
Cuando no se empleaban, los coys se enrollaban y debían pasarse por un aro de hierro para comprobar que estaban bien aferrados.

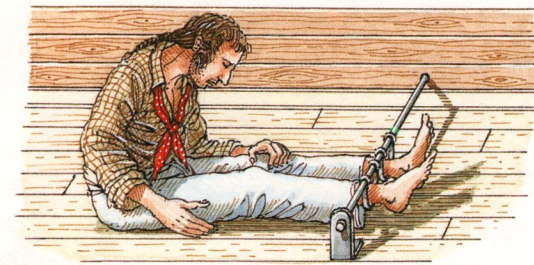
# NAVEGACIÓN Y DISCIPLINA



**C**ASTIGAR LAS DESOBEDIENCIAS DE LOS MARINEROS y llevar la derrota del buque eran dos de las obligaciones más difíciles del comandante, aunque por razones bien distintas. Para que el servicio a bordo funcionase ordenadamente, tenía que castigar a quienes no obedecieran sus órdenes, a veces con azotes (latigazos). Las ordenanzas y la tradición fijaban los castigos sólo de un modo general para una amplia escala de transgresiones. Si un comandante ordenaba un número de azotes demasiado pequeño para el infractor, se le consideraría débil, pero si eran excesivos, su crueldad le desacreditaría también.

La navegación era complicada debido a que las cartas (mapas para navegar) a menudo eran inexactas y los instrumentos primitivos. Los oficiales podían calcular con bastante exactitud la distancia norte-sur (latitud), pero en el sentido este-oeste (longitud) era mucho más difícil. Y un pequeño error al final de un largo viaje transoceánico podía dar con el barco contra las agudas peñas de la costa.

## UN TRANSGRESOR EN EL CEPO



Los azotes eran un castigo muy grave que rompía la normalidad diaria del buque; para infracciones menos graves se podía poner al marinero en el cepo. Consistía en anillos de hierro que se cerraban en torno a los tobillos impidiendo el movimiento. Estaban en cubierta, de modo que todos podían ver al castigado, que estaba expuesto, además, a las inclemencias del sol, la lluvia o los rociones de la mar.

## BALA RODANTE



En la Marina británica, a los buques a punto de amotinarse (rebelarse contra su comandante y oficiales) se les llamaba «de bala rodante» debido a que los rebeldes trataban de hacer caer a los desprevenidos oficiales haciendo rodar las balas por cubierta. Esto ocurría generalmente cuando un comandante ordenaba demasiados castigos de azotes u otros.

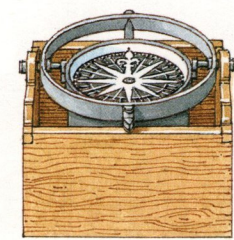


## DIARIO DE NAVEGACIÓN

También llamado cuaderno de bitácora, era un libro en el que el comandante anotaba las situaciones del navío en grados de latitud y longitud, condiciones atmosféricas y presión barométrica, así como toda clase de acaecimientos como castigos, puertos visitados, cambios de rumbo o combates en que tomaba parte el barco.

## INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN

Todos los buques contaban con los instrumentos básicos necesarios. Entre ellos estaban la aguja náutica, sextante, colección de cartas y la corredera. Con la ayuda de los tres primeros, el comandante podía determinar la situación del barco y su rumbo, aunque las cartas contenían frecuentemente errores; con la corredera se medía la velocidad del navío.



### AGUJA NÁUTICA

Era el instrumento de navegación más importante. La rosa de los vientos estaba pintada en un disco de cartulina, pegado a la aguja imantada que apuntaba al norte, sirviendo así para señalar la dirección (rumbo).



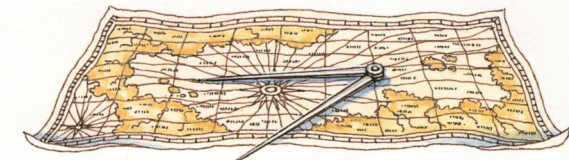
### CORREDERA

La velocidad del barco se calculaba mediante la corredera, que se remolcaba con el cordel marcado con nudos, cuya cuenta en un determinado tiempo indicaba la velocidad: éste es el origen de que la medida de la velocidad en términos náuticos se exprese en «nudos».



### SEXTANTE

El sextante era un instrumento de navegación desarrollado a partir de otro más antiguo y de aspecto similar llamado octante. Con el sextante se medía la altura del Sol al mediodía, y con ella se calculaba la latitud (distancia desde el ecuador hacia el norte o sur) en que se encontraba el buque.



### CARTAS

Eran mapas que mostraban islas, arrecifes y bajos, líneas de costa con sus marcas en tierra, tales como faros, etc. En 1800 todavía había muchas cartas inexactas en las que, por ejemplo, figuraban islas inexistentes.



### Baldes contraincendios

Un incendio accidental podía destruir un buque, incluso en tiempo de paz, por lo que siempre había baldes contraincendios a mano, en los que se alternaban los llenos de arena con los de agua.

### Carrera de chicotes

Los ladrones eran aborrecidos y toda la tripulación los castigaba con la «carrera de chicotes». Cada uno tomaba un trozo de cuerda y formaban todos dos filas entre las cuales pasaba, despacio, el ladrón mientras sus compañeros le azotaban. Delante de él iba el maestro de armas con la punta de su sable de abordaje tocándole el vientre y detrás un soldado haciendo lo mismo a su espalda con la bayoneta. Era un castigo tan cruel que fue abolido en 1806.

### Ejercicio de artillería

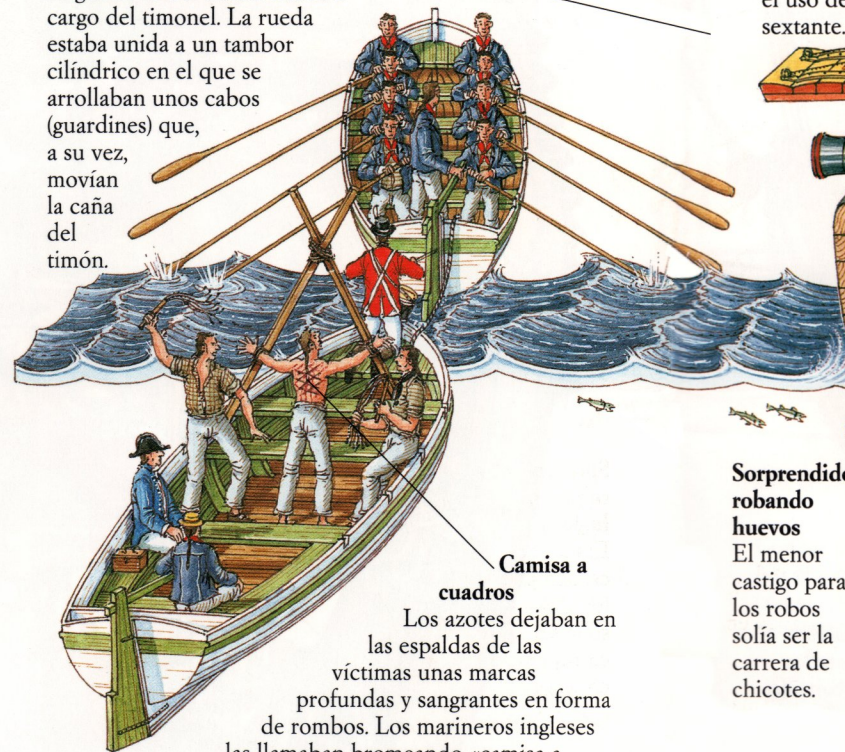
La dotación se ejercitaba con regularidad para poder cargar y disparar los cañones con rapidez. Los oficiales los cronometraban: los sirvientes más rápidos de un cañón podían hacer un disparo cada noventa segundos.

### Peleas

Con frecuencia se armaban peleas cuando los marineros habían bebido más de la cuenta. Entonces intervenían los cabos de mar con sus varas.

### Un poco a babor...

El gobierno del timón estaba a cargo del timonel. La rueda estaba unida a un tambor cilíndrico en el que se arrollaban unos cabos (guardines) que, a su vez, movían la caña del timón.



### Camisa a cuadros

Los azotes dejaban en las espaldas de las víctimas unas marcas profundas y sangrantes en forma de rombos. Los marineros ingleses las llamaban bromeando «camisa a cuadros», para olvidar el dolor.

### Azotado por la escuadra

De todos los castigos éste era el peor. Se amarraba al reo a dos barras de cabrestante, en la lancha, recorriendo uno a uno todos los buques de la escuadra. Los cabos de cada barco le daban unos 24 latigazos cada uno, de modo que, en total, llegaban a ser unos 300. El médico cuidaba de que el hombre no muriera inmediatamente: si se desmayaba, se retrasaba la ejecución del resto del castigo hasta su recuperación. Muchos morían después.

### Escupir en cubierta

Como fumar era peligro de incendio, muchos ingleses mascaban tabaco en su lugar, escupiendo después en una tina pequeña llamada chinchorro o escupidera. A los que escupían en cubierta se les ataba la escupidera al cuello, para que los demás probasen su puntería...

### Amarrado a los obenques

El guardia marina amarrado a los obenques (cabos que reforzaban los palos) sufría este castigo expuesto al viento, la lluvia y las salpicaduras del mar, además de la humillación que suponía.

### Guardia militar

Para controlar a la tripulación, durante la aplicación del castigo de azotes estaba presente la guardia militar (soldados de Marina), armados con sus fusiles.

### ¡Pasa la voz!

Los marineros transmitían las órdenes del comandante gritándose las unos a otros por las escotillas.

### Clase de navegación

Los guardias marinas tenían que aprender navegación, de manera que el comandante se ocupaba de que todos conocieran el uso del sextante.

### Sorprendido robando huevos

El menor castigo para los robos solía ser la carrera de chicotes.

### Jugar con fuego

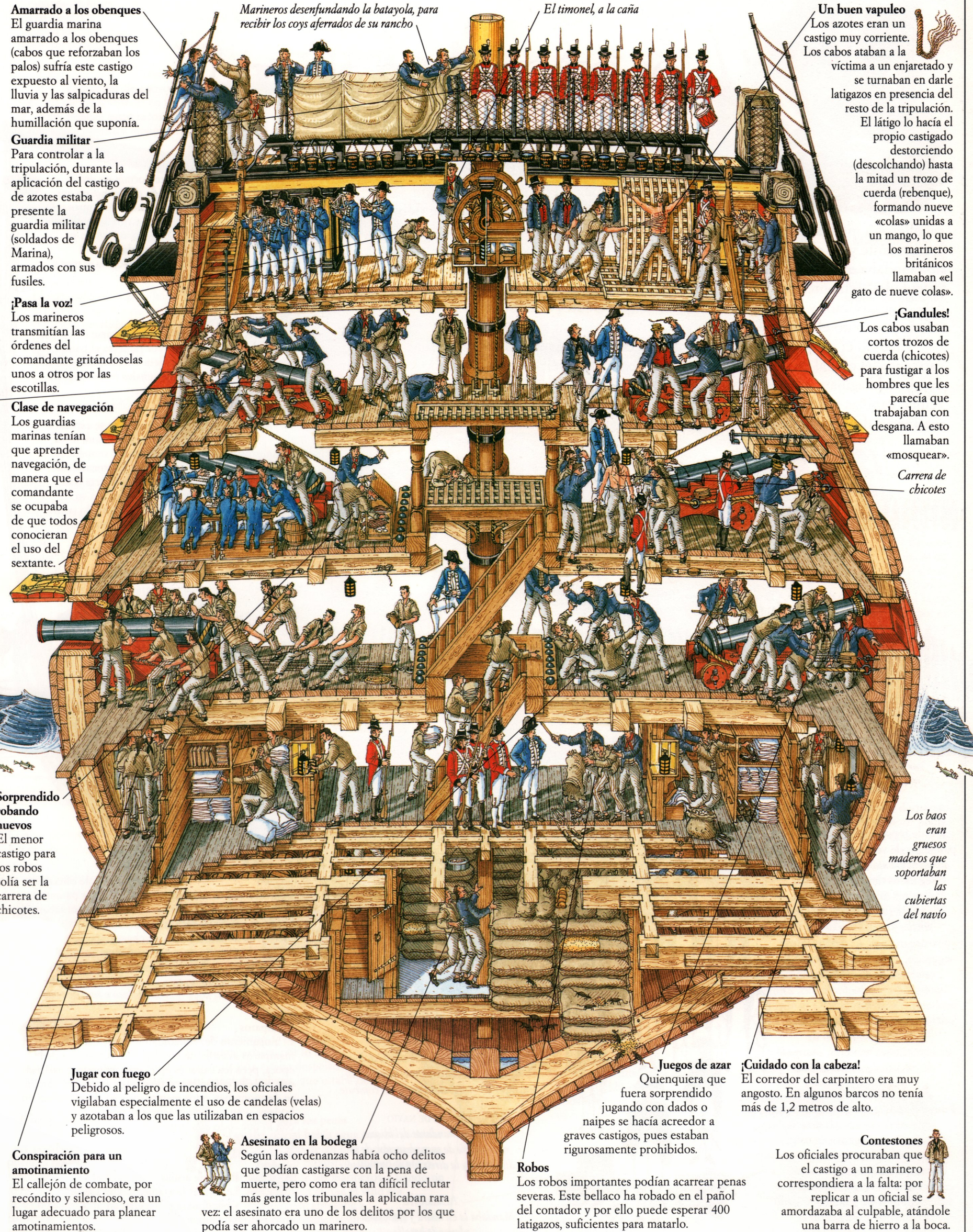
Debido al peligro de incendios, los oficiales vigilaban especialmente el uso de candelas (velas) y azotaban a los que las utilizaban en espacios peligrosos.

### Asesinato en la bodega

Según las ordenanzas había ocho delitos que podían castigarse con la pena de muerte, pero como era tan difícil reclutar más gente los tribunales la aplicaban rara vez: el asesinato era uno de los delitos por los que podía ser ahorcado un marinero.

### Conspiración para un amotinamiento

El callejón de combate, por recóndito y silencioso, era un lugar adecuado para planear amotinamientos.



Marineros desenfundando la batayola, para recibir los coys aferrados de su rancho

El timonel, a la caña

Un buen vapuleo

Los azotes eran un castigo muy corriente. Los cabos ataban a la víctima a un enjaretado y se turnaban en darle latigazos en presencia del resto de la tripulación.

El látigo lo hacía el propio castigado destorciendo (descolchando) hasta la mitad un trozo de cuerda (rebenque), formando nueve «colas» unidas a un mango, lo que los marineros británicos llamaban «el gato de nueve colas».

### ¡Gandules!

Los cabos usaban cortos trozos de cuerda (chicotes) para fustigar a los hombres que les parecía que trabajaban con desgana. A esto llamaban «mosquear».

Carrera de chicotes

Los baos eran gruesos maderos que soporaban las cubiertas del navío

### Juegos de azar

Quienquiera que fuera sorprendido jugando con dados o naipes se hacía acreedor a graves castigos, pues estaban rigurosamente prohibidos.

### ¡Cuidado con la cabeza!

El corredor del carpintero era muy angosto. En algunos barcos no tenía más de 1,2 metros de alto.

### Robos

Los robos importantes podían acarrear penas severas. Este bellaco ha robado en el pañol del contador y por ello puede esperar 400 latigazos, suficientes para matarlo.

### Contestones

Los oficiales procuraban que el castigo a un marinero correspondiera a la falta: por replicar a un oficial se amordazaba al culpable, atándole una barra de hierro a la boca.



# EL ALMIRANTE



UN NAVÍO DE LÍNEA rara vez navegaba solo; por lo común lo hacía en formación con otros buques similares o menores. Todos juntos formaban una escuadra bajo el mando de un

almirante, escogido entre los capitanes de navío más destacados. El grado de almirante era el superior de la Marina e implicaba una gran responsabilidad: en la victoria se hacía acreedor a gran parte del mérito, pero también a las culpas si era vencido, y tendría que responder de ello a su regreso. Pero una vez en la mar no había ningún sistema rápido para enviar mensajes al Almirantazgo (organismo del gobierno responsable de la Marina). A cambio de esta responsabilidad el almirante inglés se veía ampliamente recompensado: vivía bien a bordo, con cocinero propio y no menos de veinte sirvientes, y si se capturaba un buque enemigo le correspondía un octavo del botín.

## SALUDO NAVAL

Palma de la mano ennegrecida



Los marineros saludaban a los oficiales, pero en la Marina británica el almirante recibía un saludo especial: se hacía mostrando el dorso de la mano, a fin de ocultar la palma que estaba ennegrecida por el alquitrán de la cabullería.

## PREMIO EN METÁLICO

El almirante se llevaba una buena parte del premio de toda la escuadra



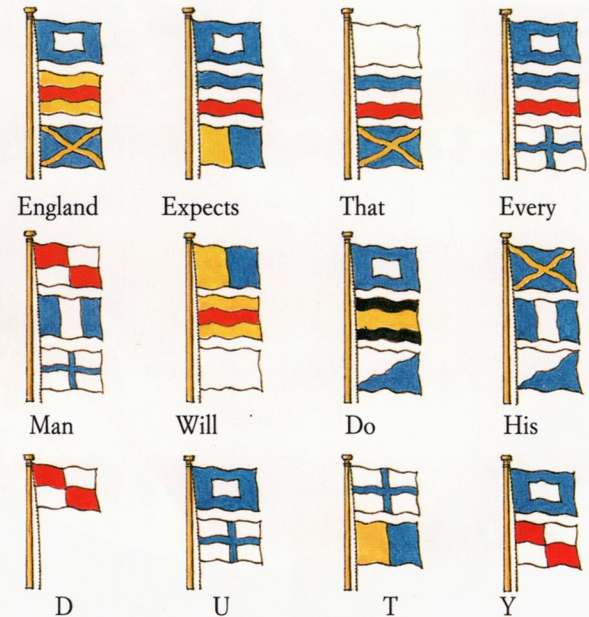
El marinero raso sólo percibía una pequeña parte del premio obtenido por su buque

Tras una batalla victoriosa, el gobierno concedía premios según el valor de los buques enemigos capturados: la cuarta parte se dividía entre todos los marineros del buque que había realizado la captura; en un navío de 100 cañones correspondía, por tanto, a cada marinero menos de doce milésimas del premio, aunque, aun así, esto podía representar el sueldo de varios años. El almirante se beneficiaba con un octavo y el comandante un cuarto, pero éste sólo recibía recompensa por las capturas de su navío, mientras que aquél participaba en todas las realizadas por la escuadra. Por este medio, un almirante inglés podía llegar a hacerse muy rico.

## SEÑALES DE BANDERAS

Al barco del almirante se le llamaba el buque insignia porque llevaba la suya. Desde el alcázar, el almirante podía utilizar banderas de distintos colores para enviar señales al resto de la escuadra, incluso aunque estuvieran fuera del alcance de la voz. Para reducir el número de banderas necesarias las señales se enviaban según un código numérico: había diez banderas, del cero al nueve, y las letras del alfabeto también estaban numeradas, de modo que 1 significaba «A»; 2, «B»; 10 (dos banderas) era «J» y así sucesivamente. Las palabras corrientes y las órdenes más usuales se daban por grupos de tres banderas; así, 253 significaba «Inglaterra».

## LA SEÑAL DE NELSON



Momentos antes de iniciarse la batalla de Trafalgar en 1805, el célebre almirante inglés Horacio Nelson izó una señal de banderas para animar a los hombres de su escuadra. Él quería que la señal dijera «Inglaterra confía en que cada cual cumpla con su deber», pero su oficial de señales, Pasco, le indicó que «confía» era una palabra difícil porque no había señal en el código para ella, lo que obligaría a expresarla letra por letra, sugiriendo sustituirla por «espera» (expects), que correspondía al número 269 del código. Así que la señal de Nelson se transmitió finalmente como se indica arriba.



**Caja de banderas**  
Cada bandera tenía su correspondiente casilla para no confundirlas cuando tenían que izarse rápidamente. Se guardaban cuidadosamente enrolladas en su lugar.

## Cámara del comandante

Al igual que su camarote, estaba a popa, cerca del puesto de gobierno, de modo que pudiera acudir inmediatamente en caso de urgencia.

## Capitanes de jardines

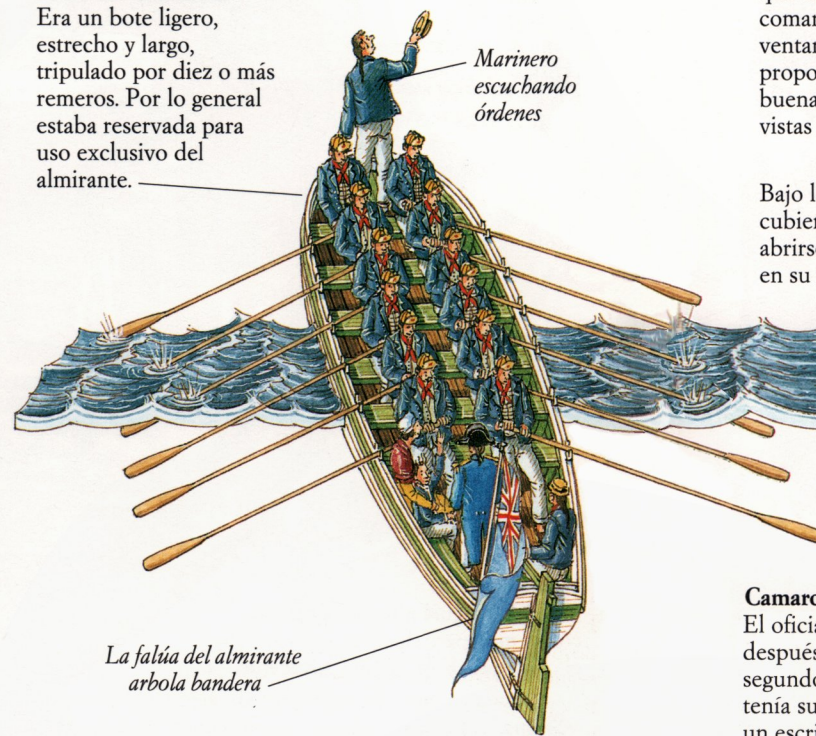
No había agua corriente en los retretes de oficiales (jardines) por lo que su limpieza no era muy atractiva para los criados. A los encargados de esta faena se les llamaba irónicamente «capitanes de jardines».



«Lorito real»  
Algunos almirantes tenían loros enjaulados como recuerdo de sus viajes por mares remotos. Los jóvenes guardias marinas les enseñaban palabrotas, insultos al almirante y otras picardías

## Falúa del almirante

Era un bote ligero, estrecho y largo, tripulado por diez o más remeros. Por lo general estaba reservada para uso exclusivo del almirante.



La falúa del almirante arbolaba bandera

## Jardines

En el extremo de popa del buque, uno de los jardines era el retrete del comandante; en cubiertas inferiores había otros para los demás oficiales y exteriormente estaban decorados con tallas en madera y brillantes colores.

## Cámara del almirante

El almirante tenía una cámara aún mayor que la del comandante. El suelo «embaldosado» estaba en realidad cubierto de lona estirada, pintada a cuadros.



## Mobiliario

Los comandantes podían amueblar sus cámaras a su propio gusto. Algunos vivían con notable lujo, amueblando sus casas flotantes como lo harían con una mansión en tierra. De un comandante que había convertido su cámara en biblioteca se dijo que más parecía «la tienda de un librero que el alojamiento del comandante de un navío de guerra».



**Faroles**  
En el coronamiento de popa había unos faroles que se encendían de noche con lámparas de aceite para evitar colisiones.

## Elección de banderas

Un oficial subalterno o un cabo saca las banderas para una señal.

## Con calma o con temporal

El comandante tenía que salir a cubierta hiciera bueno o mal tiempo, por lo que tenía a mano su chubasquero y sus botas.

## Ventanas de popa

La popa del buque rara vez se exponía al fuego enemigo por lo que la cámara del comandante tenía ventanas que le proporcionaban buena iluminación y vistas al exterior.

## Bancos

Bajo las ventanas, los bancos cubiertos con cojines podían abrirse para guardar cosas en su interior.

## Camarote del segundo

El oficial de mayor categoría después del comandante era el segundo comandante, que tenía su propio camarote con un escritorio y litera colgante, comunicado por medio de una puerta con su retrete privado en el jardín.

## Jardines de oficiales

El uso de estos jardines estaba reservado a los «caballeros», pero algunos comandantes creían que muchos de los oficiales subalternos no eran suficientemente respetables para disfrutar de este privilegio. Los que no tenían, pues, esta suerte, debían compartir los beques de la marinería, a la intemperie.

## Limpieza de armamento portátil

A bordo había cierto número de armas portátiles como fusiles, pistolas y sables. El aire marino oxidaba fácilmente los aceros, por lo que era necesaria una constante labor de limpieza y pulimento.

## Camarote del condestable

Estaba separado por una simple cortina de lona que se retiraba durante el día para ganar espacio.



**Cabeza del timón**  
El eje o mecha del timón atravesaba la cubierta por un agujero y su cabeza se cubría con un cajón que formaba la gran mesa de la cámara de oficiales.

## Caña

La caña del timón era un grueso madero que hacía girar el timón para gobernar el barco.

## Camarote del piloto

Cuanto más baja era la categoría del oficial tanto más austero era su camarote. El piloto tenía el suyo en el alcázar porque debía estar cerca del puesto de gobierno, pero no disponía de jardín propio.

## Oficial de banderas

En el código de señales estaban contenidas todas ellas, pero había muchas fáciles de retener en la memoria por su brevedad: por ejemplo, una de las favoritas del almirante Nelson, «Cerrar distancias con el enemigo» (acercarse), sólo precisaba dos banderas: la 1 y la 6.

Jardín del comandante

## Escritorio del comandante

En él escribía sus cartas y el diario de a bordo.

## Una ojeada al tiempo

Desde las ventanas de los jardines se podía ver cómo tomaban el viento (portaban) las velas.

Jardín de oficiales

Camarote del piloto

Preparando un examen

## Cañón de 12 libras

El comandante compartía su cámara, como los demás oficiales, con cañones de 12 libras.

## Guardatimones

Casi todos los cañones apuntaban por las bandas, excepto los dos de popa que defendían el timón, que por ello recibían el nombre de guardatimones.



## Música

Algunos oficiales ocupaban su tiempo, cuando estaban francos de servicio, tocando algún instrumento o ejercitándose en la esgrima.

## Planeando el combate

En un buque insignia las órdenes más importantes las daba el almirante: el comandante era su capitán de bandera y con su ayuda y la de los oficiales más antiguos tomaba el almirante decisiones importantes.

## Escondrijo

El lugar más seguro del navío era el extremo de popa de la bodega, que en la Marina británica llamaban «escondite de señoras» porque era un posible escondrijo para mujeres y niños.

## Estudiar para el ascenso

Para ascender, todos los oficiales tenían que superar exámenes. Gran parte de la preparación era de orden práctico, pero también hacía falta alguna teórica, incluso para el grado de condestable.

# GLOSARIO

**Aferrar:** Recoger una vela en su verga, o enrollar un coy.

**Aguja náutica:** Varilla imantada pegada a un círculo graduado que siempre apunta al norte; en el círculo (rosa) se lee el rumbo o dirección del barco.

**Ancla:** Pesado garfio de hierro unido a un grueso cable que, al agarrarse al fondo, sujeta al barco, impidiendo que lo arrastre el viento o la corriente.

**Ayuste:** Unión o costura de dos cabos (cuerdas) por sus extremos.

**Babor:** Parte izquierda del barco, mirando hacia proa.

**Bao:** Fuerte viga transversal que soporta la cubierta.

**Barlovento:** Parte de donde viene el viento.

**Batiportar:** Trincar el cañón contra el costado, apoyando su boca en el borde alto de la porta.

**Beque:** Madero con un agujero que servía de retrete a la marinería.

**Bodega:** Espacio comprendido entre la cubierta más baja y la quilla.

**Botalón:** Palo o percha que se arma en prolongación de una verga o del bauprés.

**Cabrestante:** Torno de eje vertical que se utiliza para desarrollar grandes esfuerzos, como el necesario para llevar el ancla.

**Calafatear:** Rellenar con estopa las juntas entre tablas y cubrirlas con brea o alquitrán para que no entre agua por ellas.

**Cangreja:** Vela trapezoidal de cuchillo que se iza en el palo mesana.

**Carronada:** Cañón corto, de poco peso y mucho calibre.

**Escorbuto:** Enfermedad causada por carencia de la vitamina C, que se encuentra en frutas y verduras frescas.

**Estribor:** Parte derecha del barco, mirando hacia proa.

**Flechaste:** Cabo delgado entre los obenques que sirve para apoyar los pies cuando se sube a la arboladura.

**Fogón:** Era lo mismo que cocina, en un barco.

**Gavía:** Vela cuadrada que se enverga encima de la mayor.

**Guardia:** Período de servicio, usualmente de cuatro horas de duración, que se hacía a bordo en la mar. La tripulación se distribuía en dos guardias: la de babor y la de estribor.

**Halacabullas:** Se llamaba así al marinero principiante que sólo servía para halar de los cabos.

**Jardín:** Obra exterior en voladizo que sobresalía a popa en cada banda, en forma de garita, muy decorada exteriormente y que albergaba los retretes de los oficiales superiores.

**Juanete:** Vela cuadrada que se iza sobre la gavia o velacho.

**Lampacear:** Enjugar o fregar la cubierta con el lampazo, especie de fregona.

**Largar:** Aflojar o soltar un cabo, vela, etc.

**Lastre:** Peso formado por lingotes de hierro y piedras que iban en el fondo del barco para aumentar su estabilidad.

**Marchapié:** Cabo suspendido de las vergas por los *estribos* que servía para apoyar los pies a los marineros en la maniobra de largar o aferrar velas.

**Penol:** Extremidad de la verga.

**Pescante:** Madero que sobresalía del costado, usado para manejo de grandes pesos, como los botes.

**Petate:** El lio de ropa y cama del marinero. Liar el petate significaba marcharse, y también morir.

**Popa:** La parte trasera del barco.

**Portar:** Hablando de velas, es tomar viento en ellas.

**Quilla:** Madero muy robusto, de sección cuadrada, que formaba la columna vertebral o espinaza del barco.

**Rancho:** División en que se reparten los marineros para el servicio y que habitualmente comían juntos.

**Sentina:** Parte baja de la bodega, a donde iban a parar las aguas residuales que no se eliminaban de otro modo.

**Sotavento:** Parte contraria a la de barlovento.

**Tapabalazo:** Trozo de tabla o plancha de plomo que se clavaba para tapar los agujeros producidos por las balas.

**Timón:** Plancha de madera colocada verticalmente a popa que giraba a uno u otro lado para gobernar o dirigir el barco.

**Trinquete:** El palo vertical más cercano a la proa. También se llama así la vela principal y más baja que lleva este palo, y la verga que la sustenta.

**Uña:** La parte del ancla que hace presa en el fondo. También se llamaba uña la pieza de hierro en el extremo de la caña del timón.

**Velacho:** Vela cuadrada que se lleva encima de la de trinquete.

**Verga:** Palo o percha horizontal de la que penden las velas llamadas cuadras o redondas.

# ÍNDICE

## A

aguja, 20, 22  
alcázar, 8, 26  
almacén, 13  
almirante, 24, 26, 27  
ampolleta, 12, 13  
amputaciones, 10, 21  
ancla, 8, 9  
andana, 18  
animales, 8, 11, 12, 13  
anteojo, 20  
aparejo, 9, 15, 25  
arcas, 14  
armas portátiles, 13, 18, 19, 24, 27  
armero, 24  
azotes, 22, 23

## B

bala, 8, 18, 21  
balde, 10  
bandera, 8, 20, 26, 27  
barril, 13, 14, 15  
basura, 8  
batayola, 21, 23  
batería, 8  
batiportar, 17  
bebida, 12, 15, 25  
beque, 9, 26, 27  
bitácora, 20  
bodega, 8, 13  
bomba, 20  
botes, 24  
braceo, 16

## C

cabilla, 17  
cabo, 24  
cabrestante, 16, 17  
calafateado, 16  
callejón de combate, 18, 23  
cámara, 8, 24, 25, 27  
camarote, 8, 24, 26, 27  
canal del agua, 21  
cangreja, 8  
caña, 25, 27  
cañón, 8, 17, 18, 19  
capellán, 21  
carrera de chicotes, 22  
cartas, 22  
casco, 8  
castigo, 22, 23  
castillo, 8  
cirujano, 10, 12, 24  
comandante, 8, 21, 22, 24  
combés, 8  
comidas, 12, 13, 15  
condestable, 19, 24, 27  
contador, 12, 13, 15, 20, 24  
contraestre, 20  
corredera, 22  
coy, 8, 10, 11, 18, 20  
criados, 20, 25, 26

## CH

chaza, 24  
chillera, 18

## D

dala, 20  
despensa, 12

## E

empalmetado, 18  
enfermería, 10, 19  
enjaretado, 11, 16  
escalas, 16, 18  
escobén, 9  
escorbuto, 10, 12  
escuadra, 26  
estopa, 16  
estufa, 15, 22

## F

falúa, 26  
farol, 27  
fogón, 8, 12, 13  
forro de cobre, 9  
francos, 14  
fusil, 19, 20

## G

gallardete, 8, 25  
galleta, 12, 25  
gato de nueve colas, 23  
gavia, 8, 16  
grumete, 18  
guardia, 20, 24  
guardia marina, 24, 25

## H

halacabullas, 17

## J

jardín, 8, 26, 27  
juanete, 8, 16  
juegos de azar, 14, 23

## L

lastre, 11, 15  
lavado, 10, 11, 20, 25  
leña, 18  
loro, 14, 26  
lumbre, 24

## M

mamparo, 24  
marchapié, 16  
mascaron, 8, 9  
mascota, 14  
mayor, 8  
medidas, 8  
mesana, 8

## N

navegación, 22, 23  
Nelson, Horacio, 26, 27  
nudo, 22

## O

oficiales, 24

oído, 18  
oreo, 17

## P

pagamento, 12, 14  
paño, 24  
paje, 20  
pañol, 13, 19, 24  
pasar la voz, 14, 23  
patrulla de leva, 14  
penol, 8, 16  
perico, 8  
pescante, 25  
petate, 10, 14, 20  
piloto, 24, 27  
pólvora, 18, 19  
popa, 18, 27  
premio, 26  
proa, 9

## Q

quilla, 8, 9

## R

raciones, 11, 12, 13, 15  
rancho, 12  
ratas, 14  
regata, 14  
reparaciones, 17, 18  
retretes (ver beques, jardines).

## S

saloma, 16  
santabárbara, 19, 25  
sentina, 12, 13, 15, 20  
serviola, 9, 10  
sextante, 22  
sirena, 20  
sollado, 8, 20, 21, 25  
sotavento, 9  
suministro, 13

## T

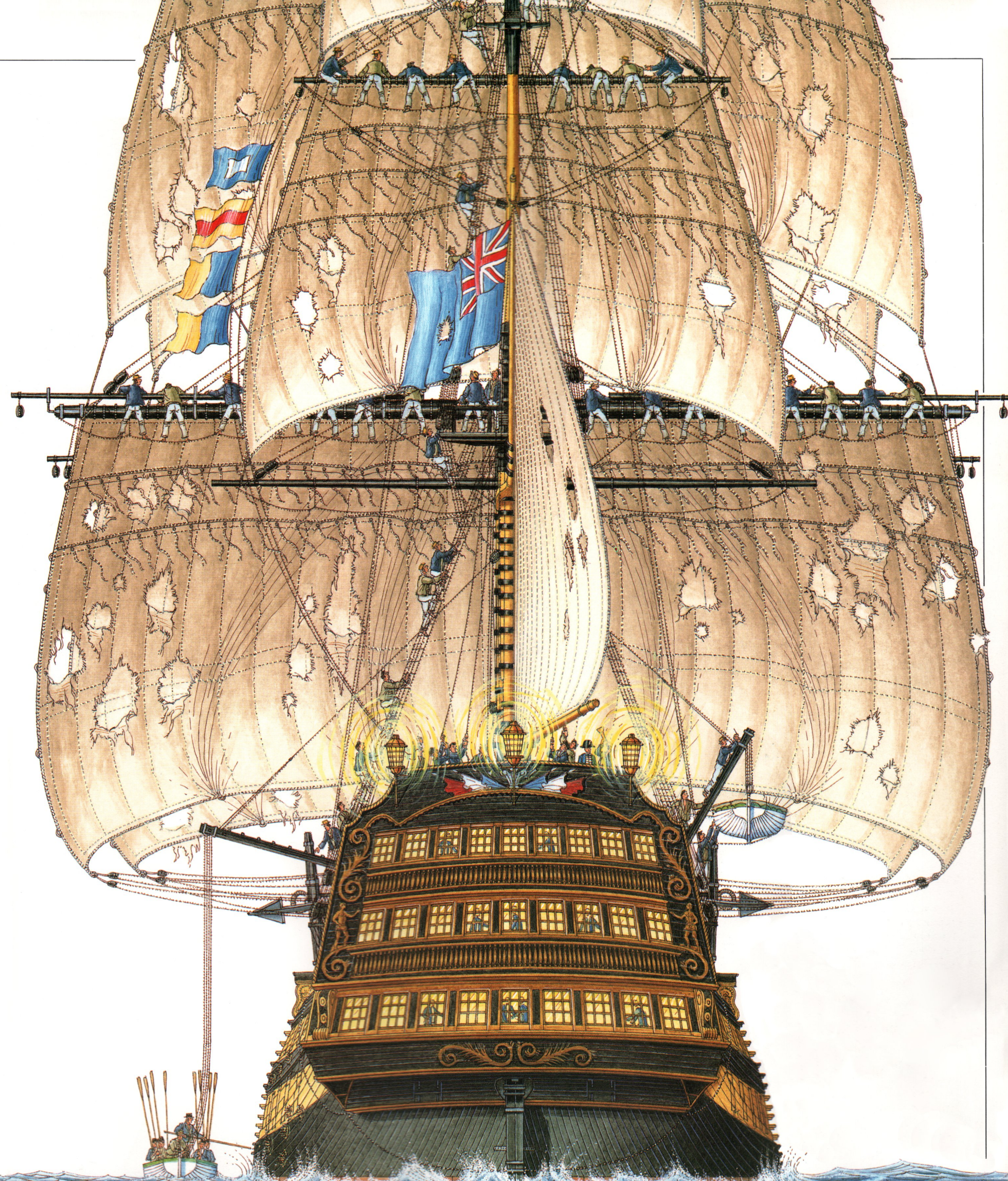
tabaco, 15, 22  
tabla de jarcia, 16  
tambor, 9  
tatuajes, 14  
timonel, 23  
tiravira, 14  
tojino, 25  
toldilla, 8, 25, 27  
trinquete, 8, 11  
tropa, 13, 19, 22, 23  
trozo de abordaje, 18, 19

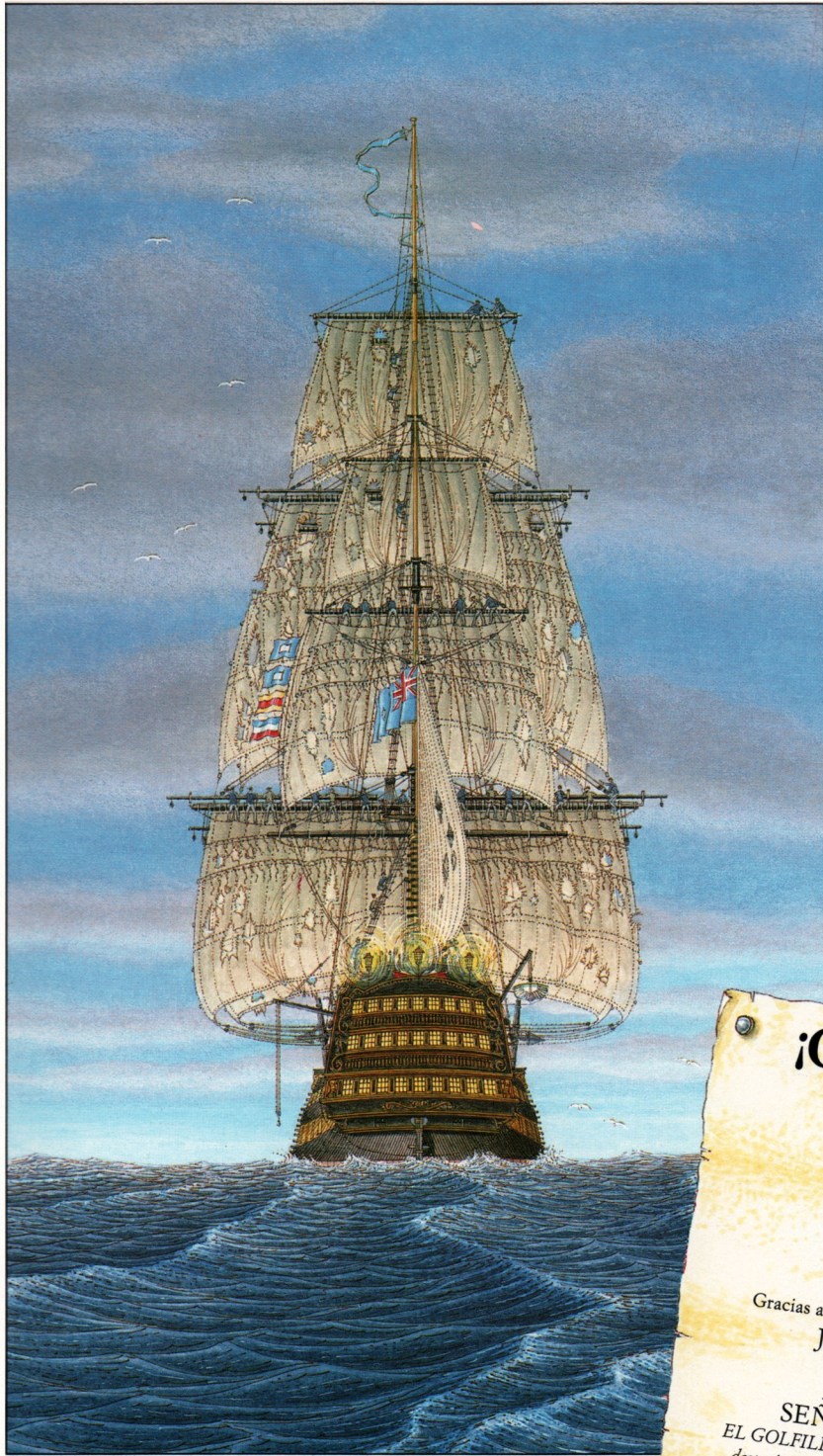
## U

uniforme, 25

## V

vela, 8, 16, 17  
velacho, 8, 16  
velero (maestro), 17, 24  
verga, 8, 16  
virador, 17





## ¡CAPTURADO!



Gracias a la constancia y diligencia del marinero

**JACK «MALACARA»**

EL POLIZÓN

fue detenido y llevado ante el

**SEÑOR COMANDANTE**

EL GOLFILLO se encontraba en un estado lamentable después de haber eludido a los SOLDADOS de S. M. durante una semana. El Sr. Comandante se apiadó del infeliz y ordenó al COCINERO que le diese de comer y al CONTADOR que le proporcionase ropas.

El POLIZÓN queda destinado desde hoy al servicio de

**SU MAJESTAD EL REY**

como PAJE DE ESCOBA por un período de doce meses hasta que pueda ser desembarcado en el puerto de procedencia. (Se considera que esto y la prueba que ha sufrido son suficiente castigo.)

¡VIVA EL REY!

EL ASOMBROSO LIBRO DEL INTERIOR DE:  
**UN BARCO DE GUERRA  
DEL SIGLO XVIII**



LA VIDA A BORDO

DESDE LA SENTINA AL EXTREMO DEL PALO MAYOR  
Y DESDE EL MASCARÓN DE PROA A LA CÁMARA DEL ALMIRANTE  
EN POPA, ASÍ ES Y ASÍ SE VIVE EN ESTE BARCO.



¿POR QUÉ

temían los marineros que les hicieran «una camisa a cuadros»? • tallaban botones de uniforme con el queso? • hacían rodar balas de cañón por la cubierta?



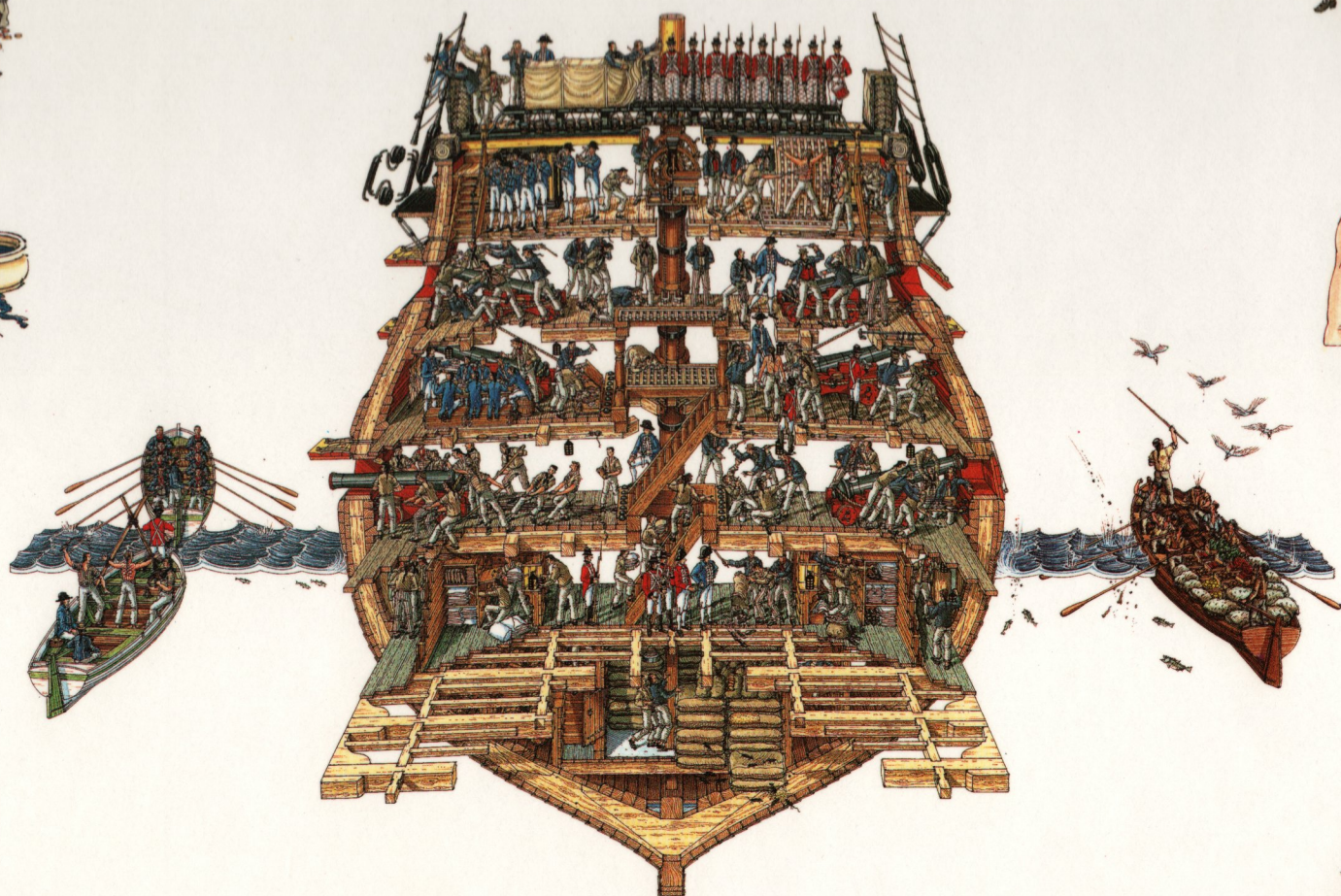
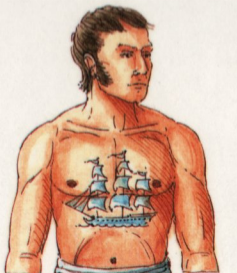
¿CUÁNTOS

latigazos recibía un marinero por cometer un robo? • marineros solían morir a causa de las enfermedades durante el viaje? • años tenían los tripulantes más jóvenes?




¿QUIÉN

dormía en una cama que podía servirle de ataúd? • podía ser arrastrado por las olas mientras estaba en el retrete? • se encargaba de trasladar las peligrosas cargas de pólvora durante un combate?



9 788437 245362

 Altea

