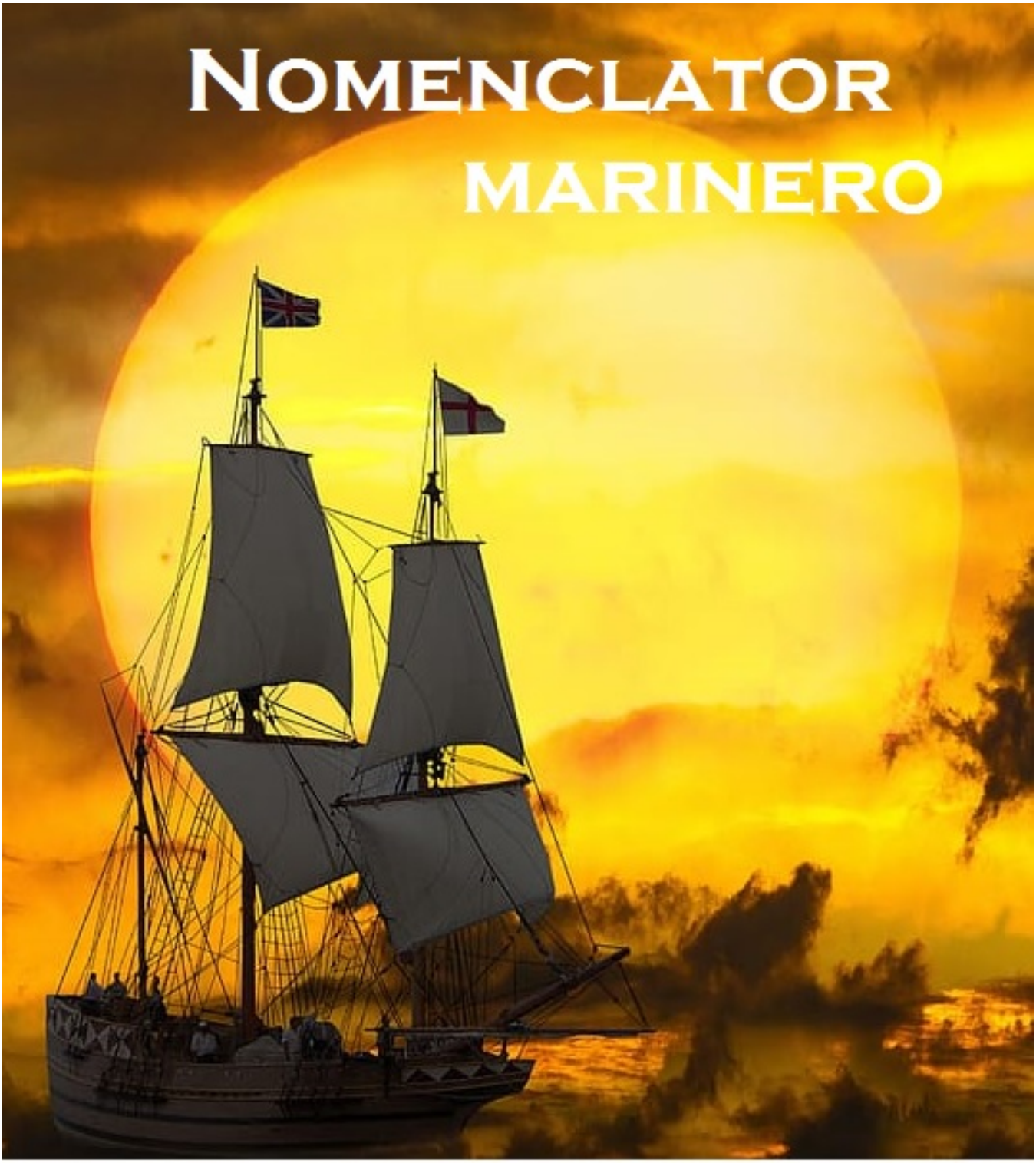
NOMENCLÁTOR NÁUTICO

Luis Roche Peña



Capítulo 1

Nomenclator y lenguaje de la Mar

Para poder escribir Los amantes de los rizos hube de aprender el lenguaje de las gentes de la mar.

Y por hermoso merece una publicación independiente.

Ahí va:

Leyendo a autores cultos, que designaban correctamente los vestidos y los instrumentos, no solo de la mar, sino de la vida corriente de nuestra propia geografía, he sentido el aroma de las cueras, o coletos, y he aprendido el origen de las boinas, pues antes no se llevaban boinas, sino parlotas, y los sombreros eran de muchas clases, siendo el chambergo español el de alas anchas, adornado con plumas cuando se trataba de gentes de armas, o que pretendían serlo.

He aprendido que cuando te envían al *carajo*, en realidad te están enviando a la *cofa* más alta, la cestilla del vigía, que es la parte del barco que más se mece y donde uno se marea de lo lindo.

Y que se entra en el carajo a través de *la boca del lobo*, una abertura en su base inferior. Y eso ha dado origen a la expresión *meterse en la boca del lobo*, seguramente porque se subía al carajo cuando se esperaba combate, o en situaciones en que había peligro y había que andar listo y ver lejos.

Podemos imaginar el respeto que impondría meterse en la boca del lobo y pasar allí una guardia, o varias.

Los nombres dados por las gentes de mar nos hablan de su añoranza, sus bromas y sus deseos, forzosamente reprimidos en la mar.

Cuando dicen *"Tomar rizos"*, expresión referida a recoger en parte las velas, podemos pensar que recordaban los rizos de alguien en concreto, y ese recuerdo hacía más llevadera la tarea. Y los rizos se *aferran* con los *amantes* (o *amantillos*), los pequeños cabos que atan una porción de vela.

Los amantes, con los cuales se recogen los rizos... No es necesario decir más.

Cuando se dice *ceñir*, para significar que *se aproa al viento* lo más posible, se puede imaginar una cintura femenina, y hombres que no han visto una mujer en semanas, es muy probable que lo hagan.

De la misma forma, hacían femeninos nombres comunes, como *'amura'*, lado o muro lateral del barco. O el mismo nombre de *la mar*, habitual en los marinos, en lugar de '*el mar'*, habitual entre gentes de tierra firme.

La *borda*, que es el borde del barco. E ignoro si la *escota*, *jarcia que ajusta el ángulo de la vela*, proviene del escote femenino, pero pudiera ser.

Pero no solo usando el femenino se hacía más liviana la faena, sino con ironía y bromas, como llamar *jardín* al lugar destinado a las defecaciones. O *braguero* al cabo destinado a sujetar los cañones en su retroceso.

O hacían referencia a la destreza y arrojo, como *cazar las jarcias,* o *las escotas*. O, incluso, *cazar viento*, para decir que se orientan las velas de forma que entre más viento, lo que es *tomar viento*.

'A tomar viento' ha pasado a ser una expresión común para enviar a alguien 'al carajo'. Enviar al carajo, como ya he dicho, ha pasado a ser sinónimo de mandarlo al peor lugar, o bien lejos, donde no moleste. Es decir, *a tomar viento*.

En algún lugar he visto que en inglés se llama *nido de los buitres* a la cofa del mayor (el carajo).

Muchos nombres y expresiones han pasado al lenguaje profano, proviniendo de la mar: *percha*, para un travesaño donde se cuelga algo; y no sé si primero la *verga* se llamó así en referencia al miembro viril, o fue al contrario, que se llamó con este nombre al pene en recuerdo de las vergas de los barcos, tan enhiestas e imponentes.

Como detalle curioso, al mástil principal de cada palo se le llama *palo macho*, sobre el que se sujetan los masteleros que lo prolongan hacia lo alto y donde se cuelgan las vergas menores.

Y el mismo nombre de estas velas, llamadas juanetes, que van sobre las gavias, que son las velas mayores, por una parte nos hablan de las velas donde se lucía la enseña de San Juan, la Orden de Malta.

Es bastante probable que andar *arriando o cazando los juanetes*, las velas donde lucía la Enseña de la Orden de San Juan, ocasionase esos mismos juanetes en los pies de los sufridos *vergueros*, los encargados de cada verga. Y así ha pasado el nombre al lenguaje de tierra firme.

Nomenclator de este escrito.

Ábaco de mareas: instrumento para calcular las horas de las mareas partiendo de los días que han pasado desde la última Luna Nueva (es decir, partiendo de la fase en que se encuentra). Para calcularlas se necesita ese instrumento y el establecimiento de puerto (promedio horario del paso dela Luna por el meridiano) del lugar donde se haga la lectura. En el British Museum de Londres se encuentra uno fabricado por Humphrey Cole en 1570, que es el que han seguido casi todos para fabricar las réplicas. El que yo poseo fue fabricado por Hemisferium S.L. Y es un ejemplar pequeño pero hermoso. Agradezco a quienes se empeñaron en mantener viva la memoria de los logros científicos del pasado, la base de los actuales.

Abarloar: situarse un barco de costado a un muelle o pantalán, o a otro barco, para atracar ahí mediante cabos de amarre, o estachas (cabos muy fuertes). Es sinónimo de arrimarse, de forma que la expresión es "abarloarse a", "estar abarloado a".

Abatiportar: sujetar los cañones con su boca fuertemente afirmada por cabos y encajada sobre la porta, y la cureña igualmente afirmada pasando los bragueros bajo la rueda delantera y trincados con vueltas de otros cabos, para mantenerlos tirantes. Los bragueros son los cabos que les sujetan a las bordas y frenan su retroceso cuando hacen fuego.

Acolladeros: Cabos que tensan las jarcias firmes (las que mantienen el arbolado rígidamente situado) mediante cuadernales, motones o vigotas (especie de poleas náuticas de diferentes tipos).

Acuartelar: según el diccionario, presentar mayor superficie de una vela al viento, para mayor impulso. En ocasiones, paradójicamente, se acuartela a barlovento para que entre menos aire (al quedar el canto de la vela en la dirección del viento). En ese contexto, acuartelar sería sinónimo de cazar a barlovento la escota del puño de la vela de proa. Esa maniobra se realiza, por ejemplo, al fachear (detener momentáneamente el barco, sin arriar velas).

Aferrar: sujetar algún elemento con cabos. Dicho del velamen, sujetarlo adecuadamente cuando está arriado.

Afirmar un cabo, una jarcia, una escota: sujetar dicho elemento a algún punto adecuado, como una cornamusa. Sujetar un cabo a un punto firme.

Aguada: suministro de agua potable a un barco, desde tinajas o por otros medios, a los depósitos fijos del buque.

Alcázar: en un barco es el lugar de popa donde está el timón y el centro de mando. Por encima está la toldilla, donde se afirman las jarcias y estays que sea menester.

Aleta: lado del barco desde el través (mitad) hacia la popa. Hay una aleta de babor y una aleta de estribor.

Alfanje: arma blanca, más corta que un sable, de hoja ancha. Es apta para manejarla en la cubierta de un barco, o llevarla al cinto, colgada de una bandolera, mientras se realizan trabajos con las manos sin que su longitud estorbe a los pies.

Amantes (amantillos): en náutica, cabos gruesos que, afirmados en algún punto del barco, o relinga o percha, sirven para sostener con poco esfuerzo algún objeto. En concreto, los amantes de rizo, o de los rizos, son los cabos que sirven para sujetar los rizos de las velas, es decir, sus pliegues al arriarse. Cada longitud de vela para rizar, tiene su amante para sujetarla.

Amura: lado del barco desde la mitad (el través) hacia la proa. Hay una amura de babor y otra amura de estribor. Desde el través hacia popa se dice la aleta de babor y la aleta de estribor.

Anclas: Al contrario de los que piensa el público, un barco lleva más de dos anclas, y de varios tipos: las **anclas de leva** son las grandes de las amuras. Se llevaban incluso hasta cuatro. Son las que todos conocen, y pasan por ser las principales, y son de mayor tamaño que otras. Las **de caridad** que son menores y están en popa. A veces hay una sola, y sirve para reducir el movimiento y la deriva del barco. Luego están las **de esperanza**, o **de respeto**, que son de remplazo por si se pierde alguna de las otras. **Los anclotes** se usaban para reforzar las de leva en las maniobras, o cuando fuere menester, y los famosos **rezones de abordaje**, que podían usarse para muchas otras maniobras, que son esas anclas pequeñas con cuatro brazos con uñas como ganchos. También había otros tipos, como las **de capa**, que se usan para manainar la velocidad cuando hay condiciones extremas de mar y viento, o para dar estabilidad y dirección durante una deriva. Y las **de hielo**, que tienen un solo brazo y se clavan de un mazazo en las playas o en hielo, teniendo en realidad la forma de un piolet. Hoy en día la navegación deportiva utiliza un amplio repertorio de clases de anclas y de todo tipo de materiales, con variadas ventajas y desventajas.

Aparejo: conjunto de velas y cabos de un barco. Enseres de pesca. Conjunto de cabos y otros componentes con cualquier función específica en un barco.

Aparejo de gata: básicamente consiste en dos motones llamados cuadernales con tres roldanas cada uno, por donde pasa un cabo

alternativamente, al estilo de un polipasto de dos poleas. Un extremo del cabo va fijo al serviola, y el otro en el ancla. Al estirar desde cubierta, el ancla sube.

Aproar: virar en dirección al viento.

Arfar, **arfadas**: lo contrario de cabecear, es decir, cuando el buque eleva la proa por efecto del vaivén, para bajarla a continuación, lo que es cabecear. Cada una de estas subidas de la proa es una arfada.

Arriar: plegar o bajar una vela, de forma que ya no impulse al barco.

Arribar: poner proa a sotavento, de espaldas al viento. Lo contrario es orzar.

A son de mar: arranchar el barco y todo el utillaje para dejarlo en perfectas condiciones de orden y preparado para poder navegar, o estando en puerto. En la novela se usa la expresión para indicar que los nudos de los mercaderes de Cádiz habían sido anudados correctamente, como se hace en una embarcación. O cuando se repasa el orden del utillaje durante un servicio de puerto en La Tortuga.

Astrolabio: aparato que, en el siglo XVII, era de uso común para determinar la latitud, en la mar o en tierra. El **sextante**, tan conocido, hizo su aparición poco después. Se precisaba conocer la hora con exactitud para determinar la latitud (Norte o Sur). El proceso inverso igualmente era posible: conocida la latitud, se podía determinar la hora con exactitud. No obstante, determinar la longitud (Este u Oeste), era mucho más complicado. Como se pueden imaginar, tales medidas adolecían en esa época de alguna inexactitud. Incluso, en lo referido a la longitud, se navegaba 'por estima', es decir, 'a ojo', excepto los navegantes de Felipe II, que tenían métodos más avanzados, considerados 'secreto de estado'.

Atracar: detener una embarcación junto a un muelle u otro barco, sujetándolo con estachas, de forma que pueda permanecer en esa situación sin peligro, y por tiempo indefinido. Es la versión marítima de aparcar.

A un largo: Según el ángulo que hace el viento sobre el barco, se divide una esfera imaginaria que lo rodea como si fuera un reloj, en el cual el viento está en las doce, arriba de todo, y la proa –la parte delantera– está en la una. A eso se le llama **'en ceñida'** por babor; si la proa está en las dos, y el viento sigue arriba, en las doce, se llama **'a un descuartelar'** por babor; si el barco está en las tres y el viento sopla perpendicular a su eje, se le llama **'de través'** por babor; si la proa apunta a las cuatro, el viento sopla **'a un largo'** por babor; si la proa apunta a las cinco, el viento nos coge casi por detrás, y se llama **'de aleta'** por babor (o **por la**

aleta de babor); todo esto por babor, es decir, el viento sopla 'desde la izquierda';

si sopla totalmente por detrás porque la proa apunta a las seis, se le llama **'popa redonda'**; el ciclo se repite por estribor, que es la derecha náutica. Así, si la proa apunta a las siete, se dice 'de aleta' por estribor; luego viene 'a un largo', por estribor, si la proa apunta a las ocho; de nuevo 'de través' por estribor, si sopla perpendicular, y 'a un descuartelar por estribor', si la proa apunta a las diez; si apunta a las once, es 'de ceñida' por estribor. **La razón de que la proa nunca esté en las doce es que es imposible mantener ese rumbo**. Para navegar directamente hacia el viento es necesario **'dar bordadas'**, es decir, navegar en zic-zac, porque **aproar directamente al viento (u orzar) detiene la nave**, y es la forma de frenar.

No voy a repetir esta entrada en cada posición del viento, de forma que la incluyo en la entrada Viento.

Azocar: apretar un nudo.

Babor: el costado izquierdo. Estribor es el derecho, mirando desde popa a proa, o desde proa hacia adelante.

Backstaff, o **cuadrante de Davis**: Instrumento que substituyó al astrolabio, al cuadrante y al octante en la medición de ángulos solares y estelares, para calcular la latitud del punto de observación sabiendo la hora exacta. Más adelante, Falmsted añadió una lente para llevar la imagen del sol hasta el horizonte, y eso fue un precedente del sextante, mucho mejor que todos los demás, ¡y que todavía se aconseja llevar a bordo para cuando se cae Internet!

Badana: piel fina con que se forran objetos o gorros.

Balas: los proyectiles de cañón, en la época de la novela, no tenían un calibre estandarizado, ni los cañones seguían pautas fijas. Sin embargo, a grandes rasgos, había cañones baratos de hierro colado, muy pesados, que podían causar destrozos en el propio barco si tempestades o torpezas los soltaban de sus sujeciones, Y los cañones de bronce, más caros, ligeros y mucho más fiables. Había cañones para balas pesadas y otros para proyectiles más ligeros. Se podía disparar balas macizas, o llenas de pólvora, o balas dobles, que eran dos proyectiles unidos por una cadena u otro medio adecuado al impulso, que salían como voladeras giratorias y destrozaban todo lo que encontraban.

Bao: refuerzos de madera colocados de través bajo la cubierta.

Barlovento: lado desde el que sopla el viento. **Barloventear, o ceñir, u orzar, o navegar en bolina** (significan lo mismo), significa poner la proa

cara al viento. Lo contrario es sotavento. Si uno mira hacia barlovento, tiene el viento de cara. En un combate naval, el que está a barlovento tiene ventaja para maniobrar, pues sus velas están acuarteladas, es decir, tienen viento que las empuja.

Batayola: cajón de madera donde se guardaban los coys y enseres personales.

Bauprés: palo que sobresale de proa, donde se afirman algunas jarcias, y que puede tener, como en esta novela, una percha que sostiene la vela cebadera (la que está bajo el bauprés, en proa). Si tiene un palo vertical para sujetar algún estay o cabo, se llama moco del bauprés.

Bergantín: barco de dos palos: mayor y trinquete, de velas cuadras y una mayor, generalmente cangreja (poligonal de lados desiguales).

Bita: tocón de madera (modernamente metal), habitualmente en forma de cruz, donde se afirman las jarcias en la borda o cubierta. Sujeción para los cabos.

Boca de lobo: abertura inferior por la que se accede al carajo, o cofa.

Bolardos: mojones curvados dispuestos en los muelles para el amarre de los barcos. También se les llama norays, o bitas de amarre, cuando están en los muelles. (Es donde uno se sienta cuando pasea por el muelle, esas cosas de metal redondeadas)

Bolina: es un cabo que se usa para tirar de una vela hacia proa, de forma que se pueda navegar contra el viento con el menor ángulo posible. De ahí viene la expresión: **'navegar de bolina'**, que es lo mismo que ceñir, es decir, navegar hacia barlovento lo más ceñido posible a la dirección del viento. **También es un castigo de azotes** en el cual el penado es sujeto por una argolla a un cabo que recorre la cubierta, y es azotado mientras la recorre (dar bolina, condenar a bolina). La similitud de denominación proviene, por supuesto, del cabo al que se ataba al desdichado.

Borda: la continuación elevada de los costados del barco en la cubierta que forma una protección a modo de murete.

Bordadas (dar bordadas): navegar en zig-zag para poder avanzar en la dirección que sopla el viento. Para ello se ha de ceñir alternativamente al máximo a una y otra borda (lados de la embarcación), y de ahí el nombre de la maniobra. Hay que cambiar las botavaras (maderos que sujetan las velas por debajo y las orientan) de borda en cada cambio de dirección, así como otras velas que se usen para avanzar. Supone un conjunto de maniobras que han de coordinarse y ser ágiles, para ser eficaces, Y la intuición de cuándo cambiar de dirección para ceñirse al máximo al viento

sin llegar a detener el barco, para que el recorrido sea rápido.

Botalón: mástil añadido que alarga el bauprés o los palos por su extremo superior para darle mayor longitud (para añadir otra vela, por ejemplo).

Braguero: en términos marítimos y referido a un barco, las bragas o los bragueros son cabos muy fuertes, que sujetan los cañones al disparar, trincados en la amura, de forma que resistan el retroceso del cañón. Tenían cierto margen, de forma que había que volver a avanzar el cañón tras ser cargado, mediante los palanquines, cabos dotados de motones, para hacer avanzar o retroceder la cureña.

Bucaneros: colonos franceses de Haití y la Isla Tortuga que comerciaban (ilegalmente, desde el punto de vista imperial) con carne ahumada, procedimiento de origen nativo amerindio.

Cabecear: movimiento de vaivén a lo largo del eje proa-popa del buque debido al movimiento del mar. Cabezada es cuando se mete la proa hacia abajo, mientras que arfada es cuando se levanta.

Cabilla: clavija de madera o hierro, que se sitúa en las bordas, en unos agujeros, para sujetar en ellas las jarcias de las velas. Al refuerzo con orificios donde se meten las cabillas se le llama cabillero. También se puede encontrar cabillas al pie de cada mástil, con la misma finalidad, sostenidas y sujetas mediante un armazón o refuerzo circular o semicircular. También se dice de los mangos en la rueda del timón que se usan para hacerla girar.

Cabillero: refuerzo de madera en las bordas con orificios destinados a acoger las cabillas.

Cabrestante: torno giratorio para recoger cabos o cadena de las anclas. Lo accionan varios marinos, habitualmente.

Calzas botargas: En el siglo XVII, la indumentaria masculina se complementaba de cintura para abajo con varios tipos de calzas. En general, las guegüescas acuchilladas, tan de moda en la corte y que dejaban ver casi todas las piernas varoniles, cubiertas con medias ajustadas, habían evolucionado hacia una vestimenta más discreta, que las cubría hasta la rodilla. Eran las prendas llamadas de escaramuza. A este tipo pertenecen las botargas, un poco sueltas en el muslo, y ajustadas bajo la rodilla. El llamado calzón veneciano era mucho más ampuloso, abullonado y lujoso, y se popularizó entre las clases pudientes a finales del XVII.

Campana: era el medio para señalar el cambio de las guardias. Lo habitual era dar un campanazo cada vez que el reloj de arena daba una vuelta. Alguien tenía que permanecer de guardia junto al reloj de arena y

darle la vuelta. Para evitar dormirse en tan divertido cometido, se le obligaba a dar un campanazo cada media hora –tiempo de una vuelta de reloj–. Pronto se adquirió la costumbre de señalar el paso de las medias horas dando sucesivamente un golpe, dos, tres golpes de campana, hasta llegar a los ocho, que señalaban el cambio de guardia.

La campana permanecía junto al reloj, sujeta a un mástil. Si había escotilla hacia cubiertas interiores, se la situaba cerca de dicha compuerta, para que fuera escuchada por los que dormían abajo. La tripulación dormía –si podía– sobre unas hamacas llamadas coys, que se solían situar bajo unas toldas en los lados de la cubierta o entre los cañones en las cubiertas inferiores.

Como curiosidad, el retrete era una tabla agujereada situada en algún lugar de la borda, que daba al exterior del barco. Y ya imaginarán los 'polizones' diminutos que podían vivir en las bodegas. Me estremezco solo de pensarlo. Solían llevar animales vivos que correteaban por cubierta, o permanecían en jaulas, en caso de gallinas o pollos.

Canciones: era costumbre en todo tipo de barcos, no solo en los piratas, estimularse mutuamente entonando canciones sencillas y rítmicas que hicieran más llevaderos los esfuerzos de la mar. En los barcos 'legales' españoles se solía cantar tonadas religiosas, loando a Santa María y los santos, o pidiendo un viaje seguro adulando considerablemente a alguno del Santoral. Los piratas tenían canciones más divertidas, sin duda obscenas o sacrílegas.

Caña: parte de un timón que se unía a la paleta del mismo y se manejaba desde el interior del barco, sin ver la superficie, por medio de un compás y las indicaciones a voces de un oficial. Era un madero fuerte, que podía ser movido a un lado y a otro, con un estrecho margen de ángulo. Estuvo en uso hasta la primera mitad del siglo XVII, en que se añadió el pinzote, un palo largo y fuerte que comunicaba la caña con la cubierta. Ello no solo permitió manejar el timón viendo la superficie, las olas y el estado de la mar, sino que daba mayor ángulo de maniobrabilidad. Fue después de la segunda mitad del siglo XVII, y en el siglo XVIII cuando surgió la famosa **rueda cabillada**, que todo el mundo relaciona con el timón. Esa rueda enrollaba una cadena o cabo grueso, uno de cuyos extremos se fijaba a la borda y el otro al mecanismo de engranajes de la paleta del timón. Mediante esa rueda cabillada se hacía girar la paleta, enrollando o desenrollando el cabo.

Capa (ponerse a la capa): sinónimo de **capear**. Significa encarar la proa al viento (a barlovento), con velas reducidas (a la capa), o totalmente aferradas (capa cerrada, con todas las velas recogidas y aferradas a sus vergas), de forma que el barco se mantenga lo más inmóvil posible, 'cabalgando las olas'. El viento y el oleaje pueden hacer

que derive ligeramente a sotavento.

Capear: ponerse a la capa, o a la capa cerrada.

Carenar: reparar la **obra viva** de un barco, es decir, la que está habitualmente sumergida. Se puede hacer en un puerto, en las instalaciones adecuadas, o bien, varando el velero sobre una playa, como en esta novela, con ayuda de la pleamar, en caso de que acudir a un puerto suponga que le cuelguen a uno por filibustero.

Es una maniobra delicada y gradual, cargando los pesos de a bordo a un lado, de forma que el bajel se escore hacia ese lado, y la pleamar lo conduzca hasta la playa, donde la bajamar lo dejará varado sobre una de sus bandas. Luego se requiere estirar con cabos fuertes, o estachas para escorarlo más, y colocar troncos bajo la quilla del lado opuesto para falcarlo bien estable. Evidentemente, la maniobra ha de repetirse en la otra banda, para proceder a las reparaciones de la misma.

Carpintero de ribera: constructor de barcos. Era un oficio sin manuales, que se aprendía de padres a hijos o como aprendiz de un maestro. Sus detalles eran secretos.

Carta de navegación: mapas con todo tipo de detalles consignados, como bordes arenosos, profundidades en la costa, corrientes marinas, escollos... y con medidas de coordenadas y otras que son útiles para la navegación.

Cartas de marear: sinónimo de cartas de navegación.

Castillo: en un barco, elevación sobre la cubierta en la proa, a menudo decorada.

Cazar una jarcia: poner tirante la jarcia que tensa una vela, para que ejerza máximo empuje.

Cebadera y sobrecebadera: velas que cuelgan de unas perchas sujetas al bauprés, en la proa del barco. La sobrecebadera está por encima de la cebadera, en su propia percha. En el siglo XVII no había foque, que apareció en el XVIII de forma que la cebadera hacía las veces. El foque o foques son esas velas triangulares que van a proa, sujetas desde el bauprés o palo de proa hasta el extremo del palo delantero. Son las típicas velas de ángulo agudo que verás en proa. la cebadera, por contra, está debajo del bauprés en proa, en su percha en cruz.

Cecina: carne seca que se conserva bien. Los bucaneros la ahumaban para secarla.

Ceñir: (**navegar de bolina, barloventear**) poner el barco con la proa contra el viento. Si se ciñe mucho puede llegar a pararse. De ahí las maniobras de bolina o dar bordadas. Es la maniobra, entre otras, para detener un bajel, es decir, situarlo contra el viento. **Lo mismo para arriar las velas mayores, para que el viento no las desgarre o tumbe los palos.**

Chambergo: sombrero de ala ancha y flexible. Los 'bravos', llamándose así a hombres de armas y también a bandoleros, solían adornarlo con una pluma. En ocasiones formaba parte de un uniforme, junto con la casaca, y luego se le llamó así al sombrero. Sin embargo, todavía hoy se confunde el chambergo (sombrero) con la chamarra (casaca o cazadora, en euskera).

Chivato: además de su significado obvio, que tanto vale para un barco como para tierra, se le llamaba chivato a un compás sujeto habitualmente sobre el coy del capitán u oficiales (sujeto al techo), para comprobar el rumbo incluso cuando se estaba fuera de guardia, tumbado.

Cimarrón: africano que ha sido esclavo, y ha sido liberado, a menudo por los piratas. Solían refugiarse en Jamaica, en las Montañas Azules, y también podían formar tripulaciones piratas.

Cofa: la cesta o plataforma de madera donde se sitúa el vigía en los palos. Llamada **nido de los buitres en inglés**. Actualmente es una plataforma al final del mástil y principio del mastelero, donde, además del vigía, se afirman algunos cabos de jarcia firme (estays de los palos).

Cofradía de Los Hermanos de la Costa, La : sociedad que se estableció durante un tiempo (1620-1700) en la Isla de La Tortuga y que constituía una especie de sindicato de piratas y bucaneros, basada en la libertad de pertenencia o no; en no tener prejuicios de nacionalidad o religión; "no habrá ni obligaciones ni castigos; no existirá la propiedad individual"; en pagar un impuesto para establecer un precedente de pensión por invalidez o enfermedad para sus miembros, y otros, como la prohibición de mujeres libres en ella, solo esclavas o africanas. Ni que decir tiene que las capitanas pirata nunca aceptaron esta norma. La Cofradía se extendió durante su existencia por el Caribe y Golfo de México.

Combate de penol a penol: se dice cuando los barcos se disparan o combaten estando sus cascos muy próximos uno al otro. El penol es cada uno de los extremos de una verga de cruz, y también el extremo más delgado de un botalón. Se entiende que si se combate de penol a penol, los masteleros de ambas embarcaciones están casi juntos, muy próximos.

Combés: espacio de cubierta entre el palo mayor y el trinquete.

Compañía de las Islas Somers: la que, a partir de 1615 y hasta 1684, tomó el relevo en el control de la Gran Bermuda, con los mismos accionistas que su predecesora, **la Compañía de Virginia de Londres**, que había fundado el asentamiento en 1609. Sustituyó la industria naviera por la agricultura y el cultivo de tabaco, con resultados mediocres. Tras 1684, la metrópoli de Londres tomó el control y se volvió a la industria naviera.

Compás (navegación): , instrumento de navegación que proporciona una dirección al Norte y que permite medir ángulos respecto a esa referencia. En el siglo XVII se basaba en la aguja magnética.

El compás tiene algo más que una brújula: está marcada la rosa de los vientos, los grados de arco, un nivel para su perfecta horizontalidad, en caso de usarse desde tierra, etc. Los mejores llevaban un engranaje cardan para que permaneciese estable incluso con oleaje.

Contrato: en contra de lo que se cree, los tripulantes de un barco pirata eran informados de sus obligaciones, condiciones y derechos. Si aceptaban, quedaban obligados a cumplirlas. Muchas veces esa elección no era del todo libre, como se puede suponer leyendo esta novela. En ocasiones (o casi siempre), se daba a elegir entre firmar ese contrato o la muerte.

Corva: parte del reverso de la rodilla.

Cornamusa: elemento atornillado en la borda con dos extremos salientes, que sirve para fijar cabos. Para que me entiendan, tiene forma de sombrero de torero, de metal y extremos más salientes.

Coronamiento: La borda, con su regala (pasamanos), de la parte final de la popa. El reborde de forma semiovalada o semicircular que finaliza la popa, en cuyo punto medio se iza la bandera o pendón.

La superficie trasera de popa, la que se ve cuando el barco se aleja, por decirlo así y que contiene las ventanas del camarote del capitán, es el **espejo de popa**. El coronamiento es su borde superior.

Corredera: madera que lleva atado un cabo anudado a intervalos regulares. Se lanza al agua (donde flota, más o menos estable) y un marino va contando los nudos que transcurren, mientras otro, con el reloj de arena, calcula el tiempo que tardan. Así calculaban a cuántos nudos navegaba el barco.

Coy: hamaca usada a modo de cama en los barcos, en cubierta o en las bodegas, caso de ser un bajel que las tuviere. Se dormía y se comía junto

a los cañones, con poca luz. En bergantines con una sola cubierta, o en galeones con exceso de tripulación, se dormía bajo las toldas, en cubierta.

Cuadernas: maderas curvadas a modo de costillas del barco.

Cuadernales: motones del aparejo de gata, el que eleva las anclas.

Cuadrante de Davis, o *Backstaff*: Instrumento que substituyó al astrolabio, al cuadrante y al octante en la medición de ángulos solares y estelares, para calcular la latitud del punto de observación sabiendo la hora exacta. Más adelante, Falmsted añadió una lente para llevar la imagen del sol hasta el horizonte, y eso fue un precedente del sextante, mucho mejor que todos los demás, ¡y que todavía se aconseja llevar a bordo para cuando se cae Internet!

Cuarta: cualquiera de los 32 rumbos o vientos en que se divide la llamada Rosa de los Vientos, y que corresponde a 11º 15'.

Cubierta: superficie o suelo del barco. Puede ser la superior, o exterior, llamada a veces puente.

Los grandes barcos tienen varias cubiertas, como si se tratara de las plantas de un edificio. Las superficies destinadas a almacén o drenaje no son cubiertas, sino que tienen nombres propios, como la bodega o la sentina. En los veleros armados, las cubiertas inferiores corresponden a las superficies destinadas a llevar cañones, donde, además, se comía y se dormía. En barcos con una sola superficie, a excepción de los oficiales, se dormía en cubierta, en coyes bajo las toldas, o telas de protección.

Cuera: prenda de vestir de los siglos XVI, XVII y XVIII. A partir del XVII, cuera y coleto se confunden, y designan la misma prenda. No tiene mangas, o son muy cortas, y cuello pequeño, o sin cuello, con faldones cortos. El coleto era una prenda protectora, propia de gente de armas, pero acabó pasando a la vida civil. Era una especie de chaleco de cuero resistente, con faldones que protegían los muslos.

Crujía: eje longitudinal de una nave desde proa a popa.

Cuñas de puntería: los pesados cañones marinos ajustaban su ángulo de tiro situando unas cuñas de madera en su parte posterior, llamada lámpara, con lo que la inclinación subía o bajaba según la cuña. Bajo la cuña, haciendo grueso, había un rectángulo de madera llamada almohada, que se apoyaba en la cureña. Ambos elementos, sumados, daban el ángulo adecuado. Se podía prescindir de cualquiera de ellos o cambiar su grueso si era requerido, intercambiando cuñas y almohadas, hasta lograr

el ángulo deseado.

Cureñas: armazón de madera sobre el que va montado el cañón. Tenía dos argollas, una a cada lado, para poder moverlo lateralmente, y dos muñones sobre el que podía bascular el cañón. El alza se regulaba mediante cuñas colocadas bajo la culata, de forma que, al sacar una o varias de ellas, puntaba más alto, y al poner una o varias, bajaba su ángulo de tiro. Con el tiempo, se inventó una ranura en la cureña que, debido al propio retroceso del disparo, desplazaba el cañón hacia atrás, permitiendo poder ser cargado de nuevo rápidamente sin mover la cureña, lo cual era muy penoso. Así se ganaba tiempo y se minimizaba el esfuerzo. La cureña inglesa tenía cuatro ruedas desde el siglo XVI, y la española también, desde el XVII.

Dar bordadas: navegar en zig-zag de forma que se avance a favor del viento sin llegar a pararse. Requiere cambiar de lado las botavaras cada vez. Esa maniobra requiere aflojar (soltar) las jarcias de un lado y afirmar las del otro.

Derrota: en términos marítimos, la derrota es el trayecto real que realiza un barco intentando seguir una ruta concreta. Los vientos y las corrientes, así como los defectos del propio barco, ocasionan que, al intentar seguir una ruta, en realidad la nave sigue otra ligeramente distinta. O muy diferente, a veces. Conocer ajustadamente la verdadera posición del barco sobre el mapa mediante compás y cuadrante (siglo XVII o astrolabio, en siglos anteriores al XVII), sextante (en el XVIII), y distinguir el recorrido real de la derrota seguida es fundamental para ajustar en lo posible la ruta a lo deseado. Existía un **oficial de derrota**, encargado de los mapas y trazar las rutas teniendo en cuenta esas variables.

Enjarretado: disposición de pequeños listones de madera de tal forma que formen una reja, habitual en los ojos de buey de los camarotes, así como en algunas escotillas. Parecido a las ventanitas de los monasterios de clausura en sus puertas, pero en toda la ventana o escotilla.

Escobén: Escotilla u orificio en cubierta que permite el paso de algún cable o cadena desde el interior del barco al exterior, y viceversa.

Escota: jarcia (cabo) que sirve para orientar el velamen. Cada vela tiene una escota. Forma parte de la jarcia móvil, o jarcia de labor. Las escotas se afirman en las amuras o lados, en los elementos adecuados, como cornamusas, para llevar las velas a un lado u otro y cazar viento.

Escualo: Pez que pertenece al superorden de los escualos. El tiburón, el pez sierra y el cazón pertenecen al orden de los escualos. En lenguaje coloquial, se nombra así al tiburón. Es el nombre del bergantín pirata de

Brazen en la novela.

Escudo: Unidad monetaria. En su entrada del martes 13 de diciembre de 2011, en el blog *El Sexagenario,* Miguel, un jubilado muy apañado, ofrece una relación aproximada de a lo que equivaldrían las monedas del 1600. En base a sus cálculos, he establecido esta tabla: Un maravedídel 1600, valía unos 0, 20 euros.

Un escudo, 16 reales. = 108 euros.

1 real, 34 maravedíes. = 6,8 euros.

4400 maravedíes = 880 euros.

100 escudos = 10800 euros.

https://elsexagenario.blogspot.com/2011/12/curiosidades-del-siglo-xvi.html?m#comment-form

Espía: en términos marinos, una espía es un cabo que se utiliza para remolcar una embarcación desde tierra, o lanzando repetidamente el ancla, en caudales estrechos, o sujetándolo a algún punto firme, o habiendo embarrancado, para intentar desembarrancar.

Esquife: barca de servicio usada por barcos más grandes para bajar a tierra cuando el calado de la nave principal lo impide, o para acudir entre dos barcos grandes.

Establecimiento de puerto: promedio entre el paso de la Luna por un meridiano y la primera pleamar. Es fundamental para saber las horas de las mareas.

Estacha: cabo muy grueso y resistente que se usa para remolcar un barco por otro, o para amarrar. En ese sentido, es sinónimo de cabo de amarre.

Estay: cable o cabo fuerte que forma parte de la jarcia firme (la que mantiene firmes los mástiles y masteleros), y que no sirve para orientar la velas, sino para mantener sujeta y en su sitio la arboladura del barco.

Estopor: sujeción o pieza intermedia entre el cabrestante, que es el torno que sube las cadenas del ancla, y el escobén, que es la escotilla que les da paso para bajar el ancla al agua.

Estribor: el costado derecho, mirado desde popa a proa, o desde proa hacia adelante.

Estrobo: un trozo corto de cabo que sirve para cualquier cosa, y, sobre todo, para estorbar ("estrobar"). De ahí su nombre, en castellano antiguo.

Facha: ponerse en facha, fachear. Detener casi por completo la nave, pero sin arriar velas, para una pausa momentánea, disponiendo las velas de forma que sus impulsos se anulen. Dependiendo del viento y la dirección del velero respecto a él, hay varias combinaciones de velamen y timón.

Falconete: cañón ligero y portátil, que se sujeta con una horquilla sobre las bordas o balconadas de castillo y alcázar para castigar las cubiertas enemigas.

Falucho: pequeña embarcación con vela latina para navegación costera.

Filibustero: pirata. En sentido estricto, ***pirata de las Antillas, que no se aleja de la costa***. Pero el término pasó a ser extensivo a todos los piratas. Significa: "quien se apropia libremente de un botín".

Flujo de sangre, o flujo: así se llamaba a la disentería.

Foque: velas del mástil delantero, o trinquete, con forma de triángulo. Puede haber varios, y reciben el nombre genérico de foques, aunque tienen nombres según su lugar, como petifoque, fofoque, etc. Son típicas, de ángulos agudos en la parte delantera de los veleros.

El Escualo en la novela no tenía foques, puesto que aparecieron un siglo más tarde. En su lugar iba aparejado con una vela cebadera, fuera del barco, en proa, colgando de su percha, sostenida, a su vez, por el bauprés.

Gavia: vela del mastelero mayor.

Guindar: colgar. Se suele usar en referencia a las grúas en los astilleros o muelles, llamadas **guindaste**, lo mismo que las que llevan a bordo los buques para carga y descarga. Pero también se usa con el significado de colgar cualquier cosa, elevarla mediante guindaste, o sostenerla fuera de la borda mediante algún aparejo de carga. En ocasiones se usaba como amenaza de ser ahorcado ("te vamos a guindar").

Guindaste: armazón destinado a sostener la polea mediante la que se descuelga o carga algo en un buque. Una especie de grúa a bordo. Por extensión, también se llama así a las gruas en tierra firme movidas por poleas o polipastros.

Guiñadas, dar guiñadas: movimiento brusco de la proa hacia uno de los lados. Movimiento en horizontal, brusco y repentino, que desvía la proa

del rumbo.

Huevos de Nüremberg: relojes portátiles basados en la tecnología del resorte de cuerda. Como su nombre indica, eran originarios de esta ciudad alemana. El reloj de cuerda más antiguo data de 1430, y pertenecía a Felipe el Bueno duque de Borgoña, pero solo indicaba la hora con una única manecilla. A principios del siglo XVI, Peter Heinlein en 1510 consiguió perfeccionar el mecanismo,y conseguir relojes bastante exactos. Eran de varios tipos, siendo el de pomo dorado uno de los más valorados. De oro, y presentados en una caja de perfume, era, sin duda, un regalo digno de un rey.

El de tipo cilíndrico era también de oro, pero más modesto y práctico. Su nombre, huevo, resultó de una confusión fonética de una mala traducción, pero, al coincidir con su forma, con ese apodo se quedó.

Isla La Española: la que comprende lo que hoy es República Dominicana y Haití. Haití corresponde a un territorio que fue despoblado por España para acabar con las actividades de bucaneros y colonos franceses.

Isla de la Ascensión: descubierta el 25 de mayo de 1501 por la expedición de Juan de Nova y la llamaron Illa de Nossa Senora de Conceiçao. El 20 de mayo de 1503 –Día de la Ascensión– fue visitada de nuevo por Alfonso de Alburquerque, y se la comenzó a llamar Isla de la Ascensión. John Grisalva la volvió a visitar en 1518, y no hubo más visitas documentadas hasta que en 1701 William Damper naufragó allí su Roebuck, y la infestó de ratas. Por fortuna para sus protagonistas, esta historia transcurre antes de tal suceso. Sus coordenadas son: 7º 56' S y 14º 22' O. Se encuentra a medio camino entre América y África.

Isla de La Concepción: Isla de Granada. Por la época de la novela pertenecía a la Mancomunidad polaco-lituana.

Isla de San Juan Bautista: Puerto Rico.

Isla de Santiago: Jamaica.

Isla de la Tortuga (en criollo caribeño **Latòti**, derivado de La Tortue, que se pronuncia de forma parecida): pequeña isla al norte de La Española, habitual refugio de bucaneros y filibusteros. De fácil defensa, los tres Imperios en liza en el Caribe, el español, el inglés y el francés, se apoderaron sucesiva y reiteradamente de ella, perdiéndola a continuación, pero los gobernadores solían favorecer la piratería, la bucanería (tráfico de carne ahumada) y el comercio derivado a cambio de 'impuestos' recibidos. Su ensenada sur era de fácil acceso, y la separaba poco trecho de La Española, con lo cual era fácilemente defendible. Su costa norte era escarpada, llena de desfiladerosy cimas montañosas, impracticable por

mar.

Islas de Barlovento: Grupo de islas en el Caribe que forma parte de las Pequeñas Antillas. Están situadas en arco desde Puerto Rico hacia el continente.

Isla de San Juan (Municipio Autónomo de San Juan Bautista): era lo que hoy es Puerto Rico.

Islas de Sotavento: En la misma zona del Caribe, hay otro pequeño grupo de islas pertenecientes a las Pequeñas Antillas, más cercanas a la costa contiental, junto a las costas de Venezuela.

Isla Juana: Cuba.

Izar: subir la vela (o el pendón). Lo contrario de arriar.

Jarcia: cualquier cabo de un barco. Se divide en:

Jarcia firme: aquel conjunto de cabos y cables que mantienen los palos y vergas establemente firmes y formando un conjunto rígido.

Jarcia móvil, o de labor: el conjunto de cabos que se deslizan, cambian para orientar velas o se mueven de su sujeción para maniobrar. En general, los que se usan para las maniobras, fondear, etc.

Jardín: especie de garita donde los oficiales en los barcos de la Armada, o el capitán y mandos de un barco pirata, hacían sus necesidades. Estaba situado a popa en ambos costados del bajel. El jardín de proa consistía simplemente en un agujero en las tablas de proa del barco. Un cubo a su lado ejercía de 'mecanismo de limpieza'. Lo más seguro es que este cubo fuera unido a un cabo y se llenase con agua del océano o mar.

Laúd: pequeña barca de pesca de vela latina. También es el instrumento musical del mismo nombre. En la novela aparece con ambas acepciones.

Librante (de guardia): No he conseguido averiguar la denominación marítima del que baja a puerto libre de guardia, o descansa en alta mar de su guardia. Por semejanza con otros oficios, me he tomado la licencia de llamarles librantes, pero **es el único término de este Nomenclator que no es riguroso**. Estar librante es disfrutar de libranza de guardia, pero eso es en Medicina, no en Navegación.

Librea: uniformidad que los amos entregaban (libraban) a sus criados. Tiene su origen en los regalos que los nobles solían hacer a los lacayos por Navidad. Con el transcurso del tiempo, se convirtió en una uniformidad de cada casa noble, haciendo que todos los criados vistiesen por igual, para así ser reconocidos. En las ordenanzas reales, estaba

prohibido que los criados de librea portasen armas, ni cuchillo, ni espada al cinto ni, por supuesto, pistolas de ninguna clase.

Línea de crujía: eje longitudinal del barco.

Lucayas, Archipiélago de las: conjunto formado por las Bahamas, y las Turcas y Caicos.

Marear: en términos marinos, marear es sinónimo de navegar por el mar. Marearse es una cosa, y marear es otra. Aunque, evidentemente, comparten un mismo origen fonético. Por tanto, las cartas de marear son los mapas náuticos con sus anotaciones sobre mareas, profundidades, arrecifes, etc., útiles para navegar.

Mástil: cada uno de los palos machos del arbolado. Se llama palo macho al palo principal que, desde su nacimiento, llega hasta la cofa. Sobre él puede haber un mastelero.

Mastelero: palo que va añadido al mástil, sobre la cofa, para elevar la altura y colocar más velas menores.

Mesana: palo de popa. Usualmente se omite la palabra 'palo' y se dice solo *la mesana*. El Escualo tenía dos palos: mayor y trinquete. No tenía mesana.

Metacomet: llamado el Rey Felipe, era un jefe nativo que había firmado un tratado de paz con los ingleses y se había mostrado hospitalario con los primeros Padres Peregrinos. Sin embargo los colonos recién llegados no hacían más que extenderse por las tierras que habían prometido no ocupar. Las naciones Narragansett, Nipmuc y Pennacook se unieron a los Wampanoag de Metacomet, mientras que los Pequot, Mohegan y Mohawk se pusieron puesto del lado de los colonos. La llamada Guerra del Rey Felipe resultó desastrosa para el modo de vida nativo, y supuso la casi desaparición de las naciones contendientes. Incluso los aliados de los colonos vieron su upervivencia comprometida. Fue seguida por la llamada Guerra del Rey Guillermo.

Morrión: casco metálico español de la época de la conquista de América, con forma semicircular y una aleta en la parte superior. Aparece en el siglo XVI.

Motón: bloque ovalado de madera, que contiene una o varias roldanas. Es el equivalente marítimo a una polea. Una vigota es algo similar, pero más rudimentario, con un solo hueco para cabo y sin roldana.

Nao: embarcación de alto bordo, de tres palos, con velas redondas (cuadras) en mayor y trinquete, y latina en mesana. Su casco era redondo, con bauprés (palo en la proa) en ángulo pronunciado y timón en

el codaste (parte de atrás de la quilla). Bastante rápida, aunque no tanto como otros modelos. Fue usada entre los siglos XIV al XVII.

Navío: tipo de barco de dos o tres cubiertas artilladas. Era una embarcación lenta, pero con muchos cañones. En el siglo siguiente aumentó su número, así como su calado, llegando a cargar unas quinientas toneladas actuales, pero ya en la época de la novela eran barcos temibles. Solía ser de guerra, y tenía tres palos y velas cuadras. Estuvo en vigor desde el siglo XVI al XIX.

Navío de línea: la evolución de los navíos de varias cubiertas artilladas originó una nueva táctica deguerra: los navíos se alineaban, y creaban un muro de fuego contra sus enemigos, de varios cientos de cañones. Pocos barcos enemigos resistirían eso, o ninguno. Esos navío de cientos de cañones, aptos para formar líneas de ataque o defensa, pasaron a finales del siglo XVI a llamarse 'navíos de línea'.

Nido de buitres: apelativo anglosajón pirata para la cofa. Cuando es una plataforma en lugar de una cestilla, se llama carajo. La abertura por la que se entra en el carajo es la boca de lobo.

Obenque: conjunto de cables (o cabos fuertes) que mantienen firme un palo, junto con los estays, formando una estructura rígida (jarcia firme) que se mantiene estable, vertical y centrada para que el barco no se desvíe indebidamente. Los obenques forman las típicas 'escalerillas' por donde ascienden los marinos hasta las vergas mediante cabos horizontales atados, llamados flechastes.

Orzar: poner proa al viento. Virar hacia el viento. (hacia barlovento).

Palo macho: el mástil, cuerpo principal de cada uno de los palos. Sobre el palo macho suele haber un mastelero, con su verga correspondiente.

Palo mayor: el central y más alto de una embarcación.

Pantalán: embarcadero de madera que sobresale una cierta distancia del muelle, para barcos de poco calado.

Parlota: especie de boina con una pequeña visera, de tela suave, más propia del siglo XVI que del XVII –por eso se dice en la novela “una anticuada parlota”. En el siglo XVII se puso de moda el chambergo español, sombrero de copa redonda y ala ancha, en ocasiones adornado con plumas, en gentes bravas de armas. En contra de lo que se cree, el chambergo no es un abrigo ni prenda similar, sino el gorro de esa época. Se confunde con la chamarra, nombre euskera para abrigo o cazadora.

Partes del barco: a modo de información, se utilicen o no en esta novela (los que se utilizan tienen entrada propia), conviene conocer algunos nombres. Esta lista no es exahustiva. Proa, la parte delantera. Popa, la trasera. La elevación, mayor o menor según el tipo de barco, que se encuentra en proa es el castillo. La de popa es el alcázar, lugar de mando. Un bergantín apenas tenía alcázar y castillo, pues su borda no era muy alta. La nao de la capitana Le Vilain tenía un gran castillo y un notable alcázar, y una borda más alta. Sobre el alcázar está la toldilla, que forma el techo del camarote del capitán, y donde se sujeta alguna jarcia firme. La superficie trasera redondeada del barco se llama espejo, y el borde superior del espejo es el coronamiento (por decirlo así, la borda o regala del espejo, con su pasamanos o tope de regala, como en todo el barco). En la mitad del coronamiento se coloca la bandera o pendón (en los topes de los masteleros se puede ver gallardetes en ocasiones, y cada bandera –la del puerto que acoge el barco, la de la nación al que pertenece, la de maniobras, como llamada para zarpar, etc–, tienen su propio lugar en los mástiles). Combés, espacio de cubierta entre el palo mayor y el trinquete. Bodega, espacio para almacenar carga. Sentina, espacio inferior del barco, sobre el armazón de la quilla, donde se acumula el agua filtrada. En los veleros antiguos, en la sentina se disponía un lastre formado por piedras, para dar estabilidad a la nave.

Paso de los Vientos: estrecho entre Haití y Cuba (llamadas entonces La Española e Isla Juana)

Patente de corso: documento que expedía un rey y autorizaba a piratear naves de naciones enemigas, pero prohibía hacer lo mismo con las propias, o en determinados territorios, o a naves de aliados políticos.

Penol: es cada uno de los extremos de una verga de cruz, y también el extremo más delgado de un botalón. Un combate penol a penol es casi a bocadejarro, con los cascos tan juntos que los penoles de las vergas casi se tocan.

Pendón: bandera del país que reconoce un barco, o bien, enseña de un barco. El pendón rojo de los piratas (cada uno tenía el suyo, con su propio diseño) daba opción a rendirse, mientras que el negro significaba combate

a muerte.

Percha: en náutica, palo fuera del navío del que pende una vela (por ejemplo, la cebadera o sobrecebadera)

Pinzote: madero largo y fuerte que, unido en ángulo a la caña del timón, servía para moverla desde cubierta. Era la parte del mecanismo del timón que llegaba hasta cubierta.

Piola: cabo estrecho que sirve para cualquier cosa que no requiera un cabo más grueso o resistente.

Pisisi: población colombiana llamada hoy en día Turbo, en Antioquía. El puerto de Turbo sigue llamándose Pisisi.

Pistola de chispa: la que se accionaba mediante un muelle que oprimía una piedra de pedernal sujeta en el martillo, o pie de gato, contra una pequeña lámina de hierro llamada rastrillo, lo que provocaba unas chispas que, prendiendo en la pólvora suelta de la cazoleta, prendía a su vez en la que estallaba en el cañón, impulsando la posta o bala. Es un modelo avanzado, derivado de las pistolas de llave de mecha y llave de rueda, que tenían más inconvenientes.

Polvoreras: pequeñas bolsas de cuero o plata con un pitorro de metal, que se usaban para cargar la pólvora por el cañón de las armas de avancarga. Una vez introducida la posta de plomo o hierro, se apretaba con la baqueta que todas ellas llevaban bajo el cañón, o en su costado, cuidando de no apretar demasiado, pues estallaría el cañón, o demasiado poco, pues resultaría un disparo inefectivo.

Portar: referido a velas, cazar viento o llevarlo ya en ellas.

Portas o portillos: ventanucos o troneras en los costados del barco, que coinciden con las bocas de los cañones, y se abren para disparar, o, cuando no hay mala mar, para dar iluminación y ventilación.

Puente: en general, sinónimo de cubierta superior, o exterior.

Regala: la madera que ejerce de extremo superior de la borda en toda su extensión, protegiendo de caídas al mar. En tierra diríamos: barandilla que recorre la borda. En los yates modernos suele haber un cable que recorre todo el perímetro de la borda llamado salvamancebos, en lugar de regala.

Relinga: cabo con que se refuerzan las orillas de las velas, cosido a las mismas.

Reloj: los relojes de pared que aparecen en la novela efectivamente existían en el siglo XVII. Consistían en una maquinaria mecánica con dos pesas que permitían una autonomía de varias horas, generalmente 30. Una caja de madera protegía las pesas de alteraciones externas, de ahí que fueran 'de pared', altos y alargados. Los relojes de péndulo no se inventaron hasta 1657 (Holandés Christiaan Huygens). Había relojes de sobremesa, de unas cinco o seis horas de autonomía, y los relojes de bolsillo o colgante, que funcionaban con resorte o cuerda: los famosos Huevos de Nüremberg.

Rezón: ancla de cuatro picos, o puntas. Se utiliza para varios usos, uno de los cuales es lanzarla para sujetar las bordas y trepar por sus cabos para abordar otro barco. La 'punta' de los ganchos de un ancla se llama pico de loro.

Roda: pieza de refuerzo de la quilla, de madera en los veleros antiguos, que embiste las olas. Los grandes veleros llevaban otra llamada tajamar, para proteger la quilla y la proa. Como su propio nombre indica, servía para cortar la mar. Actualmente se llama propiamente roda a la roda de

proa, mientras que la roda de popa se llama codaste. Sin embargo, es posible encontrar la denominación de 'roda de popa' en lugar de codaste.

Rolar: cuando cambia la dirección del viento, se dice: el viento roló hacia... rolar a... poniente, levante, etc.

Roldana: rueda interior giratoria en los motones, que sirve para que se deslicen los cabos, a fin de tensarlos o deslizarlos hasta su sujeción en cubierta.

Rumbo: El ángulo que forma el norte con la trayectoria del buque, medida en ángulos, desde cero a 360º.

Sala de gálibos: taller donde los proyectistas de barcos dibujan a tamaño natural las piezas de los barcos, que luego serán cortadas y trabajadas por los carpinteros para darles curva y forma.

Salvamancebos: cable (o cabo, en otros tiempos) que recorre el perímetro de la borda para sujetarse y servir de salvaguarda para no caer al agua.

Serviola: dos pescantes de madera recia, en ambas amuras (es decir, en ambos lados de la borda por la parte de proa), que sirven para echar y recoger anclas, mediante varias roldanas (parte móvil y metálica de los motones, o poleas) que se utilizan para laborear el aparejo de gata, que es el que iza el ancla desde la superficie del agua. En ese lugar se hacen guardias en un velero de madera, y se dice estar de serviola. También se decía poner en la serviola para expresar la pena de fusilamiento de un criminal en alta mar, haciéndole subir a este pescante para ajusticiarlo.

Sobrejuanete: vela menor que está sobre la gavia. De abajo arriba, las velas del mayor son: la mayor, la gavia, el juanete y el sobrejuanete. Si hay otra encima, se llama la sosobrejuanete. Los demás palos dan su nombre a las velas. Así, la gavia del trinquete se llama así, o bien, tiene

nombre propio: velacho. La vela mayor del trinquete se llama, sencillamente, trinquete, vela trinquete, o la trinquete; y la de mesana, sencillamente la vela mesana, o la mesana. La juanete del trinquete, o de la mesana, y sobrejuanete del trinquete. El sobrejuanete de la mesana se apodaba perico.

Soplón: uno de esos compases que se consultan estando acostado en el coy. Con él el capitán puede verificar el rumbo sin salir a cubierta.

Sotavento: lado hacia el que sopla el viento. Si uno mira hacia sotavento, tiene el viento de espaldas. Arribar significa poner proa a sotavento, es decir, de espaldas al viento. Es la posición de más impulso para las velas.

Tajamar: pieza de refuerzza la roda, o parte delantera de la quilla, y que, como su nombre indica, sirve para cortar las olas.

Tapa de la regala: madera suavizada que culmina la regala, a modo de remate a todo lo largo de la borda. En ocasiones se la menciona como 'el pasamanos'.

Timón de pinzote: El timón constaba de una pala, sumergida, que orientaba la nave, una caña, que permitía manejar la paleta y moverla. Hasta la primera mitad del siglo XVII se manejaba la caña directamente desde el interior del barco, sin poder ver la superficie. A principios o mediados de la primera mitad del siglo XVII se añadió el pinzote, un madero largo y fuerte que, situado en ángulo con la caña, permitía manejarla desde cubierta, y poder juzgar el viento en las velas y el estado de la mar.

Timón de tambor: en los inicios del siglo XVII todavía se gobernaban los veleros manejando el timón desde el interior, pues la pala del timón era manejada mediante una caña sujeta al mismo y a unos aparejos, y los timoneles seguían las instrucciones que les llegaban desde cubierta sin poder ver ni la superficie ni las velas, ni juzgar la potencia del viento. Al final de la segunda mitad del siglo XVII, y casi XVIII, se alargaron los

aparejos que gobernaban la caña hasta un tambor giratorio situado en cubierta, que tenía en sus extremos dos ruedas de timón con cabillas, mediante las cuales se giraba para conseguir el rumbo demandado.

Toldilla: parte última de la popa, que suele hacer de techado del camarote del capitán, y está un poco por encima del alcázar de popa. Allí, al ser el extremo más retrasado de la popa, se suelen afirmar los cabos (estays) que sujetan el palo mesana, y las jarcias de sus velas.

Tonelada larga: unidad antigua usada por la mancomunidad inglesa, que equivalía a 2240 libras, o 1016,047 kilogramos. Correspondía a 35 pies cúbicos, o 0,991 metros cúbicos de agua salada de densidad 1025 gramo/mililitro.

Través: eje transversal del barco, perpendicular a la crujía, que es el eje proa-popa.

Triángulo de oro: así se llamaba al formado por las rutas entre las Américas, Europa y África, por donde circulaban todo tipo de mercancías.

Tripulación: En un barco pirata solía haber un capitán, un primer oficial, un contramaestre, un piloto, artilleros, un jefe de velas, un cirujano, cocinero, músicos, carpinteros. Lo más probable es que formasen parte de la marinería del barco y, además, cobraban un sobresueldo por usar sus habilidades en favor del barco o su tripulación.

Trinquete: palo de proa. Las naves con tres palos tienen: trinquete, mayor y mesana, de proa a popa. Usualmente se omite la palabra 'palo' y se dice el trinquete. El Escualo tenía dos palos, trinquete y mayor, y una percha para la vela cebadera, que está fuera de borda en proa, sujeta bajo el bauprés.

Vela cangreja: vela trapezoidal, con una botavara que puede girar

ampliamente.

Velacho: gavia del trinquete.

Velamen: conjunto de velas de un barco.

Verga: madero perpendicular al palo, que sostiene una vela. Si está fuera de la borda se la llama percha.

Verguero: encargado de una verga y sus velas.

Verja lanceolada: la que tiene puntas de lanza que defienden el final de sus barrotes.

Viento:

1- según la dirección desde donde sopla el viento, recibe unos nombres diferentes. Pero cada país tiene los suyos, de forma que les remito a un manual del país de que se trate.

2- según el ángulo y la dirección en que incide el viento sobre la nave, recibe diferentes denominaciones: Según el ángulo que hace el viento sobre el barco, se divide una esfera imaginaria que lo rodea como si fuera un reloj, en el cual el viento está en las doce, arriba de todo, y la proa –la parte delantera– está en la una. A eso se le llama 'en ceñida' (de ceñida) por babor; si la proa está en las dos, y el viento sigue arriba, en las doce, se llama 'a un descuartelar' por babor; si el barco está en las tres y el viento sopla perpendicular a su eje, se le llama 'de través' por babor; si la proa apunta a las cuatro, el viento sopla 'a un largo' por babor; si la proa apunta a las cinco, el viento nos coge casi por detrás, y se llama 'de aleta' por babor (o por la aleta de babor); todo esto por babor, es decir, el viento sopla 'desde la izquierda'; si sopla totalmente por detrás porque la proa apunta a las seis, se le llama 'popa redonda'; el ciclo se repite por estribor, que es la derecha náutica. Así, si la proa apunta a las siete, se

dice 'de aleta' por estribor; luego viene 'a un largo', por estribor, si la proa apunta a las ocho; de nuevo 'de través' por estribor, si sopla perpendicular, y 'a un descuartelar' por estribor, si la proa apunta a las diez; si apunta a las once, es 'de ceñida' por estribor. La razón de que la proa nunca esté en las doce es que es imposible mantener ese rumbo. Para navegar directamente hacia el viento es necesario 'dar bordadas', es decir, navegar en zic-zac, porque aproar directamente al viento (u orzar) detiene la nave, y es la forma de frenar.

Vigota: especie de motón chato y redondo con tres agujeros por donde se ajusta mediante acolladeros (cabos para tensar) para mantener la jarcia firme. Es más rudimentario y antiguo que el motón.