

vuelta el ayuda del virador para que baje el mastelero, trincando su cox al palo mayor.

Modo de montar el mastelero mayor.

Se arriba con el navío hasta que el viento quede á popa y que el timon gobierne derecho sin guñar, y despues se aferra la vela mayor y se arria su verga aprontando los obenques, burdas y demas cabos de labor pertenecientes al mastelero, verga y vela de gávia, y se pasará una guindaleza por uno de los motones del virador que están en el tamborete mayor, echando un chicote por el hueco de los baos por donde se monta el mastelero y otro por la cara de popa, y en seguida se atará un chicote de la guindaleza á la cruz del mastelero, que estará tendido de popa á proa con su cox para ésta, y se le dará una barbata á medio mastelero y otra en la cabeza, guarniéndola al cabrestante, y se virará por él hasta que el mastelero llegue á apuntar su cabeza por los baos mayores; y entonces se suspende su cox y se irá guiando hasta perlongarlo con el palo mayor, y despues se sentará sobre cubierta y se le pasará el andaribel, guarniéndolo al virador y llevándolo al cabrestante, con el cual se izará el mastelero hasta que la mesa de sus baos salga por sobre el tamborete mayor, y se le pondrán dos baos y dos motones para las ostagas, luego las dos coronas y sobre éstas seis motones medianos para los amantillos de gávia, aparejuelos de rizos y drizas de las alas, las burdas, el estay y contraestay, y despues se dará á cada blandel y al estay un aparejuelo y se izará el mastelero virando el cabrestante y se irán arriando sobre vuelta los aparejuelos que se pusieron en los blandeles y el estay, cobrando el ayuda del virador para que suba el mastelero sujeto, y luego que el ojo de la uña llegue á descubrirse por sobre la gávia se irá encajando á golpe hasta que quede en su lugar, y en seguida se desguarné el virador del cabrestante y se tesan obenques, blandeles y estay, y despues se guarnerà la ostaga y driza de gávia y se echará arriba la verga, aparejándola y envergándole su vela y quedará montado el mastelero y verga de juanete.

Modo de remediar los palos que se rinden.

Luego que por el crugido de un palo se advierte que se rinde, se le circundará de palos la parte rota, formando rueca que coja la fagonadura del castillo, y para efectuarlo se arriará su verga y calará el mastelero y se le darán dos aparejos de proa del palo á las serviolas, y los dos de popa á las muras mayores, tesándolas bien y lo mismo las jarcias que estuvieren en banda para impedir que el palo no se venga de golpe, y en seguida se aprontará una gimelga de respeto, el botalon del foque, los dos de las alas mayores ó velas rastreras y los cuatro de las alas de gávia y velacho, á los cuales se les labrará de llano una de sus caras para que sienten bien contra el palo, y despues se abrirá la fagonadura de la cubierta alta y la del castillo, de manera que por el hueco quepan los palos con que se forma la rueca, y despues se pone la gimelga por la cara de proa del palo, y el botalon del foque por la de popa, y los dos de las alas á las rastreras, uno por la banda de babor y otro por la de estribor, y que lo mas grueso de los botalones quede para abajo para que coja la fagonadura baja, y despues se aplicarán los dos botalones de las alas de velacho por la cara de proa del palo ó trincados á la gimelga, y los dos de las alas de gávia por la cara de popa arrimados á los botalones de las alas rastreras, las cuales solo cogerán la fagonadura de la cubierta alta por ser cortos, clavándolos conforme se vayan aplicando, llenando los huecos que quedaren entre ellos, y despues se le dará reata á la rueca á fuerza de cabrestante, cogiendo las gimelgas, y luego se echará arriba el mastelero y se izará la verga sin olvidar de eñar á la rueca baldes de agua de tiempo en tiempo, pues con la humedad se hincá la madera y se cogen los cabos, se aprieta la rueca y va mas seguro el palo.

Modo de armar una bandola cuando se desarbola el palo mayor.

Varias veces sucede que á consecuencia de una tempestad se desarbola algun palo ó todos los de un navío, ó por algun combate; y en uno y otro caso es necesario armar bandolas para navegar; y suponiendo que el desarbolado sea el palo mayor, luego que suceda se cortarán inmediatamente los obenques de barlovento y sotavento, estay mayor y de gávia y los cabos de labor que embarazaren para que el palo se quite del costado del navío prontamente, y en seguida se tomarán dos tablones anchos de dos piés y cinco ó seis de largo, y se pondrán al pié del palo desarbolado por la cara de proa tendidos sobre la cubierta alta, de popa á proa, para que sirvan de soler al mastelero que se arbola, clavados contra los baos para que no se desvien del parage que deben ocupar, y despues se apuntarán los baos en que asienta el soler, como tambien la parte de éste en que asienta la cox del mastelero, tendiendo éste de popa á proa en el mismo parage en que ha de quedar arbolado, y la cabeza sobre el propao del castillo, y despues se le darán á la cox del mastelero tres aparejos, uno á proa, enganchado por las argollas del combés, y dos á los costados, enganchados en las argollas de la artillería, tesándolos para que al tiempo de arbolarse el mastelero vaya la cox sujeta. Ejecutado esto, se aparejará el mastelero poniéndole los baos y luego un moton de ostaga y despues cuatro coronas, poniéndole á cada una un aparejo de polea y un moton, enganchando los dos de popa en dos estrovos puestos en las dos penúltimas vigotas de la jarcia, y despues dos motones para los amantillos mayores, y luego ocho obenques, cuatro por cada banda, y al estay se le dará un aparejo enganchado en el palo de triquete. Estando encapillado el estay se pone un chicote en la cabeza del mastelero y se pasará otro por un moton que se coserá por debajo del palo de triquete, por debajo de los baos para ayudar á suspender la cabeza del mastelero que se arbola, y se le coserá otro en la espiga por el cual se le pasará un cabo que sirva de andaribel para aparejar el juanete que ha de servir de gávia, y despues se pondrá la gente en los aparejos, y halando todos á un tiempo se arbolará el mastelero llevando toda su jarcia, y luego que su cabeza se haya suspendido se le dará á la cox un aparejo por la cara de popa, haciéndolo firme en un estrovo que se pondrá en el cabrestante mayor, tesándolo bien contra los otros aparejos para que la cox del mastelero no se pueda desviar, y antes de estar en candela se irá arriando sobre vuelta el aparejo que se puso en el estay, y luego que el mastelero esté en candela se afianzarán con unos toginos ó barrotes que se clavarán sobre el soler, formándole con ellos la carlinga, y despues se trincará el mastelero con cabos al trozo del cabo desarbolado. Trincando el mastelero se acuñarán los huecos que hubiere entre el mastelero y el trozo del palo desarbolado para fijar la bandola, y se le harán al estay y obenques las vigotas, guarniéndole sus colladores para tesar, y despues se arbolará por mastelero mayor un mastelero de juanete, por verga mayor, una verga de gávia, y por ésta una verga de juanete.

Si el palo desarbolado se hubiere trozado á nivel de la cubierta alta y no hubiere en que fijar ó apoyar el mastelero que se arbola, se cortará el trozo que quedare entre las dos cubiertas á la mitad, dejándole un empalme hácia el lado de popa para trincar el pié del mastelero que se arbola, y de este modo se pondrán poco mas ó menos las bandolas á los demas palos que se desarbolaren.

Dar tortores á un navío.

Cuando un navío está maltratado ó tenga que correr alguna borrasca, es necesario darle tortores, para lo cual se tomará un aparejo real, enganchando sus cuadernales en las argollas que están sobre las portas de la artillería, inmediatos al mamparo de Santa Bárbara, y tesando el aparejo se pondrán otros

dos en las portas que están inmediatas al palo mayor y vigotas, por ser éstos parages por donde trabaja mas el navío en la cubierta baja, y despues se le darán en la alta atravesando dos barras por las portas que están inmediatas á la cámara baja, de una y otra banda, á las cuales se le pasarán dos estrovos, engan- chando en ellos un aprejo real tesándolo y dando vuelta, y lo mismo se pondrán otros dos aparejos en las portas que están á la salida del alcázar y entrada del castillo.

Tambien sobre el castillo de proa se darán dos tortores á las anclas que están alotadas, para asegurarlas de las cuarteladas de proa causadas por los balancés.

Para saber las millas que anda un navío cada hora.

Esto se consigue por medio de la corredera, que es un cabo delgado de seis líneas de diámetro, y en la punta tiene una escandalla ó pesa de plomo, sostenida por un corcho redondo agujerado de enmedio, por donde pasa el cabo, ó por una pequeña boya, se arroja al agua por la popa y se deja correr un minuto mas ó menos segun fuere el viento, despues se recoge y se hace una comparacion de las brazas ó varas que se arriaron de corredera, y sumándose se reducen á millas y se sabrá lo que se anda cada hora y se apunta en el diario.

Recoger un hombre que cae á la agua.

Luego que cae un hombre á la agua, se le echará la sondalesa, la correderá ó cualquiera cabo que se llevarán á prevencion sobre la chupeta, y algunas tablas ó algun palo, para ver si logra asirse de alguno, y en seguida se echará bote á la agua prontamente, y se pondrá el navío en facha ó á la capa para esperar el bote ó al hombre que cayó á la agua.

Modo de sondar ó reconocer el fondo del mar.

Sondar es reconocer las brazas de agua que hay desde la superficie hasta el fondo, esto se ejecuta con un instrumento llamado sondalesa, compuesto de un cabo de una pulgada de diámetro y largo de ciento cincuenta brazas, marcado de cinco en cinco, y de un plomo de cuatro libras poco mas ó menos en forma piramidal llamado escandallo, en cuya base tiene una concavidad en que se coloca un poco de sebo majado, y llegando al fondo se reconoce su calidad y profundidad, para cuya operacion se pone el navío en facha ó á la capa, y perlongándose la sondalesa por la banda de sotavento por fuera de la burda de popa se llevará para proa y se echará por encima de la artillería y por debajo de las anclas, dejándola correr hasta encontrar el fondo ó acabar la sondalesa, y cuando se haya encontrado el fondo se cobrará: si este fuere de cascajo, saldrá marcado en el sebo del cuandallo: si de arena gruesa, alguna pegada; y si delgada ó fango, no sacará nada; esta operacion la hace uno de los pilotos.

Lo mismo se reconoce el fondo en alta mar que en los puertos, y para que los navíos entren en éstos, es necesario reconocerlos con mucha proligidad, teniendo presente que una goleta cala doce piés, un bergantín catorce, una fragata diez y ocho, un navío de 74 veintitres, un navío de 80 veinticuatro, un navío de tres puentes ó 120 cañones veintisiete estando cargados, pero alijados calan ménos.

Modo de dar fondo con viento á la bolina largo ó á popa, y amarrarse.

Un navío da fondo cuando deja caer su ancla estalingada al cabo y aferra sus velas; el ancla y el cable de barlovento se preparan poniendo á la primera su

orinque y boya, haciéndola destrincar y arriar hasta que su uña quede debajo de las cadenas de la mesa de guarnicion, despues se tienden sobre cubierta dos adujas de cable segun fuere de fondo, dando una vuelta á las vitas.—Voces de mando: *amarra el orinque á la cruz de la ancla: zafa el ancla: arria la uña sobre la boza: perlonga el cable sobre la cubierta: toma media vuelta al cable.*

Estando el navío cerca del encerradero, se cargan las velas mayores, dejándolo ir con las gávias hasta llegar al parage en que se ha de dejar caer al ancla, se arrian las velas braceándolas por barlovento poniéndolas en facha, á cuyo tiempo se orza á la banda pasando la uña del timon á sotavento cazando la mesana para que el navío venga de ló.—Voces de mando: *carga mayor arriba: carga triquete arriba: arria velacho: arria la gávia: vuelta á la driza de velacho: arria la gávia: vuelta á driza de gávia: bracea por barlovento triquete: bracea por barlovento mayor: vuelta á las brazas de triquete: vuelta á las brazas de la mayor y gávia: orza á la banda: carga mesana.*

Puestas las gávias por delante, se arria de una vez la uña de la ancla, dejándola sobre la boza de la serviola, y luego que el navío haya suspendido su andar y venga para atrás, se echará la boya á la mar y se dá fondo á la ancla arriando prontamente el cable, para que el navío haga cabeza; despues se abozará el cable á popa de las vitas y se meterán las gávias en las canastas, aferrando todas las velas.—Voces de mando: *arria la uña de la ancla: echa fuera la boya: fondo á la ancla: arria cable: aboza el cable: aferra velas: con lo que quedará el navío anclado ó fondeado.*

Hasta aquí quedan bosquejadas ligeramente las maniobras mas precisas que se practican en un navío ó cualquiera otro buque en la navegacion, pues las demas pertenecen á las evoluciones navales. Estas se ejecutan con alguna analogia á las que hacen las tropas en tierra, como formar en batalla, en columna, en angulo recto ó escuadra, en divisiones ó secciones de cierto número de buques y aun de buques separados á distancia unos de otros, y en cualquiera posicion que estén, reunidos ó dispersos, varian de direccion y cambian de frente por medio de las maniobras, virar de bordo y virar por redondo, quedar al paio, en facha y á la capa, ó en la posicion que sea conveniente para batirse con otros navíos, bien sea en línea, en escuadra ó con navíos separados, para cuya inteligencia da una ligera idea la lámina XIII que representa la horrorosa batalla naval de Trafalgar.

Los buques de guerra se baten por lo comun con su artillería cargada con bala rasa, con palanquetas y balas enramaladas ó encadenadas, propias para desarbolar, y todo proyectil incendiario es prohibido por el derecho natural de guerra y de gentes.

Los navíos lo mismo se baten á la vela que á la ancla con un mismo resultado; pero con la diferencia que á la vela pueden usar de las dos andanas de artillería de sus dos costados, y se pueden abordar á la ancla solo de uno, y no se pueden abordar, sino dando fondo de intento ambos buques.

El abordage es la operacion mas terrible en un combate, se acercan los dos buques costado con costado, se amarran con los garfios de abordage, se echan los puentes y por ellos pasan ambas tripulaciones á uno y otro navío, se baten con desesperacion hasta vencer una ó la otra, y los vencidos son desarmados y encerrados en la bodega ó segundo entrepuente, quedando marinado el navío vencido, por tripulacion del vencedor ó se traspordan los prisioneros al otro navío, y aquel se conduce á remolque.

Los buques para combatir, obran en virtud de señales del almirante que hace la capitania; pero cuando el viento ó el humo no permite percibir las, los capitanes obran por sí solos.

La disciplina ecsige en los navíos la mayor limpieza, para la conservacion de

la salud de las tripulaciones y los navíos Holandeses, Ingleses y Franceses que la observan mas estrictamente, tienen menos enfermos.

En el dia los buques de vapor de guerra y mercantes, componen una parte principal de la marina de las naciones, son sumamente útiles por la velocidad de su andar, su comodidad y facilidad para remolcar; hace pocos años que se ha restablecido su uso, que ha estado olvidado mas de trescientos años, cuyos inventores fueron los Catalanes ó Blasco de Garay en 1543, aunque indebidamente se les atribuye á los Americanos del Norte, que entonces no ecsistian, siendo solamente sus reformadores ó perfeccionadores hace cosa de veinticinco años á esta fecha 1853, pues hasta el de 1807 se vió por primera vez al Americano Roberto Fulton, surcar con el primer vapor el rio Hudson.



CAPITULO XXII.

DE LAS DEFINICIONES DE ALGUNAS VOCES MAS USADAS Y PROPIAS DE LA NÁUTICA, PARA LA MAS FÁCIL INTELIGENCIA DE LA TÁCTICA NAVAL.

VOCES.

- ABORDAGE.** Acercarse des embarcaciones con el objeto de abordarse, se amarran con los garfios de abordage, se echan los puentes, y una y otra tripulacion saltan al navío contrario y combaten desesperadamente hasta rendirse uno al otro.
- ACANTILLADA.** La costa del mar formada de peñas elevadas y tajadas, que tienen bastante fondo.
- ACONCHAR.** Dar una embarcacion con su costado en la playa cayo ú arrecife.
- ADALA.** Canal de tabla por donde sale el agua que saca la bomba.
- ADUJAR.** Recoger en rosca un cable ó cualquiera cabo.
- AFERRAR.** Coger las velas y asegurarlas.
- AGARRADERO.** Fondo á propósito para que agarren las anclas al dar fondo una embarcacion.
- AGUA.** La abertura por donde entra en una embarcacion (y se dice que hace agua), coger una agua es sacarla por fuera del buque, con un aparejo de lona.
- AGUADA.** La provision de agua que hacen las embarcaciones para un viaje.
- ALA.** Vela mediana que se añade á las grandes, para aumentar la fuerza del viento.
- AGUJA DE MAREAR Ó BRÚJULA.** Flecha tocada á la piedra imán que señala siempre al Norte y sirve para dirigir el rumbo de los buques y se dice brújula de declinacion, porque hay otra de inclinacion que se emplea en objetos científicos. (1).
- ALBITANA.** Pieza curva de madera, empernada por la parte superior de la roda ó bronque sobre el estremo por el de la quilla; tambien se llama contra roda y contra bronque.
- ALEFRIS.** Concavidad en que se embuten y rematan las tablas del costado de un buque.
- ALIJAR.** Disminuir ó aligerar la carga de un buque.
- ALMOGAMA.** El último madero de los de cuenta, que está colocado hácia la popa ó la proa.
- ALOJAMIENTO.** El espacio que hay entre la cubierta principal de la bodega y la otra inmediata.

[1] Su origen es Chino y anterior mas de mil años á la era cristiana, segun unos historiadores, y segun otros, su invencion se atribuye al Napolitano Juan de Goia el año de 1302, y otros dicen que Juan de Gibia, tambien Napolitano, fué su inventor el año de 1400, mientras otros aseguran que el Veneciano Marco Polo, la trajo de China á Europa el año de 1260.