

PARABOLA DEL MAR

(A LOS TRIPULANTES
DEL VELERO "GLORIA")



Coronel ERNESTO HERNANDEZ B.

1) Antecedentes de la Conquista.

La vida de todo hombre y de toda sociedad se determina y circunscribe por factores antecedentes, por el ambiente, acotamientos y circunstancias y también por hechos futuros previstos. La Conquista Militar de América fue un efecto lógico de factores o causas determinantes.

La reconquista de Granada en 1492 dio fin a la guerra prolongada entre cristianos españoles y moros; pero el

espíritu caballeresco de los hijos de España no podía ser refrenado repentinamente; ellos siguieron por el mundo guiados por la fantasía de los caballeros andantes, en busca de más aventuras, demostrando entuertos: actuando, moviéndose, que la vida está en el movimiento; mejor gastarse que enmohecerse, había dicho antes.

Los Oficiales y Soldados que habían peleado en la guerra de Granada eran demasiado jóvenes para entregarse a cultivar la tierra, esa tierra cansada que conocían como a la palma de sus manos. Soplaban los vientos de regiones ignotas y la gloria llamaba con silvos de sirena. La juventud vale porque no mide peligros.

Las lanzas y armaduras que habían usado contra los mahometanos salieron de los arsenales, relucientes, para equipar a los quijotes del descubrimiento, los mismos que bajo las banderas de los Reyes Católicos habían recorrido románticamente las tierras de Andalucía y habían medido sus armas con los hijos de la Media Luna.

El español nacía soldado y equitador. Su caballo y su lanza estaban siempre dispuestos a la pelea y a la batalla. Las incursiones arriesgadas tenían varios fines: ejercicios ecuestres, investigaciones secretas o espionaje; la satisfacción del despojo, el peligro de la rapiña y la posesión de cautivos.

En el español de aquel tiempo había una conjunción rara pero real: acostumbrado a pelear por su Dios y por su Patria, era religioso y patriota, astuto y belicoso, buen equitador,

marinero y pirata, urbano y rufián, pobre y codicioso del oro, imprudente y audaz, temerario y calculador, poeta y geógrafo, amigo de acciones heroicas y buen narrador; aventurero empedernido, con las virtudes y vicios de todo aventurero. En una palabra, activo, que quiere decir estar en movimiento, ir y venir hacia todos los puntos cardinales, menos inacción, menos pasividad, menos pereza, menos parálisis.

“Pero notando, dice Oviedo, una inclinación natural y especial y muy apropiada que tienen los españoles a las armas y ejercicio militar”.

“Plus Ultra” era la enseña de los marineros. España quería darse, abrirse, derramarse, expandirse, romper todas las dificultades. Viajar mar adentro, más allá de las conocidas playas, tierra adentro hasta la epifanía de los ríos hasta las nieves que exornan las montañas, hasta el fin de las tierras y principios del cielo.

Es perogrullada decir que junto a estas ideas de servir a Su Alteza, expandir su religión y su lengua, se afrastraba el interés. La codicia conducía toda esta actividad, no solamente la de los españoles en aquel tiempo sino la de todo europeo y la de toda la humanidad en el presente, Italia, Portugal, Inglaterra, Francia y Alemania por codicia, también se lanzaron por mares y por mundos y cometieron los mismos crímenes de los españoles y un poco más. Nació la piratería y el contrabando no solo en codiciosos particulares sino en todas las naciones de Europa, hasta en Reyes y

potentados. ¿Por qué tanto afán de hechar la culpa de nuestras desventuras políticas y administrativas exclusivamente a los españoles? ¿Por qué hablar únicamente de sus crímenes y desafueros si también ellos fueron hombres de pro, y está cargada su historia de heroísmos?.

Si comparamos imparcialmente la conducta de España y la de otras naciones que no son de raza latina, podríamos, en igualdad de circunstancias, contar los crímenes, crueldades, muertes, de los unos y de los otros?.

En los tiempos modernos las naciones “cultas”, las más civilizadas se pueden comparar en crueldades con las antiguas. Creo que antiguamente no se hablaba o se hablaba menos de “genocidios”. Y ¿que es Genocidio? El Diccionario Sopena dice:

“Destrucción metódica de un grupo étnico, por exterminio de sus individuos o por desintegración de sus instituciones políticas, sociales, culturales, lingüísticas, y de su sentido nacional y religioso”. Y ¿por qué se llama este tiempo “era de la bomba atómica” o “era de los cohetes intercontinentales o interplanetarios”? Creo que podríamos llamarla también, “era de los genocidios más atroces”, y estos cometidos en mayor escala por naciones que no son de origen hispánico, ni siquiera de la raza latina.

Medios de Transporte.

a) **Marina Mercante:** No había dinero en las arcas del Estado Español, ni buques apropiados para cruzar el mar tenebroso; pero estaba el elemen-

to humano, atrevido, aventurero, ambicioso, codicioso, amigo de lo desconocido, deseoso de nuevas hazañas. Colón había descubierto nuevas tierras, nuevas rutas y había vuelto a España a narrar todas las bellezas de las comarcas tropicales.

Sin embargo, lanzáronse a la mar en barcos de pescadores, de vela y de remo. Los marinos de Palos de Moguer y de Huelva también se contagiaron de la hipérbole de la leyenda y de la superstición, y como en muchos hijosdalgo, cortesanos, obreros y campesinos nació en ellos la parábola del mar, de la luz y la distancia.

En el puerto de Palos estaban los Pinzones, armadores diestros, marinos curtidos en largos viajes, de espíritu abierto a todas las ideas grandes, así fueran las más atrevidas; estos armaron la Niña y la Pinta y Juan de la Cosa, La Santa María. Pedro Mártir dice que a la nave mercante los españoles llaman carabela; y que a la galera, de dos órdenes de remos, el vulgo llama bergantín.

Las Carabelas de la época eran barcos pequeños con sólidos mástiles, uno de ellos extremadamente chico, con vela latina, y el palo mayor con una vela cuadrada; la proa y la popa altas, con cubierta alrededor de ordinario abierta en el centro; algunas tenían bancos para remos y todas eran de poco porte, que se estimaba en toneles, y de endeble construcción. La característica de estos barcos eran la altura de popa y proa, pequeñas cofas, palos cortos y vergas pequeñas. Los más grandes medían 28 metros de lar-

go por 8 de ancho, y no cargaban más de 100 toneladas y solo calaban dos brazas largas; llevaban 40 hombres.

Por **Nao** se entendía una embarcación mayor que la **Carabela**. Esta venía a ser de porte de hasta 150 toneladas. Así, la Santa María de Colón se consideraba **Nao**, pues tenía 200 toneladas aproximadamente, mientras que la Niña y la Pinta de unas 100 toneladas, eran **Carabelas**. **Carraca** era una embarcación intermedia entre la **Nao** y la **Carabela**. **Galeón** era de mayores proporciones que la **Nao**. (1)

En tanta penuria el gobierno español dictó entre los años 1505 y 1525 una serie de medidas, especie de Código de Marinería, que rigió bastantes años. Se dispuso que las naves que venían a las Indias no fueran menores de 80 toneladas, y las de 100, que eran las más empleadas, debían traer aparejos completos y tripulación también completa.

La tripulación debía constar de un Capitán, 15 marinos, un artillero, 8 grumetes, y tres pajes con coraza, pecho y escudo; 4 cañones gruesos, 16 pasavolantes, balas, pólvora, plomo, moldes, lanzas, espingardas, rodelas, etc. Estos aparejos y armamentos no podían venderse ni dejarse en América.

Los barcos usados en el momento del descubrimiento de América, inadecuados por todos los conceptos para entrarse en el Mar de las Indias, mantenían siempre a los marineros en continua zozobra. Para indicar la capacidad del buque se usaba en aquellos tiempos la palabra "tonel", por toneladas que se usa hoy. La voz to-

nel era la pipa en que se guardaban ciertos víveres y mercancías.

Viveres: Los víveres ordinarios con que estos barcos mercantes se echaban a la mar, eran: bizcocho, vinagre, garbanzos, habas, miel arrayas, lentejas, tocinos, mostaza, arroz, almendras, alcaparras, sal, aceitunas, carnes saladas y agua potable en pipas, según el número de hombres a bordo, y cerdos.

Toda nave traía, además: breas, estopa, alquitrán, plomo para costuras, clavos estoperoles, clavos de talla y media talla, ancla de 200 libras; jarcias, cables, cáñamo, costaneras y cordalla, estrenques; hilos y hebanes, trollares y remos, tablas, tablones y grillos, penoles, colleras, cadenas, candados, esposas para prisioneros, agarravelas, cucharones de hierro; sierras, limas, figas, azuelas, martillos, escoplos, azadas, garbías, bigornias, pujabantes, herraduras, hachas, hachuelas, candelas de sebo y elementos de montar.

b) **Marina de Guerra:** Flotas. Como los piratas y corsarios extranjeros comenzaron sus correrías de depredaciones en los albores mismos de la Conquista en busca de las riquezas del nuevo mundo, los pequeños barcos mercantes fuéronse convirtiendo poco a poco en naves de guerra para hacer frente a los ataques de los corsarios.

Después se fabricaron buques de guerra, armados de artillería para acompañar a los mercantes por las aguas peligrosas que eran todas por donde se venía a las Indias. Esto mo-

tivó la creación de las Flotas o reunión de naves. En 1506 la Armada Real era bastante considerable. Comenzaron a usarse las **Escuadras**, reunión de varios buques mercantes y de guerra.

Las naves usuales en el Mediterráneo eran las **Galeras**, en las que remaban los galeones, chusma formada por penados, cautivos y gente maleante recogida en las levás.

En el "mare tenebrosus" eran preferidas las **Naos** y las **Carabelas**.

Las **Galeras** que vinieron luego a Tierra Firme eran buques más grandes que traían a bordo muchos cañones de artillería. También se usaron otros más pequeños llamados **galeon-cetes**, **filibotes** y **escorchapines**, que eran muy ligeros (1).

La unión de naves mercantes con buques de guerra tenía por objeto hacerle frente a los piratas extranjeros, salvar del saqueo los instrumentos de navegación, las cartas y conocimientos náuticos, los planos de los buques y todos los artículos comerciales y riquezas con que los conquistadores retornaban a su patria. También servían los buques de guerra para mantener militarmente la disciplina dentro de los buques mercantes y librar a los civiles de los malos tratos de los marineros, de su pillaje y codicia.

Armamento: Las armas ordinarias que traían estos buques eran: Mosquetes, bodoques, escopetas, coseletes plomo, pólvora, mechas, baleros, azufre, salitres, pavesas, ardelas, ballestas, arcos, flechas, brazaletes de cuero, tur-

quesas, lanzas, dardos, picas, espadas, puñales, caballos, yeguas y perros (1).

Los españoles sabían que el mar es el mejor y más apropiado camino para el comercio y la unión de los pueblos y que el poder naval es clave de posición imperial en el mundo. Por esto el arte naval había sobresalido en el mundo desde mucho tiempo antes. Desde Alfonso el Sabio eran famosos los constructores españoles; las naos que salieron de sus manos fueron por mucho tiempo las más hermosas de Europa. Don Alvaro de Bazán fue uno de esos armadores particulares, que construyó muchos barcos e inventó muchos tipos nuevos.

Las carreras o rutas diversas a la India, las batallas navales con los piratas y filibusteros europeos, el conocimiento de los vientos y corrientes, el aumento del comercio hizo aumentar la técnica española en cuestiones de ingeniería naval.

Desde tiempos de Carlos V comenzaron a construirse algunos buques con aforro interior, con bomba de cobre, con betunes más económicos y eficaces, con planchas de plomo sobre los fondos, para defenderlos de la broma. La broma fue tal vez el enemigo más grande que tuvieron los buques en las costas americanas; sin darse cuenta los marinos, sus naves aparecían destruidas, carcomidas; de ahí tantos naufragios, tantas pérdidas. A fuerza de experiencias dolorosas lograron vencer este enemigo, tan pequeño por invisible, pero tan poderoso y devastoso.

3) Los Conocimientos Náuticos.

En aquellos lejanos tiempos fueron suficientes para atravesar el tenebroso mar, para llegar a muchos lugares antes desconocidos y para retornar a la Península cargados los bajeles de productos tropicales y las almas de mayores esperanzas. Las cartas de marear eran pocas, los vientos, desconocidos, las corrientes sin estudiar; las distancias ignotas; de aquí las pérdidas en la nevegación, los descabros sufridos, los naufragios mortales, el hambre, la sed que tantas desgracias irreparables causaron en los primeros conquistadores.

A raíz de los primeros viajes los marinos españoles se dieron cuenta que perdían un día cuando navegaban de Occidente a Oriente, y lo ganaban cuando lo hacían en sentido contrario, y que el medio día y la media noche se oponían en los dos hemisferios. Este notable progreso náutico lo explicó así en 1584 un Sacerdote, el P. José Acosta:

"Se han ya topado por Oriente y Poniente haciendo círculo perfecto del universo, las dos coronas de Portugal y Castilla, hasta juntar sus descubrimientos, que cierto es cosa de consideración que por el Oriente hayan los unos llegado hasta la China y Japón, y por el Poniente los otros a las Filipinas, que están vecinas y casi pegadas con la China. Porque de la isla de Luzón, que es la principal de las Filipinas, en donde están la ciudad de Manila, hasta Macán, que es la isla de Cantón, no hay sino ochenta o

cien leguas de mar en medio. Y es cosa maravillosa que con haber tan poca distancia, traen un día entero de diferencia en su cuenta, de suerte que en Macán es domingo al mismo tiempo que en Manila es sábado, y así en lo demás, siempre los de Macán y la China llevan un día delantero, y los de las Filipinas le llevan atrasado. A algunos ha maravillado esta variedad, y les parece que es yerro de los unos o de los otros; y no lo es sino cuenta verdadera y bien observada. Porque según los diferentes caminos por donde han ido los unos y los otros, es forzoso cuando se encuentran, tener un día de diferencia. La razón de esto es porque los que navegan de Occidente a Oriente, van siempre ganando día, porque el sol les va saliendo más presto; los que navegan de Oriente a Poniente, al revés, van siempre perdiendo día o atrasándose, porque el sol les va saliendo más tarde, y según lo que más se van llegando a Oriente o Poniente, así es el tener el día más temprano o más tarde. En el Perú, que es Occidente respecto de España, van más de seis horas traseros, de modo que cuando en España es medio día, amanece en el Perú y cuando amanece acá, es allá media noche. La prueba de esto lo he hecho palpable por computación de eclipses de sol y de la luna. Ahora, pues, los portugueses han hecho su navegación de Poniente a Oriente, los castellanos de Oriente a Poniente; cuando se han venido a juntar (que es en las Filipinas y Macán) los unos han ganado doce horas de delantera, los o-

tros han perdido otras tantas; y así a un mismo punto y a un mismo tiempo, hallan la diferencia de veinte y cuatro horas, que es día entero. Finalmente, la diversidad de los meridianos hace la diversa cuenta de los días, y como los que van navegando a Oriente o Poniente, van mudando meridianos sin sentirlo, y por otra parte van prosiguiendo en la misma cuenta en que se hallan cuando salen, es necesario que cuando hayan dado vuelta entera al mundo, se hallen con yerro de un día entero. (1)

La perfección de los relojes permitió calcular con más exactitud las longitudes, ya que para medirlas, "no había señales en el cielo", como si había cuando se trataba de latitudes. Por esto permaneció la navegación por altura preferentemente sobre los rumbos.

Tan solo en 1508 se organizó en la Casa de Contratación de Sevilla una Escuela de Navegación, quizá la primera institución estatal de su clase en Europa. Esta siempre tuvo a la cabeza un piloto de nota y contó siempre con las experiencias y apuntes de los antiguos grandes marineros, entre los cuales sobresalieron el Almirante, Juan de la Cosa y Américo Vesputio.

Dice Oviedo, hablando del arte de la navegación: "no se puede aprender en Salamanca, ni en Boloña ni en París, sino en la cátedra de la gisola, que es aquel lugar donde va puesta el aguja de navegar, él con el cuadrante en la mano; tomando en la mar ordinariamente las noches el estrella, é los días el sol con el as-

trolabio... porque uno estudie la cosmographia e la sepa muy mejor que Tholomeo, no sabrá con cuantas palabras están escritas, navegar hasta que lo use... El piloto diestro, mirando el pulso de su gisola, que es aquella camita mixta en el aguja, le enseña el norte, y el cuadrante su altura, y el astrolabio la del sol; é su experiencia le acuerda como ha templar las velas é gobernar sus marineros e gente, é la sonda le enseña las honduras... Pero puede tener por cosa muy averiguada que el que no se cria en la mar desde pequeño pajecico, nunca salió perfecto marinero". (1)

La Brújula, llamada por los marinos conquistadores, cuadrante, gisola, agujas del marear, a decir de Oviedo, "eran defectuosas é nordesteaban é noruesteaban". El cronista de Indias describe la brújula; dice que está cebada y compuesta de la piedra calamita llamada en Castilla "piedra imán", y que los naturalistas le tienen otros nombres, como magnete, ematite, siderita y heraclión; que en cualquier tiempo y hora, así estando los cielos claros y serenos como ofuscados y nublosos, siempre señala el norte. "E así alcanzan los hombres diestros en esta ciencia o arte de navegar el camino que llevan, concertando el aguja con el Norte, y por las alturas de él y del sol, cotejando las unas con las otras, conforme a la regla de la declinación del sol. Y por estos avisos llevan concertados su camino". (2)

Cómo navegaban los antiguos: El Padre Acosta nos da las formas de

navegar de los antiguos y las compara con las que se usaron en el descubrimiento de América. Dice así este insigne autor:

"Tratando Plinio de los primeros inventores de navegación y refiriendo allí de los demás instrumentos y aparejos, no habla palabra del aguja de marear, ni de la piedra imán; solo dice que el arte de notar las estrellas en la navegación salió de los de Fenicia. No hay duda sino que los antiguos, lo que alcanzaron del arte de navegar era todo mirando las estrellas y notando las playas y cabos y diferencias de tierras. Si se hallaban en alta mar tan entrados que por todas partes perdiesen la tierra de vista, no sabían enderezar la proa por otro regimiento, sino por las estrellas, y sol y luna. Cuando esto faltaba como en tiempo nublado acaece, regíanse por la cualidad del viento y por conjeturas del camino que habían hecho. Finalmente, iban por su tino, como en estas Indias también los indios navegan grandes caminos de mar, guiados de sola su industria y tino.

Hace mucho a este propósito lo que escribe Plinio de los isleños de la Taprobana, que agora se llama Sumatra, cerca del arte e industria con que navegan, escribiendo en esta manera: "Los de Taprobana no ven el norte y para navegar suplen esta falta llevando consigo ciertos pájaros, los cuales sueltan a menudo, y como los pájaros por natural instinto vuelan hacia la tierra, los marineros enderezan la proa tras ellos".

Quién duda, si estos tuvieran noti-

cias del aguja, que no tomaran por guías a los pájaros para ir en demanda de la tierra?. En conclusión, basta por razón para entender que los antiguos no alcanzaron este secreto de la piedra imán, ver que para cosa tan notable como es el aguja de marear, no se halla vocablo latino, ni griego ni hebraico. Tuviera sin falta algún nombre en estas lenguas cosa tan importante, si la conocieran.

De donde se verá la causa por que agora los pilotos, para encomendar la vía al que lleva el timón, se sientan en lo alto de la popa, que es por mirar de allí el aguja, y antiguamente se sentaban en la proa, por mirar las diferencias de tierras y mares, y de allí mandaban la vía, como lo hacen también agora muchas veces al entrar o salir de los puertos; y por eso los griegos llamaban a los pilotos, **proritas**, porque iban en la proa" (1).

A la piedra imán se debe el Descubrimiento de América.

"De lo dicho se entiende que a la piedra imán se debe la navegación de las Indias tan cierta y tan breve, que el día de hoy vemos muchos hombres que han viajado de Lisboa a Goa, y de Sevilla a México y a Panamá, y en este otro mar del Sur, hasta la China y hasta el Estrecho de Magallanes; y esto con tanta facilidad como se va el labrador de su aldea a la villa.

Ya hemos visto hombres que han hecho quince viajes, y aun dieciocho a las Indias; de otro hemos oído que pasan de veinte veces las que han ido y vuelto, pasando ese mar Océano, en

el cual cierto no hallan rastro de los que han caminado por él, ni topan caminantes a quien preguntar el camino. Porque como dice el Sabio, la nao corta el agua y sus ondas, sin dejar rastros por donde pasa ni hacer senda en las ondas.

Mas con la fuerza de la piedra imán se abre camino descubierto por todo el grande Océano, por haberle el altísimo Creador comunicado tal virtud, que de solo tocarla el hierro, queda con la mira y movimiento al norte, sin desfallecer en parte alguna del mundo.

Disputen otros e inquieran la causa de esta maravilla, y afirmen cuanto quisieren no se qué simpatía; a mí más gusto me da mirando estas grandezas, alabar aquel poder y providencia del Sumo Hacedor, y gozarme de considerar sus obras maravillosas."..... "Desde qué tiempo haya sido descubierto y usado este artificio de navegar, no se puede saber con certidumbre. El no haber sido cosa muy antigua téngolo para mí por llano, porque demás de la razones que en el capítulo pasado se tocaron, yo no he leído en los antiguos, que tratan de relojes, mención alguna de la piedra imán, siendo verdad que en los relojes de sol portátiles que usamos, es el más ordinario instrumento el aguja tocada a la piedra imán. Autores nobles escriben en la Historia de la India Oriental, que el primero que por mar la descubrió, que fue Vasco de Gama, topó en el paraje de Mozambique con ciertos marineros moros, que usaban el aguja de marear y mediante ella na-

vegaron aquellos mares. Mas, de quién aprendieron aquel artificio, no lo escriben. Antes algunos de estos escritores afirman lo que sentimos, de haber ignorado los antiguos este secreto. Pero diré otra maravilla aún mayor de la aguja de marear, que se pudiera tener por increíble si no se hubiera visto, y con clara experiencia tan frecuentemente manifestado.

El hierro tocado y refregado con la parte de la piedra imán, que en su nacimiento mira al sur, cobra virtud de mirar al contrario, que es el Norte, siempre y en todas partes; pero no en todas le mira por igual derecho. Hay ciertos puntos y climas donde puntualmente mira al Norte y se afija en él; en pasando de allí ladea un poco o al Oriente o al Poniente, y tanto más cuanto se va más apartando de aquel clima. Esto es lo que los marineros llaman, nordestear y noruestear. El nordestear es ladearse inclinando a Lavante; noruestear, inclinando al Poniente. Esta declinación o ladear del aguja importa tanto sabella, que aunque es pequeña, si no se advierte, errarán la navegación e irán a parar a diferente lugar del que pretenden" (1).

Esto nos prueba que los navegantes que vinieron a nuestras tierras conocían con alguna perfección la brújula y el astrolabio. Así tenía que ser, pues, estos instrumentos habían sido inventados para la astronomía y la navegación por los egipcios, tres siglos antes de Cristo; con el astrolabio los egipcios midieron la altura de los astros. Los griegos y los arabes lo llevaron a España; fueron perfeccionán-

dolos en cuadrantes; ballestillas, octantes y sextantes hasta el tiempo actual, con tanta precisión y exactitud que no se equivocan ni los navegantes en los mares ni los astronautas en el cielo. Los cohetes dirigidos y los satélites artificiales deben ser la perfección completa del astrolabio.

"Tenía en aquellas fechas España más de mil bajeles mercantes en todos los mares conocidos, número muy superior al de cualquiera otra nación de Europa" (2).

Pedro Mártir de Anglería pudo decir el 13 de junio de 1525: "De nosotros a las Indias y de las Indias a nosotros es más frecuente el ir y venir de flotas que el de borricos de carga de unas ferias a otras".

4) EQUIPO Y ARMAMENTO.

Dispuso el Gobierno que las naves que zarparan para las Indias no fueran menores de 80 toneladas, y las de 100 que eran las más usadas, debían llevar aparejos completos y una tripulación compuesta por un Capitán, 15 Marineros, un Astillero, 8 Grumetes y 3 Pajes con coraza, peto y escudo; 4 cañones gruesos, 16 pasavolantes, balas, pólvora, plomo, moldes, lanzas, espingardas, rodelas, etc. Que estas armas no podían ni venderse ni dejarse en América.

Se ordenó la rectificación de las cartas de navegación, ya que las anteriores estaban llenas de errores y confusión y habían sido causa de muchos naufragios. Dicho trabajo se confió a una junta de cosmógrafos, que fue el origen de los almirantazgos.

“Las armas para una flota de tres-
naves, que solía llevar 150 expedicio-
narios, comprendían 30.000 bodoques,
20 escopetas, 54 coseletes, 6 quintales
de pólvora, arroba y media de plomo
para pelotas (bolas), 1.000 brazas de
mecha, 3 baleros, 4 arrobas de azufre,
50 libras de salitre, 12 pabesas, 6 ande-
las, 4 ovillos de hilo para ballestas,
134 alcancías, 50 arcos para flechas, 1
turquesa, 10 docenas de vellones, to-
do por valor de \$ 270, y a cada engan-
chado se anticipaba un socorro de
\$ 7 a \$ 8 a reintegrar de los frutos
de la expedición”.

Para equipar una flota análoga en
Tierra Firme, se traían 72 quintales
de brea, 40 de estopa, 20 barriles de
alquitrán, 15 quintales de plomo la-
brado para plomar costuras, 8.500 cla-
vos estoperoles, 38.000 clavos de talla,
36.000 de media talla, 700 libras de
clavos de peso y ancla de a 200 libras;
98 quintales de jarcia (cables, caña-
mo, constaneras y cordallas), 8 estren-
ques de a libra, 10 habanes de a 40
brazas y 5 docenas de trollares, 25 re-
mos, la madera labrada para el polea-
me, 72 tablones, 36 tablas, 12 grillones,
30 penoles, 20 colleras, 5 cadenas gran-
des, 12 candados para pajoles y des-
pensas, 12 esposas con sus candados,
3 agarravelas, 3 cucharones de hierro,
y la herramienta de un tonelero, 13
sierras, 3 limas, 24 figas, 70 barrenas,
6 azuelas de dos manos, 12 azuelas pe-
queñas, 12 martillos, 12 escoplos, 24
azadas, 12 garbias, 24 escoplos, 2 bi-
gornias grandes, 2 pujabantes, 3 mar-
tillos de herrador, 6 hachas para de-
rribar árboles, 2 faroles, 50 docenas

de herraduras, 100 hachas para madera
y 560 hachuelas. Todo por valor de
\$ 1.000.

Caballería: El equipo para una recua
de 40 yeguas: albarda, sobrecarga, lazo,
cincha, pretal, etc.; más las cuatro si-
llas a la jineta y las herramientas y
útiles para los arrieros. De España a
Cartagena gastaban ordinariamente las
naves 45 días (1).

5) TITULOS MARINOS.

En aquel tiempo se usaban algunos
títulos y grados de los cuales algunos
subsisten:

**Almirante, Vicealmirante, Contral-
mirante, piloto, maestre, contra-
maestre, marineros, armadores, Capitán de Ar-
mada, Capitán de Artillería, etc.**

6) JERARQUIA NAVAL.

Almirante: Antiguamente el Almi-
rante equivalía a Capitán o Jefe. El
que en las cosas de mar tenía juris-
dicción y mando absoluto sobre las
armas, navíos y galeras; el que man-
daba la armada después del Capitán
General. Parece que los Reyes Católi-
cos al primero a quien le dieron el
título de “Almirante del Gran Océano”
fue a Colón.

Vicealmirante: Que es inferior a Al-
mirante.

Contralmirante: Que es inferior al
Vicealmirante.

Capitán: El que tiene el mando de
un buque mercante o de guerra.

Piloto: Palabra italiana que signifi-
ca el que entiende o ejerce el arte de
dirigir un buque, determinando su di-

receión y los rumbos que debe seguir para trasladarse al punto de su destino; es el verdadero técnico de la navegación.

Maestre: El segundo Oficial de un buque mercante, inmediatamente inferior al Capitán. Luego el Maestre pasó a ser el mismo Capitán. Después este título se subdividió en Oficiales inferiores como Maestre de Jarcia, de víveres, de artillería, de marinería, etc.

Contramaestre: En la marina de gue-

rra Suboficial de la especialidad marinera que dirige en detalle las faenas de abordaje, bajo las órdenes de un Oficial.

El 22 de marzo de 1508 se creó el cargo de **Piloto Mayor**, al cual se le dió el examen de pilotos inferiores para la travesía a las Indias y la redacción de cartas de marear. El primer navegante a quien se le concedió en España el título de Piloto Mayor fue a Juan de la Cosa.

NOTAS:

- (1) Cfr. Colección Muñoz. T. 75 Fol. 320 y 321.
(1) Cfr. Aguado Bleye, Pedro; Manual de Historia de España. T. II, Cap. IV y VI.
(1) Cfr. Historia Civil y Militar de Colombia por F.J. Vergara y Velasco — Bogotá, 1905.
(1) Joséph De Acosta, "Historia Natural y Moral de las Indias", Lib. III, Cap. 23, Pág. 206.
(1) Cfr. Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo. "Historia General y Natural de las Indias. T. I. Cap. IX.
- (2) Oviedo. Op. Cit. T. I. Cap. XI.
(1) De Acosta. Op. Cit. Libro I, Cap. XVI, Pág. 63 y 64.
(1) De Acosta. Op. Cit. Lib. I, Cap. XVII, Pág. 66.
(2) R. M. Baralt. "Historia de Venezuela". T. I., Cap. XVIII.
(1) Cfr: F. J. Vergara y Velasco, Capítulos de una Historia Civil y Militar de Colombia.

BIBLIOGRAFIA.

- Aguado Bleye, Pedro.** "Manual de Historia de España". Tomo II, Madrid, 1954.
- Baralt, R. M.** "Historia de Venezuela".
- Blanco Fomboná, R.** "El Conquistador español del Siglo XVI".
- Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo.** "Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano". Asunción del Paraguay, 1944.
- Ballesteros Beretta, Antonio** "Historia de América". Barcelona 1945.
- De Acosta, Joseph** "Historia Natural y Moral de las Indias", Asunción del Paraguay, 1944.
- Herrera y Tordesillas, Antonio De.** "Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano". Asunción del Paraguay, 1944.
- Mártir de Angleria, Pedro,** "Décadas del Nuevo Mundo". Buenos Aires, 1944.
- Ots Capdequi, José María.** "España en América". Bogotá, 1948.
- Vergara y Velasco, Francisco Javier.** "Capítulos de una Historia Civil y Militar de Colombia". Bogotá, 1905.