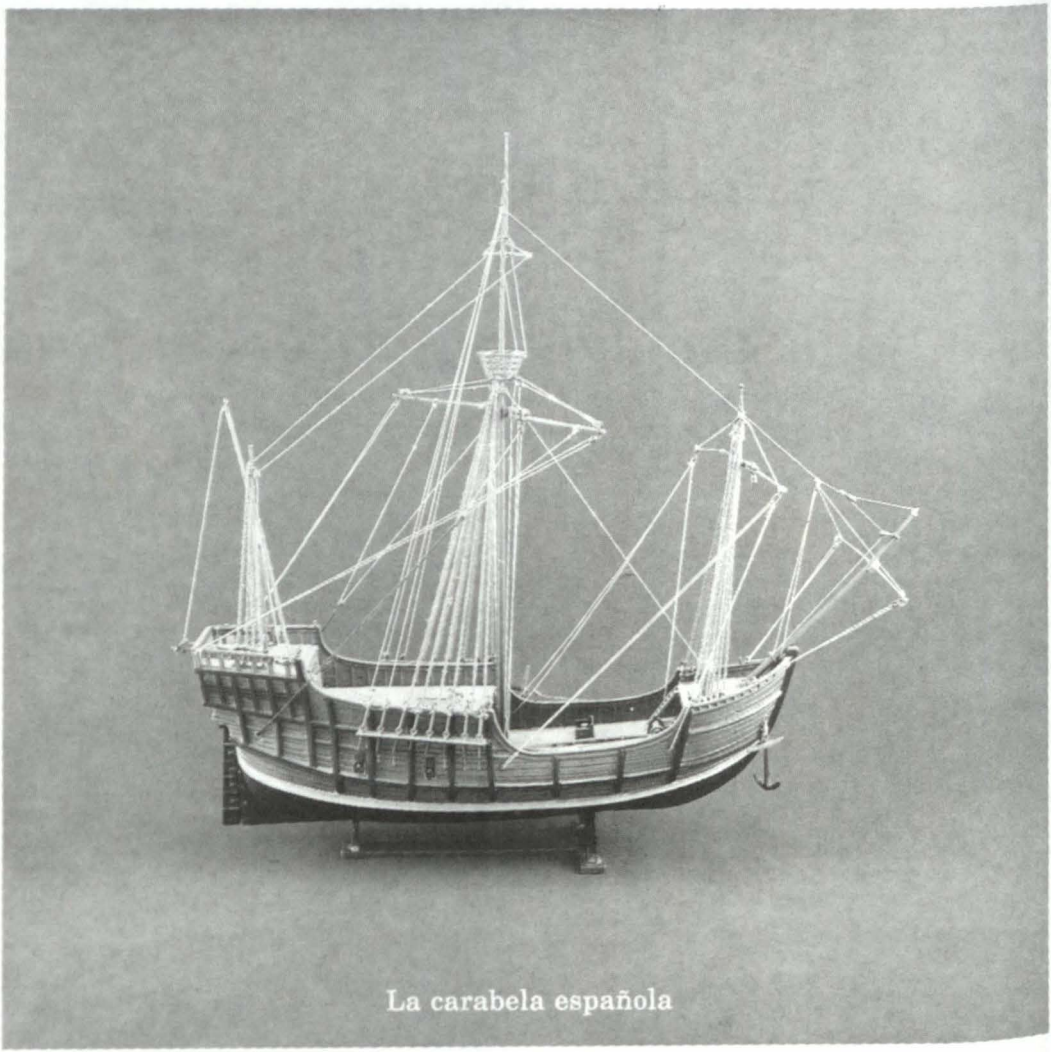
Sección Especial

del

Instituto de Estudios Historico-Marítimos del Perú

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

SECCION
HISTORIA MARITIMA



La carabela española

(Continuación de la edición Julio-Agosto-Setiembre, 1998).

LOS BARCOS QUINIENTISTAS

Empezaremos con la galera, obsesión de los virreyes de estos reinos, quienes siempre tuvieron una o un par en el Callao, listas para salir a combatir a los corsarios con los que de cuando en vez los regalaba Isabel de Inglaterra; continuaremos con la carraca, lenta y pesada pero muy segura para el transporte de tropas y mercaderías; ...

LA GALERA

Hija del trirreme romano, nieta de la hekatontora griega, y bisnieta del kepen egipcio, la galera de los medievales fue la Reina del Mediterráneo. Su largo cuerpo -semejante al de una escolopendra gigante de cincuenta extremidades- tenía un avanzar lento y majestuoso, sus mástiles siempre estaban adornados con alegres banderolas y graciosos gallardetes; las velas, lucían los más preciados emblemas, si no escudos o imágenes sagradas; la alta popa, un señorío imponente; la proa con espolón, lo mejor de su defensa.

LA CARRACA

Fue el buque de mayor porte de su tiempo, según las *Partidas* del Rey Alfonso X, el Sabio, aunque sobre esto hay opiniones que dudan al entender que eran más grandes los navíos redondos medievales. De todos modos, la carraca es recordada así por el Rey Sabio: "Navíos para andar sobre el mar son de muchas guisas e por ende pusieron a cada uno de aquellos su nombre, según la faición en que es fecho; ca a los mayores que van a dos vientos, llámanlos carracas, e destos y a de dos mastes e de uno".

La carraca, pues, era el buque mercante por excelencia. "Pesado, sin rasgos de elegancia, todo lo sacrificaba al interés del transporte". No constituía, por lo demás, un tipo distinto de nave. Al perfeccionarse la construcción, lo que había sido carraca para los autores de las Siete Partidas, era *coca* medio siglo después.

LA CARABELA

Hija del carabo berberisco y del barinel lusitano, la carabela se lanzó a los mares para convertirse en la dominadora de un instante decisivo y famoso: el de los descubrimientos geográficos.

"La típica carabela lusitana tenía un desplazamiento de 60 toneladas, 75 pies de eslora entre perpendiculares, 25 de manga, dos o tres palos con velas latinas, sin bauprés y sin trinquete; el mayor, en la medianía, izaba una antena de longitud igual a la eslora. En el siglo XIII había en Portugal carabelas latinas dedicadas a la pesca y al comercio de cabotaje. Después, en el siglo XV, los mismos portugueses

las perfeccionaron a la vista de la experiencia de sus viajes a lo largo del continente africano. Grandes maestros en el arte de construcción y gobierno de carabelas, guardaban celosamente en secreto cuanto a ellas se refería; sin embargo, las gentes marineras de la Baja Andalucía también las conocían bien. Para evitar intromisiones extranjeras en las aguas y costas que iban explorando, los portugueses hicieron correr la voz de que sólo carabelas podían emplearse en aquellas navegaciones y que a los navíos redondos les era imposible dar vuelta, en el supuesto de que lograran arribar a Guinea...".

EL GALEON

Su nombre provino, a modo de aumentativo, de la palabra galea, que, según las *Siete Partidas*, servía para denominar antiguamente a la galera. Era, a decir de los conocedores, un "bajel de alto bordo, más largo y estrecho que la nao, pero más corto y ancho , siempre en proporción que la galera. Señala el tránsito a los navíos de las carabelas y las naos, alcanzando su apogeo en el siglo XVI, cuando es la nave española del Atlántico, al demostrarse que los buques iniciadores de los grandes descubrimientos, las susodichas carabelas y naos, y menos aún las galeras y galeazas, no reunían condiciones para las largas derrotas transoceánicas. Y así, también los portugueses, muy partidarios de las carabelas en la primera época de sus exploraciones geográficas, luego de doblar el cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, dejaron de emplearlas en la navegación a las Indias Orientales. En los galeones, sin remos, alterosos, pareciendo arrufados por la curva que señalaban el castillo y la toldilla respecto al combés,la proporción de manga a eslora oscilaba de uno a tres, cuatro o cinco. La forma de su casco tenía cierta semejanza con las galeras y de ahí el nombre"...

LA FRAGATA

Se denominó fragata a todo buque de tres palos con cofas y vergas en todos ellos, proviniendo el nombre del griego aphracta que se aplicó primero a una embarcación pequeña y mediterránea usada hasta después de la batalla de Lepanto. Dicen que tenía doce bancos y un solo palo, en cada remo bogaba un hombre, y generalmente carecía de cubierta, vale decir, era una embarcación abierta, que esto y no otra cosa quiere decir la voz helena aphracta.

Esta fragata (omitidos los remeros) la encontramos en el Perú del siglo XVI en diferentes oportunidades. Tenían reputación de ser menores que galeazas y mayores que naos, conociéndose también con el nombre de fregatas.

EL PATACHE

En italiano se le nombró patachia, en francés patache, y en español se inició como patax o pataje. Era una "embarcación de dos palos, y antiguamente de guerra, que se empleaba de escampavía y en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos". El cronista Lizárraga llamaba, des-

deñosamente, *pataches* a los buques pesados y faltos de cualidades marineras que integraban la armada de la Mar del Sur a fines del XVI.

LA GALEOTA

La galeota no hizo mayor fortuna en los mares del Perú, si bien es justo recordar que una de ellas cumplió un papel decoroso en el descubrimiento de las Marquesas por Alvaro de Mendaña, marino que zarpó del Callao. Era la galeota de esta historia un barco con características mercantes, sin duda inspirado en esos buques de origen flamenco que se usaron en el siglo XVI para navegar los mares de Holanda, Francia y Alemania. Este tipo de galeota tenía el casco menguado, notándose en ella la proa y la popa redondeadas, botalón largo, orzas de deriva y ocultos fondos planos. La borda lucía baja y el aparejo era en todo similar al del bergantín. Su porte cobraba alguna importancia porque era de ciento cincuenta toneladas. Por lo cual se conjetura que así fueron todas las galeotas que llegaron al Perú.

EL BERGANTIN

También era nave de dos palos, pero menor que pataches y zabras. Tomó su nombre del bajo latín: brigantinus; sus palos eran mayor y trinquete, además del bauprés, con velas cuadras en ambos. En el mayor usaba también una cangreja, aunque otros lucían una vela más grande y redonda para aprovechar mejor los vientos a un largo o en popa. Este tipo de velero era el bergantín redondo y debió ser muy similar a esos que labró Balboa o que poseyó Francisco Pizarro. Sin embargo, el bergantín perulero más famoso, el *San Pedro* de Francisco de Orellana, estaba emparentado con la galera, porque tenía unos ocho remeros por banda. Con este barquillo se navegó por primera vez el río Amazonas en 1542, corroborando a esta fama el hecho de haber sido construido en las orillas del Coca. Más adelante Orellana construyó otro con el nombre de *Victoria,* imitándolo Pedro de Ursúa y Lope de Aguirre cuando les correspondió navegar por segunda vez el Amazonas. Los bergantines del Perú, pues, se inmortalizaron en los ríos, avanzando por la selva. El secreto debió estar en su ligereza y agilidad. Cada remo lo empuñaba un hombre, siendo casi imposible que estos remos superaran los dieciseis, por lo que suponemos a los bergantines fluviales de una eslora inferior a 20 metros y una manga no mayor de 3 y medio. El modelo debió ser el bergantín veneciano o, mejor aún, el berberisco de origen turco.

Tomo III, vol. 1, pp. 175-218.



Callao



Paita

EL PERU AVANZA!

ENAPU S.A. ACOMPAÑA
EL CRECIMIENTO ECONOMICO DEL PAIS



Salaverry

Importantes oportunidades de inversión en los puertos del Perú, permitirán que el sector privado brinde servicios en la actividad portuaria, dentro del programa de concesiones proyectado para dar mayor auge al comercio exterior.



Chimbote



San Martín

ENAPU S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.
PERU
TELEFAX: (51 1) 465 1870
URL: www.inconet.net.pe
E-mail: enapu@inconet.net.pe

MobeteK
REPRESENTACIONES S.A.C.

EMPRESA LIDER EN LA INDUSTRIA AERONAUTICA Y NAVAL.
COMERCIALIZACION DE AERONAVES DE ULTIMA GENERACION.
SUMINISTRO DE REPUESTOS PARA TODO TIPO DE AERONAVES.
SISTEMAS DE ALTA TECNOLOGIA DE SIMULACION Y ENTRENAMIENTO PARA COMBATE NAVAL.
MODERNIZACION DE SISTEMAS DE COMANDO Y CONTROL DE UNIDADES NAVALES.
REPRESENTANTES EN EL PERU DE EMPRESAS ISRAELIES DE LA MAS AVANZADA TECNOLOGIA.

Manuel Gonzáles Olaechea Nº 324 – San Isidro – Lima, Perú
Telefax: 511- 441-2025 – FAX: 511-221-6833
E-mail: mote@amnet.com.pe

PETROLERA TRANSOCEANICA S.A.
EMPRESA NAVIERA



Petrolera Transoceanica S.A., Empresa Naviera Peruana, dedicada al transporte de hidrocarburos.

Víctor Maúrtua 135 - San Isidro, Lima 27, Perú.
Telef. 442007 - 4403922 - petranso@protelsa.com.pe - Télex: 21083 PE MULTIMAR

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

MAS OBRAS EN LA LUCHA CONTRA LA POBREZA

CORDELICA reafirma su vocación de servicio, realizando obras destinadas al desarrollo del primer puerto







La Corporación de Desarrollo de Lima y Callao marcha a la vanguardia del desarrollo nacional construyendo escuelas, complejos comunales, centros de salud, redes de agua potable, alcantarillado, electrificación, centros de formación empresarial, defensaa ribereñas, vías de transporte losas deportivas, puestos de socorro policial e impulso al turismo.

PERU

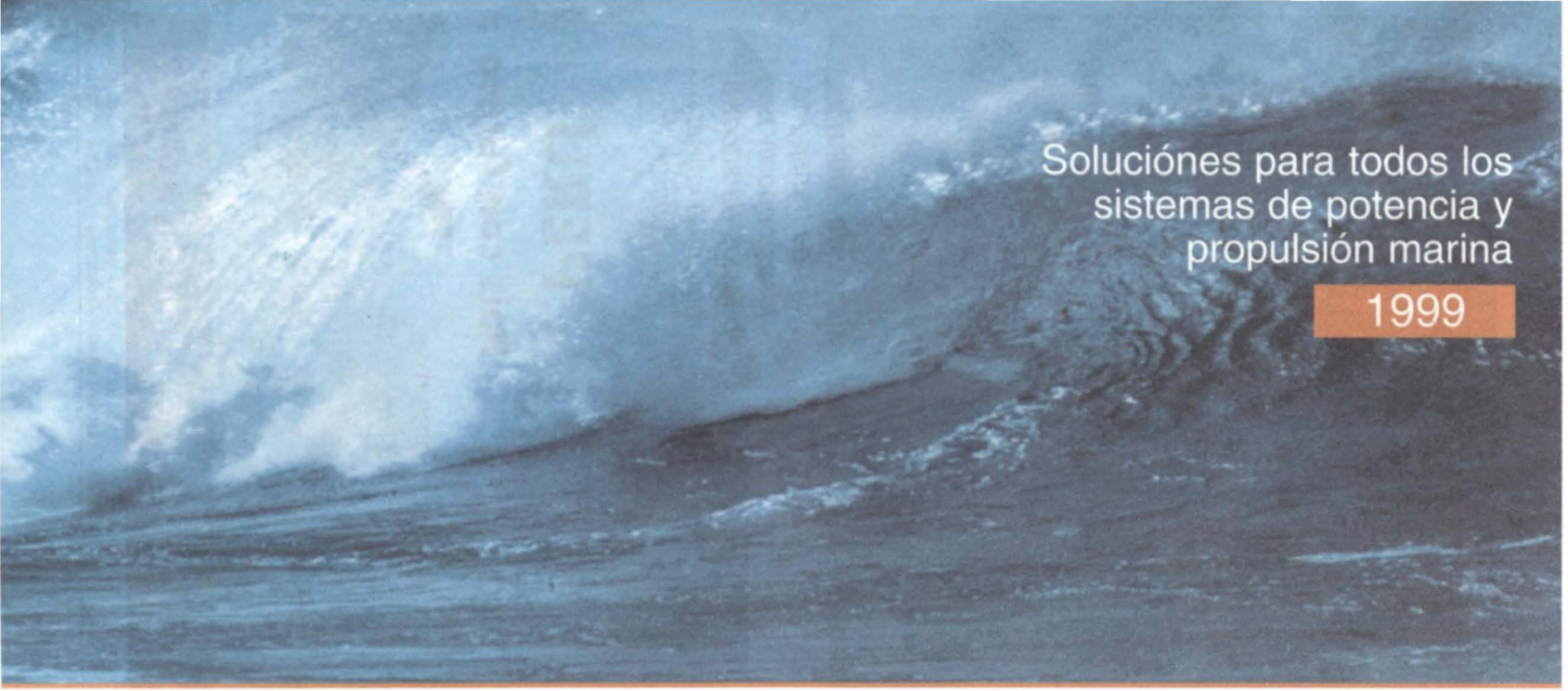
País con futuro



Estas y muchas obras más hablan de lo que Cordelica hace por el progreso del Callao



Ministerio de la Presidencia



Wärtsilä NSD del Perú S.A

J. Arias Arageuz 210
San Antonio - Miraflores
Lima, Perú.

Tel. 51-1-241 7030
Fax: 51-1-444 6867
Mobile: 51-1-904 3564



WÄRTSILÄ NSD
CORPORATION

NORMAS REFERENTES A LOS ARTÍCULOS QUE A TÍTULO DE COLABORACIÓN SE REMITAN A LA REVISTA DE MARINA

DATOS GENERALES, EVALUACIÓN

1. Las colaboraciones se remitirán contenidas en un disquete, en cuyo rótulo deberá consignarse:
   a) El título del artículo,
   b) la referencia del autor (nombres y apellidos, grado militar o título profesional) y
   c) indicación del teléfono al cual llamar en caso necesario.

   * - En su caso, los señores oficiales pueden acompañar un breve *currículum vitae.*
   ** - En el caso de los colaboradores civiles, nivel de estudios y profesión que informen la competencia y versación del autor en el tema que trate.

2. Las colaboraciones serán materia de lectura y evaluación por la Junta Evaluadora, la cual se reserva el derecho de publicación.

DE LA DIFERENCIACIÓN DE LOS ARTÍCULOS

3. Los artículos que como colaboración se remitan a la Revista de Marina pueden ser:

   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.
   c) *Transcripciones,* que, mediando la importancia del tema, podrían ser materia de publicación en la Revista de Marina, con indicación de la fuente, la autoría correspondiente y los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.

DE LA EXTENSIÓN

4. Según su extensión, los artículos serán clasificados en estos dos grupos:

   a) Colaboraciones de corta extensión
      - Las que alcancen hasta cinco (5) páginas en la Revista.
   b) Colaboraciones de mayor extensión
      - Las que registren más de seis (6) páginas de la Revista.

5. Las colaboraciones de poca extensión que en la Revista pudieran ser publicadas subsecuentemente con títulos independientes, se adecuarán a la clasificación materia de los incisos a) y b) de la norma 4.