

CAPÍTULO I

“ UN POCO DE HISTORIA ”

A lo largo de la Historia de la Humanidad, el conocimiento desarrollado por los seres humanos no es un acontecimiento solitario, individual y que haya aparecido como una estrella fugaz en el firmamento para luego, en un sutil resplandor, desvanecerse al mismo tiempo que sucumbe debido a que el roce con la atmósfera (en su entrada a ésta) desintegra sus partículas, haciéndolas, en general, inofensivas para la vida en el planeta.

Cualquiera sea la raza, los individuos que la componen, los diferentes acontecimientos que hayan debido sucederse en sus medios ambientes (ya sea debido a la acción propia de tales individuos o por causas externas que escapaban al control de los mismos) y las correspondientes experiencias y enseñanzas que hubieran aprendido a lo largo de su devenir en el transcurso de los tiempos, se ha tratado siempre de preservar todo conocimiento que permitiese a los mencionados seres humanos, sobrevivir, en primer lugar y, posteriormente, mejorar su calidad de vida.

Antes de “seguir hablando de la feria sin saber lo que en ella se vende...”, creo que una buena definición de **conocer** sería aquella que dice: “Del Latín **cognoscere** : Averiguar, tener noción, por el ejercicio de las facultades, de la naturaleza, cualidades y relaciones de las cosas. Entender, advertir, saber .”En todo caso, para cualquier generación, de cualquier época y lugar, el conocimiento ha sido la adquisición, por libre o forzada voluntad, de aquellos pasos a seguir por un por un individuo, grupo de los mismos, comunidad, tribu, pueblo, nación, etc., a los efectos de preservar su integridad física, sus medios de alimentación y de cómo proveerla, de cómo resguardarla para que se conserve en buen estado, de cómo vestirse y así evitar el calor o el frío, en fin, de disponer los medios para, como se ha mencionado anteriormente, en primer lugar, sobrevivir y en segundo término, de mejorar su calidad de vida, esto es, la relación de un individuo o grupo, con los factores propios y externos, de tal modo de disminuír al mínimo, la dependencia o el azar con respecto a dichos factores.

Si se quisiera una definición un poco más prosaica (en el sentido de vulgar) se podría decir que el conocimiento es el “ajuste”

de aquellas variables libradas al azar o al no manejo por parte de los individuos que dependen de dichas variables, para su supervivencia y/o mejoramiento. Sin embargo, el mejoramiento o superación de los individuos se dá a partir de la búsqueda, diferenciación, comparación y finalmente, adquisición de lo que se ha dado en llamar, en un lugar común, la serie de conocimientos que les den las herramientas de orden teórico-práctico para encarar variadas empresas de las que los libros de Historia nos indican, los seres humanos han acometido a lo largo de los siglos.

Baste nombrar algunos ejemplos, ya muy conocidos, sobre variados casos del conocimiento y su injerencia en cuanto a los seres humanos y de cómo ellos se han “manejado” con la información así disponible. Uno ya clásico es el referido al Arca de la Alianza, elemento sagrado para el pueblo que vivía y habitaba en la región que hoy ocupa el Estado de Israel, cuya religión les indicaba - me refiero a la religión conocida normalmente como la fé judía- que las Tablas de la Ley estaban depositadas en la mencionada Arca, y que las mencionadas Tablas eran el legado que, debido a Su intervención, Dios entrega por intermedio de Moisés, al pueblo elegido, para su conocimiento y cumplimiento.

Algunos exégetas modernos (tomando a la palabra **exégesis** como la explicación o interpretación filológica, histórica, doctrinal, de un texto, creen ver que las Tablas de la Ley que se encuentran en el Arca de la Alianza),de la cual sus posteriores destinos hasta el actual, están en una especie de nebulosa son, no sólo los mandamientos en forma doctrinal sino también algo sumamente importante: la suma de los conocimientos que Dios ha querido conceder a los seres humanos para, posteriormente, evolucionar hacia un estado mejorado de desarrollo, tanto en la parte espiritual como en ciertos aspectos de la parte material. Estos escritores y pensadores han indicado también que muchas de las guerras posteriores, realizadas en base a los más acertados o inverosímiles fundamentos (aunque jamás ninguno de los mejores y /o más preparados argumentos puede o podría jamás explicar o lo que es peor, justificar una guerra, con su correspondiente secuela destrucción, salvajismo, miseria y muertes humanas) tuvieron sus causas inmediatas en el intento de apropiación de esos (u otros) conocimientos.

Esto explicaría las conquistas posteriores de Israel por parte de los reyes de las regiones del Eúfrates, la expansión del Islam, las Cruzadas, etc. como así también el surgimiento de la civilización mozárabe en la Península Ibérica, el altísimo grado de avance cultural en sus grados científicos (medicina, literatura, geografía, química, etc.) por parte del Islam, el surgimiento de las nuevas ciencias y técnicas que se usaron a lo largo de la Edad Media en la Europa Occidental y de cuya resultante serían las catedrales góticas, realizadas en base a conocimientos todavía no exactamente determinados pero que parecieran tener todos una misma fuente (elección del lugar, alturas, resistencias de materiales), ciencias y técnicas que habrían sido **“adquiridas”** mediante la ocupación de Palestina en los tiempos de las Cruzadas, por parte de una elite de iniciados que habrían manejado tales conocimientos a los efectos de lograr un **“despegue”** de los pueblos bajo su mando y de una introducción a conocimientos ancestrales contenidos, justamente, en las Tablas de la Ley .

No es por casualidad, que el pueblo de Israel lo consideraba (supongo que así debe seguir siendo) como un elemento de valor incalculable y que debía ser preservado a toda costa de las injerencias ajenas, como así también, de los que no lo supieran manejar.

Otro de los ejemplos que se han transmitido, por decirlo de alguna forma, de manera corriente de padres a hijos y de madres a hijas, especialmente aquellos que transcurrían su vida en lugares alejados de las grandes aglomeraciones o por lo menos, campestres, en cualquier época y lugar, es la ahora llamada **“ciencia de la herboristería”**, mediante la cual el adecuado uso de las hierbas y de la combinación de ellas, propendía a la curación de enfermedades comunes de los seres humanos.

Pero el conocimiento de la utilización de las hierbas para ese tratamiento, no implicaba sólo la elección, recolección, secado, tamizado, etc., toda la gama de operaciones a los efectos de poder contar con las mismas, sino también, **más que también**, la prescripción, efecto y contraindicación de las hierbas, para lo cual los estudios modernos de la Química han determinado la presencia en las mismas de factores y sustancias diversas (químicas) que producen un efecto **DESEADO** en el

organismo. Al ser deseado (tal efecto de curación y bienestar) es, por ende, **CONOCIDO**. Respecto de la civilización occidental, podemos advertir en tiempos muy pretéritos, muy anteriores a los que vivimos, dos tipos de **conocimiento** (a lo cual le asignaremos de ahora en adelante el carácter de “**entender, saber**”): uno, el de la mayoría del pueblo raso (campesinos, artesanos, juglares, etc.) y el otro, el de los que tenían más acceso a los archivos, libros, y demás, esto es, reyes y sus cortes, hombres instruídos en alguna ciencia en particular y fundamentalmente, clérigos, monjes, sacerdotes de la Iglesia Católica, en esos tiempos.

No es mi intención comentar en estas líneas la razón o la sinrazón de que una gran parte (sino la mayoría...) de los conocimientos sobre distintas disciplinas (física, química, retórica, matemáticas, lingüística, etc.) estuviesen al alcance y al discrecional manejo de una parte de la población de cualquier feudo o condado en la Europa Occidental, sino de la más pequeña, la más apta para la comprensión de las distintas ciencias ya desarrolladas o en todo caso, de las que se estaban desarrollando. Por favor, que no se piense que soy un ardiente defensor de la posterior Monarquía Ilustrada....

Quando me refiero a tiempos pasados, quiero indicar como punto de partida (...a propósito : ¿Cómo dar un punto de partida al transcurrir del tiempo o a la historia de los seres humanos con exacta precisión ? :creo que es imposible), una fecha aproximada, que más que una fecha es una **era** de la Historia Occidental, bien definida o si se quiere de ubicación en el tiempo, el siglo VI, nacimiento de la Orden fundada por San Benito de Nursia, donde se plantan las bases primigenias de lo que luego se conocería como la **organización monacal**, copiada por muchas más en sus bases doctrinarias, filosóficas y funcionales.

No deseo hacer un panegírico de lo que fue la organización monacal de aquellos tiempos, ya que la Orden de San Benito, quizás hasta rígida para las mentalidades modernas es extremadamente útil para las de su época, visto el caso de organizar las vidas monásticas, pero al mismo tiempo, y en mi consideración, totalmente **necesaria**, a fin de poder proceder a clasificar, descartar, resguardar, organizar y enseñar (esto último, en la medida de las condiciones **APROPIADAS** , es decir, **cómo**,

cuando, dónde ,y a **quiénes**, fundamentalmente: **A QUIÉNES...**) todo el material que los monasterios iban resguardando de los tiempos oscuros que la Cristiandad vivía por aquél entonces: desde Misales hasta los Clásicos griegos, desde las interpretaciones de los distintos autores heréticos hasta las copias iluminadas de las Sagradas Escrituras, etc.

Se puede inferir y para ello se puede investigar un poco, que los monasterios fueron en buena parte, como así también posteriormente en el transcurso de los tiempos, las abadías, de las que se pueden citar por ejemplo, las de **Citeaux** y **Cluny** (Francia), el depósito y reservorio de buena parte de la cultura y los conocimientos humanos que se produjeron antes de que dichos establecimientos comenzaran a “funcionar” y, desde entonces, todo lo que signifique cultura y preservación de conocimientos está asociado a monasterios y abadías.

Un ejemplo muy claro de lo que significaban los lugares ya mencionados y su influencia sobre los seres humanos, está dado en la persona de **San Bernardo de Clairvaux**, el cual amaba entrañablemente la meditación y la lectura, y cuya sensibilidad le hizo decir : **“Hay más sabiduría en un bosque que en todas las bibliotecas del mundo”**; evidentemente, el autor de la invocación de **“Nuestra Señora”** sabía muy bien lo que quería decir.....

Sin embargo el conocimiento es a las personas que lo poseen, como el chisme a las vecinas del barrio: no se lo puede llevar por mucho tiempo sin pasárselo a alguien o por lo menos, hacérselo partícipe de lo que se conoce. Es por ello que, a lo largo de la historia se comienzan a utilizar los espacios terrestres y marítimos como **vías de comunicación**: la palabra lo dice todo, ya que no se trata de sólo comunicación en el sentido de acercamiento entre dos o más pueblos o naciones, sino, justamente, de **“comunicar”** lo que se sabe, se ha aprendido o se conoce.

Es necesario hacer referencia a que los ríos de Europa fueron utilizados para las comunicaciones entre los distintos pueblos, pero me interesaría más focalizar el aspecto sobre el mar, que como se dice es “origen de la vida”.

Los mares de Europa fueron utilizados desde siempre por los pueblos que vivían a sus orillas, e incluso, otros que conseguían transportar sus productos a través de la tierra hasta salir a los

mencionados espacios abiertos, para así poder comerciar con otras gentes. Tanto el Mar Mediterráneo como el Atlántico (sin por ello desconocer el Báltico y el del Norte) son los grandes receptores de navíos y navegantes con los consiguientes puertos, astilleros, tripulaciones, etc.

Avanzando un poco en el detalle de la Historia del continente europeo, nos encontramos con una paradoja interesante: mientras que vándalos, burgundios, godos, visigodos, etc. caen sobre el Imperio Romano, lo destrozan y saquean, una clase muy especial de pueblo permanece al margen de la posterior mezcla de razas y de la asimilación que sucede a la violencia, y éste es el de los **vikings** o vikingos. Mientras que los pueblos mencionados eran bien terrestres, los **vikingos** vivían de, por y para el mar. Al ser un pueblo típicamente pirata, sus expediciones de saqueo los llevaban por todas las costas de Europa, dejando desolación y muerte a su paso. Un simple detalle los pinta de cuerpo entero: la palabra “viking”, en el antiguo escandinavo, significa: **“el que frecuenta un fiordo”**.

Durante los siglos IX y X, las costas de las actuales Francia, España, las Islas Baleares, de Italia, Portugal y de los pueblos que vivían a orillas del Mar del Norte, fueron testigos de las correrías de estos piratas. Pero es menester ser bien justos y si bien buscaban su beneficio, se puede decir que los vikingos fueron los grandes “descubridores” de tierras allende las suyas, como ser Groenlandia, Islandia; asimismo, llegaron al Canadá, alcanzando entre los años de 980 al 1000 la Península de Labrador; esto quiere decir, que también los tenemos descubriendo la posteriormente llamada América. Serían muy investigadores de los territorios más allá de sus dominios, pero sus correrías eran mortíferas y no les hacía mucha gracia a las gentes que las sufrían.

Me interesaría indicar que en las páginas posteriores de este Capítulo, se pueden observar fotografías sobre distintos aspectos de lo que se refiere anteriormente, que espero sean lo suficientemente ilustrativas.

Pero si los seres humanos son importantes en sí mismos, también lo son las cosas que ellos hacen, y en este caso sería la embarca --

/--ción vikinga por excelencia: el “**skeid**”. Ante todo hay que indicar que los mares del Norte no son, precisamente ,de los más tranquilos. Y las más de las veces, problemáticos, con lo que las embarcaciones debían ser robustas, y al mismo tiempo, ligeras, ya que los vikingos eran sumamente prácticos: una vez desembarcados en la playa, si la población que tenían que saquear estaba tierra adentro, la solución era simple y lógica: cargaban el “skeid”, dándolo vuelta, y se dirigían a su objetivo.

El “skeid” tenía por dimensiones unos 22 o 23 mts. de eslora, unos 5 mts. de ancho y unos 1,5 de calado. Se utilizaba especialmente en verano, ya que su poco peso, unido a su poco calado, no hacían aconsejable su uso en un mar agitado. En los meses del crudo invierno del Norte, se alojaba en una dársena y se recubría con grasa, llenándolo con agua hasta, aproximadamente, la mitad. Delante a proa, se hallaba un puente móvil con una cobertura de tela embadurnada con grasa de foca, que guarecía a los hombres de las salpicaduras del mar, de la lluvia y de la nieve y eventualmente de las flechas, dardos u objetos hirientes provenientes de los barcos enemigos.

Como mástil se usaba un tronco de pino trabajado, sobre el cual se elevaba una vela de muy notables dimensiones, de forma cuadrada, por encima de la cual se colocaban dibujos de variados colores. Los hombres que componían la aguerrida tripulación elegían a su propio jefe por un sistema de votación, ya que tenían un dicho : “**Cada uno de nosotros es su propio Rey...**”(aunque parezca mentira en aquellos feudales tiempos...).De todos modos, al ser elegido el jefe, le juraban obediencia al nuevo caudillo y le seguían disciplinadamente. Pero si el jefe demostraba ser incapaz, no apto para la consecución de la empresa, era depuesto, abandonado por sus compañeros y suplantado por un nuevo comandante. No me extrañaría nada que en el extremo de la practicidad que los caracterizaba, los vikingos eliminaran directamente a través de la espada a este tipo de jefes que les podrían traer problemas en el futuro y sobre las embarcaciones.

Un momento dramático de las jornadas vikingas lo constituía la muerte de un jefe ,más todavía si era estimado por su tripulación y valiente en el combate: sobre la misma nave se levantaba una cabaña capaz de contener el cuerpo exánime y sepultado en la playa, junto con el navío.

Aunque no corresponden a barcos que hayan sido hundidos debido a la muerte de sus jefes, entre el **otoño boreal de 1996** y la **primavera boreal de 1997** se extrajeron varias embarcaciones del fondo del fiordo Roskilde, Dinamarca. El mencionado fiordo Roskilde es un valle glaciar invadido por el mar, cercano al lugar donde, actualmente, se encuentra un museo danés de barcos antiguos, al Oeste de la ciudad de Copenhague. Cabe acotar que, con anterioridad, también se descubrieron otros barcos vikingos, esto es, a principios de la década de los años '60. En el año 1962 se encontraron cinco barcos vikingos del siglo XI, dos de guerra, junto a dos de carga y uno de pesca. Estos exponentes de la navegación de esas épocas, fueron ensamblados de nuevo y desde entonces se encuentran en el museo mencionado anteriormente.

Lo más interesante de todo fue el barco de guerra del siglo XI; se trata de un barco de guerra esbelto y alargado, de 20 mts de eslora, con un poderoso mástil, de amplio francobordo y a despecho de los navíos vikingos tradicionales, éste presentaba un calado más profundo; esto último se debería más bien a que la zona del fiordo Roskilde, era, posiblemente mucho más profunda en esas épocas, lo que permitiría llegar a los barcos hasta un muelle, sin tener que transportar las mercaderías o los botines desde los barcos grandes anclados afuera del fiordo. La distancia entre las cuadernas del barco de guerra delata que la nave era impulsada por 36 remeros y que la embarcación tenía espacio para 50 de tripulación, en total; además, la madera con la que fue construída era madera de roble, obtenible en esta región.

Finalmente, el skeid y el otro gran navío, el **“drakkar”** eran buenos ejemplos de barcos livianos, rápidos, aptos para enfrentar los desafíos del mar y asimismo, temibles armas de ataque. Evidentemente, su coeficiente de resistencia al avance en agua era bajo y además, su forma ahusada le permitía una buena rotura del frente de agua, como también un ágil desplazamiento, en todo tipo de cauces.

EDAD MEDIA.EL SIGLO XV.-

No pretendo cansar al lector de estas líneas, sino sólo dar una mirada sobre distintos aspectos de la gran historia de los barcos y navíos a lo largo de las etapas de la humanidad, y en especial de aquellos que se encuentran en el período comprendido entre el año 1000 y los primeros años del siglo XIX. Por ello desde ya pido disculpas por los errores que se pudieran cometer y los vacíos que se pudieran hallar, ya que son muchos años, muchos tipos de barcos, y además, como se irán dando cuenta Uds. a medida que la narración progrese, mi foco estará en otro lugar. Pero sigamos con lo que teníamos

Siguiendo en el tiempo, encontramos un período de intensas guerras, pero a la vez de fructíferos encuentros y relaciones entre los distintos pueblos que habitaban la Europa de los siglos XI al XV, inclusive. Uno de los acontecimientos que dio lugar al uso masivo de la embarcación de la que se hizo mención anteriormente, el “drakkar”, fue la invasión y posterior conquista por parte de los normandos del reino situado algo más al norte de donde ellos habitaban, esto es Anglia (Inglaterra). Los normandos eran un pueblo establecido en la zona noroeste de la actual Francia, o mejor dicho, en la Normandía o si se quiere, en el país normando; este pueblo era descendiente directo de **;; Oh :Sorpresa...;;** los vikingos que asolaban los mares.

Este pueblo, comandado por el rey Guillermo el Conquistador, arma apresuradamente sus escuadras, se rodea de un decidido grupo de hombres y cruza el Canal de la Mancha, enfrentándose con el rey de los sajones de aquellos días, el rey Harald, al cual vence en la batalla de Hastings. Una vez hecho esto, Inglaterra cae rápidamente bajo el influjo de los vencedores, y es así, conquistada. Sobre este hecho histórico nos queda una muestra inigualable de la tejeduría, que muestra la hazaña “vikinga” y que lo constituye el tapiz Bayoux, famoso por mostrar todos los aspectos (hasta el más pequeño) de la preparación y consecución de la conquista. Avanzando en el tiempo, vamos a encontrar un hecho quizás poco conocido, pero que realmente sucedió y es el bloqueo continental al que fuera sometida Inglaterra en el siglo XIII, por parte de la flota francesa

y ordenado por el rey Felipe IV el Hermoso, monarca de Francia. Este bloqueo fue en respuesta a un fracasado intento de invasión por parte de los franceses en el Año de Gracia del Señor de 1294, y sus objetivos eran doblegar la voluntad de los ingleses por medio del hambre y la falta de insumos necesarios para la sobrevivencia.

El nieto de Felipe IV, en este caso Felipe V, recurrió a la experiencia del rey Guillermo el Conquistador, para intentar una nueva conquista de las Islas Británicas, lo cual hubiera pasado a la historia con el pomposo título de “Jornada de los Normandos”. Ahora bien, la enconada rivalidad entre los dos nietos de Felipe el Hermoso, que daría posteriormente, lugar a la Guerra de los Cien Años, comenzó con dos tremendas batallas navales: la primera, que tuvo lugar frente a la costa de Flandes, cuando los ingleses, avisados de la presencia de la flota que Felipe había preparado para la nueva invasión, la atacaron y destruyeron totalmente, en la jornada del 24 de Mayo de 1340, hecho que aventó el tan temido fantasma de la invasión. La segunda batalla tuvo lugar el día 15 de Agosto de 1416 y fue, asimismo, una gran derrota para el rey francés Carlos VII. Como se ve, los ingleses y los franceses no se llevaron siempre bien a lo largo de la Historia, sino que prácticamente no había siglo en que no tuvieran alguna guerra que los enfrentara. Se necesitaría el paso de mucha agua bajo los puentes y la aparición de enemigos comunes, para las posteriores alianzas. Además, los ingleses ,eran temibles marinos....

Lo interesante es resaltar en el tema que nos ocupa es que, además de ser muy importantes a los fines hegemónicos de ambos países, estas batallas fueron las últimas libradas con los medios empleados por otros pueblos (caldeos, griegos, egipcios y romanos, entre otros).¿ A qué me refiero? Muy simple: más tarde surgió una novedad: el **CAÑON** .Y a partir de este hecho, ya nada sería igual, ya que esto revolucionó la guerra y la estrategia naval, los principios de la arquitectura naval y otros planos importantes a nivel marítimo.

Es justo destacar, asimismo, que las Cruzadas tuvieron un impacto significativo en lo que a transporte y comunicaciones marítimas se refieran. Espero que lo que diga a continuación sea bien entendido; tengo amigos que proceden de las distintas colectividades que se afincaron en la

Argentina, entre ellos la árabe, y no me interesa ofender a nadie, ni en general ni en particular. Pero a la luz de los acontecimientos que se produjeron desde la época de las Cruzadas ,durante los siglos posteriores (el Imperio Otomano, la caída de Bizancio, Lepanto, etc.) hasta los recientes del siglo XX (el resurgimiento de los fundamentalismos árabes, el Irán de Khomeini, junto a Saddam Hussein y los talibanes de Afganistán, etc.) Europa o si se quiere la Europa que llevaba el estandarte de la fe católica, estuvo en guerra con esta parte del planeta, ya sea en forma armada o cuando menos, en forma política, económica, cultural, etc.

Pero en el tiempo de las Cruzadas, las motivaciones eran muy distintas, ya que existían las de orden espiritual (por lo menos en la superficie...), recordando que el grito de guerra de los ejércitos cruzados era: **“Dios lo quiere”**; como asimismo, lo eran de orden político y económico.

Hay que recordar que el establecimiento del Reino de Jerusalem dió lugar a partir del año 1100, a un intenso y profundo intercambio comercial entre los reinos que tenían su asentamiento sobre el mar Mediterráneo (y por ende, los otros países de Europa, ya sea por ósmosis o por novedad) y los países del Medio Oriente, dejando en muchos casos de lado o aplicando treguas, la existencias de conflictos armados.

De lo anterior, e históricamente comprobado, amplias flotas cruzaron el Mediterráneo en ambos sentidos ya sea para el transporte de tropas cruzadas o para el acarreo de mercaderías .Además, las batallas navales eran, sino frecuentes, por lo menos una consecuencia directa de la gran cantidad de navíos existentes a lo largo de tanto tiempo en ese transitado mar.

Para continuar con esta pequeña reseña histórica, se ha de notar que los últimos siglos de la Edad Media registran también otras expediciones a las costas africanas del Atlántico por parte de navegantes genoveses, catalanes, franceses, etc. con un redescubrimiento de las Islas Canarias, que aunque no tuvieron como consecuencia el establecimiento de poblaciones o la instauración de vías de comunicación permanentes, dieron el paso para que otros navegantes fueran detrás de estos precursores, aunque no se contara todavía con un desarrollo de las técnicas necesarias para encarar nuevamente estas travesías.

Todo esto experimentará un cambio a lo largo del **siglo XV** mediante la activa participación del reino de Lusitania, es decir, **Portugal**, que comienza con un sistemático y coherente esfuerzo de exploración del litoral africano sobre el Atlántico; como consecuencia de lo anterior, se descubre la ruta marítima a través del Cabo (África del Sur) con los consiguientes contactos con los países del Asia, lo que conlleva colonización, comercio y demás, ya que la ruta terrestre hasta ese entonces usada en ese tiempo, estaba inhibida por la presencia activa del Imperio Otomano, lo cual evidentemente impedía todo tráfico. Esto trae aparejado también una pequeña revolución de orden técnico y geopolítico que consiste en la fundación de la **Escuela de Sagres**, por obra y decisión del tiempo, rey **Enrique el Navegante** (Portugal) que será, con el transcurrir del tiempo, un faro en lo que respecta a los aspectos científicos y técnicos de la actividad náutica en aquellos primeros intentos por conquistar, de una manera más amplia, el mar y sus rutas.

Como una cronología de hechos interesantes (pero muy limitada a los rasgos indicativos) relacionados con el aspecto marítimo, se pueden destacar los siguientes:

1441-Tristán Nuño llega a Cabo Blanco.-

1445-Dinis Díaz llega a Cabo Verde.-

1460-Pedro de Cintra alcanza la costa de la actual Sierra Leona.-

1485-Diego Cao alcanza la longitud 22° 10' S.-

1488-Bartolomé Dias bordea el Cabo de Buena Esperanza.-

1498-Vasco Da Gama llega a la India.-

No quisiera extenderme más. Pero para indicar otra información se puede comentar que (dejando de lado a Europa y sus países) entre los años **1405** y **1433**, un grupo de almirantes chinos, denominados “**Ming**” realizan expediciones entre la **China** y la **Península Arábiga**. Quiere esto decir a mi opinión, que había un gran interés en todo lo concerniente a navegación por los mares, lo mismo que el descubrimiento de nuevos territorios y nuevas vías de comunicación, que, aunque estaban inocultablemente

dirigidas por un afán de comercio , ganancia, colonización y demás , implicaba (al hacer contacto de forma inicial entre tripulaciones y destinos, y luego entre pueblos) un intercambio de **conocimientos** y tradiciones, como fue mi intención mencionar al comienzo de este Capítulo.

Podremos al final de estas primeras líneas observar algunas fotografías de los distintos tipos de embarcaciones que fueran utilizadas en el transcurso de los años comprendidos entre la Baja Edad Media y el siglo XV.

PRINCIPALES TIPOS DE BARCOS.CONDICIONES DE VIDA DE LOS MARINEROS.-

Para, ahora sí, terminar con este capítulo introductorio, quisiera referirme a los tipos de barcos sobre los cuales se desarrollaba la navegación de aquellos tiempos tan distantes ; hay una pregunta que nos podríamos hacer: **¿Por qué no emplearon el hierro para la construcción de los navíos en su totalidad?** Digo **totalidad** ya que usaban, por ejemplo, espolones de hierro. Supongo que debería ser por el hecho de creer que, ya que la madera flotaba, éste era el único elemento apto para poder navegar. El hecho de que la estructura que contuviera aire en su interior flotase también, quizás no fue observado hasta ese momento....

Retomando el hilo, se puede indicar que el tipo de nave más común era la **galera** y que de ella se derivaron más tarde las conocidas con el nombre de **fusta, galeota, bergantín, saeta**, y la más pequeña, la **fragata**.

Cabe acotar que todas ellas estaban provistas de remos y disponían de uno o más mástiles para las velas. Obvio, si el viento no ayudaba, los brazos sí....

La **galera** tenía un largo de, aproximadamente, 40 a 50 mts., y unos 6 a 7 de ancho. Desde el siglo IX se la conoce y aparentemente, su nombre deriva de la palabra latina **galeos** con un significado cercano a “pez espada”, definiendo así su forma alargada, bien baja sobre el agua, su agilidad y peligrosidad. En cuanto a la **fusta** se puede decir que era más veloz y más pequeña que la anterior , que su longitud no alcanzaba los 30

mts. y su anchura era de 5 mts., aprox.; pero poseía mayor cantidad de remos: 18 o 22 bancos de cada lado, contra los 14 o 20 de la galera. La nave más pequeña de todas era la **fragata** que muchas veces no llevaba palos y que disponía de 6 a 12 bancos por lado.

El coloso del mar tenía por nombre **galeaza** , usada mayoritariamente por los venecianos: su longitud era de 70 mts., ancho de 16 mts., contaba con tres mástiles y con 32 bancos bajo cubierta, para así dejar libre el puente superior a fin de posibilitar las maniobras de la vela. Además de poseer una impresionante cantidad de artillería, su tripulación era más numerosa, del orden de los 300 hombres, de los cuales unos 200 manejaban los remos. Se podían encontrar un cuerpo de oficiales, entre comandante, oficiales y el capellán. Luego venían los suboficiales, mandados por un maestro, timoneros, cuatro o cinco pilotos, etc., que eran marineros escogidos, “proeles” que manejaban las velas, el calafate, el guardián de remos y el despensero ,que también trabajaba de cocinero. Luego venían los soldados, al mando de un capitán, dos alféreces, sargentos y cabos.

En particular, refiriéndonos a los remos, no todos los remeros como se podría suponer, eran condenados que purgaban sus condenas, por delitos ficticios o reales. En el transcurso de los siglos XIV y XV, había muchos hombres libres que se “enganchaban” por necesidad. Sin embargo, su “**status**” no difería en mucho de la de los condenados y la diferencia consistía en que podían llevar bigote y cabellos, algo totalmente prohibido a los condenados, a los cuales se les afeitaba. Cuando no estaban en los remos, los hombres libres podían pasear y hablar, tomar una taza de algo caliente, etc. pero a la noche también eran encadenados.

Hay que decir que la situación de higiene de la nave era estremecedora, por ser leve: al ser un código no escrito, pero no por ello dejado de cumplir, que el hombre de mar no se bañaba nunca, y además todo tripulante se vestía sólo con lo puesto, fácil es imaginar las condiciones de limpieza de aquella gente. En cambio, los galeotes, rasurados en todas sus partes y obligados a remar **SIEMPRE** --- son comunes los casos de hombres que mueren de agotamiento sobre sus remos--- , eran obligados a mantenerse “**limpios**”, caso contrario, los castigos que debían soportar eran durísimos : cada mañana estaban

obligados a despiojarse y limpiar sus harapos. Al no poder moverse, era fácil adivinar que sus necesidades eran evacuadas allí mismo. De vez en cuando un guardia se apiadaba de ellos y como una medida sumamente higiénica, les arrojaba un balde de agua a sus pies. Con lo que las enfermedades que pululaban por esos “medios ambientes” no eran simples resfríos, sino que mataban a veces más remeros propios que lo que el enemigo presente o futuro hubiese llegado a hacer.

A lo anterior hay que agregar que una vez en combate naval, si el barco era herido de gravedad, y se hundía, nadie se acordaba de los remeros, ya que estos eran , en el peor sentido de la palabra, **“material descartable”**, y corrían el mismo destino que la nave: iban a engrosar la fauna marina.....

Así, los navíos parecían, al decir de Cristo, **“sepulcros blanqueados por fuera y podridos por dentro”**, ya que desde la lejanía los barcos se presentaban pulidos, soberbios, con banderas multicolores, con espejos y estatuas de todo tipo, mientras que por dentro y por debajo, la condición humana se expresaba de la manera más abyecta, con sus negras facetas de miseria, promiscuidad, abandono y **muerte**.



Foto N° 1: Cabeza de monstruo, que adornaba las naves vikingas.-

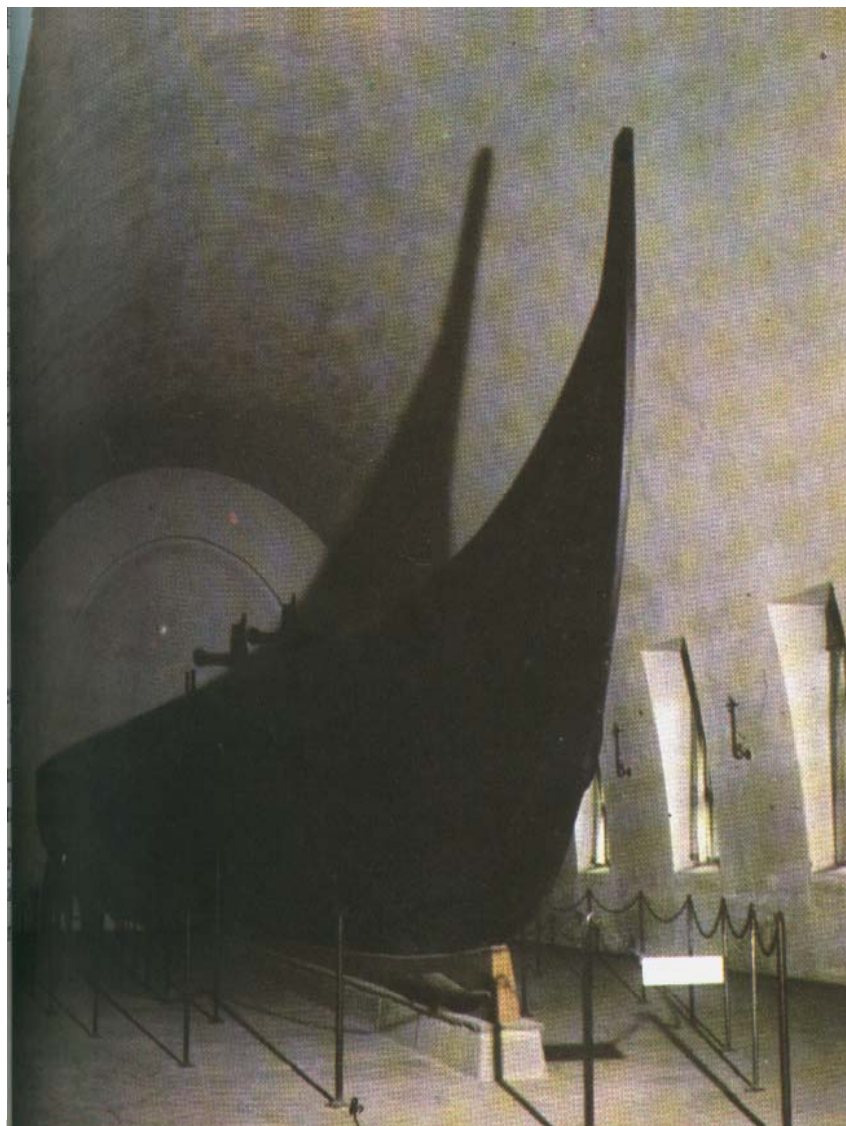


Foto N° 2a: Nave vikinga que posiblemente ha servido de tumba a un jefe . Se conserva en el Museo de Oslo (Noruega) .-

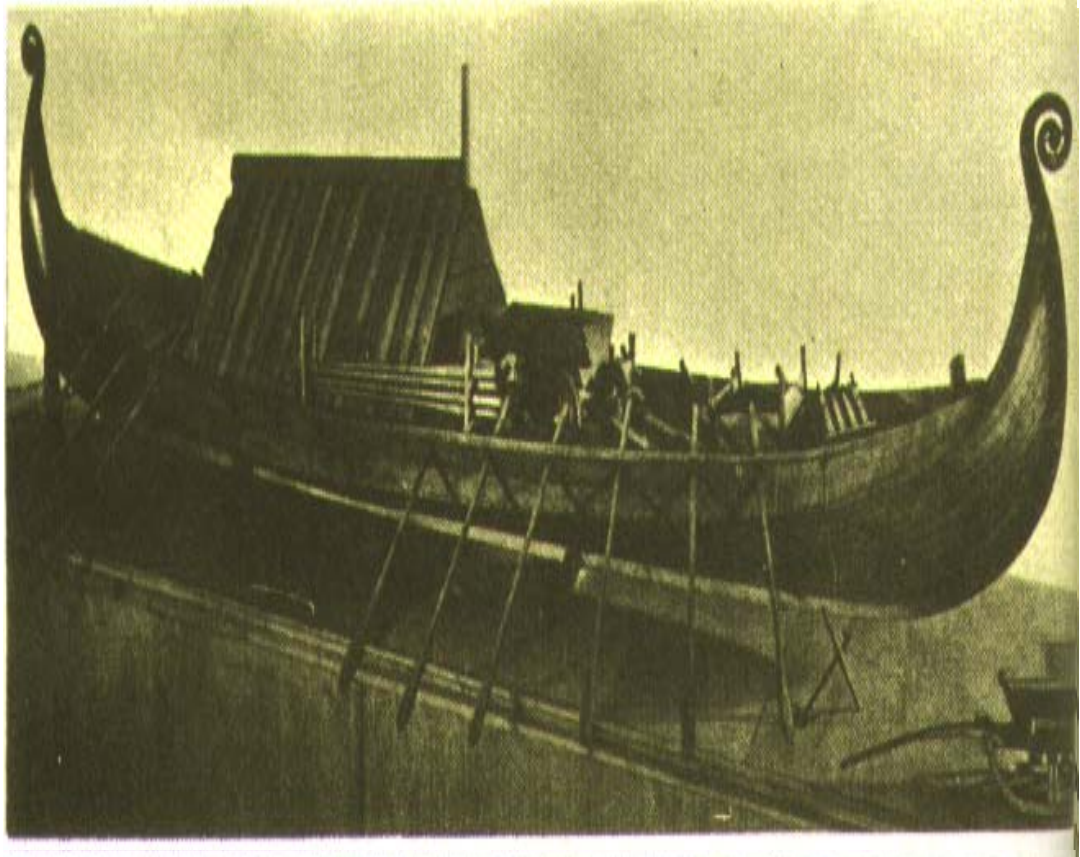


Foto N° 2b: Maqueta de una nave vikinga con la característica cámara mortuoria , donde junto al cuerpo del jefe ,se depositaban armas y utensilios .-

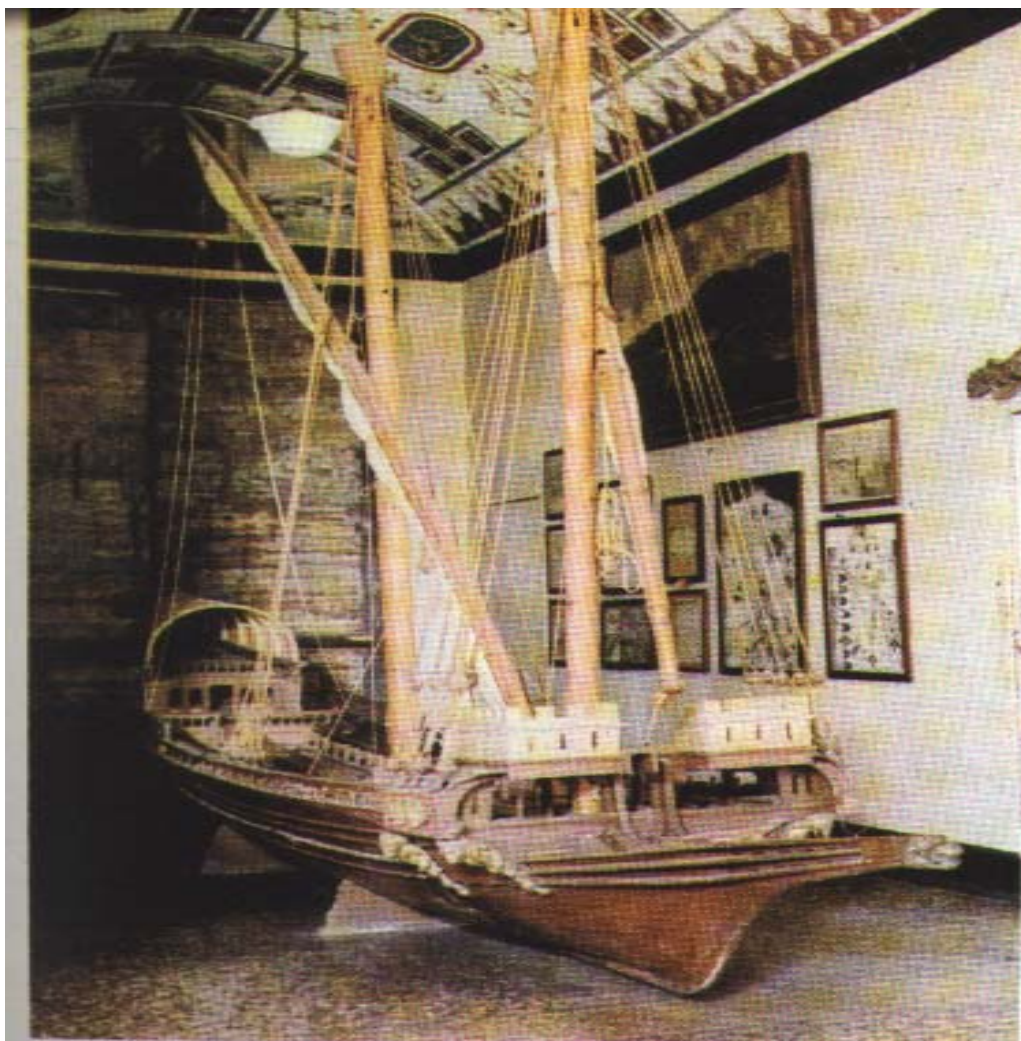


Foto N° 3 : Galera genovesa del Siglo XVI. Las naves de los genoveses eran excelentes ; la “GRIMALDA” podía cargar hasta 2300 Toneladas .-



Foto N° 4 : El “Great Harry”, construída especialmente para la guerra; es conocida en la Historia como la “Primera Nave de Su Majestad Británica”.-



Foto N° 5:
Motivo
decorativo
esculpido,
perteneciente a
una nave vikinga
descubierta en
Escandinavia .-



Foto N° 6 : Típica nave inglesa ,con dos castillos ,del siglo XIII ,en un medallón del año 1284.Estas naves se podían encontrar en los puertos de Dover ,Pool y Sándwich (Inglaterra) .-



Foto N° 7: Maqueta de la nave “Royal Sovereign”, una de las naves inglesas más famosas .-