



ÍNDICE

<i>TEMA</i>	<i>Pág.</i>
INTRODUCCIÓN	3
SALUDO NAVAL	4
SALUDO EN EL TUMBADILLO	5
SALUDO CON EL CAÑÓN.	6
SALUDO INTERNACIONAL DE 21 CAÑONAZOS.	9
POSTURAS DE CONTINENCIA.	10
BANDERA A MEDIA ASTA.	10
EMPAVESAMIENTO.	10
CEREMONIA DE LANZAMIENTO DE LOS NAVÍOS.	11
MONEDA DEBAJO DE LOS PIES DE LOS MÁSTILES.	12
CEREMONIAS FÚNEBRES A BORDO	13
FUNERAL DE UN MARINERO EN UNA ANTIGUA EMBARCACIÓN A VELA	14
UNIFORME DEL MARINERO	14
LA COCA O VUELTA DE GALÓN	17
EL GALLARDETE NAVAL.	18
RABIZA Y PITO MARINERO	19
CAMPANA MARINERA	21
LA GORRA Y EL ESCUDO DE LA GORRA	21
EL CORDÓN DEL OFICIAL DE GUARDIA Y DEL AYUDANTE	22
BAUTIZO NAVAL	22
PASAJE POR LA LÍNEA DEL ECUADOR	23
ARCO DE ACERO	24
JURAMENTO A LA BANDERA	24
CEREMONIA DE JURAMENTO A LA BANDERA	25
CEREMONIAL MILITAR	25
ENTREGA DE SABLES	25
ENTREGA DE ARMAS	26
INCINERACIÓN DE LAS BANDERAS	27
EL PORTÓN DE MARTE	27
DESFILE MILITAR	28
EL ANCLA	29
ANCLAS PARA YACHTING	32
LA LEY DEL MAR EN TIEMPOS REMOTOS	34
CUÁL ES EL ORIGEN DE LA PLEGARIA A STELLA MARIS?	36
LETANÍAS LAURETANAS	37
LA ESTRELLA Y SU SIGNIFICADO	41
LA PROYECCIÓN MARINERA AL MUNDO TERRÍCOLA	44
LOCUCIONES MARINERAS	45
MAS JERGAS MARINERAS	50
ALGUNAS COSTUMBRES Y SUPERSTICIONES	53
ALGUNAS ETIMOLOGÍAS	54



INTRODUCCIÓN

Si hay algo tangible que fortalece y hace perdurable la identidad de una institución es precisamente su tradición, los usos y costumbres que a través del tiempo se hacen constantes en el quehacer diario, en este caso, la del militar naval, el marino. Son acciones que sin ser ley, se han instituido como tal.

La actividad del hombre del mar transcurre normalmente fuera del territorio Nacional, en contacto amistoso o violento (por suerte más veces en la primera forma) con otras Marinas o con otras personas e instituciones nacionales.

Para que sea posible y más fácil el contacto amistoso, es preciso que existan lenguajes y estilos mutuamente compatibles y comprensibles y normas de comportamiento que no se choquen. Estas pueden parecer extrañas en otros ambientes.

Las costumbres y las jergas marineras constituyen una de las tradiciones más ricas del arte de navegar. Durante siglos se han ido formando frases y palabras, que pasadas de generación en generación han creado un lenguaje propio lleno de matices y curiosidades para el terrícola (llámese así aquel que anda más por tierra que por agua).

El lenguaje propio es un poderoso elemento de aglutinación y las tradiciones marineras debemos seguirlas si es posible con devoción.



Este pequeño y modesto trabajo no tiene la pretensión de abarcar todo sobre este amplio tema, sino, apenas oficiar de una guía básica. Más bien espera que otros integrantes de la Armada Paraguaya emprendan una tarea de mayor envergadura y con mayores detalles. Asimismo se recibirá con sumo agrado las críticas, las sugerencias y otros aportes sobre su contenido y en un futuro no lejano poder tener un trabajo más amplio.

Somos conscientes que solo con el esfuerzo personal y colectivo de los integrantes de la Armada Paraguaya llegaremos a buen puerto.

SALUDO NAVAL

El esfuerzo de Felipe II contra Inglaterra se había frustrado. La Invencible Armada, antes de partir era llamada Armada Felicísima, había sido desecha y dispersada, por la conjunción de las fuerzas de los hombres y de los elementos.

En 1588, la Marina británica realizó un torneo naval para celebrar tan fastuoso acontecimiento y distribuir los premios a que se habían hecho acreedores los bravos de aquella jornada. El reinado isabelino había llegado a su cumbre.

Jóvenes marineros, osados, llenos de brío y audacia, llenaban totalmente la escena. Drake, Frobisher e Howard dirigían el torneo; Plymouth estaba de fiesta.

Frank Drake, audaz y galante, sabía encontrar el camino del corazón de su soberana y, a fuerza de ruegos y lisonjas, había conseguido que ella, en persona, viniese a entregar los premios.



Drake, organizador de las ceremonias y de las fiestas, se mostró el más fino, discreto y encantador de los súbditos. Los cortesanos sentían la presencia de su soberana como si se encontrase delante de un ser sobrehumano.

Se vivía en una persistente atmósfera de adoración personal. El Almirante en su orden del día determinó: *"Debido a la resplandeciente hermosura de Su Majestad, todos los marineros deberían cubrir los ojos con la mano derecha, en el acto de recibir los premios."*

Lo que en realidad hizo Francis Drake, fue, adaptar una costumbre medieval de los caballeros, cuando vestidos con sus armaduras, al ser inspeccionados por su superior, de llevar la mano derecha a la sien derecha para suspender la visera y permitir su identificación.

La Reina Isabel, que absorbía con ansias las demostraciones de adoración de súbditos, a medida que sus encantos decrecían, aumentaba su insistencia en conservarlas. Ordenó, así, que aquel homenaje de Drake fuese permanente.

Nació, de ese modo, la continencia naval en la Marina inglesa. Esto se extendió a otras marinas del mundo y mismo al ejército y, posteriormente, a la aviación.

El saludo también fue hecho por vivas. En la publicación "Historia marítima española, lecciones para uso de los caballeros guardia marinas", del entonces Contralmirante Don Julio Guillen Tato, se lee que el saludo oral fue práctica muy antigua, acompañada por el pito de los cómitres y contra maestres e instrumentos musicales. Don Quijote fue recibido en Barcelona, con paje saludándolo de la Gávea: "Por muchos años la vida y la gran honra de muy excelente señor Dios guarde y mantenga".

Al que la tripulación en parada respondió: "Salve".



SALUDO EN EL TOMBADILLO.

Entendemos como tombadillo el espacio de la cubierta principal de un barco, situado más a popa o por ante la reversa del mástil de la mesana al último mástil.

En general se acepta, que la costumbre de saludar en el tombadillo proviene del respeto que los antiguos marineros sentían por el altar pagano, instalado en este lugar, a bordo de las embarcaciones.

Está probado que en los navíos griegos, romanos y cartagineses se hacían genuflexiones y reverencias ante los pequeños templos paganos, con el que se homenajearon a los dioses del mar, abrigados en el tombadillo.

Con el advenimiento del cristianismo, la misma señal de respeto fue prestada al altar de la Virgen que allí se erguía.

Las banderas adquirirían también un doble significado, pues, al mismo tiempo que representaban la religión y el estado, eran emblemas de las casas de los gobernantes.

La costumbre citada, de rendir homenaje de respeto, perduró aún después de suprimirse los altares a bordo de las embarcaciones.

El término popa proviene precisamente de "puppis", palabra latina con que se designaba la parte cubierta, destinada a llevar las imágenes de los dioses.

Allí se oficiaban los sacrificios y, desde entonces, el tombadillo ha sido considerado como un lugar privilegiado.



Considerándose que los reyes de otrora lo eran por derecho divino, las banderas, al representar la Iglesia y el Estado, se convirtieron en objeto principal de todos los homenajes.

El tombadillo ha sido considerado un lugar sagrado, desde los días más remotos. El Capitán Basil Hall, de la Armada Británica, al escribir, en 1831, sus recordaciones de guardiamarina, afirmó:

"Cualquier persona, inclusive el comandante, que pise en el tombadillo, lleva su mano al bonete y, como este saludo se dirige al lugar en sí, todos los que en este momento tienen la honra de estar allí están obligados a retribuir el saludo descubriéndose; aún que sea un guardiamarina que llegue y salude, debe ser retribuida por todos, hasta por el almirante, si en este momento estuviere en el tombadillo.

SALUDO CON EL CAÑÓN.

Investigando los antecedentes históricos, comprobamos que ya Cristóbal Colón, en sus navíos, utilizaba las salvas de cañón como forma de saludo, y hasta llegó a dar salva real en el momento de las citadas saluciones.

Las embarcaciones que navegaban en las épocas en que la piratería abundaba lo hacían con su artillería cargada en batería, previendo así la defensa ante un eventual pirata.



Al llegar a los puertos de reabastecimiento o destino, las autoridades locales no veían con agrado que las embarcaciones fondeadas en sus aguas estuviesen con sus cañones listos para el combate. Exigían que fuesen descargados en las inmediaciones de los accesos a los puertos, pudiendo, así tener la certeza de que entraban en el puerto sin posibilidad de atacar la plaza.

Los capitanes atendieron ese pedido, y las descargas eran oídas antes de su ingreso en el puerto. En contrapartida, solicitaron que las baterías de tierra también fuesen descargadas luego sus salvas, como testimonio de recibimiento y confianza, en relación al recién llegado.

Aceptadas estas condiciones por las dos partes, se escuchaban las salvas de bordo y, luego, a seguir, las de tierra.

Con el correr del tiempo, superados esos extremos de precaución en vista de las nuevas armas, con sus alcances y técnicas variados, esas descargas se transformaron en tradición que los hombres del mar trataron de reglamentar como forma de salutación.

La salutación a los navíos que ostentaban el pabellón británico se inició cuando las aguas comprendidas entre la costa de Noruega y el Cabo Finesterra eran llamados Mares Británicos. Es conocido el hecho de que, antes de los normandos, las embarcaciones extranjeras arriaban sus velas en éstas aguas, en señal de acatamiento a la soberanía británica.



Esta señal de respeto equivalía a rendir la embarcación durante el tiempo que duraban las honras. Como al arriar las vetas la embarcación perdía velocidad y las cubiertas quedaban embarazadas por las mismas y por el aparejo, lo que recibía la salutación no podía temer un ataque.

De tal costumbre provienen las ceremonias de los remos en alto, llevar remos, parar las máquinas o hacer con que las velas queden paneando cuando las embarcaciones menores prestan honras.

Según una antigua superstición, el número de cañones debe ser impar. La explicación para esto está en la publicación "*Diálogos*", de Boteler, donde el comandante de una embarcación cuenta que: "El número impar debe observarse siempre en las salvas de cañón porque, cuando esto no ha ocurrido, el comandante, el segundo comandante o el artillero jefe mueren en el viaje siguiente."

Numero Deus impare gaudet Dios gusta de número impar. Referencia de Virgilio a las propiedades místicas atribuidas a los números impares.

Existía la costumbre de hacer salvas cuando en banquetes a bordo se brindaban a los altos jefes. Por esta razón, Sir William Monsón, en sus tratados navales, escritos en 1600, dice: "El número excesivo de banquetes a bordo acarrea gran consumo de pólvora, pues los oficiales, cuyo cerebros se calientan con el vino, también calientan su artillería en forma ostentosa y sin tomar precauciones, lo que a veces, se torna peligroso". (Hay que llevarse en cuenta que las salvas eran hechas con los cañones cargados con proyectiles).



Monsón era hombre muy práctico y cuando fue comandante, ordenó que las salvas de los banquetes se hiciesen con mosquetes. Para aprovechar estas salvas como ejercicios, hacía con que se tirase contra una silueta-blanco.

En la Armada Turca, por ejemplo, la costumbre de dar salvas con proyectiles se conservó hasta 1910.

Cuando Inglaterra mantenía el orgulloso título de Reina de los Mares, era costumbre que los reyes de naciones extranjeras saludasen al pabellón británico en el mar y, muy especialmente, en el Canal de la Mancha, ya que, durante muchos años después del reinado de Eduardo, Inglaterra seguía manteniendo sus pretensiones a ambas costas del canal. De hecho, el Rey Juan tenía el título de Duque de Normandía.

El Rey Felipe II de España fue obligado a saludar con cañones al pabellón británico, cuando visitó a la Reina María, en 1554. Lo mismo ocurrió con el rey de Dinamarca, al retribuir, en Londres, una visita oficial de Jaime I.

En otras ocasiones, embajadores y comandantes fueron llevados a juzgamiento, en el Tribunal del Almirantado, por no seguir las reglas de las salvas.

Los gritos de "Viva el rey!" y el número de vivas fueron fijados en el siglo XVIII.

La exigencia del saludo llegó a motivar cruentos combates.



En el siglo XVI eran tantas las saluciones por ocasión de las festividades, que Felipe II las redujo sustancialmente. Hubo, sin embargo, el caso de Don García de Toledo y Bazán al mandar ejecutar, pagando, de su peculio, la pólvora y diciendo que lo hacía "para mayor honra del rey y mía".

SALUDO INTERNACIONAL DE 21 CAÑONAZOS.

Todas las formas de saluciones tienen su origen en la época en que la nave mostraba que se estaba desarmando, y a disposición de quien las recibía. De esto provienen formas de saluciones, tales como llevar la punta de la espada hasta el la cubierta, presentar armas, disparar salvas de cañón, arriar las velas, bracear las vergas, descubrirse, levar remos, etc.

El uso tomó internacional la práctica de responder cañonazo por cañonazo los saludos, como muestra de igualdad entre las naciones. En los primeros años, el saludo nacional británico era de siete cañonazos. Aquí se ve, una vez más, el significado cabalístico del número siete, que tenía cuña mística.

De allí la Astronomía haya dado nombre a los otros siete planetas hasta entonces conocidos: Mercurio, Venus, Marte, Júpiter, Saturno, Urano y Neptuno. La Luna muda cada siete días. Cada séptimo año es un año sabático, y el penúltimo año sabático es año de júbilo. La semana tiene siete días. Siete son las notas musicales y siete, los colores del arco iris, siete cabrillas, siete son las maravillas del mundo y en fin hay infinidad de otros siete.



Aunque los reglamentos del ceremonial establecen que el número máximo de salvas que una embarcación británica podía hacer dar fuese siete, se autorizaban a los fuertes a disparar tres cañones para cada uno que hiciese fuego en los navíos, la respuesta a las siete, con lo que totalizaban 21 disparos en respuesta. La pólvora de nitrato de sodio, entonces usada, era mucho más fácil de conservarse en tierra que a bordo (por ello 3x1). Posteriormente, al mejorar la calidad de las pólvoras con el uso de nitrato de potasio, la salutación de los navíos se tornó igual a la de los fuertes, esto es, 21 cañonazos, como la más alta honra nacional.

Durante algunos años los países monárquicos pedían más que las repúblicas, pero luego se igualaron las honras. Existía un grado de confusión en lo que decía respecto al ceremonial marítimo por las distintas costumbres de los diversos países, hasta que finalmente Inglaterra propuso a los Estados Unidos adoptar el saludo de 21 cañonazos como máximo, y que se respondiese siempre salva por salva. Esta convención fue adoptada en los Estados Unidos en 1875. Hoy es casi universal.

POSTURAS DE CONTINENCIA.

Disparar los cañones no era la única demostración de quedar el navío imposibilitado de combatir y, en consecuencia, de respetar a quien fuese saludado. Los grandes navíos mostraban a la embarcación avistada que no tenían intenciones bélicas, haciendo subir toda la tripulación a los mástiles y vergas. De esa manera, con los marineros a la vista, no tenían posibilidad de guarnecer los cañones.



De esa forma, distribuir las guarniciones por los mástiles en las actuales embarcaciones a vela es manera de prestar honras. En las embarcaciones de guerra, distribuir la tripulación por los conveses, reductos, etc., es también demostración de que los tripulantes no están ocupando puestos de combate, siendo por tanto, expresión de respeto y consideración.

BANDERA A MEDIA ASTA.

La costumbre tuvo origen en la antigua Marina a vela. Era común que los navíos, como muestra de pesar por la muerte de alguna personalidad, desalineasen las vergas y velas dejándolas con diferentes ángulos. Se aflojaban todos los cabos de laboreo y las señales, con sus drizas casi sueltas, deslizaban con su propio peso y paraban en diversas alturas. También se dejaba suelta la driza del pabellón nacional, que descendía del tope, permaneciendo aproximadamente en la mitad de su curso. La embarcación presentaba sin miedo, aspecto de abandono y desaliño, propio del sentimiento de tristeza y dolor.

EMPAVESAMIENTO.

Desde tiempos remotos, los días festivos o de ceremonias eran conmemorados izándose banderas y colocándose pavesas policromados (escudos) en las bordas, como se usaba en combate.



Con el tiempo, aparecidos ya los arcabuses, y habiendo las flechas perdido su poder ofensivo, la protección de las pavesas y escudos de madera colorida perdió razón de ser, pero, por vistosos fueron sustituidos por tapicerías, generalmente de fondo rojo, con adornos y atributos que se colocaban en las cestas de gavia, balaustradas y bordas, originalmente llamadas pavesadas. Además de eso, eran usadas para sentarse en las embarcaciones. Por economía, fueron suprimidas, y del empavesamiento solo sobrevivieron los embanderamientos en arco y en los topes.

CEREMONIA DE LANZAMIENTO DE LOS NAVIOS.

Desde los tiempos más remotos de la navegación, la ceremonia de lanzamiento de los navíos ha tenido significado religioso. Existen referencias del bautismo de una embarcación realizado en el año 2100 a.C.

El bautismo se originó como un acto de propiciación a los dioses de los elementos. En Tahití existía la costumbre de derramar sangre humana en las ceremonias de lanzamiento.

En los primeros tiempos se usaba vino para diversos rituales, pero los griegos introdujeron el uso del agua en la ceremonia de purificación.

Posteriormente los romanos utilizaban el agua como símbolo de pureza en las bendiciones de los sacerdotes. El ceremonial cristiano adoptó el vino en los sacramentos y el agua como símbolo de purificación.



El fervor religioso de la Edad Media se extendió también a las cosas de mar, y se generalizaron el uso de dar nombre de santos a las embarcaciones, la colocación de altares a bordo, las figuras de proa y las imágenes de decoración de popa.

En la Francia católica del siglo XIII, y aún del XIX, existía ceremonia de lanzamiento que, en muchos aspectos, era análoga a la que se practica hoy en día dicha ceremonia era llevada a cabo por sacerdotes en el lanzamiento de navíos mercantes y pesqueros de Bretaña y Normandía. Aunque no se usase vino en la ceremonia, todos los asistentes eran obsequiados con vino de honor.

A principios del siglo XIX comenzaron a tomar parte en los eventos de lanzamiento de los navíos las mujeres y otras personas que no fuesen sacerdotes u oficiales de alta graduación.

La parte religiosa de la ceremonia, que actualmente se hace en las embarcaciones de guerra británicas, fue instituida por la Reina Victoria.

La ceremonia civil generalmente consiste en el bautismo de la embarcación por un padrino o madrina, que rompe una botella de vino o champaña en la roda de proa.

Luego la embarcación es botada. El champaña es muy usado en la actualidad, pero su uso no es exclusivo. Se cita como ejemplo de curiosidad el caso del Hidroavión estadounidense Yankee Clipper, bautizado por la esposa del Presidente Roosevelt usando una botella con agua de siete mares.



La costumbre tradicional de bautizar las embarcaciones rompiendo contra la proa una botella es aún de origen desconocida, aunque hace algunos años se haya querido ver en él el símbolo de los sacrificios practicados por los vikingos, cuyas embarcaciones entraban al agua enrojecida por la sangre de las víctimas amarradas en los rollos de lanzamiento.

En el puerto de Fecamp, Francia, el sacerdote oficiante, después de bendecir la campana de la embarcación, recorría su cubierta en compañía de los padrinos, sembrándola de trigo y sal.

MONEDA DEBAJO DE LOS PIES DE LOS MÁSTILES.

La costumbre de colocar monedas bajo los mástiles, o sea, debajo de su apoyo, durante la construcción de la embarcación, data de mucho tiempo y es antigua superstición. Se registra esta costumbre como sobre vivencia de la que tenían los romanos de colocar monedas en la boca de los muertos para pagar tributo a Caronte (barquero de la Laguna Estigia - zona pantanosa del río Éstige, que llevaba a los muertos al mundo subterráneo), cuando este transportase su alma en la barca legendaria.

Al colocar las monedas bajo los mástiles, quedaría pagada la contribución de los tripulantes si muriesen en el naufragio de la embarcación.



CEREMONIAS FÚNEBRES A BORDO.

Las tres salvas que se disparaban a bordo, durante la inhumación de un marinero, se destinaban a ahuyentar los demonios que podrían penetrar en los corazones de los compañeros del muerto durante la ceremonia. Según una antigua superstición, los corazones permanecían abiertos durante un funeral y esto podría facilitar la entrada de malos espíritus.

Y luego el último paso ... el toque de clarín, que es al mismo tiempo la promesa de una nueva alborada, que el arcángel Gabriel hará sonar para el muerto.

En los tiempos de griegos y romanos, se llevaban a cabo ritos paganos durante los funerales en el mar. Los dioses eran propiciados y se colocaban monedas en la boca de los difuntos.

De acuerdo con costumbre antiquísima, el maestro de velas, al coser la mortaja, debe dar el último punto a través de la nariz del muerto. Hay evidencias de que esta costumbre ha sido respetada en muchas ocasiones.

Existe en la Armada Británica la tradición de pagarse una guinea (antigua moneda de oro inglesa equivalente a 21 chelines), con dinero del estado, por cada cuerpo que sea amortajado, estando esta tarea generalmente a cargo del maestro de velas o uno de sus ayudantes.



El capitán de Fragata Beckett, en su libro Costumbres y Supersticiones, cuenta que, en un navío de guerra británico, fueron pagados 33 cadáveres después de la batalla de Jutlandia.

FUNERAL DE UN MARINERO EN UNA ANTIGUA EMBARCACIÓN A VELA.

Cuando un marinero moría a bordo, se avisaba al oficial de servicio. Este informaba inmediatamente al comandante. Los compañeros del marinero muerto preparaban su entierro envolviendo el cadáver en su propio coy.

El marinero muerto era depositado en su coy en la cubierta. Sus compañeros de rancho ayudaban al fabricante de velas, mientras la costureaba. Para dar peso al cadáver se utilizaban dos balas de cañón y colocaban sobre él una gran cubierta con la bandera nacional.

En la mañana siguiente, la campana del barco tocaba funeral, y la tripulación se reunía para observar. El comandante leía el servicio fúnebre, luego que un marinero recogiera la bandera, mientras los demás hacían deslizar el cuerpo y el pabellón hasta el mar. El pabellón era izado de nuevo a bordo.

Después del funeral se remataban las ropas, libros y pertenencias del hombre muerto entre la tripulación del barco. Cuando el barco regresaba a su puerto de origen, el dinero conseguido en remate era entregado a la viuda o a la familia.

UNIFORME DEL MARINERO.

El uniforme del marinero presenta universalidad de color y corte que pretende generalizar el vestir de todos los hombres de mar, sin perder por eso sus características nacionales, sus arraigados espíritus patrióticos.



Antes de recordar el origen de algunas piezas del uniforme, digamos lo que es la Marina, entendiéndose como tal la que se ocupa con sus barcos, en surcar las aguas del mundo, que cubren las dos terceras parte del globo.

Es tan antigua en su origen que no falta en la Biblia, capítulo VI del Libro del Génesis, la noticia de que Dios, en persona, dio instrucciones precisas para construir el arca, en la cual se salvaron del diluvio universal el mismo Noé, su familia y un casal de animales de cada especie. "Viendo pues, Dios, que la Tierra estaba corrompida, dijo a Noé: 'Llego ya el fin de todos los hombres, decretado por mí; llena está de iniquidades toda la Tierra por sus malas obras, pues, los exterminaré, juntamente con la Tierra.

Haz para ti un arca de troncos de cedro bien cortados; en el arca colocarás separaciones y la calafatearás con brea por dentro y por fuera". Continuó luego especificando las instrucciones de construcción naval, asegurando así su flotabilidad, estabilidad y condiciones marineras para resistir al diluvio.

Como podemos ver nuestras embarcaciones, a pesar del avance de la técnica, tuvieron origen en las especificaciones que Dios diera para construcción de aquella arca, salvación de las especies humanas y animal.

Tal vez sea por esos antecedentes que tenemos el privilegio de ser marineros, pretendemos vestir uniformes semejantes, con variaciones mínimas, como expresión de hermandad ante un origen común, bíblico y tan sublime.



Recordemos que, a fines de 1774, los oficiales ingleses desearon un uniforme que identificase su carácter de integrante de la Marina de Guerra y así lo hicieron saber al almirantado.

Su Majestad Jorge II, atendiendo la solicitud hecha, reunió en la sala de audiencias, sus comandantes para escoger, entre sus vestimentas, o que sería el uniforme a usar. Varios fueron los colores y los cortes de los uniformes presentados por los hombres de mar, y su majestad seleccionó lo que más le agradó: era de color azul (desde entonces azul marino), con puños blancos y lo usaba la Duquesa de Bedford, esposa del primer lord del almirantado.

Diversas fueron las mudanzas sufridas, pasando por la sobre casaca y llegando al actual chaquetón naval.

Los aspirantes a oficiales tuvieron también su uniforme. En razón de su juventud, que no daba tiempo a una completa educación social, y en varias oportunidades, usaban sus puños como pañuelos, ya que sus uniformes no tenían bolsillos. Eso llevó, como medida correctiva, a colocarse tres botones en los puños, justamente por donde debería pasar la nariz, lo que hizo surgir los botones indicadores del curso escolar naval. Según la tradición fue el Almirante Nelson el que ordenó la medida correctiva.

El marinero también tuvo su uniforme característico. Sus pantalones, con amplias bocas, permitían ser remangados, para cumplir las faenas marineras a bordo, dejándoles las piernas desnudas.



Sus cabellos, al uso de entonces, eran largos y el viento los despeinaba constantemente, impidiéndoles cumplir correctamente sus trabajos. Resolvieron entonces, engrasarlo y unirlo en trenza. Dejaron de perturbar el trabajo, pero para asegurar la limpieza de sus blusas de marinero, colocaron en ellas una sobregola, hasta hoy usada, dando origen al cuello marinero. Con el paso del tiempo, los cabellos fueron cortados, pero como recordación, en la gorra sin visera de los marineros se colocaron en su parte posterior, dos cintas, recreando la antigua trenza del cabello. Sobre esta sobregola fueron colocadas tres listas blancas, que al decir de muchos, es un homenaje a las tres grandes batallas del Almirante Nelson: Abukir (1798), Copenhague (1801) y Trafalgar (1805). Pero en la opinión del Contralmirante español Julio Guillen Tato, son solamente un adorno y remate sin importancia. Hay otras opiniones que estas listas representan las olas. En la Armada Paraguaya se instituye la cantidad de rayas según la categoría del marinero; estudiantes para oficiales o suboficiales (3), conscriptos (2) y aprendices de marinero (1). La sobregola usan solo los estudiantes en razón de que los conscriptos no usan gorra.

El lienzo negro, que los marineros usan en sus gandolas y que no pocos atribuyen a luto usado por el fallecimiento del almirante inglés, el almirante español acredita a la costumbre de los marineros y labradores de otrora de cubrir con lienzo sus gargantas, siendo negro el color usado para que la suciedad no aparezca con tanta facilidad.



Otro registro histórico atribuye su origen en los artilleros de los tiempos antiguos de la Marinas a vela. Los marineros usaban un lienzo en la cabeza, durante los combates, amarrándolos atrás, casi sobre la nuca. Este sistema evitaba que la transpiración, mezclada con los residuos de la pólvora de los cañones que disparaban, les cayese sobre los ojos, dificultando sus movimientos. Después del combate, el lienzo era retirado de la cabeza y descendido hasta el busto, quedando las puntas atadas sobre el pecho. Esto es el origen de la corbata marinera que es modelo único y su color negro.

Estos lienzos eran de varios colores, pero, en el funeral del Almirante Nelson, los marineros del buque inglés "Warmick" desfilaron con lienzos negros, lo que fue adoptado por la Marina británica y por prácticamente todas las marinas del mundo.

En la Armada argentina hay una corriente que pregonaba que es luto por Almirante Guillermo Brown y otra que no es luto ni por Nelson ni por Brown.

La cinta negra de laurel, símbolo de gloria, que en la Armada Paraguaya se usa como central del gorra y como franja del pantalón negro, es también atribuida como luto por el Almirante Nelson.

LA COCA O VUELTA DE GALÓN.

La coca o vuelta de galón superior de los puños de los uniformes de oficiales de muchas Armadas del mundo, como tantas tradiciones que hemos visto, tiene su origen posible en la vida del Almirante Nelson.



Al firmarse la paz de Basilea, entre Francia y España, en 1796, Inglaterra pasó automáticamente en estado de guerra contra España. El Almirante inglés Jervis estableció su base en Lisboa. Hubo en esa ocasión la Batalla del Cabo de San Vicente, cuando Jervis velejó para impedir el pasaje de la Escuadra española, comandada por el General Córdoba y Ramos, que buscaba el Atlántico. En el combate trabado, el genio naval de Nelson se manifestó una vez más. Gracias a su talento, fue promovido a contralmirante. El 3 de julio de 1797 quedó consolidado el bloqueo de Cádiz, teniendo Nelson la comandancia. De allí navegó, con previa autorización, contra Tenerife, efectuando una primera y malograda tentativa de desembarque; aunque se haya seguida otra con más éxito, tuvo que reembarcar sus fuerzas siendo herido en la acción, en el brazo derecho. Para protegerlo, el almirante descosió uno de los galones de su puño y prendió en el botón derecho superior de su casaca, formando así una coca (o vuelta), que desde entonces se tornó tradicional en muchas Marinas. Por eso, en el chaquetón, el último superior de la derecha no se abotona y el primer galón presenta una vuelta o coca, que recuerda el registro histórico citado.

EL GALLARDETE NAVAL.

El actual gallardete naval es una bandera estrecha y larga, disminuyendo de anchura hasta rematar en punta. Existen el de guerra y los de señales: los de guerra llevan los colores nacionales y se izan en el tope del mástil principal de los navíos de guerra comandados por oficial de Marina.



En el año 1653, el dominio del mar estaba completamente en manos de los ingleses, con lo que no se conformaban los holandeses. El acto de navegación, impuesto por el gobierno de Cromwell, impedía que el transporte de mercaderías entre los puertos coloniales británicos y la metrópolis fuese hecho por navíos extranjeros y, al mismo tiempo, prohibió la pesca menos de 30 millas de distancia de las costas británicas. La consecuencia inevitable fue la ruptura anglo - holandés, que no tardó en ocurrir. Para salutación a su pabellón, por toda embarcación que se cruzase con un navío de su majestad, lo que era exigido con toda la severidad que le permitía su poder.

Al encontrarse pues, frente a Dungoness, la Escuadra holandesa, al mando del Almirante Tromp, con la británica del Almirante Blake, exigió este último el ya conocido saludo, que lógicamente fue negado por los holandeses, trabándose una desigual batalla, en la cual los holandeses alcanzaron la victoria.

El Almirante Tromp mandó izar entonces, una escoba al tope de su navío, queriendo significar que había barrido del mar a los ingleses.

Tres meses más tarde, las escuadras de Tromp y Blake se volvieron a enfrentar en Portland, triunfando el Almirante inglés. Izó entonces Blake, en el mástil grande de su navío, un látigo para expresar con eso, que había castigado debidamente a quien había osado discutir la soberanía marítima.

Este látigo quedó entonces definitivamente en el tope de los mástiles de los navíos ingleses, transformándose con el tiempo, en el actual gallardete que identifica a los navíos de guerra de las distintas armadas del orbe y simboliza el comando del oficial de Marina.



Una costumbre tradicional es aumentar el gallardete en el regreso de un viaje o campaña prolongada. Quizá signifique mayor experiencia o mayores atributos de comando. A veces ese alargamiento del tamaño es tan pronunciado, que su extremo llega a tocar el agua.

RABIZA Y PITO MARINERO

Los principales eventos de rutina a bordo son ordenados por el Pito de Marinero.

Este pito ha sido a través de los tiempos una de las piezas más características de uso personal a bordo de los barcos de guerra. Los griegos, los cartagineses y los romanos ya lo usaban para marcar el paso del ritmo de los remos en las galeras, tal cual se evidencia en el Manuscrito del Vellochino de Oro. Con el pasar de los años, el pito se convirtió en una especie de símbolo de autoridad como también de honra y honor. En Inglaterra, los almirantes de la Alta Corte (Lord) usaban un pito de oro en el cuello suspendido por una cadena de oro (rabiza), también llevaban de la misma forma un pito de plata los oficiales en comando o comandantes de menor graduación.

Este tan marineramente adminículo es de un muy antiguo uso a bordo: ya lo encontramos en la época de las galeras, siendo el símbolo del Almirantazgo británico desde el siglo XVIII.



De metales nobles, inclusive de plata u oro, su uso se generalizó a tal punto de ser distintivo de mando. Los contramaestres de cada palo daban las órdenes para la maniobra del mismo a pito, por ser éste perfectamente audible aún en medio de fuertes temporales. En los buques escuela, por lo general se mantiene esta tradición y todas las maniobras se realizan al ser transmitida la orden con este elemento casi tan antiguo en su uso como la vela.

Hubo ciertas armadas que utilizaban el flautín como regulador del esfuerzo que hacían los marineros al halar un cabo, tomándolo simultáneo y permitiendo, con eso izar un peso o inclinar una vela.

En casi todos los ceremoniales navales del mundo reza que el toque del pito marino es señal de cortesía, originada en los tiempos de las embarcaciones a vela, cuando los comandantes de los navíos debían intercambiar visitas en el mar transportados en lanchas. Al llegar la lancha al costado del navío, se arriaba la silla de mimbre llamada canasta, en ella se izaba al visitante, halando los marineros el cabo en carrera por el combés. Para estimular y coordinar el izamiento, los contramaestres hacían sonar sus pitos. El tiempo transformó esos sonidos de estímulo en la salutación tributada a la oficialidad de las Marinas de Guerra y a ciertas autoridades nacionales.

La tradición británica cuenta que, habiendo ido a tierra un comandante que posteriormente, se tornó conocido almirante, al regresar, alegre después de tomar una buena dosis y bajo fuerte viento que se había levantado, no consiguió por su propio esfuerzo, subir la estrecha escala del portalón.



El oficial de servicio determinó que fuese él izado como un fardo, lo que obligó al contramaestre a pitar para estimular y dar ritmo al halar del cabo. Al día siguiente, preguntó el comandante qué había sido aquello de los toques de pito cuando embarcó. Enterado de lo ocurrido, ordenó que, de allí en adelante, cuando embarcase o desembarcase, el contramaestre debía saludarlo pitando.

Por lo mencionado anteriormente, es que la rendición de honores es obligación primigenia de la guardia para con los que embarcan. El que ha de desembarcar y desea rendición honores deberá avisar a la guardia. Ciertamente en diferentes armadas se han ido mutando esta modalidad, principalmente por desconocimiento de las tradiciones por parte de quienes elaboran los reglamentos.

Hoy los oficiales de las Marinas del mundo reciben los trinados del pito como honras correspondientes a sus jerarquías. Es práctica universal constante de todos los ceremoniales navales.

El toque del pito marineró a bordo (inclusive en algunas marinas en tierra) se usa para llamar a la tripulación a cumplir ciertas faenas o puestos, como sea: presentación en los masteleros para maniobra de velas, fondeo o atraque, inicio o fin de fajinas. También las ceremonias de izar o arriar banderas son hechas con toques de pitos.



CAMPANA MARINERA.

Antiguamente la hora en un buque era registrada por relojes de arena. Al cual un marinero debía dar vuelta cada media hora, tiempo que tardaba su vaciamiento, y eran marcadas por el repique de la campana que efectuaba el marinero para indicar las horas de cambios de guardia, fin de faena, horas de descanso y horas de almuerzo.

La tarea de dar vuelta al reloj era ejecutada por lo general por un grumete. Esta tarea, con correr de las horas resultaba cada vez más tediosa, ocasionando de esa manera que el grumete fuera vencido por el sueño o simplemente se distraía. Él debía dar para cada vuelta del reloj una campanada, indicando de esa forma que estaba en su puesto de guardia y cumplía su deber.

Posteriormente, los cuartos (turnos de servicios) eran rendidos cada cuatro horas. Con el transcurso del tiempo, el contramaestre de a bordo adaptó el sonido de la campana, indicando con una campanada el pasaje de la primera media hora, con dos la segunda y así sucesivamente, hasta ocho campanadas, que señalaban el fin de un cuarto y el comienzo de otro.

De esa manera pues, nació el uso de la campana y su sonido, y es hoy uno de los más característicos y familiares a bordo.

La campana, con el nombre del Barco, es una pieza tradicional y de alguna manera es la partida de nacimiento del Buque; el tañido de la campana es una tradición, cuyo sonido siempre alegra el alma de los marinos, pues sabe a mar y a vocación.



LA GORRA Y EL ESCUDO DE LA GORRA.

El ancla del escudo que llevan los marinos en sus gorras, es el símbolo de la profesión naval a la que dedican sus existencias; el calabrote que la circunda y la abraza, hecho firme en su arganeo, representa sus vidas y significa que todas sus palpitations y todos sus pensamientos le están completamente subordinadas; el oro, el metal más puro y máspreciado, representa que la pureza en el obrar y en el sentir, deben guiar sus actos; el laurel, desde larga data es la expresión de la fortaleza y carácter del vencedor y simboliza victoria imperecedera; en el escudo significa, que su espíritu, dedicado a la profesión que ha elegido debe ser el vencedor en la lucha sobre la materia, que busca la molicie y el abandono; el sol. Es, por lo tanto, el escudo el símbolo que define los altos ideales a que dedican sus vidas. Es el penacho de los Oficiales de Marina, "Caballeros del mar", que hay que mantener erguido, enhiesto y triunfante en las justas que tienen por campo de lidia, a sus conciencias y en las que el premio al triunfador no es otro que la satisfacción del deber cumplido con lealtad, honradez, sinceridad y abnegación.

EL CORDÓN DEL OFICIAL DE GUARDIA Y DEL AYUDANTE.

En las antiguas galeras el remo no era un acto voluntario. Más bien era tarea de esclavos o prisioneros. Se denominaban galeotes a los remeros forzados. Estos eran dirigidos por un verdugo que los vigilaba y los azotaba.



Este era el Cómitre. Estaba dotado con un látigo que llevaba al hombro. El oficial de guardia es el responsable del funcionamiento normal de un buque. Es por ello que cumple de alguna manera también el papel de verdugo y que recuerda con el símbolo del látigo, el cordón.

El ayudante del comandante es un oficial que puede considerarse, siempre esta de servicio. Es por ello que también lleva cordón y además, como era que tomaba los apuntes de las órdenes que el comandante emitía siempre estaba munido de un lápiz para su uso y otro para reserva o para proveer al comandante, dado el caso. Las dos clavijas que lleva el cordón del ayudante representa a los lápices que antes llevaba el ayudante.

BAUTIZO NAVAL.

El bautizo naval es una tradición que se remonta mucho tiempo atrás; se realiza a los neófitos, quienes se preparan días antes de la llegada a la línea del ecuador y después de superar algunas pruebas impuestas por el REY NEPTUNO para probar el temperamento, carácter y formación de sus nuevos súbditos, tienen el privilegio de ingresar al reino de los lobos y hacerse acreedores a los derechos que les corresponde.

Bajo la tutela de NEPTUNO y su corte, cada bautizado, en compañía de su respectivo padrino, va superando una a una las pruebas establecidas hasta llegar a la búsqueda y encuentro del edicto real que les confiere la cualidad de Lobo de Mar; evento que culmina con la celebración del "Baile del Antiguo".



Tradicción marinera, en la cual el "*Rey Neptuno*" amo y señor de todos los mares, permite que aquellos marineros inexpertos en la vida del mar, puedan hacerse acreedores a su amparo y cuidado, luego de pasar algunas pruebas impuestas por su corte de honor.

En medio del océano, con el salpullido de las olas y el sonido del mar el Dios Neptuno y sus Tritones dan la bienvenida a todo nuevo tripulante que navega por primera vez en la inmensidad del mar.

Con el bautizo a bordo se festeja el paso por el meridiano de Greenwich o por la línea del Ecuador, según costumbre de cada armada.

Está muy relacionado, hasta casi confundirse, con el:

PASAJE POR LA LÍNEA DEL ECUADOR.

Hace muchos años se realizaban también ceremonias cuando el navío cruzaba el paralelo 30 y pasaba el Estrecho de Gibraltar. En los primeros tiempos, estas ceremonias eran extremadamente rudas, pues, por intermedio de ellas, la tripulación determinaba si el neófito estaba o no en condiciones de soportar la ruda vida del mar, recibiendo así su bautismo marítimo.

La historia registra ceremonias que eran llevadas a efecto por los vikingos al cruzar ciertos paralelos, y de ellos pasaron ciertamente, a los anglosajones y normandos, que se transmitieron en la forma en que se ejecutan actualmente.

No hay dudas de que el bautismo de los estudiantes era una especie de iniciación a los grandes viajes por mar.



Se señaló que su origen puede ser la piadosa costumbre de los navegantes de los pueblos cristianos que, al llegar a los sitios temidos, confesaban y comulgaban, bautizando a los profanos que pudiesen estar embarcados.

ARCO DE ACERO.

Es el acto simbólico en la ceremonia nupcial de un militar, Como el arco general tiene varias acepciones, se les ha tomado aquellas que podrían estar implícitas o son afines con compromisos de amor.

Entre los Romanos. Cupido, hijo de Venus, al que se lo representa manejando un ARCO listo a disparar, constituía el dios del Amor; un ARCO configurado geométrica y arquitectónicamente representa la victoria ejemplo; el Arco del Triunfo en Francia.

Considerando estas alegorías o imágenes en términos figurados, surge el ARCO DE ACERO, que rinde pleitesía a la entrega amorosa en su expresión suprema (matrimonio), al triunfo del amor sobre cualquier incomprensión y a la unión feliz de un militar y su compañera que llega al altar, como acto principal en una ceremonia nupcial.

JURAMENTO A LA BANDERA.

Ceremonia solemne que confirma el amor y el respeto a los símbolos patrios. Normalmente se aprovecha fiestas cívicas, culminación de la educación primaria, educación media (estudiantes) instrucción militar (oficiales, voluntarios, conscriptos) y otros acontecimientos afines y que involucran una profunda expresión cívica.



También el juramento, que debe ser solemne. Tuvo desde épocas inmemoriales el compromiso de hacer o no hacer alguna cosa o declarar con verdad absoluta determinados hechos.

Los romanos, por ejemplo, juraban por Júpiter los varones y por Jano las mujeres, invocando además otras divinidades que se relacionaban con su profesión: Marte para los guerreros; Baco para los vendimiadores. Los persas juraban por el sol; los griegos por Zeus.

En lo referente al juramento de la bandera, tradicionalmente los países del mundo tienen una exhortación previa que, en definitiva es coincidente en el fondo. En España, cuya cultura irradió en gran parte del continente sudamericano, la autoridad o jefe militar que exhorte el juramento dice: "¿Juráis a Dios y prometéis a España besando con unción su bandera, respetar y obedecer siempre a vuestros jefes, no abandonarlos nunca y derramar, si es preciso, en defensa del honor y de la independencia de la Patria y del orden dentro de ella, hasta la última gota de vuestra sangre?". La respuesta: "Sí, lo Juramos".

En Paraguay: "Jurad por Dios y esta bandera, servir fielmente a la Patria hasta perder la vida si necesario fuere". La respuesta: "Sí, juro".

CEREMONIA DE JURAMENTO A LA BANDERA.

Esta ceremonia, grave y solemne, esta destinada a exaltar la espiritualidad del soldado y por su trascendencia y significado deberá efectuarse en lugares públicos invitando a la ciudadanía a presenciarla.



Cada país y cada fuerza tienen contemplada la manera de realizarse esta ceremonia en sus respectivos Ceremoniales.

CEREMONIAL MILITAR.

Es una serie de formalismos para un acto o una ceremonia militar en forma pública y solemne, esta ceremonia puede tener motivos específicos o generales, se la puede realizar en la fecha que se creyere conveniente por cada uno de los Comandantes de las Unidades o Directores de los Institutos para conmemorar o celebrar fechas, actos y ceremonias militares.

ENTREGA DE SABLES.

Ceremonia Militar que se realiza en las Escuelas Militares para la Incorporación de los nuevos Oficiales, el Sable es símbolo de mando, en sus manos el Oficial recibe el mando sobre sus subordinados, que lo hará siempre con, Lealtad, Ejemplo, Honradez.

ENTREGA DE ARMAS.

En la cultura china, la entrega de un arma (espada) constituía un compromiso de honor para quién recibía. Generalmente, la entrega y conservación de un arma representaba el cuidado de mantenerla digna e inmaculada en memoria del tronco familiar. Generaciones enteras, en algunos casos, practicaban esta costumbre ancestral.

La entrega de armas, en lo que atañe a la tradición de los ejércitos, armadas y fuerzas aéreas americanos, tiene posiblemente su adaptación y significación en la antigua cultura china.



En efecto, el diccionario militar de Cabanellas y el diccionario enciclopédico de la guerra, dos obras casi completas que recogen los orígenes de las tradiciones y costumbres militares, no hacen constar la "entrega de armas", pero sí la "entrega de banderas" como acto solemne en que recibe su enseña determinada Unidad militar, aprovechando una fecha cívica de recordación histórica y con la presencia de autoridades civiles, militares, eclesiásticas y público en general.

Los Reglamentos de Honores y Ceremonial Militar para las distintas fuerzas suelen esbozar normas generales para esta ceremonia: "Se realizará en forma periódica en los institutos, unidades e instituciones militares que preparan al personal de aspirantes a oficiales, a tropa y conscriptos, a la terminación de la primera fase del período básico de instrucción" .

Dentro de estas normas incluye la denominada promesa colectiva que hará el Segundo Comandante o Subdirector de personal que recibe las armas:

Promesa

"Al recibir este fusil en vuestras manos, habéis quedado armados soldados de la patria; vuestros pechos se sienten henchidos de gozo y el orgullo aflora a vuestros corazones.

Al entregaros estas armas y comprometeros a servir de ellas para la defensa del territorio nacional, de sus leyes e instituciones, yo os pregunto:



Prometéis ser dignos de ellas y no mancillar vuestro honor y decoro empleándolas en las luchas fratricidas o en el servicio de mezquinos intereses...?" La contestación: "Sí ...prometemos". Cada país tiene sus variantes en la forma pero en fondo es lo mismo; fidelidad al compromiso de soldado.

INCINERACIÓN DE LAS BANDERAS.

Las banderas nacionales que fueren juzgadas inservibles deberán guardarse para proceder anualmente a la ceremonia de incineración, la que podrá verificarse en una de las fiestas patrias.

La tropa formará en cuadro y entonará el Himno a la Bandera, mientras ésta es incinerada por un Oficial, en un receptáculo de metal que contenga alcohol.

Luego de esto el Comandante de la Unidad dirigirá a continuación la palabra al personal, haciendo resaltar el alto significado de esta ceremonia.

Las cenizas serán depositadas en una pequeña caja y remitidas a la Comandancia de Marina, para que sean sepultadas en el mar.

En la Armada Paraguaya el Reglamento y la costumbre prohíben que el pabellón sea objeto de reparación (costura, remiendo) o lavado. Una vez que deje de ser apto para su uso debe ser incinerado, en una ceremonia.

EL PORTÓN DE MARTE.

Ceremonia Militar que realizan los aspirantes a Oficiales al Ingresar por El Portón de Marte a las Escuelas/Colegios/Academias de Formación de Oficiales, para iniciar su nueva vida dentro de la carrera de las armas



Ingreso al Portón de Marte (Dios de la Guerra)

Difícil resulta poder expresar ese momento supremo, pues al verse frente al Portón de Marte, el hombre sabe que tras de él comenzaba una vida.

Son momentos de tensión e incertidumbre, pero también de honda satisfacción.

Sentimientos de tristeza y alegría, embargaban al nuevo aspirante; tristeza al pensar en dejar sus hogares, sus padres, a la vez que siente una profunda alegría... al fin vería realizados sus ideales de ingresar a la carrera de las armas.

El momento sublime comienza cuando sus nombres son pronunciados y uno por uno se encaminan a ese gran "Portón", en el cual se leen palabras, que aunque simples, llevan consigo un gran significado " VENCER O MORIR" .

Esta frase se grabará perpetuamente en sus mentes. Adentro, vestidos con uniformes de gran parada los recibirán los cadetes antiguos, que los conducen a su nuevo hogar, a su nueva vida.

En el umbral del Portón, los saludan altos oficiales de la Institución mientras despiden a sus madres y padres. Las palabras de despedida salen entrecortadas, pero a la vez firmes y decididas. Ingresan con la ilusión de ver sus sueños cumplidos, mirando al cielo, a ese azul firmamento.



Al ingresar, mientras caminan, las plegarias a Dios no se hacen esperar. Es por esto, que, el Portón de Marte, en la vida de los Aspirantes significa el comienzo de una nueva carrera; es el encaminarse al servicio de la Patria. Por él pasarán únicamente, aquellos que quieren y sienten el llamado de la Patria, aquellos que están dispuestos a dejarlo todo, incluso su vida misma, en defensa de la heredad territorial. (*Esto es nada más que el esquema ideal que podría implantarse en la ACADEMIL o en la EFSOA*).

DESFILE MILITAR.

El concepto en término general corresponde a una marcha solemne en que diferentes unidades, marcando el paso y con ayuda de una banda de guerra, pasan marcialmente rindiendo honores a autoridades civiles y /o militares, cuando se recuerda una fecha histórica de importancia nacional.

En versión de G. Cabanellas de Torres, "la caballería española antigua entendía por desfile la ordenación de la tropa en columna, en que el fondo de ésta excede más o menos del frente que correspondería a la misma formada en batalla".

Los desfiles tienen habitualmente alcance popular y también suele ser un medio de propaganda (disuasión).

Los desfiles se clasifican en tres tipos que son:

Paradas militares

Desfiles cívico-militar

Desfiles fúnebres



Los desfiles militares en uniforme de parada serán ordenados y organizados por la superioridad con ocasión de festividades cívicas nacionales y visita de estadistas extranjeros, la Autoridad Superior, responsable de la organización del desfile, escogerá el lugar adecuado para la construcción de las tribunas oficiales y para los invitados.

Los comandantes cuyas tropas vayan a participar en el desfile serán citados por la autoridad militar organizadora y recibirán instrucciones precisas sobre algunos aspectos como:

- Hora a la que se iniciará la ceremonia
- Lugar donde deberán concurrir
- Ubicación de la Unidad en la columna de desfile
- Formación que adoptarán
- Uniformes, armas, equipo, ganado, vehículos con los que se va ha

desfilar

EL ANCLA.

La figura que identifica a lo marítimo en todo el mundo es el ancla.

El ancla es el símbolo de lo marítimo. Todas las marinas del mundo la incluyen en los atributos del uniforme y en las insignias. Está presente en los gallardetes, en la decoración de la vajilla y hasta en el tradicional felpudo con la leyenda "Bienvenido a bordo".

El ancla es el símbolo naval por excelencia, denota seguridad, esperanza de vida gloriosa que subyace en la vocación del marino.



... El símbolo del ancla marinera es una referencia a la carta a los Hebreos (6,19), pues "a la esperanza nos acogemos como segura y firme ancla del alma". ...

Es un símbolo que está relacionado con la salvación y la esperanza. Estar anclados es tener una sujeción a algo conocido, por ello el ancla nos da seguridad y nos aporta confianza. Claro que cuando un ancla se rompe o aparece oxidada y en mal estado indicará los malos entendidos y las riñas.

Si en un sueño nos regalan un ancla, nos están entregando la seguridad. Si dicha ancla viene de nuestra pareja indicará mejorías sentimentales, incluyendo la superación de problemas y errores. Si viene de un compañero de trabajo o un superior es la manifestación que tiene el soñador de la valía que le otorgan en dicho entorno.

El ancla es el símbolo de la salvación en la fe cristiana, símbolo del alma que ha alcanzado felizmente el puerto de la eternidad.

El término *ancla* deriva de la palabra griega gancho o garfio, aunque estudiosos de la cultura china afirman que ya 2000 años A.C. los mismos ya la utilizaban, llamándola *Tíng*, si bien al escribir la representaban con el carácter *pie*dra. Por otro lado es dudosa que la cultura china haya ejercido alguna influencia en las marinas occidentales.

Las anclas usadas por los primeros navegantes, eran bolsas de arena o piedra. Posteriormente expertos picapedreros comenzaron a hacerlas en piedra, diciéndose que la antigua ciudad de Ancyra en Egipto, deriva su nombre de la fabricación de anclas en sus canteras.

Este trabajo no ha podido encontrar en documentos que alguna vez haya existido la ciudad de Ancyra en Egipto. Si



existió y sigue existiendo en Turquía. La ciudad de Ankara antiguamente se denominaba así. Posiblemente se pronuncia "ankira". Quizá por la pronunciación propia del idioma turco (osmanli) o en sucesivas mutaciones entre idiomas e idiomas haya llegado hasta nosotros como "ancira", pues en muchos documentos figuran "ancira". Uno de los eventos universales de mayor trascendencia fue el "Concilio de Ancyra" realizado en el año 314 DC. Otra duda es que Ankara es una ciudad mediterránea, por lo que podría ser difícil que se haya destacado en artes navales.

Otros probables orígenes del término podrían ser (teniendo en cuenta la fonética):

Ancora en portugués, catalán y mismo en español.

Anchre en francés. Estos últimos son románicos.

Ancorell en catalán, también románico (pero más bien referida a la bolsa de piedra como ancla).

Hanken en alemán.

Ankkuri en finlandés.

Ankare en sueco. Es probable que los vikingos hayan ejercido fuerte influencia marinera en Suecia y Noruega.

Los romanos usaron el ancla como símbolo de riqueza y comercio, mientras que para los griegos la misma simbolizaba confianza y seguridad, significado que persiste en la heráldica.

Los primeros cristianos adoptaron el simbolismo de los griegos, con el sentido de inmutabilidad, confianza y salvación, razón por la cual se encuentran



en las catacumbas pinturas de anclas de forma similar a las utilizadas en la actualidad.

Curiosamente el ancla es, de todos los elementos de un barco, el que menos ha evolucionado en toda la historia de la navegación. Desde el mundo antiguo hasta fines del siglo XIX se utilizó en los grandes buques, con algunas variantes, el ancla de cepo tipo Almirantazgo. En la década de 1890 se patentaron algunas anclas sin cepo como la Hall (o Marrel), Byers, Westney-Smith, con una tracción de agarre de seis veces su propio peso. La Admiralty Standard Stocklees (ASS) fue la utilizada por muchas marinas desde esos años hasta la década de 1950, cuando se adoptó la AC14. Genéricamente, a todas las anclas sin cepo se les dice "de patente".

Naturalmente, los requerimientos para el fondeo de grandes buques no son los mismos que para las embarcaciones menores. Tengamos presente que cada una de las anclas de leva de un petrolero puede pesar 30 toneladas y la cadena unas 130 toneladas. De todas maneras, la finalidad es la misma: aguantar el barco en el tenedero.

En el yachting (y para los hidroaviones) se han desarrollado tipos de anclas livianas y de gran poder de agarre que, además, son más fáciles de estibar. Esto ha llevado al diseño de las llamadas tipo hhp (high holding power, gran poder de agarre).

El Lloyd's Register, desde 1966 permite una reducción del 25% del peso en este tipo de anclas; porcentaje por cierto demasiado conservador si se considera que las "hhp" duplican y hasta triplican en tracción de agarre, a igualdad de peso, a las de cepo.

ANCLAS PARA YACHTING.



Almirantazgo (Admiratty pattern, Fisherman, Ancre á jas métallique, de cepo). Es el tipo de anda clásica que evolucionó a partir del primitivo modelo utilizado en el mundo antiguo. Se distingue por su gran agarre en fondo duro, de arcilla y de arena pero de rendimiento inferior en fondo de limo o barro. Por su tamaño y peso resulta difícil de estibar aunque existen modelos de uñas plegables, siendo por lo tanto inadecuada para barcos de eslora menor a 30 pies pero imprescindible en barcos de dimensiones mayores (goleta y ketch). Otro de sus inconvenientes es que se debe fondear con precaución para que la cadena no se enrede en el cepo y pierda su eficiencia. Se la utiliza preferentemente como ancla de respeto o para fondear en condiciones rigurosas, siendo la única que agarra en fondo de algas.

Danforth. Patentada en Estados Unidos por R. Danforth en 1939 y aprobada por el Lloyd's Registrar en 1964. También conocida como "ancre á bascule" (Francia) y S-L Clyde en Gran Bretaña. Consiste en dos grandes uñas planas que pivotan 30° respecto a la caña, compacta y fácil de estibar. Esas virtudes la han convertido en el tipo más adecuado para la zona del Delta. Su desventaja es que cuando garrea lo hace de golpe y si el barco tiene arrancada es difícil que agarre de nuevo. No es apta para fondo de piedra o de tosca dura.

A partir de su diseño se han desarrollado otros modelos tales como las Britany MK-1/MK-2. FOB, Navymat, Salle, Maria-Theresa, Light Kalloy Britany, FOB HP. etc. que, comparativamente, son inferiores. Por su parte, Danforth, que es marca registrada (®), ha desarrollado recientemente andas ultralivianas de gran agarre en comparación a su peso, pensadas para veleros de regata.

C.Q.R. Fue diseñada en 1933 por Sir Geoffrey Taylor para los hidroaviones de la Royal Navy, siendo su nombre el apócope de la palabra "secure". Por sus





prestaciones fue adoptada por el yachting. Se la denomina también "de arado". Consiste en una uñas de dos caras simétricas y unidas que forman una " V" invertida, en tanto que la caña pivota lateralmente sobre un eje. Tiene un excelente agarre en fondo de arena y arcilla, pero de menor eficiencia en fondo blando de limo. Es adecuada para barcos de eslora superior a 26 pies, relativamente fácil de trincar en el escobén, con la caña apoyada en la cajeta por donde laborea la cadena del ancla, pero difícil o imposible de estibar en la caja de ancla por su altura. Cuando garrea, lo hace con suavidad y de manera uniforme.

Bruce. Es un tipo de ancla "de arado" de las más modernas ya que fue creada en 1972 por Peter Bruce, pensada originariamente para trabajos costa fuera, tales como en plataformas semi-sumergibles de perforación petrolera y en dragado. El anclaje costa fuera tiene sus particularidades, pero el diseño de Bruce fue pronto adoptado por el yachting, ya que es un ancla de prestación excepcional aunque difícil de estibar, una desventaja que comparte con la C.Q.R. En el Río de la Plata muy recientemente se la comenzó a utilizar.

Rezón. También conocido como "grampín", es un ancla para embarcaciones pequeñas tales como gomones, canoas y botes. Tiene cuatro uñas plegables, sin cepo, y es muy fácil de estibar. También se lo utiliza para rastrear el fondo con diversas finalidades.

EL FONDEO

Se denomina fondeo al conjunto de ancla, cadena y cabo, vinculados con grilletes.

Por último, se debe considerar la redundancia de elementos de fondeo. Como norma elemental, se tiene que contar con un anda de leva, es decir, la



que muchos denominan como "de trabajo". Es el fondeo trincado en el pescante o en la caja de ancla, a proa, listo para ser utilizado en cualquier ocasión. Una segunda ancla, estibada en el pañol y llamada "de respeto" (como todos los elementos que por su importancia son redundantes en un barco) o "de la esperanza", constituye una reserva para el caso de que el ancla principal se pierda o sea insuficiente. Tradicionalmente, el anda de respeto fue siempre de mayor peso que la de leva aunque, actualmente, muchas veces se utiliza un ancla de idénticas características. Lo razonable, es que el ancla de respeto esté sobredimensionada en relación a la de leva.

Muchas veces puede ser necesario engalgar dos anclas, fondear a barbas de gato o con un ancla a proa y largar otra con una codera, así que es más conveniente contar por lo menos con tres anclas.

LA LEY DEL MAR EN TIEMPOS REMOTOS.

Para encontrar el origen de los actuales reglamentos, se hace necesario investigar las leyes y ordenanzas que regían a la antigua Marina Británica.

El primitivo poder naval inglés consistía en flotas armadas por particulares. El Rey adquirió algunas embarcaciones, pero cinco grandes ciudades portuarias fueron obligadas a retribuir los favores reales, ofreciendo al rey 57 navíos. Esa escuadra fue gobernada, inicialmente, según los principios generales del Código de Oleron, así llamado por ser la versión más antigua de una compilación por autor desconocido, de otra copiada o transcrita por un actuario radicado en Oleron, isla francesa del Atlántico, frontera a la desembocadura del Río Charente.



Las leyes de Oleron estaban basadas en las leyes marítimas de la República de Rodes, que, por su vez, derivaban de la legislación romana, codificada en la misma forma en la que cual lo habían hecho las ciudades y estados mediterráneos.

Ricardo I, después del regreso de las cruzadas, introdujo en Inglaterra el Código de Oleron con algunas adendas. Es interesante resaltar que la primera compilación y edición de ese Código, en Inglaterra, fue hecha por Eleonor, Duquesa de Aquitania, madre de Ricardo I, de Inglaterra. Algunas partes de ese Código fueron reunidas en manuscritos del siglo XV con el nombre de Libro Blanco del Almirantado. Ese Libro Blanco se perdió a fines del siglo XVIII, pero, afortunadamente, fue encontrado en 1874 dentro de un arca vieja. Como constituye la base de la legislación marítima inglesa, estaba escrito en franco-romano, que era entonces el idioma de la corte y el usado en los procedimientos legales y judiciales.

Algunas de las leyes del Código de Oleron muestran los castigos que empleaban, por ejemplo:

- El que cometiere asesinato a bordo será amarrado al cadáver de su víctima y arrojado al mar.
- El que cometiere asesinato en tierra será amarrado al cadáver de su víctima y enterrado vivo con ella.
- El que fuere legalmente acusado de desenvainar un puñal u otra arma para herir o que hiera con derramamiento de sangre perderá una mano.
- El que fuera legalmente acusado de robo se le raspará la cabeza y se pegará en ella, con brea, plumas o lana, para que todos los reconozcan. En la primera oportunidad será desembarcado.



También se aplicaba el pasaje por debajo de la quilla, que consistía en amarrar con cabos los pulsos y tobillos del condenado. Lanzado al agua por la proa, era estirado por los marineros desde los bordes de la embarcación, de proa a popa, recorriendo su quilla en posición de crucifixión, hasta ser retirado por la popa. Se asistía generalmente a su completo despedazamiento, pues los millares de mejillones adheridos al casco actuaban como cuchillos afilados.

Cuando la pena era menor, el pasaje por la quilla era de estribor a babor, esto es la distancia recorrida era menor. Si el condenado tuviese buenos pulmones y mucha suerte, había chance de sobrevivir.

Estando en vigencia el Código de Oleron, al que blasfemaba se cobraba multa en moneda de plata. En el siglo XVII el castigo por blasfemia consistía en raspar la lengua del acusado y luego amordazarlo.

¿CUÁL ES EL ORIGEN DE LA PLEGARIA A STELLA MARIS?

(Extracto del Boletín del Centro Naval N° 779, ARA – Año 1995)

Por obligación de asistir a una ceremonia naval que incluya misa de campaña o por profesión de fe al compartir la celebración de una Santa Misa los marinos conocemos y algunos rezamos de memoria la plegaria a Nuestra Señora Stella Maris.

Pero pocos conocen el origen de esta oración.

La advocación de la Virgen María como Stella Maris o Estrella del Mar es tan antigua que no puede precisarse su origen con exactitud. Desde los inicios del cristianismo la Madre de Dios es frecuentemente invocada suplicando su protección celestial o su intercesión ante Dios Nuestro Señor.



Por otra parte las estrellas aparecen siempre en las Sagradas Escrituras como señal de guía, de esperanza y de protección, pero normalmente entre ellas siempre se destaca una, más brillante, más linda, que da la sensación de estar más cerca o tener más fuerza que las otras. El ejemplo más característico y conocido es la estrella que se dice guió a los Reyes Magos hasta el Niño Jesús.

Para quienes navegan en el mar no es extraño permanecer largos minutos embelezados mirando las estrellas en general o a algunas de ellas en particular. Si consideramos que en la antigüedad la navegación dependía absolutamente de la observación astronómica, en especial de ciertas estrellas características como la Polar, se entiende que los marinos siguieran con imploración divina la observación de esos astros.

La asociación religiosa surge inmediata y espontáneamente. Para la mayoría de los cristianos puestos en esta situación es habitual iniciar al menos una reflexión hacia María, Estrella Esplendorosa de los Mares.

Es decir que la advocación a nuestra Señora Stella Maris es casi tan antigua como la divulgación de la fe cristiana. Los primeros registros escritos donde aparecen referencias a María como Estrella del Mar son las letanías lauretanas aprobadas en el siglo XVII por el Papa Paulo V.

A fines de dicho siglo el mismo Papa aprobó otras letanías surgidas en Hispanoamérica en las que se encuentran mayor cantidad aún de referencias a Stella Maris.

Como vemos la Virgen María siempre estuvo muy presente en los navegantes cristianos y su representación como Stella Maris emanó de los mismos corazones de los marinos de antaño.



¿Pero cómo surgió la plegaria oficializada en la Armada Argentina?

El 22 de marzo de 1908 se colocó en Mar del Plata la piedra fundamental de la capilla Stella Maris, ubicada en una lomada próxima a la costa a la que caracterizó a tal punto que desde entonces es conocida como la loma de Stella Maris. Comenzó como un pequeño edificio y fue finalmente bendecida el 7 de marzo de 1912. El templo, y el colegio construido en 1918, son conducidos desde aquél entonces por la Congregación de Hermanas Adoratrices.

La Ciudad de Mar del Plata se caracterizó desde sus orígenes por la actividad pesquera desarrollada por familias de inmigrantes.

A partir de 1917, cuando se habilitaron las facilidades portuarias, cien lanchas motor y a vela comenzaron a operar desde la conocida banquina de pescadores, aumentando constantemente la importancia de esta actividad productiva.

Desde esa misma época y en especial a partir de 1925 con la inauguración de Base Naval, se incrementó la operación de unidades de la Armada desde el puerto marplatense. En síntesis, la presencia de navegantes, y sus familiares, en la ciudad aumentó incesantemente.

La capilla de Stella Maris era la más visitada buscando protección o consuelo pero también había otras personas devotas que asistían a sus celebraciones. Entre ellas la señorita Brenda Bassi. Poetisa y pintora, con varios libros publicados, era allegada a las Hermanas Adoratrices por su frecuente presencia en la capilla.

En 1936, encontrándose en Mar del Plata, la Hermana Superiora le comentó que muchos pescadores, marinos y familiares concurrían a la capilla a



orar y a solicitar estampitas y alguna guía sobre la mejor forma de rogar a la Virgen. Es así como propusieron que escribiera una plegaria.

Brenda Bassi escribió dos plegarias a Stella Maris. Una en italiano, que llamo Preghiera del Pescatore, otra en castellano, Plegaria del Marino. Esta última es la que da origen a la actual Plegaria a Stella Maris.

El texto original sufrió modificaciones ante la necesidad de actualizarlo a terminología de la Armada y a aspectos que, es lógico, que la poetisa no dominara. Por ejemplo, se agregaron referencias a la Aviación Naval, a la Infantería de Marina y a la Gran Familia Naval. Ambas plegarias están fechadas el 17 de julio de 1936.

En agosto de 1937 por decreto del Poder Ejecutivo, firmado por el general Agustín P. Justo, Presidente de la Nación, fue aprobada la designación de Nuestra Señora Stella Maris como patrona de la Armada Argentina, y el obispado fijó con fecha de su celebración el último viernes del mes de noviembre, tal como lo estipula Reglamento de Ceremonial Naval.

En los considerandos del decreto se hace referencia a la devoción manifiesta del personal de la Armada hacia Stella Maris y a la reciente inauguración de la capilla de Base Naval Puerto Belgrano consagrada a la misma advocación.

He aquí el texto original de:

La Plegaria del Marino

Oh María, Estrella que derramas el fulgor



inagotable de tu gracia sobre la amarga
soledad marina, que dominas los vientos y el oleaje
y señalas su ruta al navegante, protégenos
piadosa en las tempestades del alma
y en tos embates del mar.

Bendice a la Armada de la Nación Argentina,
fuerte en la paz, valerosa en la guerra
y generosa en la victoria, y haz que siempre sea
la suya misión de amor y de concordia
en todas las latitudes del mundo!

Bendice a los seres amados que implorando
tu protección nos vieron un día partir,
y, en la dulce quietud del hogar,
aguardan con ansiedad nuestro retorno!

Bendice a quienes desde la férrea nave
custodiamos sobre el mar el honor de
nuestra patria y la pureza de su bandera!

Madre y Señora nuestra, Stella Maris,
escucha la plegaria de nuestros corazones,
forjados por la guerra, que te imploran
nos concedas en la vida y en la muerte la
misericordiosa dulzura de la paz!

Buenos Aires, 17 de julio de 1936

Antonio Rocca

Vicario General



Brenda Bassi

Poetisa

Como muy rápida referencia a la extensión de la profesión de la fe hacia Nuestra Señora Stella Maris se puede citar la donación de una imagen que efectuara la Armada Argentina a su par de la República del Paraguay en 1943, y que por arribar dicha imagen a aquel país un día 12 de septiembre, se instauró como festividad de Stella Maris y Día de la Armada paraguaya.

LETANÍAS LAÜRETANAS.

(Extracto pertinente a Stella Maris)

Aprobado por el Papa Pablo V., siglo XVII

Stella Maris (Estrella del Mar)

Salve, del mar Estrella,
Salve, Madre sagrada
De Dios y siempre Virgen,
Puerta del cielo santa.
Tomando de Gabriel
El Ave, Virgen alma,
Mudando el nombre de Eva,
Paces divinas trata.
La vista restituye,
Las cadenas desata,
Todos los males quita,
Todos los bienes causa.
Muéstrate Madre, y llegue
Por Ti nuestra esperanza



A quien, por damos vida,
Nació de tus entrañas.

Entre todas piadosa,
Virgen, en nuestras almas,
Libres de culpa, infunde
Virtud humilde y casta.

Vida nos presta pura,
Camino firme allana;
Que quien a Jesús llega,
Eterno gozo alcanza.

Al Padre, al Hijo, al Santo
Espíritu alabanzas;
Una a los tres le demos.

Y siempre eternas gracias.

Lope de Vega (1562-1635)

LA ESTRELLA Y SU SIGNIFICADO.

Hemos citado hace un momento la invocación Stella matutina de las Letanías. Hay otra que abre et conocido motete Ave, Maris Stella, «Salve, estrella del mar», y que esta vez sitúa a la Virgen en el «campo de estrellas, e incluso en et punto más alto. Porque esta «estrella del mar» es la estrella polar, «astro sin ponientes en las oraciones bizantinas, porque siempre está fija y, por esta razón, determina el Axis mundi, el polo cósmico en tomo al cual describe todo el cielo su revolución. Por ello esta estrella polar se convirtió en



un símbolo enormemente significativo en todas las tradiciones religiosas. Desde el punto de vista práctico, sirve para determinar la orientación de todos los viajes de los hombres, y más específicamente de los navegantes, de ahí su denominación de «estrella del mar», que se refiere al papel de María como patrona y protectora de los navegantes. Sus santuarios son en particular los que albergan o albergaban una Virgen negra: San Víctor en Marsella, donde el 2 de febrero se distribuyen todavía las célebres navettes, pastelillos en forma de pequeñas naves, en honor de la «Buena Madre negra», patrona de los marinos; en Boulogne-sur-Mer, donde según la leyenda de fundación la estatua llegó en una barca autodirigida; en el Mont-Saint-Michel, donde la capilla de la Virgen está bajo la invocación de Stella Maris; en Rocamadour, donde la crónica registra numerosos milagros de los que se beneficiaron los náufragos.

Hay otra región del cielo estelar donde encontramos a María: es el sexto signo del Zodíaco, denominado precisamente el «signo de la Virgen». Esta denominación, por lo demás, no le viene de María, sino de la Virgen Astrea, que pertenece a la mitología grecorromana y cuya leyenda nos refieren Hesíodo y Aratos. Cuenta éste en sus Fenómenos que la Virgen Astrea, que encamaba la Justicia, vivía entre los hombres en la Edad de Oro; en la Edad de Plata, época en la que la humanidad comenzó a perder la inocencia primordial, se retiró a las soledades, y en la Edad de Bronce abandonó la tierra, que estaba infectada por el pecado, para fijarse en el cielo junto a la constelación del Boyero, donde tiene en la mano la espléndida Espiga (la Espiga, Spica Virginis, es la principal estrella de la constelación). Toda la leyenda fue particularmente desarrollada en la época de Augusto, en los círculos neopitagóricos. particularmente por P.



Nigidio Figulo, que fue el Gran Maestro de la cofradía durante el reinado de este emperador.

Con el impulso del renacimiento inaugurado por Augusto, se fue abriendo paso la creencia de que aquel reinado bien podía anunciar algo como una nueva Edad de oro; creencia de la que se hizo eco Virgilio en la célebre Égloga IV de sus Bucólicas, donde canta el regreso de la Virgen Astrea:

La gran serie de siglos comienza de nuevo:

De vuelta está la virgen, de vuelta el reino de Saturno.

Todo este poema está bañado de la atmósfera de los círculos neopitagóricos. De los que formaba parte Virgilio, y que creían en la cercana regeneración de la humanidad. Para los espíritus místicos del siglo de Virgilio, aquella época era realmente el fin del «Gran Año» cuyas dolorosas transformaciones iban a engendrar la nueva Edad de oro relacionada con el regreso de Astrea, la Virgen de la Justicia.

Si nos hemos extendido un poco con esto es porque la Edad Media siempre estableció una relación entre María y la «profecía» de Virgilio por una parte, y la constelación de la Virgen por otra. Abelardo, en su VII Epístola, afirmaba que Virgilio, al anunciar para el consulado de Polión el maravilloso nacimiento, había querido llamar a la humanidad a regocijarse de ello como anuncio de su redención. De hecho, la creencia de que Virgilio había anunciado la era cristiana y que la «Virgen» de la Égloga IV era la madre de Cristo se remontaba a los primeros siglos cristianos: Filargirio, comentando en una nota el verso 6 del poema, dice: «La Virgen: es decir, la Justicia, o mejor dicho, María». En la tradición del cristianismo griego, atribuida a Constantino y transmitida por Eusebio, el verso 6 estaba modificado así: «Vendrá la Virgen



que traerá al rey que ansiábamos, con una nota que precisaba que la Virgen era María, y luego vino toda la Edad Media, que tenía a Virgilio por auténtico profeta, al igual que los del Antiguo Testamento; sin duda no se equivocaba.

En cuanto a la constelación zodiacal de la Virgen, desempeña un gran papel en el culto mariano. Primero en el calendario de las fiestas; la constelación aparece por el Este en marzo, se alza en el Sur durante los meses de abril, mayo y junio, y luego desciende hacia el oeste de julio a septiembre; por otra parte, el sol entra en el signo el 23 de agosto y permanece en él hasta el 22 de septiembre; ya se habrá advertido que las fiestas marianas importantes se sitúan precisamente en estos períodos; el 25 de marzo, el mes de mayo, el 15 de agosto y el 8 de septiembre. Por otra parte, recordemos la asombrosa relación que vincula la constelación zodiacal en cuestión con la implantación de algunos santuarios marianos. Las grandes catedrales, que durante los siglos XII y XIII se pusieron bajo la advocación de Nuestra Señora en el territorio de la Francia del Norte (Champaña, Picardía, Isla de Francia, la antigua Neustria) se encuentran repartidas conforme a un orden que reproduce en el suelo con aproximada exactitud el orden de las estrellas de la constelación de la Virgen. Así, la Espiga se sitúa en Reims; la estrella Gamma, en Chartres; la Delta, en Amiens; la Épsilon, en Bayeux; las estrellas pequeñas corresponden a Evreux, Etampes, Laon y Notre-Dame de l'Épine (una pequeña estrella cerca de la Espiga).

Esto no debe asombrarnos; es sabido que todos los pueblos tradicionales solían establecer sus santuarios y ciudades importantes conforme a una proyección en el suelo de tal o cual parte del mapa celeste, proyección que por supuesto estaba relacionada con un simbolismo preciso del que constituyen un



ejemplo los hechos que acabamos de señalar. Los hermosos trabajos de Jean Richer han esclarecido bien este aspecto de (a Geografía sagrada por lo que se refiere a Grecia y Roma. Este modo de hacerse debe a la convicción, totalmente fundada, por supuesto, de que todas las partes del mundo se encuentran en «simpatía» y que es importante, recalcando sus relaciones, tomar conciencia de la unidad del cosmos y, particularmente en el caso que nos ocupa, «captar» las influencias benéficas que descienden del cielo a la tierra.

Todas estas consideraciones sobre María y los astros justifican la conocida invocación que se le dirige en varios motetes del oficio; Regina Coeli, Regina Coelorum, «Reina del Cielo», «Reina de los Cielos», que nos remite a la imagen, varias veces evocada, de la Mujer celestial de la visión apocalíptica y que por lo demás la iconografía ha materializado dándole a menudo a la Virgen un manto azul oscuro sembrado de estrellas.

LA PROYECCIÓN MARINERA AL MUNDO TERRÍCOLA.

Las frases marineras siempre se utilizan para pintar mejor las realidades cotidianas.

Poesías, canciones, discursos políticos y comparaciones se nutren de la nomenclatura naval

Los servicios sanitarios reciben el nombre de jardín. Se visita el jardín a bordo por necesidades fisiológicas (mayores: abonar, menores: regar)

Llegar a buen puerto: equivale a un logro

¿Para cuándo el barco?: Preguntan a la embarazada.

La mar en coche: define un gran barullo.

José Ingenieros en la búsqueda de un ideal inicia su libro **El hombre mediocre** hablándonos de la nave que pone la proa visionaria hacia un objetivo.



Viento en popa: es avanzar favorablemente.

Mantenerse a flote: es sobrevivir dentro de una situación.

Estar en la cresta de la ola: es integrar un importante entorno.

Calafatear el barco: se debe tomar alguna medida para remediar una mala situación que se avecina.

Piloto de tormentas (alguien que se cree arreglador de grandes problemas).

Barco a la deriva con rumbo de colisión: pésima situación.

Síndrome del Náufrago: Situación en la que cada cual busca la mejor madera para seguir flotando o sea "sálvese quien pueda".

Hace aguas por todos los costados: cuando algo tiene falla generalizada.

Piratería: hábito de apropiarse de lo ajeno.

Lastre: lo pesado e improductivo y del cual no encuentra cómo deshacerse.

Uno se pone feliz cuando se libera de un lastre.

Helena: es la unidad de medida de la belleza. Una mujer es bella una helena cuando por su belleza puede movilizar mil barcos como en Troya. Es bella una mili helena si puede movilizar un barco.

Mi empresa se hunde: quiebra u otras travesuras.

"Arriero ha canoa ndahapykuerei". Cuando alguien muy astuto maniobra sin dejar rastros.

Cuando el barco se hunde las ratas huyen: deslealtad de los falsos amigos.

Remar contra la corriente: Ser contrera.

La calma precede a la tempestad: Cuando alguien quiere pronosticar problemas.

Tabla de salvación: Es casi un milagro.



Quemar las naves: decidir un punto sin retomo; a partir del cual la única salida posible es ir hacia delante. Lo hizo Hernán Cortés en México literalmente.

Marinerito para mi la suerte: un motete que utilizan las solteras para augurarse éxito sentimental.

En cada puerto un amor: expresión de desconfianza de la mujer hacia un marino.

Poner la proa: enfrentar una situación decididamente.

Martes 13 ni te cases ni te embarques: no dará buenos resultados hacer cualquiera de las dos cosas en esa fecha.

LOCUCIONES MARINERAS.

A la deriva: Dícese de la persona que va por mal camino y por cuyo motivo es de presumir que acabará mal.

Achicar: Orinar.

Agarrar el puerto o fondeadero: Llegar con el buque al puerto o fondeadero después de pasar muchas dificultades y malos tiempos.

Amarrar con la quilla: Varar, embarrancar el buque

Ajustar la braza mayor: Entre los anglosajones, repartir una ración extra de ron a la tripulación como premio o con motivo de alguna conmemoración rara y poco conocida.

La expresión deriva del hecho que la Braza mayor raramente se ajustaba cuando se rompía.

Barcada: Tripulación o conjunto de personas que van a bordo del buque

Berrearse: Discutir airadamente dos marineros, descubriendo sus fallas o defectos respectivos.



Blazer: Nombre derivado del HMS Blazer, cuyo comandante ordenó a los tripulantes la utilización de una camiseta a franjas blancas y azules, en 1845. Hoy en día la voz Blazer se utiliza para designar una chaqueta de color azul marino con botones generalmente de metal plateado o dorado.

Bucko: Apodo que se daba a los oficiales de los buques norteamericanos del siglo XIX y principios del XX, que se caracterizaban por su extrema brutalidad. En favor de ellos es obligado decir que la tripulación debía trabajar duramente, y en particular para cruzar el cabo de Hornos en el mejor tiempo posible.

Caballería de Marina: Dícese del cuerpo imaginario y al cual pertenecen los marineros de agua dulce o los que trabajan de forma muy chapucera.

Capitán araña: Dícese del que embarca a la gente y él se queda en tierra, o sea, de quien anima o incita a la gente a hacer algo y luego no los secunda.

Capitán de ganado: Nombre que se da al marinero encargado de la manutención y cuidado del ganado o animales vivos que se llevan a bordo para alimentación de la tripulación.

Camey: Entre los anglosajones, sinónimo de hipocresía, en honor al capitán Camey, quien se mostraba muy amable en tierra pero se comportaba con gran brutalidad en el mar.

Cortar las alas o plumas al buque: Desarbolar el velero a cañonazos durante el combates.

Culembreado: Dícese del marinero nuevo y poco conocedor del oficio. Se le conoce también como Halacabullas.

Culin: Ración pequeña de licor, o más propiamente lo que queda en el vaso, una vez apurado.



Chapuzas: Dícese de todo trabajo que se hace con mucha rapidez y mal.

Chispas: Apodo con el que se conoce normalmente al oficial radiotelegrafista del buque.

Chocolatera: Nombre con el que se conoce a bordo la máquina o motor principal del buque.

Chupar del bote: Robar bebidas alcohólicas de un barril haciéndole un agujero y colocando en él una pajita. Los anglosajones llaman a esto Chupar del Mono, por cuanto el licor así extraído se solía meter en un coco, cuyo extremo con ojuelos tiene un gran parecido con la cara de un simio.

Davy Jones: Demonio legendario que se apodera de todos los hombres ahogados en el mar y que según algunos fue un Gales, convertido en pañolero del mundo submarino.

También se dice que el nombre deriva de "Duffy Joñas", siendo Duffy una antigua palabra usada por los negros para designar a los espíritus o fantasmas.

El sol sobre la verga del trinquete: Expresión con la que los anglosajones designan que ha llegado el momento o la hora de beber. Esto procede del hecho que el sol se encuentra por encima de la verga citada a eso del medio día, que era cuando los oficiales tomaban el primer trago del día

Embarcar golpes de mar: Aguantar broncas de un superior.

En la bordada debida: Aproximarse en la forma correcta.

Escapada a tierra: Salida a tierra, generalmente al anochecer y de poca duración, que hace un tripulante.

Escribir en el mar: Figuradamente, remar.

Estar solo al abrigo de una boya: Estar en una situación bastante comprometida y con pocas defensas.



Estar trincado: Estar dedicado a un trabajo duro y pesado o no poder hacer lo que uno quiere por encontrarse de guardia o en una circunstancia parecida.

Estibarse: Es lo mismo que meterse en el sobre o en la cama.

Etiquetero: Oficial de muchos cumplidos y orgulloso de su cargo y prerrogativas.

Ferro: Nombre con el que se conoce el ancla.

Fiebre del cabo de Hornos: Enfermedad imaginaria que alegan los marineros remolones cuando hay mal tiempo. En el cabo de Hornos había siempre un tiempo tan malo que la única forma de librarse del peligro y del trabajo duro era estando enfermo.

Gabriero: El velero o, mejor dicho, el maestro velero

Gafe: Persona cuya presencia a bordo se considera que va a traer mala suerte al buque. Entre los ingleses se le conoce como Jonas, en recuerdo del conocido profeta.

Harriet Lane: Apodo que los anglosajones dan a la carne de lata. Se dice que procede del nombre de una chica asesinada en 1874, o de otra que trabajaba en una fabrica de envasar carne y que tomada por las maquinas fue debidamente "procesada", enlatada y vendida en el mercado.

Hacer el costo: Aprovisionar de víveres el buque.

Hijo del cañón: Entre los anglosajones, término con el que se designaba al que nosotros conocemos como naonato, es decir, el nacido a bordo de un buque. La expresión procede de la época en que se aceptaba la presencia a bordo de las esposas de los marineros durante la estancia del buque en puerto, y al llegar el momento de dar a luz, el único espacio de cubierta disponible para ello era el situado entre los cañones.



Ir de cubertada: Ser un estorbo, particularmente refiriéndose a un marinero u otro miembro de a tripulación indolente y que realiza mal las tareas.

Liar el petate: Marcha súbita o repentina de alguno, incluyendo la muerte del mismo.

Lobo de mar: Marinero de gran experiencia y no necesariamente viejo.

Marinero de trinquete a trinquete: El que es poco amante de la profesión.

Marinero hecho: El que conoce bien su oficio.

Marinero matalote: El que es rudo y a la vez torpe en su profesión.

Media castaña: media borrachera.

Michi: Contracción de la palabra inglesa midshipman, y cuya traducción es guardiamarina, con la que se designa a veces a estos en la marina actual. Es debido a que siempre se colocaban en el medio del buque buscando marearse menos.

Mocoso: Traducción del apodo que los británicos daban a los guardiamarinas. Se dice que Nelson fue quien ordenó que en la bocamanga del uniforme de éstos se pusieran tres botones, con lo que erradicó la fea costumbre de limpiarse las narices en ella.

Nudo falso: Dícese del nudo mal hecho, y por lo tanto inútil, cuyo empleo, a veces, constituye un serio peligro.

Paje de escoba: El muchacho que embarca en un buque de guerra para aprender el oficio de marinero y que tenía a su cargo el barrer la cubierta y realizar otros trabajos manuales.

Pipa: Nombre con el que se conoce al convidado de piedra, el cual está presente en todos los invites pero que jamás paga nada.



Poner la proa a alguien: Tenerle ojeriza y procurar hacerle todas las zancadillas posibles.

Ponerse horizontal: Acostarse, ir a dormir o tumbarse en la cama.

Pointaman: Anglicismo derivado de pot, bote y man, hombre, con el que se designa al mendigo que recorre los muelles y que en las horas de las comidas pide a la gente de a bordo que le den algo para llevarse a la boca, y para lo cual lleva normalmente una lata de conserva vacía.

Práctico de los cielos: Entre los anglosajones el sacerdote o pastor de almas.

Radio escoben: La emisora inexistente y propia de cada buque donde se originan los trascendidos y las informaciones sin fundamento ni confirmación.

Raquear: Buscar por las playas los restos de naufragios u objetos arrojados por el mar.

Ratearse: Evitar cualquier trabajo pesado y duro por medio de artimañas u otras sutilezas.

Remache: Calificativo que se da al tripulante que se considera insustituible y también al que lleva mucho tiempo navegando en el mismo buque.

Saber la tira: Tener mucha experiencia y ser capaz de reconocer fácilmente, los cabos o tiras de los aparejos con que se manejan las velas.

Ser una troza: Ser un pesado; Dícese de la persona poco amena y difícil de aguantar.

En realidad una troza es un pedazo del tronco de un árbol gigantesco y por lo tanto de mucho peso.

Silbar el viento: Hacer oídos sordos a las peticiones de alguien, en especial cuando pide dinero prestado para ir a tierra.



Sobrecargado: Dícese del tripulante que está saturado de trabajo o de bebidas alcohólicas.

Tener el pie de marino o andar con pies de mar: Tener la habilidad suficiente para mantenerse en pie a bordo, pese a los balances y movimientos del buque. Esto se consigue con la práctica.

Terrícola: Término despectivo con el que se conoce a bordo al marinero de agua dulce, es decir, al que embarca sin conocer el oficio.

Traer por debajo del agua a alguien: Perseguirle y rebatir siempre sus dichos o afirmaciones.

Tres medios cotes bastan: Comentario dirigido a quien hace muchos nudos innecesarios en un cabo o toma excesivas precauciones.

Viejo: Mote con el que se conoce a bordo al capitán o comandante del buque.

Viento en popa: Expresión muy común y con la que se designa que todo va bien.

Zapatero: Marinero torpe y poco hábil. Se le conoce también como chanfla.

MAS JERGAS MARINERAS.

- A joven sur y norte viejo no le fíes tu pellejo-
- Al viento fuerte el fin le vino, con un aguacero corto y frío.
- Animales perezosos, tiempo tormentoso.
- Arrebola la mañana, a la noche es agua.
- Arrebol de Oriente, agua amaneciente.
- Arrebol de todos los cabos, tiempo de los diablos
- Arrebol por las noches, a la mañana son soles.
- Atrás de un aguacero viento menos severo



- Aurora rubí, llover luego siempre vi.
- Ave de mar que busca madriguera anuncia tempestad de esta manera.
- Barco a la capa, marinero a la hamaca.
- Barre el cielo el Pampero después de algún aguacero.
- Buque que a otro alcanza, gobernará sin tardanza.
- Cielo aborregado, a los tres días mojado.
- Cielo empedrado, suelo mojado.
- Cielo jaspeado viento fresco, agarrado.
- Cielo mellado, el otro día mojado.
- Cielo rojo a la alborada cuidar que el tiempo se enfada.
- Cielo rojo al amanecer, el mar se ha de mover.
- Cielo rojo vespertino, la esperanza es del marino
- Cielo sin nubes y estrellas sin brillo, toma a la gavia un ricillo.
- Coderas y anclas cuidadas evitan tristes garreadas.
- Con calma y oportunamente, dar atrás es conveniente, si choca y se va a pique, es inútil que se grite.
- Con el tiempo muy seguro en el verano el sol conduce al viento de la mano
- Con viento de popa y poco andar el barco se ha de atravesar.
- Cuando el barómetro oscila lentamente, es que gran viento presente.
- Delfines que mucho saltan viento traen y calma espantan.
- Después de lluvia neblina, hacia buen tiempo camina.
- Después de lluvia, nevada, a disfrutar la velereada.
- Después de un aguacero, viento menos severo.
- El barómetro, si lentamente se eleva es porque el viento se lleva.



- El que desea mentir, le bastará predecir.
- En atracadas y desatracadas las hélices deben ser vigiladas.
- En invierno noche muy clara, el sol que sigue no da la cara.
- En navegación costera, marca, sonda y corredera.
- Entre un vapor y un velero, gobernara siempre el primero.
- Es el SW, aunque suave, seco como el hombre grave
- Espejismo a la vista, es que mal tiempo se alista.
- Estáte siempre vigilante y ten presente además, si hay riesgo por delante modera, para o ve atrás.
- Este claro, Norte oscuro Pampero seguro
- Estrella con luz brillante cambiara el viento al instante.
- Gaviota a tierra volando, marinero velas rizando.
- Hay espacio por delante, toda fuerza marcha avante,
- Horizonte claro y relampagueante, tiempo bueno y sofocante.
- La maniobra es imprudente, si de popa es la corriente.
- La niebla que a de aclarar se amontona en sitio dado, el viento viene a anunciar ciertamente de aquel lado.
- Lluvia del levante, no deja cosa delante.
- Lluvia por la mañana iniciada traerá noche mojada.
- Luna al salir colorada anuncia que habrá ventada.
- Luna amarilla o rojiza que lloverá profetiza.
- Luna amarilla y aguada pronostica una mojada.
- Luna llena y mojada trae diez días de aguada.
- Luna que presenta halo, mañana húmedo o malo.
- Maniobra comenzada nunca debe ser variada.



- Maniobrando marcha atrás, despacio y poco, también es eficaz.
- Mar rizada contra la ola al contraste el viento rola.
- Marcación contante te lo llevas por delante.
- Mucha luz y pocos truenos agua traen por lo menos.
- Noche de invierno como un primor, día siguiente con sol.
- Noche de invierno sombría, el siguiente hermoso día.
- Norte claro, sur oscuro aguacero seguro.
- Norte duro, Pampero seguro.
- Nubes bajas al rastreo, a tierra haciendo su apeo es de buen tiempo el

deseo

- Nubes bajas y con humo, que traen mucha agua presumo.
- Nubes barbadadas viento a carretadas
- Nubes con franjas o ribetes, aferra bien los juanetes.
- Nubes tendidas muy azotadas, brisas muy frescas a la portada.
- Por las nubes cola de gato, viento va a damos un mal rato.
- San Telmo en cubierta brilla, pues cierra bien la escotilla.
- San Telmo en la arboladura mucho viento y mar augura.
- Si acaso por tu babor la verde se deja ver sigue avante ojo avizor, débese el otro mover.
- Si a estribor ves colorado debes con cuidado obrar, cae a uno u otro lado, para o manda ciar.
- Si al mar van las gaviotas... marinero a las escotas!
- Si ambas luces de un vapor por la proa has avistado, debes caer a estribor dejando ver tu colorado.



- Si avisto un barco, primero lo marco, luego me entero si es vapor o velero.
- Si da el verde con el verde o el colorado con su igual, entonces nada se pierde siga a rumbo cada cual. Si después del viento hay truenos seguirán días muy buenos. Si el buque está sin arrancada, no vence viento ni marejada.
- Si es velero el avistado a maniobrar estas obligado, pues nunca lo debes cruzar ni su marcha molestar.
- Si hay agua después del viento tu barco andará contento.
- Si la lluvia te coge antes que el viento alista drizas sin perder momento, pero si el viento te cogió primero, iza gaviás; arriba marinero!. Si llueve de madrugada a medio día no pasa nada.
- Si relampaguea y truena viento habrá de donde suena.
- Si sales a navegar no te canses de preparar.
- Si te calma el vendaval y por el Norte se rola es probable un temporal con el agua hasta la gola.
- Si un norte se te ha perdido, por el sur anda escondido.
- Si viene lluvia y después el viento arría todo o métete adentro.
- Sol haciendo su abanico, agua y viento por tu hocico.
- Sol no afeitado pronto es aguado.
- Sol poniente en cielo grana, buen tiempo por la mañana.
- Sudoeste mojado tres días demorado.
- Tiempo pronto en declararse no tardara en ausentarse.
- Tiempo pronto en declararse, no tardara mucho en marcharse.
- Tiempo que viene despacio, en irse también es reacio.



- Truenos con luna nueva prepárese a que llueva.
- Un trueno no repetido nunca buen tiempo ha traído.
- Viento del Este lluvia como peste.

ALGUNAS COSTUMBRES Y SUPERSTICIONES.

Mala Suerte; mujer que se pone gorra de marinero.

Al descubrir un accidente geográfico se le debe poner el nombre del Santoral de la fecha.

No embarcar Viernes Santo. Traerá mala y ningún puerto lo acogerá.

El Jefe del Detall General debe ser guardiamarina menos antiguo de la tripulación.

Oficial que se deja crecer el bigote debe oblar una cuota de cerveza.

Abeja que ronda significa traslado.

Pinar camarote implica traslado.

ALGUNAS ETIMOLOGÍAS.

Popa, puppis

Proa, (prode, prore)

Ancla, ancora.

Almirante: Emir

Babor:

Estribor:

Buque:

Junto a los dromones había otros navíos más ligeros y ágiles empleados en misiones de exploración y vanguardia; eran los panfiles, tripulados por entre 130 y 160 hombres.



Y también estaban las moneres, pequeñas gateras dotadas de una única fila de remos, tripuladas por 40 ó 50 hombres, dedicadas a tareas de patrulla. Finalmente, no podemos dejar de nombrar a las kelandias, grandes galeras destinadas al transporte de tropas.

En el siglo XII, el término dromon pasó a designar a los transportes de tropas, mientras que para los navíos de combate se volvió a la antigua denominación de birremes o trirremes.

Drongarío de la Flota, bajo cuyas órdenes directas estaban los navarcas,

Bibliografía

Tradiciones, usos y costumbres (ar)

Usos, costumes, libguagem (br)

Arte naval (br)

Historia marítima española (es)

Manual de marinero de mar (uy)

Ceremonial marítimo (es)

Naval customs, tradiitions and usages

Tradiciones v Costumbres Marineras. Pao: 47

MARINA LAS PARÁBOLAS DE LA IGLESIA

Barca frágil

La barca de la Iglesia

El ancla de la esperanza

La barca de Pedro

ARCA FRÁGIL

BARCA-FRÁGIL: El símil de la barca para describir el viaje de la vida es muy abundante en las culturas del Oriente Medio. Los seres humanos



cruzamos por el mar de los años, en tiempos calmos o en medio de tempestades terribles, zarandeados por mil caprichos del azar. Navegar es estar sometido a avatares imposibles de domesticar; es encontrarse con el misterio.

Para los semitas el mar es el símbolo de todos los males que acechan al ser humano, en cuanto que es una fuerza imposible de dominar. Sólo la pericia del timonel de la nave, la experiencia de cómo ha de efectuarse la navegación y la claridad acerca de cuál ha de ser la arribada, permiten aventurarse a navegar mar adentro.

En este contexto cultural es fácil descubrir los fundamentos que existen para que la metáfora pase a ser aplicada a la iglesia y para que sea adoptada y ampliada por los escritores de los primeros siglos.

No obstante, el empleo de esta figura literaria no se justifica únicamente como un recurso de la imaginación y del arte poética. El Nuevo Testamento y, en particular, las descripciones que los evangelios hacen de la vida de Cristo y de sus discípulos en el entorno del Lago de Genesaret, ofrecen situaciones y semejanzas suficientes que permiten hablar de la comunidad cristiana como si de un frágil navío se tratase.

Jesucristo comienza a convocar a su Iglesia a orillas del mar, llamando a hombres dedicados profesionalmente a la pesca y con formulaciones de imágenes tomadas de la vida marítima.

El mundo, agitado por el desorden del pecado, es como un mar proceloso. En él abunda la pesca, que puede y debe ser recogida por aquellos, a los que Cristo encomienda participar en su misma misión, la de conducir a los hombres



a vivir como hijos de Dios y hermanos entre sí. «Veníos detrás de mí y os haré pescadores de hombres»

LA BARCA DE LA IGLESIA

La Iglesia, pues, se asemeja a una barca, desde cuya cubierta se ha de llevar a cabo la obra evangelizadora. Esta consistirá en acoger, en la cesta de la comunidad, a los hombres dispersos por las profundidades y por las superficies del agua. Desde la barca se arroja la amplia red, que tiene la comisión de recoger a cuantos quieran incorporarse a la fe.

La perseverancia en el seno de la comunidad no siempre es fácil: la vida es como un viaje por mar. Quienes no conserven la fe ni la buena conciencia, se ponen en peligro evidente de naufragar, de volver a los abismos de los que fueron sacados, de no llegar Jamás al verdadero puerto de la vida feliz en manos de Dios.

La pesca que nos narra el evangelista Juan, realizada en presencia y en nombre de Cristo Resucitado, es una imagen plástica para describir la vocación misionera de la Iglesia. La misión es recibida del Señor, es llevada a cabo por sus discípulos y tiene como ámbito el mar abierto del mundo. En la ausencia de Cristo, los discípulos, expertos en recursos humanos, son incapaces, sin embargo, de conseguir copo alguno.

Habrán ocasiones, en la historia de la Iglesia, en que la eficacia misionera será tal, que parecerá imposible mantener la unidad y la consistencia de la humilde red que ha realizado, como enviada, una pesca superabundante. Es la imagen evangélica de la barca que, en nombre de Cristo, lleva a cabo una redada, tan inesperada como copiosa, que hace peligrar la integridad de la red.



En otro sentido, la Iglesia, como gigantesca Barca de Noé, que ha servido para salvar de la destrucción a la raza humana y a la misma vida, es, también, de la que sale la inocente ave a buscar nuevas esperanzas y es la que recibe, en su interior, la prenda de la paz, llevada en el pico por la paloma, de vuelo rápido y de humilde mansedumbre.

Los buscadores y portadores de paz tienen en la Iglesia su arca de salvación y su refugio consolador.

Cristo es quien gobierna la nave, si usamos el verbo gobernar con el sentido etimológico de «dirigir el rumbo» o de «manejar el timón». El mástil es la cruz; los dos timones son los dos Testamentos de la Revelación; la vela blanca es el Espíritu de Dios (SAN HIPÓLITO DE ROMA). Cristo crucificado, simbolizado en la madera sujeta con clavos que compone el navío, es el experto timonel de la Iglesia. Con su donación completa, consigue dirigir la frágil barquilla al puerto del Reino, a pesar del temible oleaje de las ruindades humanas y de las deshumanizaciones terrenas.

«¿Debe seguir la mística navecilla a merced de las olas y ser llevada a la deriva?» JUAN XXIII).

En la larga singladura, la orientación de la barca, que es la Iglesia, se encuentra asegurada por el faro que, en lontananza y entre nieblas, señala la ruta cierta y el punto seguro, para conseguir un feliz desembarco. En el simbolismo sepulcral cristiano de los primeros tiempos, el faro es imagen de la venturosa llegada al puerto celeste.

La Iglesia, marinera por el mar de la historia, puede a veces sentirse abandonada por el patrono y timonel que es Cristo. Es sólo una falsa alarma.



Nunca faltará la luz lejana del Señor, que afianza en el mantenimiento del rumbo.

Con ayuda del símil del faro, situado en la lejanía, se destacan, por una parte, la seguridad en el rumbo de la pequeña nave eclesial, asentada en la orientación constante que le ofrece la cruz de Cristo, y, por otra, la responsabilidad que tienen los marineros que pueblan la barca, porque en sus capacidades, aprendidas en la escuela de navegación de la intimidad con Cristo, está la suerte del buque, mientras se navega al encuentro de la luz salvadora que nunca desaparece del horizonte.

EL ANCLA DE LA ESPERANZA

ANCLA/ESPERANZA: Un símbolo más, tomado también del mundo náutico, ofrece seguridad a la frágil barca de la Iglesia: el ancla de la esperanza.

Este instrumento, indispensable en la navegación, puede parecer en tiempos de bonanza un objeto inútil y un peso muerto en la carga del navío. Sin embargo, su presencia en cubierta, siempre a punto, garantiza la estabilidad de la barca e infunde a los marineros la confianza necesaria para proseguir la navegación y para realizar las faenas de la pesca.

Las promesas de Dios, cumplidas en Cristo, son el argumento que Justifica la firmeza y la estabilidad; son la razón de la «**esperanza a la que nos acogemos, como áncora segura y firme para nuestra vida**» (Hebreos/06/19).

La virtud de la esperanza, en apariencia la menor de las teologales, puede pasar inadvertida y parecer, en alguna ocasión, como inservible. Sólo habrá que aguardar a los momentos de mar agitada para caer en la cuenta del servicio y de la tranquilidad que ofrece esta virtud.



Ya que nuestra salvación es objeto de esperanza, ésta, como ancla redentora, es «la cuerda de oro, suspendida de los cielos, que sostiene nuestras almas, levantando, poco a poco, hasta aquella altura a los que se agarran fuertemente de ella y sacándolos de las olas de los males mundanos» (SAN JUAN CRISÓSTOMO).

LA BARCA DE PEDRO

La Iglesia es descrita en múltiples ocasiones como la barca de Simón Pedro

Con el empleo de esta imagen se dibuja el componente humano de la Iglesia y la voluntad de Cristo de entregar la navegación de su barca a las manos vicarias de Pedro y de los otros Apóstoles.

En efecto, la barca anclada en las orillas del Mar de Genesaret es propiedad de Pedro, pero va a ser expropiada para sin perder su identidad natural, convertirse en algo diferente. Se transformará en cátedra, que se pone a disposición del único Maestro, Cristo. La simbología es clara: **la nave está varada en la orilla**, en la que se agolpan los seres humanos, ansiosos de la Palabra que salva, y **apunta su proa hacia alta mar**, a la que, obediente a la voluntad del Señor, se va a dirigir. «¿Por qué la elección de una **barca**, donde Cristo pueda sentarse y enseñar a la multitud, sino porque la **barca** es la Iglesia que con sus **velas atadas** a la cruz de Cristo, bajo el soplo del Espíritu Santo, **boga felizmente** en este mundo?» (SAN AMBROSIO).



De esta suerte, tras una larga **noche de pesca**, fiada sólo de las fuerzas de Pedro y de los suyos y, al parecer, condenada a la esterilidad y a la frustración, podrá conseguirse una pesca abundante en el nombre de Cristo.

En la navegación por **alta mar**, mientras el Señor dormita y su presencia se hace oscura en un rincón de la cubierta, la Iglesia se alarmará cuando deba enfrentarse a **vientos contrarios y a olas terribles**.

LOS ESMALTES

- **AZUR:** color azul. Simboliza a Venus, el aire, y las cualidades de justicia, obediencia, lealtad, piedad y prudencia, con la obligación al servicio y protección de la Agricultura ante su Soberano y Patria, representa a Venus entre los planetas; a Libra y Capricornio, en el Zodíaco; de los elementos, el aire; de los días de la semana; el viernes; de los meses, septiembre y diciembre; de las gemas, el zafiro; de los metales, el acero; de los árboles, el álamo; de las flores, la violeta; de las virtudes, justicia, y de las cualidades la dulzura, lealtad, inocencia y la piedad. En las armerías reales se llama "Júpiter"; en las nobles, "zafiro", en las demás, "azur". Los que ostentan este color están obligados al fomento de la agricultura y a socorrer a los servidores abandonados injustamente por sus señores.
- **GULES:** color rojo. Simboliza al dios Marte, al elemento fuego, fortaleza, valor, honor, osadía y victoria, con la obligación al servicio y protección de las Armas ante su Soberano y Patria, o Príncipe.
- **ORO:** simboliza la nobleza, el esplendor, la prosperidad, magnanimidad, constancia, riqueza, poder y luz. La familia que llevara este esmalte, por tanto, debía caracterizarse por sus cualidades de magnanimidad y nobleza y



servir al Rey cultivando las Bellas Letras. Debían ser los primeros en defender y portar las virtudes caballerescas, amparar a los necesitados y defender al Soberano, con la obligación al servicio y protección de las Letras ante su Soberano y Patria.

- **PLATA:** pureza, fe y obediencia, simbolizando la Luna que abarca estas cualidades. Las familias a las que se les concedía el privilegio de llevar este metal en sus escudos se distinguían por su integridad, su obediencia y su gratitud. Los portadores de este esmalte en su escudo eran reconocidos como aquéllos que servían al Rey en la náutica y tenían la obligación de amparar a los huérfanos y defender a las doncellas.
- **SABLE:** color negro. Símbolo del pudor y como tal, se concedió el privilegio de llevarlo en este escudo como símbolo de la modestia, la discreción y la prudencia que caracteriza a la familia portadora de este apellido, la obligación al servicio y protección de la Religión ante su Soberano y Patria.
- **SINOPLA:** color verde. Simboliza la esperanza, la fe, amistad, servicio y respeto. Es símbolo de grandeza, elevación, asilo y salvaguardia, con la obligación al servicio y protección del Comercio ante su Soberano y Patria
- **EL MORADO PURPURA:** El representa a Júpiter entre los planetas; de los elementos, la tierra; de los días de la semana, el jueves; de los meses, febrero y noviembre; de las piedras preciosas, la amatista; de los metales, el estaño; de las virtudes, la justicia, y de las cualidades humanas, el ingenio, la verdad, la grandeza, la sabiduría y el amor. Los que adornan sus escudos con este color quedan obligados a defender a las personas eclesiásticas.



LA CARTILLA DEL MARINERO

1. La sumisión y obediencia al superior, son el medio mas seguro de llegar a la instrucción, a la temperancia, al espíritu militar y a las virtudes que constituyen en su conjunto lo que se llama disciplina.
2. El marinero tendrá siempre presente, que el único medio de hacerse acreedor al buen concepto y estimación de sus superiores y merecer confianza de ellos, es ciñéndose al exacto cumplimiento de los deberes y obligaciones que lo atañen, acreditando mucho amor al servicio, honrada ambición y un legítimo orgullo de dar a conocer las dotes de su valor, talento y constancia, en las ocasiones de mayor fatiga y peligro.
3. Todo inferior, debe respeto y subordinación al superior en todos los actos del servicio y aún fuera de ellos, como así mismo en los actos más familiares; la menor contravención de este artículo será considerado como falta grave.
4. Acudirá sin ruido, confusión ni desorden, a todo llamado, general, particular o a formación y al bote, tomando en el acto su colocación en el tugar que se le ha designado.
5. Estando en formación o en marcha, le es prohibido moverse, hablar, volver la cabeza, escupir, y en general todo acto que revele falta de disciplina y espíritu militar. Es prohibido escupir en cubierta. Botar puchos de cigarros, etc.
6. Guardará el mas absoluto silencio, conservará el mayor orden o postura en las clases de instrucción primaria, ejercicios, zafarranchos, comidas, revistas, y en general en todo acto del servicio, prestando la debida atención a las explicaciones y disertaciones de los instructores o personas superiores que les dirija la palabra.



7. Le es estrictamente prohibido destruir, rayar o manchar de cualquier modo y forma que sea, los instrumentos, armamentos, pinturas, como igualmente dejar los fusiles, sables, etc. fuera de los armerillos etc. lo que no deben ser tomados sin permiso del oficial de guardia.
8. No le es permitido despojar a sus compañeros, de ropas o útiles de rancho pues este acto vergonzoso, es indigno del que viste el uniforme de la patria.
9. La falta de moralidad, las obscenidades, los vicios torpes y escandalosos, son los delitos más gravemente castigados a bordo y acarrear casi siempre una ignominiosa expulsión del servicio, a más del castigo correspondiente.

LA FLOR DE MBURUCUJA: FLOR NACIONAL DEL PARAGUAY.

Cual es el significado de cada parte de la flor?

El mburucuja o flor de la pasión o pasionaria o flor de cristo - sus frutos y sus flores - ya era muy conocidos y utilizados en América antes de la llegada de los primeros europeos que, desde temprano, se encantaron con su exhuberancia. En su afán religioso de la conquista, los misioneros extranjeros vieron en esas flores y frutos mucho más que belleza y perfume. Los religiosos vieron en aquella formación compleja y admirable, un verdadero regalo de Dios para iluminar su trabajo de catequesis, encontrando en sus formas y colores exóticos, la metáfora perfecta para explicar a los infieles indígenas la "truculenta historia de la Pasión de Cristo". Así, en primer lugar, se asociaron a los colores con que la naturaleza premió a las bellas flores del mburucuja, a los rojos y encarnados utilizados en los rituales cristianos de la Semana Santa. Además de los colores, la corona floral completamente filigranada, se transformó en la propia imagen de la corona de espinas con que Cristo fue crucificado; los tres estigmas de la flor pasaron a ser los tres clavos que con que lo prendieron en la



cruz; sus cinco anteras estarían representando las cinco llagas de Cristo; las gavillas eran vistas como los azotes que lo martirizaron; y el fruto redondo era la representación del mundo que Cristo vino redimir. Desde entonces, las flores de los mburucuyaceros comenzaron a ser llamadas como "las flores de la pasión", de la Pasión de Cristo. El color morado-púrpura es color de la pasión en el sentido de sufrimiento. Es color cristiano. Por ello el vivo de los capellanes es tal.

