

Terminología de la arboladura y el velamen en los barcos pesqueros de Asturias central

Hasta bien entrados los primeros años del siglo, los barcos veleros, movidos en alas del viento, surcaban de continuo nuestros mares. Su figura sigilosa quedó borrada de las aguas cuando aquel sistema de desplazamiento fue suplantado por la propulsión mecánica del vapor. Con ellos desapareció casi toda la nomenclatura inherente a sus elementos funcionales, en concreto la relativa a la arboladura, el velamen y partes accesorias.

Sólo los antiguos lobos de mar, avezados a la lucha siempre temida contra las galernas y oleajes del Cantábrico, mantienen todavía entre sus recuerdos, junto con los de múltiples incidentes librados a golpe de lona, los nombres del instrumental que ligaba su vida y la de los suyos a los destinos del mar. A esa larga experiencia hube de acudir en encuesta directa y personal, obteniendo así de sus propios labios, un vocabulario y unos modos de expresión desconocidos ya para sus hijos y sus nietos. El léxico vivo con ellos se irá; es deber nuestro recogerlo y conservarlo, al menos, fosilizado.

El material obtenido constituye el resultado parcial de una más amplia encuesta llevada a cabo en el puerto de Gijón, como punto clave, y en los cuatro más inmediatos, Luanco y Candás al occidente, y Tazones y Lastres al oriente, todos

ellos integrados en el dominio lingüístico del asturiano central¹.

Entre las expresiones recogidas algunas mantienen un peculiar carácter regional, otras pertenecen al bagaje marineru de siempre. No obstante, aún éstas muestran con frecuencia un contenido divergente que se ha procurado definir. En cualquier caso, y sin echar en olvido posibles deficiencias, particularmente de orden técnico, puede servir el presente acopio como testimonio de valor estadístico, en cuanto que contiene un efectivo caudal léxico, de acuerdo con las características de las embarcaciones locales.

La base principal de referencia está representada por la antigua embarcación velera conocida comúnmente con el nombre de *lanchona* (Lu, G) = *bonitera* (Lu) = *lanchón* (C), plur. *lanchones*, = *lanchà* (L). Se trata de una embarcación de madera dotada de cubierta y destinada exclusivamente a la pesca, en especial a la captura de bonito (*Thunnus alalunga*). La construcción de cubierta significó una notable innovación respecto al más primitivo modelo de *lanchona*, carente de ella.

En consecuencia, se ha intentado no precisamente desarrollar una lección teórica de náutica, sino ofrecer la terminología vulgarizada en los puntos estudiados, tanto más sugestiva cuanto que, desusada ya en gran parte y todavía inédita, está a punto de perderse.

* * *

Por *arboladura* (Lu, C) = *armadura de palos* (G) = *los palos* (G) se entiende el conjunto de mástiles destinados a la suspensión de las velas. A la arboladura pertenecen también las vergas y otras perchas que comporta la embarcación. Quedan igualmente admitidos en la extensión significativa del término los palos de las embarcaciones modernas, propulsadas a motor, aunque su misión no sea ya la de sostener velas.

(1) Siglas: Lu Luanco, C Candás, G Gijón, T Tazones, L Lastres, TOD Todos los cinco puertos.

Se llama *palo* (Lu, C) = *palu* (G, T) = *palu fijo* (G, L) 'palo, mástil' cada uno de los maderos de sección circular decreciente colocados en posición más o menos vertical, de manera que sus ejes geométricos coincidan con el plano longitudinal del barco. Se incluye, además, el que sobresale por proa muy inclinado hacia delante.

Los palos pueden ser enteros o fraccionados. En el último caso las partes sobrepuestas a la pieza básica o palo macho se llaman, sucesivamente, mastelero, mastelerillo y galope, al modo usual de los barcos mercantes.

Respecto a éstos, los más familiares al pescador son los arbolados con tres palos, es decir, el *palo mayor* (Lu) = *palu mayor* (G, L), el *trinquete* (Lu, G, L) y la *mesana* (Lu, G, L). El primero se alza en el centro de la embarcación, va armado con el *mastelero mayor* (Lu) 'árbol de gravia' y lleva la vela más importante, la vela mayor; el segundo y tercero están respectivamente a proa y a popa y sostienen velas del mismo nombre. Por la proa puede salir, muy inclinado, el *bauprés* (Lu) = *moprés* (L), en el que se apoya, prolongándolo, el *botalón* (Lu, G, L); uno y otro sirven para fijar cabos y manejar ciertas velas.

La lanchona, antes aludida, consta de sólo dos palos, ambos enterizos. El más alto es el *palo mayor* (Lu, C) = *palo de medio* (Lu) = *palo de popa* (C) = *palu mayor* (G, T, L) = *palu de popa* (G); se arbola al medio de la embarcación o un poco desplazado atrás, y es el empleado para largar la vela principal. En la parte delantera de la nave va el *palo de proa* (Lu) = *palo de cuarto de propa* (Lu) = *palo menor* (C) = *palo de proba* (C) = *palu de proa* (G) = *trinquete* (T) = *palu menor* (L), de tamaño mucho más reducido; se utiliza para agregar otra vela con tiempos bonancibles, o bien para navegar con ella sola, a su vez conmutable, si arrecia el temporal. El nombre de cuarto de proa representa el de una de las velas adaptables en él. De dimensiones intermedias es el *palo mediano* (Lu) = *palo de trinquete* (C) que, transportado a bordo en calidad de repuesto, sirve de sustituto al palo mayor cuando la fuerza del viento obliga a cambiar la vela por otra menos extensa; la sustitución a bordo constituye una opera-

ción difícil y peligrosa, por el riesgo de volcar si en algún momento el palo se cayera a la banda. De acuerdo con las circunstancias, este último puede ser reemplazado aún por el *palo de borriquete* (C), más pequeño que el precedente. Los nombres de estos palos coinciden con los de las velas izadas en ellos.

Las embarcaciones actuales, movidas a motor, están equipadas, de ordinario, con dos palos estables, emplazados uno junto al tambucho de proa y otro junto al de popa. Suelen ser del mismo tamaño o más alto el de proa y, aparte de funciones como la del tendido de la *antena* (Lu), su principal misión es la de servir de soporte para maniobras relativas a algunos artes de pesca. Sólo se reemplazan por avería o causas análogas.

En cuanto a su especificación en partes, sólo las porciones extremas del mástil obtienen designaciones propias. Así pues, se denomina *coz* (Lu, C, L) = *enchufe* (G) el pie del palo, que, contrariamente a la forma cilíndrica del cuerpo restante, recibe una configuración cuadrangular que le asegura su perfecto acoplamiento en el hueco donde debe ir emplazado; es la parte más gruesa. El ápice, al extremo contrario, pintado muchas veces en color distinto, recibe los nombres de *galleta* (Lu, G) = *perilla* (C), adaptados del de la pequeña pieza terminal usada en los palos de los barcos mercantes, ausente en los de las lanchonas, que van rematados en punta. Es corriente que la galleta, con su propia figura circular, aparezca en los barcos de motor, provista de un agujero o una pequeña roldana para la driza de la bandera. Cerca de la cumbre va practicada la *encapilladura* (Lu), especie de cuello rebajado en la misma madera, al modo como también se hace en vergas y otras perchas, para amarre de cabos.

Inmediatamente debajo de la encapilladura está la *nuez* (Lu, G, L), embutida dentro de una abertura rectangular, la *cajera* (Lu, C, G), y aprisionada por un *zuncho* (Lu, G) o aro de hierro que abraza el palo, preservándolo, al mismo tiempo, de posibles grietas. La nuez es un taco de madera muy dura, normalmente de guayacán, con una perforación arqueada para

dar paso a la ostaga. Cuando esta cuerda de cáñamo fue sustituida por un alambre, se dispuso allí una roldana con la misma finalidad de proteger el palo contra cortaduras provocables por el roce. A veces, rodeando el palo a un metro de altura sobre cubierta, se sitúa un *cabillero* (Lu) de hierro, cuyas cabillas sobresalen alrededor arriba y abajo a modo de barrotillos verticales, donde se atan y toman vueltas a los cabos. En este tipo de arboladura no aparece ni la *cofa* (Lu) ni otros accesorios propios de los veleros mercantes.

La instalación del mástil en su lugar, particularmente en lo que se refiere al palo mayor, sigue procedimientos tradicionales de probada eficacia. Siempre hay, desde luego, una base de sustentación y un sistema de ajuste; el afirmado final viene dado por la jarcia.

El clásico basamento donde descansa el pie del palo es la *carrelinga* (Lu, C) = *carlinga* (G, T) = ant. *tostín* (G) 'carlinga', robusta pieza de madera afianzada en la quilla y extendida sobre algunas varengas para su mayor estabilidad. Tiene en el centro un hueco de forma cuadrangulada, el *cocial* (Lu) = *tinteru* (L), para encaje de la coza, aprisionada, si es preciso, con alguna *llanta* (G) de hierro a modo de cuña. Hasta esta pieza el palo se desliza desde cubierta a lo largo de la *guía* (Lu, G), conducto vertical dispuesto con tres tablas que, formando una especie de pirámide truncada e invertida, se sujetan abajo en la carlinga y arriba dos en el banco anterior y otras dos en las esloras.

Se llama *eslora* (Lu, C, T) = *brazo de eslora* (G) = *islora* (L) cada una de las dos tablas tendidas de un banco a otro, más abiertas de proa, que abrazan por los lados todo el sistema de sujeción del palo sobre cubierta. En sentido transversal a las esloras, presionando el palo por popa contra el banco anterior, va un *llavín* (Lu) = *llave* (C, G) = *travesera* (C) = *castaña* (L), a veces doble: es una tablilla de tamaño apropiado. Del llavín al banco anterior entra frozada una *cuña* (Lu, C, T) de madera, o más de una, con que se consigue dar al palo la inclinación proporcionada a la fuerza del viento. En el caso de máxima inclinación hacia popa, de manera que

ofrezca la menor resistencia, sobre todo si se avanza a remo, el palo descansa en un encaje semicircular practicado en el banco posterior (Lu) o en una tabla (G), que se llama *yuncla* (Lu) = *banqueta* (G). El movimiento rotatorio queda imposibilitado por la articulación cuadrangular de la coza, a lo que se añade un *pitote* (G) 'pivote' clavado en el mismo palo.

El palo menor se acomoda a una técnica mucho más simple. Se limita poco más que al ajuste por su cara popel de un tipo de llavín llamado *tostín* (Lu).

El acto de clavar el palo se manifiesta con expresiones como *echar el palo arriba* (Lu) = *arbolar* (Lu) = *acociar el palo* (C) = *enchufar* (G). Cuando se trata de sustituir un palo por otro se dice *mastiar* (Lu).

* * *

Recibe el nombre de *verga* (TOD) toda percha que, cruzada o aplicada al palo, sostiene extensa la vela; las maniobras se efectúan con la cuerda de la ostaga. Se denomina *penol* (Lu, G) cada uno de los extremos de las vergas de cruz. En las vergas oblicuas se prefiere llamar *penol* (Lu) al extremo superior, y al más bajo *encapilladura* (Lu).

Para proteger la verga en su punto crucial con el palo, va defendida, por la zona de contacto, con una pieza de madera acoplada a ella en forma de media caña llamada *ximielga* (Lu) 'jimelga', lat. *gemellica*, de *gemellus* 'gemelo'; la ostaga la rodea, juntamente con la verga, pasada por una fisura circular hecha en la madera para que no se corra. La aproximación permanente de la verga al mástil se consigue gracias a la *raca* (Lu) 'racamento', especie de anillo que, ensartado en el palo, puede correr a lo largo de él; está formado por una vara curva y un cordel que enlaza sus extremos, al cual se amarra la ostaga en un punto próximo a la verga, de modo que ésta, forzada siempre al contacto con el palo, nunca quede impedida en sus movimientos de ascenso y descenso.

Cuando la verga se ajusta al palo por su cabeza se llama *pico de mesana* (Lu) = *pico de cangreja* (Lu) 'pico de can-

grejo'; suele adaptarse al palo de popa. En su posición inclinada sirve para sostener la vela cangreja, cuyo lado inferior se encuentra aplicado a otra percha horizontal, la *botavara* (Lu, C, G, L), sujeta al palo de manera análoga. En nuestras embarcaciones pesqueras el objeto principal del pico de cangrejo es el de largar la bandera nacional. Es desconocida en la región la entena, es decir, el palo largo y corvo, a modo de verga, estilado en las costas mediterráneas para poner la vela latina.

La percha de carga más común es el *puntal* (Lu, G, L) = *pecante* (C), palo giratorio afirmado por una de sus cabezas al mástil, donde se posibilita su movimiento en todos los sentidos. Entre otros trabajos realiza el de subir el pescado de la red a bordo, sacarlo de la nevera y echarlo a tierra. Va maniobrado mecánicamente o a mano.

En la antigua lanchona, según costumbre de algunos puertos, con el fin de contrarrestar el peso de la red de cerco arrimada con su captura a la embarcación por babor, se sacaba, zallándolo sobre la borda de estribor, un madero, que podía ser un palo de vela, llamado *batanga* (T, L) = *palo* (C), lastrado en su extremo exterior con una carga cualquiera o un hombre montado en él. La estabilidad de las actuales embarcaciones exime de tal precaución.

La expresión verbal *sallar* (TOD) = *sallar pa fuera* (T) 'zallar' se refiere a la operación de hacer resbalar una cosa en su sentido longitudinal hacia el exterior de la nave, como ocurre con la batanga, las varas de pescar bonito a la cacea o un cabo. Por extensión se aplica al caso en que un madero cualquiera, aún sin resbalar, sobresalga fuera de la embarcación, por lo cual cuando se inclina el mástil se dice *sallar el palu* (G.).

* * *

Por lo que respecta al velamen, el nombre generalizado de *vela* (TOD) es el único registrado para designar toda superficie de paño que, expuesta a la acción del viento, impulsa la nave. El velamen, en conjunto, son *les veles* (Lu).

Los distintos tejidos utilizados en la confección de las velas se diferencian entre sí por el tipo de urdimbre y de trama, el número de hilos que las forman, la resistencia media y otras propiedades. Según ello, el paño más recio de los adoptados en la región es la *lona* (Lu, G), destinada a las velas de dimensiones más reducidas, es decir, las que se usan cuando *venta mucho* (C) 'hace mucho viento', y que, por lo tanto deben ser más fuertes que las restantes. La tela más fina es el *purgastel* (Lu), propio de botes y embarcaciones menores. La más usual es la llamada *algodón* (TOD), aplicado en géneros tanto más resistentes cuanto menor sea la vela. Ultimamente se introdujo la *cotonilla* (L) 'cotonía', también de algodón, de dos y tres cabos.

Los *paños* (Lu, C) o piezas de tela componentes de la vela van unidos por costura. Su disposición depende de la forma que se dé a la vela. Cada puerto recuerda todavía los nombres de algunos renombrados cortadores, como eran el Luanco, conocidos por su apodo, el Inglés y Manín el Noy, especializados en esta tarea.

Para realizar las costuras se utiliza el *hilo de vela* (Lu), especie de bramante empleado también en las composturas cuando el tejido se ha roto. Con tal fin suele dársele consistencia aplicándole *cera* (Lu) de abejas; parece ser que algunos conseguían el mismo efecto pasándolo por el pelo de su cabeza, y afirman que quedaba bien *engrasao*.

Los paños que configuran la vela constituyen, en su totalidad, el *cuadro* (C). Este en cada uno de sus lados lleva una *lorza* (Lu) = *bastilla* (L), es decir, un dobladillo de refuerzo. Por el borde del dobladillo y alrededor de toda la vela va cosido un cabo bien teso, la *relinga* (Lu, G, T), que le comunica mayor consistencia; a veces, también de modo genérico se le llama *grátil* (C, L), exceptuada de esta denominación la parte que corresponde a la caída de proa. Más adelante se mencionan los nombres del cabo según el lado a que se aplique.

La relinga puede ir cosida con punto de *relingar* (Lu) o con el de *empalomar* (Lu, C). El primero, que representa una operación más fina, consiste en pasar cada puntada por la tela

y por el cordón tangente de la relinga, de manera que el hilo no quedé visto; en el segundo caso el hilo pasa siempre por encima del cabo, rodeándolo.

Atendiendo a su configuración, unas velas reciben forma cuadrangular, otras triangular. Las primeras pueden ser rectangulares, trapecias y trapezoidales. Las rectangulares y trapecias se conocen con el nombre técnico de velas cuadas por su figura, redondas porque se bracean al virar por redondo, o de cruz, por la disposición de la verga que soportan, cruzada al mástil. Las trapezoidales y triangulares, situadas con arreglo al eje longitudinal del barco, se llaman conjuntamente velas de cuchillo. Aunque de carácter primordial, conviene tener en cuenta la precedente clasificación, que servirá de encuadramiento a la nomenclatura local. Recuérdese, además, la armadura de dos palos, mayor y menor, característica de las lanchonas de vela.

La vela de máximas proporciones es la llamada *mayor* (Lu, C, G, T), largada en el palo mayor con buen tiempo. En el palo menor se despliega el *trinquete* (Lu, C, G, T), de tamaño más reducido. Este se retira y pasa a sustituir a la mayor en su palo con tiempo duro. Más pequeño que el trinquete, a quien por exigencias del temporal releva también en el segundo palo, es el *mediano* (Lu), reemplazado a su vez por el *tayavientos* (Lu), si la situación se empeora. El *borriquete* (C), utilizable en el palo de proa y menor que el trinquete, sirve igualmente de sustituto a éste en el palo mayor.

Propias del palo menor, de proa, y por orden sucesivo de dimensiones, según los vientos vayan arceciando, aparecen el *cuarto* (Lu, C), que desplaza al borriquete; el *cuarto pequeño* (Lu), de tamaño aproximado a la mitad del cuarto; y la *unción* (Lu, C, G, T) = *pequeño* (Lu) = *tacu* (T) = *taquín* (T), reservada para los casos extremos, cuando cualquier otra vela ofrece excesivo paño a la fuerza de los temporales.

Aunque raramente, en barcos provistos de bauprés se larga con una percha en este palo de *cebadera* (G), para gobernar el barco en lances difíciles.

En todos los casos citados se trata de velas cuadradas, de ordinario trapecias, aunque no siempre totalmente simétricas.

Las velas trapecoidales están representadas por la *mesana* (Lu, C, G, T) 'vela cangreja, vela áurica', que va sobre el palo de popa, largada en el pico cangrejo y en la botavara. El nombre está tomado del palo mesana, el tercero en los navíos de tres palos, sobre el cual se envergaba. Normalmente no era usada por nuestros pesqueros de vela; sino por los vapores, para ayudar a la máquina en mal tiempo o para *correr pa tierra* (C), ya que con ella el barco manobra mejor avanzando de orza.

Las velas triangulares quedan reducidas al *foque* (Lu, G, L) = *foco* (C); envergada en un nervio que baja del primer palo al botalón o bien a proa, y el *petifoque* (Lu) = *foquín* (C) = *petifoco* (C), antepuesto al anterior. Fueron empleadas más bien por embarcaciones de vavor. La vela triangular más común, la vela latina, aunque conocida de nuestros marineros, es inusitada aquí; envergada en entena; sirve de impulsor único a las pequeñas embarcaciones pesqueras meridionales.

La relinga, antes citada, que bordea la vela reforzándola, recibe en cada lado un nombre distinto, participando respectivamente por los flancos de la misma tela. Tratándose casi siempre de velas cuadradas, se llama *envergadura* (Lu) = *grátil* (C, G, L) = *relinga* (T) el borde superior de la vela y el cabo que lo refuerza; *relinga de pie* (Lu) = *relinga* (C, T, L) = *mura* (G) la caída de proa con su cabo; *baluma* (Lu, C) = *balume* (G) = *balumen* (G) = *relinga de sotavento* (T) = *grátil* (L) la caída de popa y su refuerzo; *pujame* (Lu, C, G) = *pujamen* (G) = *relinga* (T) = *grátil* (L) el lado bajo, junto con el cordel adherido. El más resistente de los cuatro cabos circundantes es el de la caída de proa; los otros tres son más finos y similares entre sí.

Se da el nombre de *puñu* (T, L) 'puño' a cualquiera de los ángulos de las velas. Atendiendo a su disposición, el ángulo superior de popa de la vela cuadra, más alto, se denomina *empuñadura* (Lu, C) 'empuñidura' = *picu* (G) = *penol* (T) = *puñu de sotavento* (L); el superior de proa es el *puñu*

(G) = *empuñadura* (C) 'empuñidura'. Los ángulos inferiores se llaman el de popa *puñu de la escota* (G), y el de proa *mura* (T).

Para asegurar la vela a su correspondiente verga, aquélla va provista de una serie de cabos, los *envergues* (TOD), reparados a lo largo de su orilla superior. Sujetos a ella por uno de sus extremos, el otro queda libre para amarrar fuertemente a la verga. Las velas grandes llevan unos diez envergues, las menores cinco o seis. Esta práctica evita la verificación de ollaos, inexistentes en las velas usuales.

A conveniente altura van colocados los *risos* (Lu, G, T, L) = *rises* (C, G, T) 'rizos'. Un *ris* (Lu, C, G, L) = *riz* (G) = *riso* (G, T), 'rizo' es cada uno de los pequeños cabos que formando *faja* (Lu) 'hilera' horizontal, han sido cosidos por uno de sus extremos a las dos caras del paño en la vela. Su finalidad es la de ofrecer distintas posibilidades de recogida parcial de la vela contra la verga, a la que aquéllos se atan a modo de envergues, disminuyendo así la superficie extensa, si es preciso, para resistir la fuerza del viento. Con el objeto de graduar la parte extensible, es frecuente que las velas lleven más de una faja de rizos.

Los cabos de labor de las velas varían en calibre y longitud según su función. Uno de los fundamentales es la *ostaga* (TOD), que sirve para elevar la vela y mantenerla en alto. En esta situación, amarrada al punto medio de la verga y apriada con la cuerda de la raza, pasa por el orificio practicado en la parte superior del mástil y desciende hasta hacerse firme en el motón móvil y superior de la driza. En la sujeción de la ostaga a la verga interviene una *gaza* (TOD), especie de lazada, llamada *encapilladura* (Lu). Si en lugar de la ostaga de cáñamo se emplea la de alambre, ésta, al retirar la vela, se deja tensa sujeta por su gancho terminal al pequeño cabo llamado *bastardo* (Lu), fijo en cubierta al pie del palo. La *driza* (TOD) es el cabo que permite maniobrar con la ostaga; va tendida entre dos motones, uno alto y móvil y otro bajo y fijo, de manera que, afirmada al centro del superior, como la ostaga, pasa por la polea del inferior y retorna en la

de aquél, descendiendo de nuevo para halar desde abajo o fijarla en la embarcación. Por extensión se llama también *driza* (Lu) el aparejo formado por la cuerda y los dos motones. Semejando todo él un combinado de tres cabos, se denomina *arreao* (Lu) 'arraigado' el chicote que ocupa el lugar central, firme en el montón superior.

Los puños bajos de la vela van sujetos el de proa con la *mura* (Lu, G) y el de popa con la *escota* (TOD). La mura es una gaza o una cuerda asegurada con su guardacabo en alguno de los dos ganchos o cáncamos que al efecto lleva la embarcación al exterior de la obra muerta, uno a babor y otro a estribor; la disposición final depende de la dirección del viento. La escota es un cabo más largo que se amarra a un banco sobre cubierta después de hacerlo pasar por los agujeros de la *escotera* (Lu), practicados uno en la cabeza del codaste y otros dos a sus lados bajo el carel; como nudo de seguridad se procura realizar el llamado de vuelta escota, fácil de soltar en un momento dado.

Hacia la mitad de la relinga que cubre la caída de proa va unida a la vela por un pie de gallo la *bolina* (Lu, C) que, después de pasar o no por uno o dos motones, circunda el palo de proa y se hace firme enrollándola o mordiéndola en el banco. Sirve para halar la parte delantera de la vela hacia proa de modo que reciba mejor el viento, posibilitando al máximo el avance a barlovento sin flamear.

Las maniobras concernientes a las velas, practicables en la lanchona, guardan relación con el instrumental que forma parte de su equipo. De un modo genérico las expresiones *isar* (TOD) = *dar vela* (Lu) = *dar les veles* (C) = *dar la vela* (G, T, L) 'izar' indican el acto de alzar las velas y exponerlas al viento. Lo contrario, soltar cuerdas y retirar velas, es *arriar* (Lu, G, T, L) = *arrigar* (C) = *quitar veles* (L) 'arriar'.

Operaciones previas a la de izar son las de *envergar* (Lu, C, G), cuando con los envergues se sujeta la vela a la verga, y *amarrar* (Lu, G) = *enganchar* (G) = *empuñir* (T) = *ostagar* (L), es decir, atar a la verga la ostaga. A veces el término *envergar* (Lu) resulta sinónimo de izar, extendido a la acción

de subir la vela. En este sentido, aludiendo a dicho acto, coincide con *empicar* (T, L), término motivado quizá en la situación del pico alto *pöpel* del cuadro. Desatar la ostaga de la verga es *desmarrar* (Lu, G, T) = *arrigar* (C) = *soltar* (T) = *desostagar* (L), en donde se observa una nueva acepción de *arrigar* (C) que, paralelamente a *envergar* (Lu), incluye metonímicamente dos operaciones. También se emplea *soltar* (Lu) en los mercantes, por referencia a la vela que, fruncida contra la verga, es desplegada soltando los tomadores.

Con la mura se opera prendiéndola en el gancho conveniente, lo que se llama *amurar* (Lu, L) = *encapillar* (G). Por este medio se consigue *tomar viento* (Lu) = *coger viento* (L) del modo más favorable. Según lo exija el rumbo deseado o la dirección del viento, se deberá *cambiar* (Lu), es decir, trasladar la mura de babor a estribor o viceversa. Se dice que el barco *lleva relinga de babor* (G) si el viento sopla por la izquierda, y *lleva relinga de estribor* (G) si da por la derecha. Por lo demás, la vela *se pone a cuchillo* (C) = *hace cuchillo* (L) cuando en la situación adoptada corta el viento.

La maniobra de *casar la escota* (Lu, G, L) = *cansar la escota* (C) = *cansar la vela* (C) = *casar* (G, L) = *ceñir* (G) = *casar escota* (T) 'cazar la vela' consiste en atirantar la escota para que la embarcación *fure al viento* (C), es decir, para obligarla a borloventear, ir contra viento, lo que se llama también orzar. En esta disposición la lancha puede llegar a inclinarse excesivamente, con peligro de *beber agua* (Lu), en cuya caso debe practicarse la operación contraria, o sea, la de *largar la escota* (Lu, L) = *largar escota* (C, G) = *aventar escota* (G) = *arriar escota* (T, L) aflojándola, con lo cual la vela toma más viento y la embarcación se endereza; para ello es suficiente con que el patrón dé un tirón al chicote para soltar el nudo. De ahí proceden las expresiones *ir a casa escota* (T) o bien *a arria escota* (T), según se la vaya tensando para aprovechar el viento o aflojando con viento largo.

Halando de la relinga con la bolina se facilita el efecto de la orza: es lo que se llama *abrir bolina* (Lu, C). Lo contrario es *cerrar bolina* (Lu) = *arrigar bolina* (C). El patrón da la orden

precisa con las voces *¡abre bolina!* (C) y *¡arriga bolina!* (C) respectivamente.

Cuando la superficie de las velas resulta excesiva en relación a la fuerza del viento, se procede a *arrisar* (Lu, G, T, L) = *enrisar* (C) = *tomar risos* (G, L) 'tomar rizos', es decir, reducir vela, dejando recogida y atada con los rizos una parte de la misma a la verga. Si se acorta sólo hasta la primera faja de rizos, la más alta, se dice *tomar un ris* (Lu, G) = *tomar una faja de risos* (Lu) = *meter un riso* (G); de la misma manera puede efectuarse la diligencia con dos o más fajas, *tomar dos risos* (Lu), y así sucesivamente. A veces, sobre todo en botes y embarcaciones pequeñas, es preferible arrollar toda la vela en la verga, es decir, *empañicar* (Lu, C). El hecho de recoger parte o toda la vela junto a la verga en embarcaciones de mayor parte, en particular si están dotadas de velamen varío, se denomina *aferrar* (Lu) = *acortar* (C) = *palmeaar* (G) = *quitar vela* (L).

La dureza del viento puede exigir que la vela del palo mayor sea retirada para navegar sólo con una de pequeño tamaño en el palo de proa. Si aún así la situación ofrece peligro es aconsejable *escoronar* (Lu, C, G), es decir, arriar un tanto la vela para que reciba menos viento.

Con viento muy impetuoso cualquier velero navega mejor desnudo, sin velas, *a palo seco* (Lu) = *a palu seco* (G, T, L). Por el contrario, el soplo suave permite avanzar a velas desplegadas, o sea, *con todo'l trapu* (G) = *con tou el trapu largo* (L). En popa cerrada, con viento a favor, existe la posibilidad de ir *a oreja de mulo* (Lu), consistente en largar dos velas, una amurada por babor y otra por estribor, de manera que aprovechen toda la brisa disponible sin estorbarse.

Una vez de regreso en el puerto, o bien si se ha decidido arriar velas por imperativos de índole meteorológica, se procede a *aferrar* (Lu, C) = *empañicar* (C) = *palmeaar* (G), es decir, a plegar las velas, atarlas con sus propios envergues y guardarlas, finalmente, en la escotilla llamada el *cajón de les veles* (Lu).

Derivadas de la meteorología ventosa pueden sobrevenir a la embarcación velera peripecias varias de trascendencia imprevisible. La más inocente, en principio, es la *ir a tomar* (Lu) = *faldetiar* (C) = *flamear* (G, T, L), ondear las velas. No obstante cuando el movimiento ondulante del paño alcanza tal intensidad que la vela *pega falletazos* (C) 'da sacudidas', conviene prever el inminente riesgo de *tomar por adelante* (Lu) = *tomar por la lúa* (T) = *dar por la lúa* (L), lo que quiere decir que, como consecuencia del barlovento forzado, el viento pasa súbitamente al lado contrario de la vela; en este caso debe arriarse al instante, ya que peligra romperse la tela y quebrantarse el palo, puesto que por sotavento la defensa es escasa. Si la vela queda floja, puede ocurrir que el efecto se reduzca simplemente a *bamboliar* (Lu) 'bambolear'. A veces por tal motivo se alza la parte inferior de la tela y trabaja mal; entonces hay que *relingar la vela* (T), o sea, situar el pujamen en su lugar.

Referida la expresión a un desgarre lateral del tejido se dice que *rompió la relinga* (G). Rasgarse uno de los paños que la componen es *esfondarse* (G). Romperse y destrozarse toda la vela es, según los puertos, *esfondar* (Lu) = *esfondarse* (C) = *desguarnizarse* (G) = *llevar la vela'l viento* (T, L) = *desarralingarse* (L) = *desguarnirse* (L). Un paño de vela *está rifado* (Lu) cuando quedó roto; la expresión es aplicable igualmente a toda la vela y se extiende a las artes de pesca que han sufrido desgarres en la textura de la red o desprendimiento de las cuerdas de refuerzo.

* * *

El conjunto de palos, vergas, velas y jarcias de un barco constituye los *aparejos* (Lu), término, en este sentido, casi privativo de los buques mercantes. La *jarcia* (Lu, C, G, L) son los cabos y cables de una embarcación en su totalidad. Esta se divide en *jarcia fija* (Lu) o jarcia muerta, la inmóvil, empleada, por ejemplo, en el afianzamiento de un mástil, y *jarcia de maniobra* (Lu) o jarcia de labor, la móvil, como es la que se usa en el manejo de las velas.

Entre la jarcia fija de las lanchas de vela destaca el *estay* (Lu, C, L) = *cable* (G), es decir, cada uno de los cabos o alambres que, extendidos desde lo alto de un palo hasta un punto determinado, le proporcionan inmovilidad total. Su nombre depende del punto de afirmado, por lo que se distingue *estay de proa* (Lu) y *estay de popa* (Lu), éste fijo en el saltillo posterior: impiden respectivamente que el palo se incline atrás o adelante. El alambre en función de *estay* recibe a veces el nombre de *viento* (C); se fija en un cáncamo. Por *estay de galope* (Lu, C, L) = *antena* (G) se entiende el cable que enlaza las cabezas de los palos en una embarcación pesquera de motor; en su parte central, coincidente con el paso sobre la chimenea, va muchas veces sustituido por un trozo de cadena que le sirve de tensor y de caución contra posibles alteraciones de tipo térmico que afectarían al simple alambre. En este cable se acostumbra a colgar un objeto esférico o cónico, o bien compuesto por dos conos unidos en su base, como indicador de que el barco no es dueño de sus movimientos, por ejemplo, al recoger del mar un arte de pesca. Los cables de la arboladura se atirantan con un *tensor* (Lu, C, G, L) roscado.

En los veleros mercantes los pasos se sujetan con los *obenques* (Lu) = *jarcia* (G), potentes cabos recordados aún por nuestros antiguos pescadores. Según el viejo sistema los obenques iban afirmados en los *cadnotes* (Lu) o pequeñas barras de la mesa de guarnición, tesados por unos cortos cabos, los *acolladores* (Lu), que se hacían pasar por los agujeros de las *vigotas* (Lu), especie de motones chatos sin roldana. Más tarde se introdujeron los tensores con jarcia de alambre. Se llama *flechastre* (Lu) 'flechaste' cualquiera de los travesaños de cuerda puestos a modo de escala a lo largo de los obenques. La *escala de gato* (Lu) = *jarcia* (G), útil para soltarla al exterior del barco, está formada con peldaños redondos o planos de madera sobre dos ramales de cuerda llamados *burdas* (Lu) = *jarcia* (G) 'brandales'.

Por lo que se refiere a la jarcia de maniobra, con el término *aparejo* (Lu) = *parejo* (G) = *driza* (L) se denomina, en general, todo aparato formado formado con cabo y uno o

más motones, multiplicadores de la fuerza, para suspender pesos. Adviértase que *aparejo* (TOD), en el uso local más común, es también el vocablo designante de cualquier arte de pesca. Se llama *motón* (TOD) al conjunto formado por una *roldana* (Lu, G, L) acanalada y una caja de madera o de hierro, donde aquélla gira al paso de un cabo introducido por el *ojo* (Lu) o hueco abierto frente al canal que circunda la rueda. Con el nombre de *motón* (TOD) se significa tanto el 'motón' en sentido estricto, provisto de una sola cajera con su roldana, como el 'cuadernal', que lleva dos o más cajeras y roldanas en serie. La *pastecca* (Lu, C, G, L), plur. *pasteques*, es un motón herrado con abertura en una de sus caras laterales, por donde puede meterse el seno del cabo o del cable sin necesidad de pasarlo por el chicote; por tal circunstancia y su resistencia superior a la de los motones normales, se emplea para laboreos especiales, como es el paso de los guardines que transmiten el movimiento al timón. Cuando es preciso, el aparejo está dotado de algún *gancho* (Lu) = *ganchu* (G, L) de hierro, como complemento de valor obvio.

Para izar y bajar la verga, portadora de la vela, se utiliza, como antes se dijo, un aparejo formado por dos motones y un cabo, en cuya disposición su empleo es de múltiples aplicaciones. El nombre de *driza* (Lu) con que a veces dicho aparejo es conocido, está participado del cabo que laborea por él, según quedó también indicado.

En relación con la arboladura resta añadir otro tipo de aparejo, empleado con la principal finalidad de introducir a bordo artes de pesca de gran volumen, como la red de arrastre: es el *antión* (Lu, C) = *anción* (G) 'lanteón, teclé', con la consonante inicial deglutinada por el artículo. Se trata de un aparejo sencillo constituido por cabo y motón fijo en lo alto del mástil, o bien por un motón fijo y otro móvil, puesto que el primero no aumenta la fuerza. La red se mete a bordo sucesivamente por partes, abrazada cada vez con el cabo, provisto de un gancho al extremo, cuidando siempre de asegurar abajo con un estrobo el resto del arte para prevenir el riesgo de que todo se deslice hacia el mar.