

EQUIPAMIENTO DEL NAVÍO

ANCLAS Y ANCLOTES

El Diccionario marítimo de Timoteo O'Scanlan define ancla como *"instrumento fuerte de hierro, como arpón o anzuelo de dos lengüetas, el cual afirmado al extremo del cable o gúmena, y arrojado al mar, sirve para aferrar o amarrar las embarcaciones, y asegurarlas del ímpetu de los vientos"*.

Seguidamente define diversos tipos de anclas, y a continuación explica cuáles son las anclas que lleva un navío:

<i>Ancla sencilla, de leva, o de cabeza:</i>	<i>La más chica o de menos peso de las que se llevan a bordo.</i>
<i>Ancla de uso o del ajuste:</i>	<i>La que sigue en peso a la sencilla</i>
<i>Ancla de la esperanza, de horma o forma, o formaleza:</i>	<i>La tercera en el orden de contarlas, pero la principal y de mayor peso de las cuatro que se llevan trincadas a proa por la parte exterior del costado, teniendo esta su lugar en la banda de estribor.</i>
<i>Ancla cuarta o de respeto:</i>	<i>La que sigue en peso a la del ajuste y está colocada en la banda de babor. También suele ser de igual peso a la de esperanza.</i>
<i>Ancla de la caridad:</i>	<i>Una quinta ancla, aún de mayor peso que la de esperanza, que a precaución o de respeto suelen llevar los navíos de guerra en la bodega, y en disposición desembarazada para usar de ella en caso preciso.</i>

Además el diccionario hace la siguiente precisión:

Anclas de leva; de cabeza; de pendura y de servidumbre: sobrenombres comunes a las dos anclas primeramente citadas; esto es la sencilla y la del ajuste.

De todo lo anterior concluimos que los navíos llevaban cinco anclas, de diferentes tamaños, de las que una iba desmontada en la bodega. El hecho de que todas las anclas fueran de diferentes tamaños, creaba problemas de cara a los suministros ya que siendo distintas no eran intercambiables entre sí en caso de pérdida o avería, ni tampoco sus respectivos cables, cuyo grosor dependía del tamaño del ancla.

No obstante esto no siempre fue así. Según nos cuenta García Torralba en su libro sobre los Navíos Españoles⁵⁵, el Marqués de la Victoria ya propuso en su tiempo simplificar el tema igualando tres de ellas, siendo la cuarta más pequeña, aunque sin éxito. Fue con posterioridad, con la implantación de la construcción a la inglesa cuando esta propuesta fue adoptada por la Junta de Constructores celebrada en 1752. Por lo que se ve, este criterio fue abandonado posteriormente durante el período de Gautier, al que corresponde nuestro navío, ya que en el Reglamento de Jarcia de 1772⁵⁶ de González de Castejón se mencionan anclas de pesos diferentes, tal como reproducimos a continuación, para el caso de un navío de 70 cañones.

⁵⁵ Navíos de la Real Armada, 1700-1860, pág. 298

⁵⁶ Incluido en la obra "Arboladura y jarcia española de la segunda mitad del S. XVIII". Compendio transcrito y editado por Isidro Rivera en 2009

Primer ancla	72 quintales	(3.313 Kg.)
Segundo ancla	66 quintales	(3.037 Kg.)
Tercer ancla	61 quintales	(2.086 Kg.)
Cuarto ancla	54 quintales	(2.485 Kg.)
Quinto ancla	49 quintales	(2.255 Kg.)
Primer anclote	25 quintales	(1.150 Kg.)
Segundo anclote	27 quintales	(969 Kg.)
Tercer anclote	17 quintales	(782 Kg.)

Esta tabla confirma el dato anterior de las cinco anclas, y además nos da el número de los anclotes.

Una fuente más moderna, el Reglamento de Pertrechos de 1790⁵⁷, determina el número y características de anclas y anclotes para un navío de 26 codos de manga, que es lo que se corresponde con nuestro navío en estudio:

Para los ajustes de la esperanza y de babor
2 anclas de 66 quintales
1 ancla de 66 quintales

Para los cables sencillos de estribor y babor
2 anclas de 61 quintales

Total anclas: 5

En relación a los anclotes, indica tres de 18 quintales

En este caso, vemos que, manteniendo el número, se ha simplificado bastante el tema de las anclas, con solo dos tipos, e igualando los anclotes.

Para el caso particular del San Juan Nepomuceno, gracias a un estado de fuerza a 10 de julio de 1799 sabemos las anclas que portaba en ese momento:

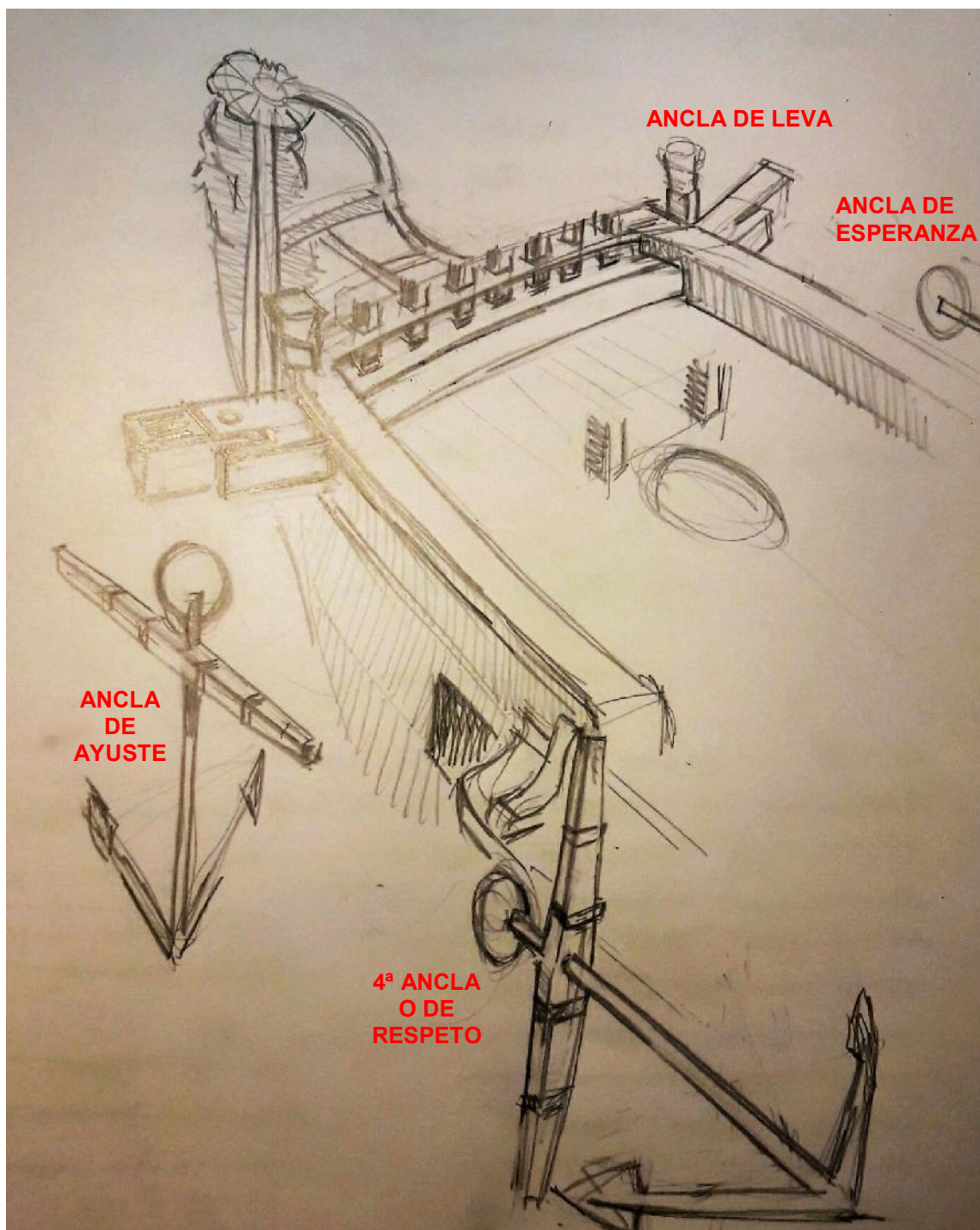
Llevaba 5 anclas, de 54, 49, 72, 66 y 61 quintales.
Además tres anclotes, de 25, 21 y 19 quintales.

Estas anclas se corresponden con el ya mencionado reglamento de 1773, y no con el de 1790 como cabría esperar por la fecha. Es de suponer que el nuevo reglamento se iría aplicando en los navíos nuevos, y en los ya existentes, tras grandes carenas, o en caso de tener que reponer algún ancla perdida.

Los anclotes no se corresponden con ninguno de los dos reglamentos mencionados.

⁵⁷ Reglamento general de cuanto abraza el total armamento de los navíos, fragatas, y corbetas de la real armada, desde la manga de 29 codos hasta la de 14, sujeto a la medida de Burgos, que rige actualmente en los arsenales, aprobado y mandado imprimir por S.M. en 21 de agosto de 1790

En el siguiente croquis hemos anotado el nombre de cada una de las anclas en su respectiva posición.



La posición de las anclas de esperanza y 4ª o de respeto, queda definida en el propio diccionario. No queda tan claro la situación de las dos anclas de leva, las de proa (bowers en inglés). Para ello nos hemos ayudado del libro de Lavery que sitúa la “small bower” en la banda estribor y por eliminación la best bower a babor⁵⁸. El diccionario marino de Martínez Espinosa nos traduce dicha anclas como ancla de leva y ancla de ajuste, con lo que ya tenemos situadas las cuatro anclas. En cualquier caso, la situación de las dos anclas de proa no debía estar rígidamente establecida, dependiendo de los vientos o corrientes dominantes que hubiera en el fondeadero habitual del navío⁵⁹.

⁵⁸ J. Boudriot. The 74 gun ship. Vol. IV, pág. 80 las coloca al contrario.

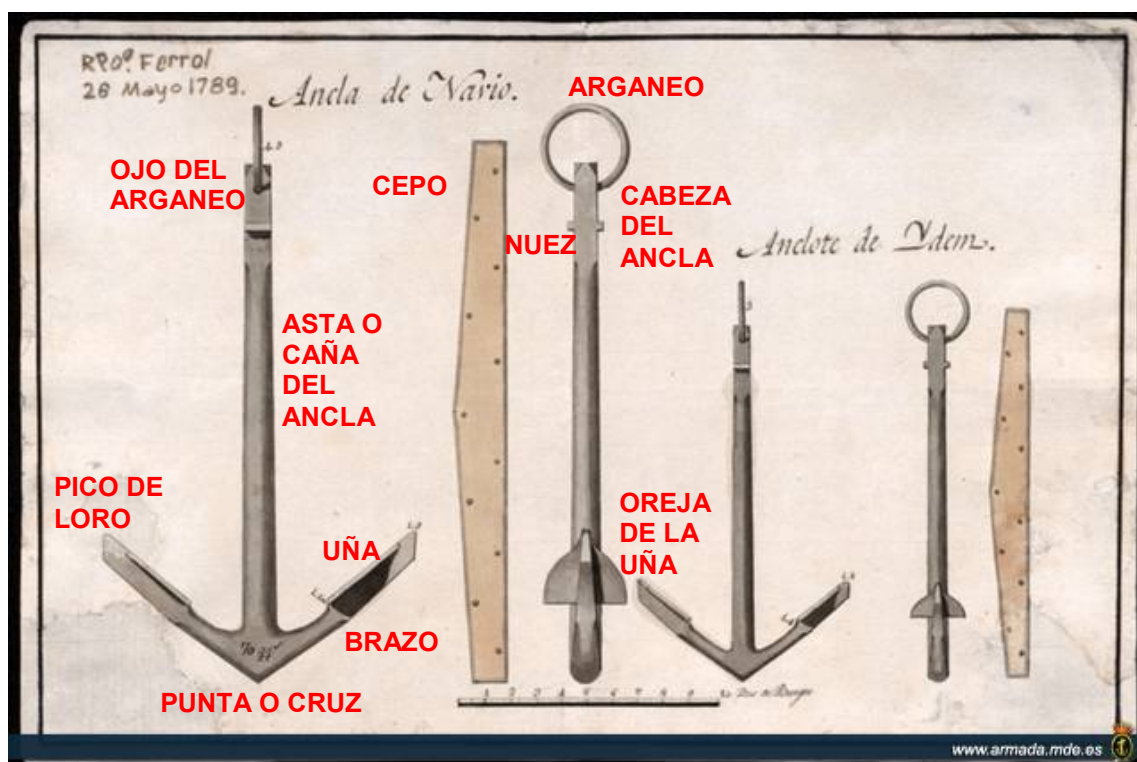
⁵⁹ J. Boudriot. The 74 gun ship. Vol. III, pág. 208

Respecto la quinta ancla, la de caridad, Vallarino nos explica que se llevaba en la bodega, con la cruz hacia arriba, que sobresale por el sollado, apoya sobre el pie de carnero y las uñas apoyan sobre el sollado. Además nos dice que de los tres anclotes, uno de ellos va en la bodega junto a dicha ancla.

A la hora de estudiar modelos de navíos de otros países es importante tener en cuenta que la reglamentación respecto al número y posición de las anclas difiere de un país a otro, en particular en España respecto a Francia e Inglaterra. Como ya hemos visto, en España se llevaban cinco anclas y tres anclotes.

La disposición habitual empleada en Inglaterra es similar a la española, pero en lugar de la cuarta ancla, ellos llevaban la “stream anchor”, que debía ser un anclote. En Francia, un navío de 74 cañones de hacia 1780 llevaba cuatro anclas y dos anclotes. Tres de las anclas en la proa, y la cuarta, desmontada en la bodega. En la posición de la cuarta ancla española, ellos llevaban dos anclotes.

El plano que se reproduce a continuación nos muestra el ancla y anclote de un navío, permitiéndonos apreciar los tamaños relativos de ambos. Sobre ella se han anotado los nombres de sus diferentes partes



Ancla y anclote de navío. Félix de Tejada. [1789]. Plano MNM_PB_123

En este plano podemos ver un detalle extraño. El cepo del ancla no va cerrado con zunchos sino con pernos, uno de ellos el que vemos en el centro, no pasa de lado a lado y que toparía con la caña del ancla.

Respecto a la manera de llevar las anclas en los navíos, cuando no estaban en uso se llevaban trincadas a los costados, apoyando uno de los brazos sobre las mesas de guarnición del palo trinquete. En los viajes largos una vez en aguas profundas, se quitaban los cables de las anclas⁶⁰, tapándose los escobenes para impedir la entrada de agua a través de los mismos⁶¹.

⁶⁰ Ver Ordenanzas generales de la Armada Naval (1797). Parte I, Tomo I. Art. 166. Indica, entre las obligaciones del comandante, que "...separándose de las costas en su navegación, desentalingará las anclas...." Y continúa..."estando cerca de la costa deberá siempre haber al menos un ancla entalingada".....

⁶¹ J. Boudriot. The 74 gun ship. Vol III, pág. 208. Dice además que en viajes cortos se quitaban solo los cables del ancla de esperanza y los de los anclotes.

El modelo del navío de Gautier objeto de nuestro estudio no tiene anclas, por lo que nos valdremos de fotografías de otros modelos conservados en el Museo Naval de Madrid para ilustrar este tema:



Esta fotografía de la fragata Diana, nos muestra las dos anclas de estribor. La primera está suspendida del serviola mientras que la segunda está trincada sobre la mesa de guarnición del palo trinquete.

En la siguiente fotografía, también de la fragata Diana, vemos una de las anclas del costado de babor trincada sobre la mesa de guarnición:

