

EL CHIFLE O PITO MARINERO, UN INSTRUMENTO PRESENTE EN LA VIDA A BORDO DE DON MIGUEL DE CERVANTES

Vicente CEPEDA-CELDRÁN
Doctor en Historia
Máster en Historia y Patrimonio Naval

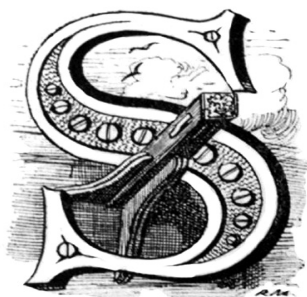


Simplicius longe posita miramar.

*(Admiramos más sinceramente las cosas
situadas en la distancia).*

«Llábase comúnmente Miguel de Cervantes Saavedra. Fue soldado muchos años, y cinco y medio cautivo, donde aprendió a tener paciencia en las adversidades. Perdió en la batalla naval de Lepanto la mano izquierda de un arcabuzazo, herida que, aunque parece fea, él la tiene por hermosa, por haberla cobrado en la más memorable y alta ocasión que vieron los pasados siglos, ni esperan ver los venideros, militando debajo de las vencedoras banderas del hijo del rayo de la guerra, de felice memoria.»

(Autorretrato biográfico del mismo autor).



ITUAMOS a Miguel de Cervantes en la época, usos y costumbres navales de su tiempo a través de los barcos y de un instrumento sonoro de uso exclusivo en la Armada, el chifle o pito marinerro, indagando en su literatura, utilidad naval e iconos que lo sustentan, coadyuvando a la reconstrucción del hombre mítico sobre algunas actividades cotidianas. Cervantes ha sido construido en la mirada de sus biógrafos a lomos del éxito universal de su *Don Quijote* y del resto de sus obras. Andando el tiempo, a estas volunta-

des se han sumado otras que aportan nuevos datos a la altura de esta realidad, a la de un mito literario que como escritor ha proyectado sueños y experiencias de vida, pero también miedos colectivos: la cosmovisión de un piélagos azul, en ocasiones terrible, donde, como el mismo Cervantes subraya, los soldados mueren entre el fuego y el agua (1).

De pocas personas se ha tratado tanto conociéndose tan poco, pues la documentación que se generó a lo largo de la vida real de don Miguel de Cervantes es muy escasa, y el cúmulo de investigaciones, que con diferentes sesgos se han venido sucediendo (2), no le dan una fisonomía fiel y completa, con lo que no podemos hablar de uno, sino de docenas de Cervantes diferentes, de acuerdo a un modelo muy seguido por los biógrafos de los siglos XVIII y XIX: imaginar lo que la documentación no detalla. No obstante lo anterior, el Miguel de Cervantes de carne y los recién encontrados huesos (3) vivió su existencia entre 1547 y 1616, siendo soldado de Armada antes de que la fortuna y la evocación de sus personajes literarios le justipreciaran. Por esto último

(1) «... Y si éste parece pequeño peligro, veamos si le iguala o hace ventaja el de embestirse dos galeras por las proas en mitad del mar espacioso, las cuales enclavijadas y trabadas, no le queda al soldado más espacio del que concede dos pies de tabla del espolón; y, con todo esto, viendo que tiene delante de sí tantos ministros de la muerte que le amenazan cuantos cañones de artillería se asestan de la parte contraria, que no distan de su cuerpo una lanza, y viendo que al primer descuido de los pies iría a visitar los profundos senos de Neptuno, y, con todo esto, con intrépido corazón, llevado de la honra que le incita, se pone a ser blanco de tanta arcabucearía, y procura pasar por tan estrecho paso al bajel contrario. Y lo que más es de admirar, que apenas uno ha caído donde no se podrá levantar hasta la fin del mundo, cuando otro ocupa su mismo lugar; y si éste también cae en el mar, que como a enemigo le aguarda, otro y otro le sucede sin dar tiempo al tiempo de sus muertes: valentía y atrevimiento el mayor que se puede hallar en todos los trances de la guerra». (*Don Quijote*, capítulo XXVIII).

(2) Con esto queremos decir que la biografía y circunstancias de Miguel de Cervantes se han escrito a partir de un equilibrio no siempre completo entre la documentación conservada, las citas propias y las de otros autores, todo hermozeado por unas interpretaciones cercanas a la glorificación según fuera el programa al uso, por unos análisis erráticos en muchos aspectos, donde igual tenían cabida las alabanzas a una obra admirable que la desaprobación y el olvido más vergonzosos.

(3) Blas Nasarre, en el prólogo de su edición de las *Comedias y entremeses* de Cervantes, publicadas por Antonio Marín en 1749, incluye por primera vez la partida de defunción de Cervantes, conservada en la Iglesia de San Sebastián de Madrid. En aquella se consigna que el 23 de abril de 1616 murió, recibiendo los Sacramentos de mano del licenciado Francisco López y mandándose enterrar en las Monjas Trinitarias, «con dos misas para su alma y lo demás a voluntad de su mujer». En 1633 las trinitarias se establecen en un nuevo convento de la calle Cantarranas, haciendo exhumar y trasladar los huesos de las religiosas que habían fallecido desde la fundación y los de aquellos que por parentesco, costumbre o devoción se hubieran enterrado en la iglesia de su primitiva residencia, entre los que se encuentran los de Cervantes. Dentro del Convento de las Trinitarias se desconoce el lugar concreto donde se encuentran los restos mortales de Miguel de Cervantes, siendo el 28 de abril de 2014 cuando se inician trabajos sistemáticos de búsqueda, utilizando por primera vez medios técnicos modernos. Se espera encontrar mezclados con otros huesos y se conjetura también poder determinar anatómicamente

se estudian sus obras, el testimonio de otros escritores y cuanto se ha ido acumulando desde 1738 hasta nuestros días.

Como anticipábamos, lo que sigue es una contribución a un Cervantes con nuevos matices de realidad (4), una aproximación histórica y literaria que lo incardina en una parte de su faceta marítima y que, lejos de resultar demasiado abstracta, fantástica o idílica, trata del duro aspecto de su vida real en la infantería naval a través de un objeto que es privativo de la Armada: el chiflo o pito marino. Un instrumento sonoro capaz de representarse a sí mismo, en ocasiones de forma terrible, aunque siempre de manera sorprendente, dada la fuerza de sus evocaciones literarias. Un instrumento que el tiempo ha llenado de historia y de las historias de soldados de mar como don Miguel de Cervantes Saavedra.

La incultura marítima española

Pese a la atención que España siempre ha prestado al mundo rural y del interior, el mar es uno de los factores sustanciales que mejor definen el devenir de la nación española, su personalidad histórica y la razón de su expansión, aunque, como también ha sido queja de muchos estudiosos, sorprende la poca atención que se ha dado al mar en un país eminentemente marítimo, con una historia y un patrimonio tan dignos de consideración. Para autores como Dionisio Pereira (5) el patrimonio marítimo representa «la totalidad de las manifestaciones vinculadas a la actividad marítima desarrollada a lo largo del tiempo por las comunidades emplazadas en el litoral, manifestaciones que están encuadradas en el paisaje costero y en el propio medio marino; este, a su vez, forma parte del patrimonio natural (...). El concepto de comunidad marítima tan solo se puede aplicar a aquellos colectivos que por su localización geográfica y por el tipo de actividad principal de subsistencia vinculada al mar, desarrollaron unos conocimientos, unas relaciones sociales y una forma de ver el mundo características de este vínculo».

las lesiones del radio y cúbito de su brazo izquierdo, con secuelas detectables en su cavidad torácica por otro arcabuzazo en el pecho. Los trabajos de excavación en la cripta comienzan el 24 de enero de 2015 y el éxito de la búsqueda se da a conocer el 16 de marzo del mismo año.

(4) A la vida del Manco de Lepanto, soldado aforado a lo naval, sigue la vida literaria del Cervantes corrido por la guerra y los lances de la Infantería de Marina embarcada, de cuya experiencia extraerá episodios de avezado biógrafo; monumentos históricos en forma de citas y fragmentos de memorias que, por razones que no vienen al caso, no fueron reproducidas con la fruición de otras.

(5) PEREIRA, Dionisio: «Una visión estratégica del patrimonio marítimo: comparativa entre Catalunya, Euskadi y Galicia». *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Itsas Memoria, número 6, 2010, pp. 15-32.

España se ha mostrado históricamente como una nación marítima pero con mentalidad continental, pese a que su patrimonio marítimo sea una creación social y cultural con entidad propia, representada en espacios como la memoria colectiva, atesorada, identificada y valorada por las gentes de mar. De este elenco histórico de objetos mostramos también que el chiflo o pito marinero constituye un instrumento exclusivo de la Marina, empleado en la vida a bordo y en tierra, esto es, que se interpreta dentro y fuera de los barcos, pero siempre de manera exclusiva por la Armada. Un instrumento sonoro dirigido a la comunicación en el mar, capaz de generar múltiples sonidos e instrucciones.

La Infantería de Marina ante el período cervantino

La Armada española, heredera de las marinas de Castilla y de Aragón, es una de las más antiguas que se conocen (6), siendo los reinados de Jaime I el Conquistador de Aragón (1213-1276) y de Fernando III el Santo de Castilla (1217-1252) los que marcan el comienzo de los hechos navales hispánicos del siglo XIII. La incorporación de Cataluña al Reino de Aragón contribuye a que este se convierta en una potencia marítima que domine el Mediterráneo occidental, las Baleares y Valencia, entre otras. Su proyección marítima será estímulo para el desarrollo completo de la Marina y, bajo el reinado de Pedro III el Grande (1276-1285), su expansión por todo el Mediterráneo. Incardinada en la Armada, la Infantería de Marina española es un cuerpo militar que ha tenido a lo largo de su historia diversas denominaciones. Oficializada en 1537 (7), es la Infantería más antigua del mundo.

Su inicio orgánico es propiciado por los intereses imperiales del primer Habsburgo español, quien trata de consolidar una fuerza naval que ayude a mantener las posiciones española y europea frente al empuje francés y del Imperio turco (8). Carlos I crea en 1534 las Compañías Viejas del Mar de Nápoles, esenciales para ejecutar el abordaje y embarcar a la Infantería. Por aquella época, la Armada de Galeones se encuentra cubriendo la Carrera de Indias en una tarea menos preocupante que la que ocupa a la del Mediterráneo (9).

El siguiente jalón es elevar la presencia naval cuando al eje mediterráneo se suma un segundo eje estratégico: Atlántico y mar del Norte. Este segundo

(6) Según la mayor parte de los estudiosos, el comienzo de la historia moderna de la Marina española se inicia en los últimos años del siglo XV, con la unión de los reinos de Castilla y de Aragón y el reinado de los Reyes Católicos, Isabel y Fernando (1469-1516).

(7) Real Decreto de 10 de julio de 1978.

(8) El Mediterráneo es el centro de gravedad estratégico para el nacimiento de esta estrategia; pues la línea atlántica, en la que pueden influir Inglaterra, Holanda y Francia, es considerada menos urgente y también menos peligrosa.

(9) RIVAS FAFAL, Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española* (dos tomos). Madrid. Editorial Naval, 1985.

foco es consecuencia del nacimiento de Inglaterra como potencia marítima y de la presencia de España en los Países Bajos (10). Durante el reinado de Felipe II (1556-1598) tienen lugar dos acontecimientos navales de primera magnitud, aunque de distinto signo: el primero ocurre en 1571, cuando una Armada combinada con galeras de países cristianos, al mando de Juan de Austria, vence en Lepanto y frena el avance del poderío turco sobre el Mediterráneo occidental, acontecimiento al que después podemos sumar la unión de los reinos peninsulares de España y Portugal en 1580. El segundo suceso de trascendencia ocurre en 1588, cuando la Gran Armada intenta invadir Inglaterra, dando un resultado negativo para España (11).

La Infantería de Armada se articula entonces en diversas unidades orgánicas, denominadas tercios (12), de los que autores como María del Carmen Cózar Navarro dice: «El Tercio de Armada y Flota de Indias, que había nacido en 1528, fue reformado en 1552. Tomó el nombre de Tercio de Galeones y fue destinado a proteger nuestros dominios de América. En 1535 se creó el Tercio de Sicilia, que desde un principio tuvo condición naval, pero más tarde pasó al Ejército de Tierra con el nombre de África (El Valeroso). El 27 de Febrero de 1566 se creó el Tercio de Armada de la Mar Océano. Se formó en Cartagena por su primer Maestre de Campo y fundador, Lope de Figueroa. El Tercio Nuevo de la Mar de Nápoles se organizó también el 27 de Febrero de 1566 bajo su primer Maestre de Campo y fundador, Pedro Padilla. Más tarde, en 1572, se creó el Tercio de Armada de Infantería Napolitana, que prestó servicio naval hasta 1705, año en que pasó al Ejército de Tierra» (13). Citando a Olesa Muñido y sus trabajos sobre la organización naval del Mediterráneo, Cózar señala: «Estas unidades llevaron a cabo numerosas y eficaces acciones en el Mediterráneo y en el Atlántico. Sin embargo, su organización se fue debilitando reinando los últimos Austrias.

(10) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *La Infantería de Marina española, historia y fuentes*. Madrid: Empresa Nacional Bazán, 1999, p. 321.

(11) ALMIRANTE, José: *Bosquejo de la Historia Militar de España* (cuatro tomos). Madrid. Sucesores de Rivadeneyra, 1923, p. 1.494.

(12) Carlos I establece en 1537 la vinculación permanente de determinadas unidades de Infantería a la flota y determina que las Compañías Viejas de la Mar de Nápoles queden adscritas de manera constante a la Escuadra de Galeras de Nápoles. Cumplimentando estas disposiciones, por ejemplo los antiguos arcabuceros, que en número de 30 guarnecían las galeras, fueron agrupados en un cuerpo especial y entrenados para combatir por mar y por tierra. El siguiente movimiento son las disposiciones de Felipe II, cuando en 1566 ordena que un determinado número de los tercios de Infantería existentes sean destinados a prestar sus servicios en la flota y se adiestren con ella. Estos son el Tercio de la Armada, después denominado Tercio de Galeones, Tercio de la Armada del Mar Océano, Tercio Nuevo de Nápoles, Tercio Viejo de la Armada del Mar Océano y el Tercio de Galeras de Sicilia. Si bien, todos en su conjunto, fueron conocidos como los Tercios de la Armada o Tercios de la Infantería de Armada.

(13) ALMIRANTE, José: *op. cit.*, p. 1.494.

La causa hay que buscarla en el duro golpe que sufrió el poder naval español en el desastre de la Invencible, que va a marcar para España su pérdida de vigor como potencia naval» (14). En este contexto, la carrera militar de Miguel de Cervantes Saavedra comienza en 1570 y podemos decir que se estrena en una de las batallas más recordadas de todo el siglo XVI: el combate naval de Lepanto (15). Su profesión lo lleva a volver a España en 1575 para solicitar patente de capitán, en la pretensión de retornar a Italia al mando de una de las compañías que se estaban levantando en la Península. Un recorrido por lo que él mismo denomina «el oficio de la sangre», dilatado hacia episodios como el cautiverio de Argel o el Comisariato General de Abastos de la Armada, entre otros. En mayo de 1590 Cervantes redacta un memorial dirigido al Consejo solicitando alguno de los cuatro puestos vacantes en América; incluye su hoja de servicios firmada por el duque de Sessa, información de Madrid, de la estancia de Rodrigo en la batalla naval de las islas Terceras, crónica de Argel (16) y enumeración de diferentes servicios prestados, incluyendo el viaje a Orán por orden del monarca y los servicios prestados en Sevilla en «negocios de la Armada».

Música y toques instrumentales

En ocasiones habrán visto o escuchado decir que la música acompaña a los soldados en las batallas; era así porque la música militar se colocaba donde podía ser escuchada y se movía hacia donde se encontrara la batalla, porque estimulaba a las tropas, es cierto, pero sobre todo porque los soldados necesitaban de sus toques sonoros y señales para saber qué hacer (17). Esto último porque la música militar y los toques sonoros eran y siguen siendo transmisores de las órdenes del mando, interpretadas con un determinado código sonoro al que los demás responden. Constituyen una técnica comunicacional, e histórica, pero sobre todo un arte en una de sus manifestaciones más completas,

(14) *Ibídem.*

(15) Para la batalla de Lepanto, el papa Pío V instituye una Santa Liga, suscrita el 25 de marzo de 1571 por los representantes de España, Roma y Venecia para recuperar Chipre y someter de nuevo el Mediterráneo. Se trata de un ambiente naval lleno de oportunidades de gloria para un joven sin oficio pero con muchas ambiciones.

(16) Uno de los documentos importantes para conocer el cautiverio de Cervantes en Argel es la «Información de Miguel de Cervantes de lo que ha servido a S. M. y de lo que ha hecho estando captivo en Argel, y por la certificación que aquí presenta del duque de Sesa se verá cómo cuando lo captivaron se le perdieron otras muchas informaciones, fees y recados que tenía de lo que había servido a S. M.», conservado en el Archivo General de Indias (Patronato. 253. R.1).

(17) Las mismas señales acústicas realizables por un buque buscan garantizar que no se producirán confusiones, haciéndose lo mismo con las respuestas.

porque se nutren y evolucionan al mismo ritmo que un mundo al que la música nuevamente alimenta (18).

Don Quijote de la Mancha ofrece un rico panorama de los instrumentos musicales de la milicia naval y en general de la vida española a principios del siglo XVII. En regocijos y pasajes como los de las galeras, aparecen instrumentos como los atabales, chirimías (19), fagotes o dulzainas, e incluso timbaleros, como encontramos asimismo en el teatro de Calderón. Otros, como los clarines y atambores, trompetas, cornetas, cuernos, pífanos y bocinas, aparecen asimismo en la aventura del desencanto de Dulcinea, en la del rebuzno y en el *Retablo de las Maravillas*, reapareciendo atabales y dulzainas u oboes en el retablo de maese Pedro. Se trata de instrumentos de uso muy extendido en la literatura, comunes en la milicia, en las festividades solemnes, en los oficios de las iglesias e incluso en la música popular. En un sentido ceremonial, junto a los atambores o caxas de guerra, anuncian y acompañan a los grandes señores en cuantas ceremonias despliegan su autoridad, presente en la mente del público por el mensaje de los instrumentos sonoros. El empleo de ciertos instrumentos militares, como pífanos, chirimías, flautas y trompetas, suelen contar casi siempre con el acompañamiento de tambores, utilizados tanto en la guerra como en las festividades, con lo que podemos afirmar que cornetas y tambores han conservado siempre su carácter militar, formando una coalición sonora bastante característica (20).

Instrumentos como el clarín o la corneta también formarán parte del instrumental de a bordo, según las representaciones pictóricas del primer marqués de la Victoria. La trompeta (21) la encontramos también en la aventura de los disciplinantes, acompañada en otros pasajes por los tambores que escoltan a la condesa Trifaldi.

(18) Se mueve por ámbitos diferentes a los de la ciencia pero, junto a ella, estos sonidos son indicadores del estado de las cosas y de las preocupaciones de la sociedad en que se desarrollan; una fuerza que en ocasiones parece estar regida por sus propios impulsos.

(19) La chirimía es un pariente cercano a la flauta dulce, calificada por casi todos los autores como un instrumento placentero o alegre, tal vez inspirada en el canto de las aves.

(20) El timbal tocado en pares será prácticamente el único instrumento de percusión de época clásica y repertorio barroco. En la iconografía medieval suele ir unido por una cincha a la cintura de su intérprete. Se percute con baquetas o mazas y se afina dándole tensión mediante tensores de tripa. Los que se importarán finalmente de la costumbre francesa suelen ser de caja hueca formada por una gran tabla de roble curvada, adoptando la forma de un cilindro. A cada extremo abierto se recubren con una membrana resistente, de piel o pergamino, ajustada por unas arandelas o verguetas, habitualmente asidas por unos cabos de fibra natural o de tripa animal, que entrelazadas refuerzan ambas membranas y hacen más manejable el instrumento. En el fondo de la membrana con que se va a tocar se atraviesa otro cabo llamado timbre, necesario para completar su sonoridad.

(21) Su empleo está casi invariablemente ligado a la música militar, siendo ejemplo paradigmático de empleo durante el Renacimiento.

El chifle

La vida militar en tierra y en el mar se conjetura siempre llena de episodios sonoros, de manera que no podemos imaginar una batalla, una marcha o la representación de una parada militar sin el sonido, sin toda una serie de signos comunicativos asentados normativamente sobre un sistema polisémico, organizado desde antiguo en diferentes niveles según se dirigieran a una visita, un embarque, una exhibición de fuerza... Pitadas concebidas incluso en términos cuasi teatrales, abarcando espacios, actores, usos y costumbres, con utilidad práctica para determinados fines y de interés incluso ceremonial: tradición, protocolo, tratamientos personales, etcétera.

A diferencia de lo que ocurre con el tambor o con la corneta, que son empleadas también en el Ejército de Tierra y del Aire, el chifle o pito marinerero es de uso exclusivo en la Armada. Su utilización es rápida, directa, audible y capaz de llegar hasta todos los que tienen que ejecutar la orden, con independencia de las condiciones atmosféricas, como la lluvia o el viento, y de otros medios o suministros, como los circuitos condensadores o la electricidad.

Los contra maestres de la Marina de Guerra han preferido el término chifle al de pito, conduciendo también esto a preferir el término chiflido al de pitada, aunque todas las acepciones podrían ser válidas (22). En este artículo denominamos al silbato marinerero con ambos términos, dando mayor variedad al vocabulario. Según lo define el *Diccionario de la Ciencia y de la Técnica del Renacimiento* (23), el chifle es un «Instrumento de viento, hecho de plata, de cuatro a cinco pulgadas de largo, compuesto de un tubo y una bola hueca y agujereada, que gastan los contra maestres para llamar, dirigir y mandar a los marineros...» (LORENZO: *Diccionario Marítimo Español*, s. v. pito).

Su descripción se encuentra también en la *Instrucción Náutica* de 1587 de García de Palacios (24) como un «silbato de plata o de otra cosa con que el contra maestro rige el navío».

Como por su parte apunta el *Diccionario Marítimo Español* en su edición de 1831, el contra maestro es característicamente quien maneja el chifle o pito marinerero, siendo aquel «un hombre de mar experto y antiguo en el servicio», examinado en su profesión y caracterizado en un rango superior a todas las

(22) El argot marinerero es en la mayoría de los casos muy riguroso, no admitiéndose otras palabras que las apropiadas. Por ejemplo, los cabos no deben llamarse cuerdas, pues se dice que las únicas cuerdas a bordo son la del reloj y la de la campana. Las mujeres que en la actualidad prestan su servicio en la Armada no son marineras, sino marineros, a las que se antepone el artículo la (la marineró, la cabo, la sargento...), siendo la marinera únicamente una prenda del uniforme.

(23) MANCHO DUQUE, María Jesús: *Diccionario de la Ciencia y de la Técnica del Renacimiento*. Ediciones Universidad de Salamanca.

(24) *Ibidem*.



Chifle modelo español.

clases de marinería. Recibe del oficial de guardia sus órdenes, normalmente en forma oral, para después transmitirlos en forma de código auditivo no verbal, mediante pitadas con el chifle, según un código sonoro conocido por todos.

Refiriéndose al contraamaestre, el mismo diccionario sigue advirtiendo que «usa de uniforme particular á su clase; y en las faenas ordinarias se distingue con un pito de plata, de forma particular y peculiar a su objeto, que lleva pendiente de un cordón de seda negro enlazado en un ojal de la chaqueta y con el cuál manda las maniobras bajo la voz del oficial de guardia, o por sí mismo en las faenas mecánicas del arte». Julio Guillén Tato (25), en su discurso sobre el lenguaje marinerío leído ante la Real Academia Española el 23 de junio de 1963, expone que en las jornadas y en toda suerte de faenas y maniobras, tanto en puerto como en la mar, «era y es preciso disponer de un modo de expresión conciso, inconfundible y tan agudo y penetrante que sea capaz de sobreponerse a los ruidos de toda suerte, incluso cañonazos, chirridos de cabos, bramar de las olas, bufido y silbar del viento, gualdrapear de las velas, pisadas por las carreras en cubierta, y de alcance suficiente para que llegue inconfundible a la gente que trabaja o marinea por los altos de la arboladura».

Esta solución dice el mismo académico que la dio un pito, silbo o chifle:

(25) GUILLÉN TATO, Julio: *Discurso leído ante la Real Academia Española*. Madrid. Talleres Gráficos del Ministerio de Marina, 1963, p. 61.

«Chifle especial de plata, de boya esférica y cañuto suficientemente largo para ser modulado en la palma de la mano, a base de crear una cavidad con los cuatro dedos de aquélla, artificio que unido a la potencia del soplido y a ciertos movimientos y posiciones de la lengua se pueden pronunciar las vocales *o e i* con sus diptongos *io, oi* y *oi* como las consonantes *g*, sólo delante de la *i*, *rr* y *t* con lo que tenemos suficiente para arbitrar un lenguaje que, aunque corto, basta para emitir auténticas palabras y aun sencillas oraciones en número que sorprende y que no pocos nostramos aumentan convencionalmente, según su habilidad.»

Siguiendo el trabajo recopilador de Cesáreo Fernández Duro, el chifle arranca del siglo XVI, seguramente por carecer de testimonio literario anterior, asegurando también que «El divertido y minucioso Fray Antonio de Guevara no lo menciona, y, sin embargo, en uno de los paños de la tapicería de la Conquista de Túnez, jornada a la que asistió el Obispo de Mondoñedo, no pasó inadvertido para Vermayen», en referencia al pintor de aquellos cartones, artista y testigo en la misma jornada.

Tato afirma que algunas marinas lo hicieron «insignia de mando», siendo visible su ostentación, por ejemplo en el Museo del Louvre, sobre la estatua del almirante Felipe de Chabot, atribuida a Jean Cousin. Según el mismo Guillén Tato (26), «consta que a punto de ser apresado un Almirante inglés en el combate de la Rochela arrojó al agua el suyo de oro para restar este trofeo al vencedor», el mismo instrumento que en las marinas de Aragón y de Castilla era «distintivo preciadísimo de guardianes y contramaestres, quienes lastraban con cera a su gusto el interior de la boya hasta conseguir el tono o timbre personal preferido que los distinguía, para orgullo de su silbar altanero».

En el tiempo de las galeras, uno de los oficios de tradición e importancia era el cómitre, quien servía para el gobierno del barco y el castigo de la chusma. Por lo anterior, el pito marinero y el corbacho son los instrumentos que tiene siempre a mano. Como se puede extraer de los diferentes relatos, el cómitre era algo así como el alma del barco (27).

Lope de Vega cita en unos versos el pito marinero y la vestimenta de los galeotes, como lo desempeñó el Guzmán de Alfarache: «No despierto al sonoro / pito ni al alba risueña; / acudo almilla o capote, / el bonete o la cadena».

En el *Quijote* se encuentran también muchas alusiones a estos personajes:

«Con otras no menos cortesés razones le respondió don Quijote, alegre sobremanera de verse tratar tan a lo señor. Entraron todos en la popa, que esta-

(26) *Ibídem.*

(27) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La vida en la galera preguntada por un caballero de Sevilla a un galeote de la misma ciudad*, 1876, tomo II.

ba muy bien aderezada, y sentáronse por los bandines, pasóse el cómitre en crujía, y dio señal con el pito que la chusma hiciese fuera ropa, que se hizo en un instante.»

Es fácil entender que el pito marinero del cómitre era terrible y temido por todos, de lo que nos da cuenta también Brizuela:

«Y un silbatillo de plata, / sólo en oírle relata. / Es casa donde se trata / de continuo displacer, / y un silbatillo de plata, / solo en oírlo relata / todo lo que se a de hacer. / Este es un pito sin madre, / que jamás leche mamó, / con su silbo me espantó, / donde reniego del padre / que tal música inventó. / Es música inventora / de congojas y dolores, / música que cada hora, / a la gente pecadora, / le pone cien mil temores. / Es música que alcanza / con su pesado bastón / a todos esta mudanza, / mas renegar de la danza / que se danza con tal son. / Es fruta que se convida, / y danza que siempre dura, / es en vida sepultura, / y casa muy afligida, / donde no falta desventura.»

Con el pito marinero «no solo se saloma en las faenas de fuerza para marcar bien el ritmo de la pisada fuerte en cubierta o del esfuerzo», sino que se dictan órdenes: «Al mejor sabor comiendo, / veréis dejar la comida, / cuando el pito va tañendo, / y el cómitre va diciendo / el trabajo a que os convida».

Según otros fragmentos o versos de autor anónimo, del chifle o pito marinero dice el romancillo intitulado *La vida de la galera preguntada por un caballero sevillano a un galeote*: «Si dormís, estáis soñando / que os silban para bogar».

Sobre la comunicación de los cómitres, señala esta otra estrofa: «Es casa donde se trata de continuo displacer, / y un silbatillo de plata, / sólo en oírle relata / todo lo que se ha de hacer».

Citando al licenciado Salazar, en una de sus cartas añade:

«... y el estilo de saludarse a las mañanas unos navíos a otros, es a voz en grito, el son del chifle diciendo: Buen viaje.»

Andando el tiempo, el chifle es manejado por nostramos o contra maestres, de los que el *Diccionario Marítimo* de Navarrete, de 1831, muestra, además de su veteranía y ascendiente sobre sus subordinados, cómo con el chifle o pito el contra maestre ordena las faenas marineras, advirtiendo que este instrumento lo lleva cerca de sí, portado prendido al ojal del uniforme por medio de una cinta de seda negra:

«Hombre de mar experto y antiguo en el servicio, examinado en su profesión, y caracterizado en un rango superior á todas las clases de marinería,

sobre la cual tiene una autoridad equivalente á la del sargento en la tropa. Usa de uniforme particular á su clase; y en las faenas ordinarias se distingue con un pito de plata de forma particular y peculiar á su objeto que lleva pendiente de un cordón de seda negro enlazado en un ojal de la chaqueta y con el cuál manda las maniobras bajo la voz del oficial de guardia, ó por sí mismo en las faenas mecánicas del arte.»

Es curioso advertir que estos saberes y habilidades no merman el paso del tiempo, sino que, si cabe, han aumentado. A este respecto, el moderno manual del contraamaestre señala: «El contraamaestre que embarca en una de nuestras fragatas tiene que poseer conocimientos en temas como seguridad interior, operaciones de vuelo, seguridad operativa y por supuesto los propios de su especialidad». En buques escuela como el *Juan Sebastián de Elcano*, maniobras tan frecuentes y esenciales al andar de un barco como los cambios de rumbo y las viradas se comunican asimismo con el chifle, del que hacen uso los contraamaestres de cada palo tras recibir la orden del puente o del oficial de guardia en cubierta. Por ejemplo, la virada por adelante se inicia con la pitada que comunica «listos», como se inicia asimismo la de virar por redondo, siguiendo a esta última las de largar escotas en los cangrejos proeles, largar escota en los popeles, cazar los cangrejos proeles al medio, etcétera, en unas maniobras que exigen la máxima sincronía y donde la comunicación ha de ser perfecta (28).

Volviendo al sentido original de su definición, indiquemos que el chifle o pito marineró es un instrumento agudo y estridente, lo suficiente como para poderse escuchar en mitad de una tormenta o de una racha de viento, asegurando que la dotación pueda reconocer y ejecutar las órdenes del mando.

Representar protocolariamente y trabajar técnicamente son una dualidad física, que se realiza con el mismo instrumento y técnica: el chifle sirve para anunciar la llegada a bordo del comandante, pero se emplea también para una acción que no es protocolaria y no suele estar a la vista de todos, aparentemente tan sin importancia o anodina como hacer ceñir un barco, aunque esto último no sea baladí, pues en la maniobra se puede comprometer la seguridad del buque y contribuir, o no, a cumplir la misión ordenada por el Almirantazgo, al que se asocia el interés mismo de la Corona.

Por las Ordenanzas Navales de 1793, conocemos asimismo que el chifle o pito marineró se sigue utilizando con profusión, ordenando el rey Carlos III

(28) El sistema de comunicación ha de estar bien ajustado, entre otras razones y por ejemplo ante un mal estado de la mar o un viento duro que dificulte el par de proa, debiéndose a este último caso, a la pitada de listos y a las pitadas que indican estas órdenes, cargar previamente el juanete y el velacho alto para evitar que pueda rendirse el mastelero.

que «los Contra maestres y Guardianes usarán de pito para las indicaciones de faenas según práctica marinera, y para llamar la atención, y repetir á la voz la orden de la maniobra que el Comandante ú Oficial de guardia hubiesen mandado ejecutar» (29).

Estructuralmente, el chifle vigente en la Armada puede ser dividido en las siguientes piezas o partes: tambor o bola, quilla, caña, boca y boquilla o boquel. Salvo que se trate de un pito marinerero destinado a servir de ornato o con fines de mera decoración, el chifle suele venir de fábrica afinado y preparado para el uso.

Para comprobar su afinado, el contra maestre coloca el chifle perpendicular y sopla por la boquilla, primero manteniéndola a unos siete centímetros de los labios. Si está bien entonado, al recibir el soplo de aire, debe emitir un pitido limpio y claro (30). De no estarlo, el contra maestre puede actuar sobre el chifle, esto es, puede realizar una serie de intervenciones personales que van desde desoldar la caña y recolocarla en una posición más conveniente hasta la mucho más común de rellenar la bola con unas gotas de cera. En opinión de sus intérpretes, un poco de cera virgen previamente calentada y a continuación vertida al interior de la bola con un par de movimientos semi-circulares permite crear un sonido sin oscilaciones, es decir, sin esas fluctuaciones llamadas chillidos y renquidos cuando se sopla con mucha o con poca fuerza (31).

El pito marinerero produce básicamente dos tipos de sonido: uno agudo y chillón y otro más grave y suave. Que se produzca uno u otro depende de la posición de la mano que lo empuña, siendo grave cuando el intérprete deja su mano abierta y agudo o más penetrante cuando la cierra. Pitar en posición de mano abierta implica soplar con poca fuerza, requiriéndose un soplido más fuerte cuando mantienen la mano cerrada.

Se pueden emplear posiciones intermedias entre las dos indicadas, es decir, entre el totalmente agudo y el grave. Estos sonidos intermedios son difíciles de ejecutar y podrían ser difíciles también de comprender, por lo que no suelen emplearse en situaciones donde el viento o el temporal los pueda hacer equívocos.

(29) Ordenanzas Navales de 1793. Tratado tercero, título séptimo, artículo 22.

(30) Aclaraciones tomadas en una entrevista con el contra maestre de puente de mando Alberto Navas, quien añade características de otros pitos marinereros, como el mexicano o el británico, y la menor necesidad de soplar con fuerza en el primero, que se confecciona *in situ*, soldado artesanalmente por plateros del lugar.

(31) El método habitual de instrucción en el manejo del chifle es la práctica dirigida por una persona conocedora de sus toques sonoros, normalmente un cabo de maniobra experimentado o un suboficial contra maestre, de manera que el educando, por la atenta escucha y la repetición, llega a dominar la técnica.

Todos los sonidos mencionados pueden a su vez ser modulados en cuatro modos fundamentales: continuo (32), impulsado (33), ondulado (34) y trinado (35).

Galeras y forzados

Tratar de galeras y forzados en ellas es tanto como volver a dar un salto atrás en el tiempo cervantino, impulsarnos hacia un mundo fascinante pero muy duro donde, como todo lo que es disforme, causa atracción y repulsión a la vez (36).

Galera etimológicamente proviene del griego *gale*, significando que se trata de una nave larga y angosta como una galería, y del latín *galea* en alusión a su casco. Los diferentes diccionarios le suman la pena de servir remando en las galeras reales impuesta a ciertos delincuentes. Las galeras eran navíos planos o sin quilla, de una sola cubierta, construidos según métodos artesanales. Navegaban propulsados a vela o a remo, dándose la primera cuando había viento aprovechable y la fuerza de los remos cuando este no era suficiente o cuando tenían que maniobrar, por ejemplo ante un abordaje.

La dotación de la galera estaba formada por gente de cabo y gente de remo. La de cabo comprendía a su vez dos grandes subdivisiones: la de mar y la de guerra.

Por su parte, la de remo formaba otros subgrupos: buenas boyas o remeros voluntarios a sueldo y forzados o condenados a la pena de galeras. Estos últimos constituían la hez de la galera, la chusma (37).

El capitán de la galera era el punto álgido de la organización del buque tanto en puerto como en la mar, con todo el poder orgánico, operativo, administrativo e inclusive judicial que la Corona le confería.

La gente de guerra era el equivalente a la actual infantería de marina y, por lo preciso de dirigir correctamente su intervención, estaban a las órdenes

(32) El obtenido por un soplo continuo y con intensidad uniforme.

(33) Se consigue haciendo una ligera pausa y recomenzando con un soplo fuerte.

(34) El que un intérprete obtiene por el control de su garganta; soplar haciendo que el aire salga intermitente y con sonidos guturales.

(35) Se obtiene por un movimiento de la punta de la lengua en el cielo de la boca, produciendo el trino o sonido de notas iguales en sucesión rápida. El Diccionario de la RAE, en su acepción marítima, define el trino como «el sonido del pito a modo trémolo, cuando al soplar se mueve la lengua como pronunciando una erre prolongada».

(36) El tema de los esclavos, forzados y reos condenados a distintas penas, a cual de ellas más desagradable, es un tema que ha movido siempre a la curiosidad y al estudio. Sobre él existen muchos y muy buenos trabajos históricos, técnicos, políticos, legislativos, etcétera.

(37) El galeote era la fuerza básica propulsora de un tipo especial de barco: la galera. Galeota y galeote son elementos que han permanecido en la historia unidos de manera fúnebre e indisoluble.

directas del capitán de galera. La gente del mar también era mandada por el capitán de la nave, pero bajo la dependencia inmediata del patrón, en tanto que la de remo se subordinaba de forma inmediata al cómitre (38). Este último dirigía la maniobra del buque y era responsable de su propulsión, ayudado por los sotacómitres y alguaciles.

Los únicos impedimentos a su función eran procurar no azotar en el rostro o lastimar fuera de faena: «ningún cómitre herirá con lanza o dardo a hombre alguno de su galera, pues mejor es castigar con una correa, con bastón o con vara, que así no se estropea a la gente, ni se mellan las armas».

Como ha quedado indicado, la misión fundamental de la chusma era la boga, aunque los forzados también se empleaban para trabajos auxiliares y eran los esclavos quienes, bajo vigilancia armada, hacían la aguada o el acopio de leña.

Dentro de la chusma se denominaban buenas boyas al personal alistado voluntario, que servía por un sueldo y tenía ciertas prerrogativas. Después, y bajando en su jerarquía estaban los forzados, condenados por sentencia de las justicias para servir en las galeras al remo y sin sueldo, o pena de galera (39).

Los bancos estaban colocados en perpendicular al costado del buque, en orden de veinticinco a treinta bancos a cada lado, dejando en medio y a todo lo largo del buque un pasillo llamado crujía, en el que se encontraba el cómitre, quien, entre otras cosas funciones, se encargaba de estimular la boga corbacho en mano (40).

(38) En la Edad Media el cómitre era el capitán de la galera, pero en el siglo XVI era solamente un oficial de mar. Se auxiliaba por un sotacómitre al centro o junto al palo mayor y otro a proa. Sus poderes sobre la chusma eran casi absolutos, debiendo conocer no solo las técnicas de combate y navegación, sino también el modo de exprimir al máximo el esfuerzo humano.

(39) La pena de galeras se impuso en Tordesillas el 28 de noviembre de 1520 y se ratificó en Burgos el 24 de enero de 1528 ante la necesidad de mover estas naves para las operaciones antipiratería por nuestro vasto Imperio. La pragmática de Carlos I de España dada en Madrid el 31 de enero de 1530 no solamente no la suprime, sino que transmuta las penas corporales y el destierro perpetuo en pena de galeras. Con Felipe II la edad mínima de 20 años baja hasta los 17. Con Felipe V —el 23 de febrero de 1734— la edad para poder ser condenado se baja hasta los 15, y se conoce que, para determinados trabajos se utilizaban niños de hasta 12 años y medio. Únicamente con Fernando VI, desde el 18 y el 26 de noviembre de 1748, se suprime este tipo de penas por la simple y contundente razón de que ha llegado el fin en el mundo de la navegación para este tipo de barcos. A consecuencia de ello, estos forzados reciben entonces «la pena que equivalga y corresponda a sus delitos». Los presidios de África volverán a ingresar su triste mercadería, librándose de la cárcel solamente los condenados de menos de diez años que les falte menos de uno por cumplir, a quienes se da libertad junto a dos años de destierro. Pero la pena de galeras, como ave que canta antes de morir, vuelve a restablecerse cuando Carlos III —por Real Orden de 31 de diciembre de 1748— activa por última vez este tipo de naves, de nuevo contra la amenaza de berbería.

(40) También llamado rebenque. La palamenta o palazón era el conjunto que formaban los remos a cada banda, instrumentos para la boga de unos veintisiete pies de largo y unos once de

El propio Cervantes describe así la manera en que los cómitres manejaban a los galeotes: «... hizo señal el cómitre para que zarpase el ferro y, saltando en mitad de la crujía con el corbacho o rebenque, comenzó a mosquear las espaldas de la chusma y a alargarse poco a poco a la mar; cuando Sancho vio moverse tantos pies colorados, que tales pensó él que eran los remos» (41).

La boga se hacía por turnos y cuando era necesario, por ejemplo para embestir a otra galera, huir o doblar un cabo, bogaban todos a la vez y al ritmo que se ordenara. Las galeras trataban de atravesarse con su ariete a la palamenta de la contraria para desbaratarla porque, sin fuerza propulsora, podía ser abordada por la Infantería de Marina (42), que inmediatamente asaltaba corriendo por las pasarelas o se precipitaba por gruesos cabos con sables, hachas y otras armas de acometida.

Las faltas castigadas con pena de galeras eran muy variadas: robar, ser bígamo, gitano, blasfemo, rufián, desertor, testigo falso, morisco con armas, falsificar moneda, pervertir mujeres, disparar cohetes, hablar la jerigonza, etcétera. Conductas punibles ante las que respondían no solamente castellanos o aragoneses, sino el que morase por Italia, Borgoña, Flandes o cualquier otro de los dominios españoles.

La duración de la pena tenía un mínimo de dos años y un máximo de por vida. La dulcificación de esta pena consistió en extenderla hasta solamente diez años, pues cabe suponer que, en tan lamentables condiciones de vida, muy pocos sobrevivirían a una más larga.

Andando el tiempo y con Fernando VI, por órdenes de 18 y 26 de noviembre de 1748, se suprime este tipo de penas por la simple y contundente razón de que ha llegado el fin para estos barcos, recibiendo los forzados la punición equivalente a su delito y el destino habitual en África. Pero la pena de galeras, como ave que canta antes de morir, se restablece con Carlos III, por Real Orden de 31 de diciembre de 1748, dado que los de berbería las mantenían. Si estuvieron en servicio tanto tiempo fue tal vez por la simple razón de que turcos y berberiscos disponían de ellas y, como los peninsulares, costeaban sobre bajos y hacían incursiones. Una guerra de fronteras que justificó que siguieran existiendo en épocas tan tardías como la jornada contra Inglaterra y

longitud, contruidos en madera entallada para conseguir el equilibrio que entre los remeros había de guardar, con refuerzos y argollas de metal.

(41) *El Quijote*, parte II, capítulo LXIII.

(42) En 1571 existían dos compañías del Tercio de Sicilia —las mandadas por los capitanes Diego Osorio y Diego Melgarejo— con fama de ofrecerse voluntarias cada vez que se pedían fuerzas para combatir en las galeras. Estas compañías —que pueden considerarse el núcleo principal de la Infantería de Marina— pasaron a las armadas de la Santa Liga y a las galeras del mítico Andrea Doria, dándose al genovés el derecho preferente de escogerlas.

aún posteriores (43). Pese a la disolución de este mundo y el fin de este tipo de barcos, la utilidad del pito marino no solamente no disminuyó con la vela, sino que fue en aumento, haciéndose necesario para entenderse en medio de una ventisca o de un temporal, multiplicando a su vez el número de órdenes e instrucciones sonoras que había de emitir para gobernar unos barcos cada vez más tecnificados.

Como Gregorio Mayans escribe a lord Carteret en su carta dedicatoria para la primera de las biografías sobre Miguel de Cervantes (44), «pocos como Cervantes han sabido honrar la memoria de tantos españoles». Soldados de Marina que idearon su vida militar en la Armada y que, lejos de llegar a ser inmortales, han carecido de reconocimiento e incluso de vida propia, pues las acciones de los hombres han sido tan pocas y las de la Armada en su conjunto tan dilatas que ha sido menester valerse del chifle para cubrir tanta pobreza y desnudez, arropando de alguna manera unas vidas entregadas al mar en una época que para muchos no fue de oro, sino de hierro, del hierro que blandieron y del que en no pocas ocasiones también llevaron ligado a las manos y a los pies.

Concluamos señalando que Cervantes puede haber tenido muchos padres en la milicia, a los que afortunadamente se suman cada día más, pero una sola madre, que es la Armada, que constituye un punto de conocimiento indispensable para quienes quieran adentrarse en este proceloso cosmos...donde siempre hay espacio para las sorpresas.



(43) Fue un navío que se resistió a desaparecer y siguió dando guerra hasta que el 8 de noviembre de 1748 el marqués de la Ensenada disolvió el Cuerpo de Galeras. El golpe final para este tipo de naves a remo fue la progresiva aparición del vapor y los sistemas mixtos.

(44) Impresa en Londres para la primera de las ediciones de lujo del *Quijote*.