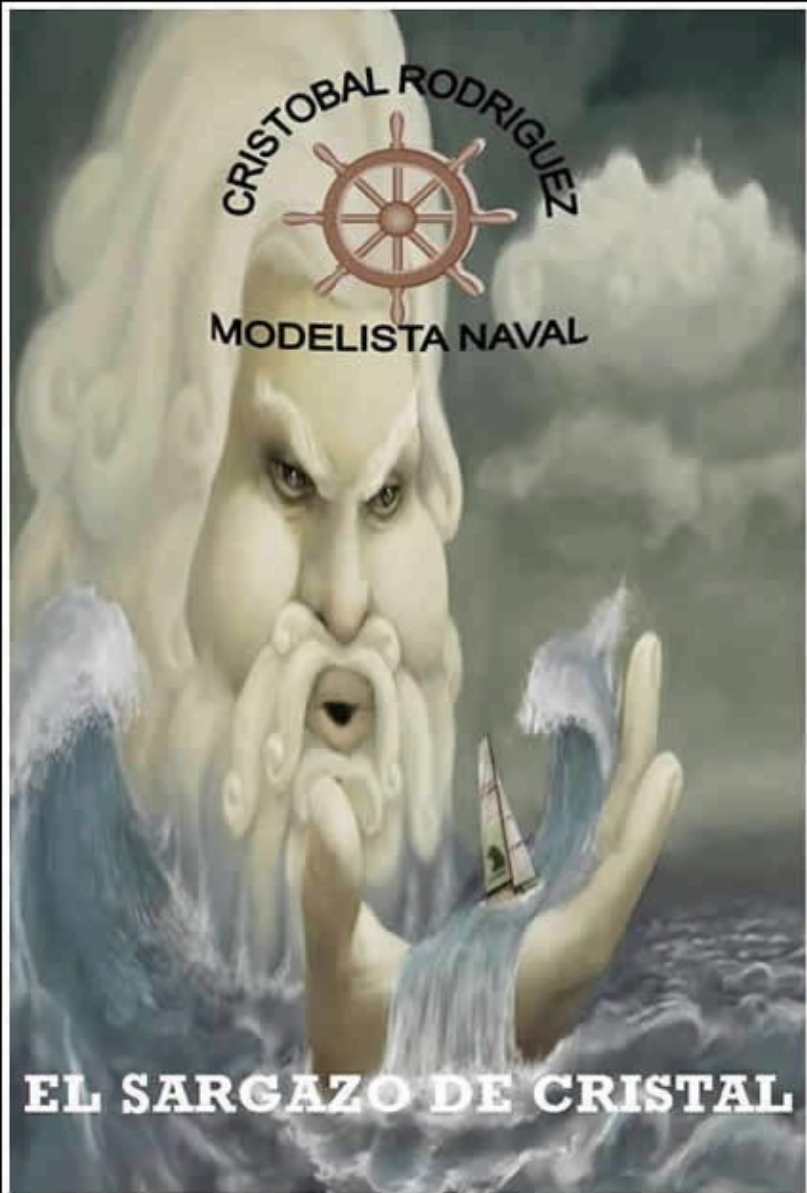

CRISTOBAL RODRIGUEZ
MODELISTA NAVAL
EL SARGAZO DE CRISTAL

Usted puede usar las siguientes teclas para navegar en el libro:

FLECHA hacia abajo - próxima página
FLECHA hacia arriba - página anterior
ctrl+INICIO - principio del libro
ctrl+FIN - final del libro
ESCAPE (ESC) - minimizar la ventana del libro
ALT+F4 - cerrar el libro.

Además de todas estas teclas puede utilizar el ratón para pasar las páginas y se recomienda ajustar la resolución del monitor a 1280 por 1024 píxeles.

EL SARGAZO DE CRISTAL

PRÓLOGO

De todas las obras que integran esta pequeña muestra, algunas son réplicas mas o menos exactas de naves marinas que por algunas circunstancias marcaron época en la historia de la navegación marítima. Todos los modelos contenidos dentro de frascos y bombillos y que se encuentran formando parte de la presente colección, fueron realizados a través de la boca del frasco que los contiene.

La presente muestra es el resultado de unos 45 años de gran paciencia, habilidad y algunos conocimientos náuticos.

Dado que los modelos ocupan casi por completo el volumen interior del frasco, hay que calcular muy bien el largo, el ancho interior así como el diámetro de la boca, hay que fijarse además que los frascos presentan en las partes internas de sus paredes, muchas irregularidades que hacen variar hasta en más de un centímetro dicho diámetro y por lo tanto esto hay que tomarlo muy en cuenta para la realización de un modelo, si por descuido no se ha calculado bien y en el lugar del frasco donde cae un mastelero, hay una deformación en el cristal, el trabajo de meses se habrá perdido ya que el error no se notaría si no al momento de comenzar la arboladura (colocación de mástiles, perchas, velamen, etc.) y a esta altura del trabajo, es de suponer que el casco y algunas otras partes ya deben estar montadas:dependiendo de muchos factores, quizás la única solución posible de subsanar este pequeño error o descuido, sea romper el frasco y aprovechar lo que se pueda aunque generalmente no se puede aprovechar ni el casco ya que este ha sido confeccionado por lo regular, con una madera suave y que al ser trabajada con una pega de gran poder adhesivo, traería como consecuencia que al tratar de separar las partes, estas sufrirían grandes daños que privarían su reutilización.

Lo anteriormente descrito, es una pequeña muestra de lo fatal que resultan los errores o descuidos en este tipo de trabajo

y no quiero decir con esto, que sea este el único ni el más corriente de los errores que se podrían cometer durante la realización de una obra de esta índole.

El método tradicionalmente empleado por las personas que se ocupan de este arte, consiste en hacer el modelo de tal forma que el conjunto todo: casco, mástiles, velas, hilos etc. Se plieguen como una sombrilla y el conjunto todo pase en una sola pieza por la boca del frasco donde se quiere colocar el trabajo. Este método es mucho más rápido que el seguido por mí, pero las desventajas que presenta son muchas dado que las obras a realizarse quedarían limitadas a lo que permita la boca del frasco; sería sumamente difícil por no decir imposible el construir un galeón, una galera, un barco fluvial, una balsa primitiva etc.

El modelo más sencillo de todas las piezas que forman esta muestra, si usted lo coloca en la boca del frasco que lo contiene, apenas si pasaría un centímetro.

Ciertamente que el método por mí seguido, es mucho más complejo ya que el ir seccionando las piezas para después unirlas en el interior del frasco, es una labor de mucha paciencia y laboriosidad, pero tiene la gran ventaja de que no hay modelo que no pueda realizarse.

Concluyendo: ¿Cree Ud. Posible el que la Balsa Primitiva aquí mostrada y que mide aproximadamente unos 20 cms. de ancho, pueda pasar en una sola pieza por la boca del frasco que la contiene y que cuya boca mide apenas unos 3 centímetros?

LA COLECCIÓN Y EL AUTOR

Cristóbal Rodríguez, hijo de esta tierra carupanera, nacido a escasos metros del mar que baña las playas de Tío Pedro. Lleva quizás en sus venas, la sangre marinera de nuestros ancestros navegantes, razón esta que desde siempre lo han llevado a sentir esa gran atracción por el mar y las cosas bellas que con él se relacionan, la natación, el submarinismo, la pesca deportiva etc. Constituyeron los deportes favoritos de Cristóbal, quien al verse disminuido en sus condiciones físicas motivado a un accidente; no se rindió ante tamaña desventura, y lo que podía ser causa, motivo para su retiro de la vida activa; aprovecho este percance transformándolo en un gran éxito como lo demuestran las diferentes réplicas de Naves Marinas que forman la presente colección labor esta que le ha brindado grandes satisfacciones y el que pueda decir como bien dice que "Al aprisionar sus barcos dentro del vidrio, ha formado su particular Mar de los Zargazos de cristal ".

BUQUE ESCUELA "SIMON BOLIVAR"

Nave insignia de la Armada de Venezuela, es a su vez Buque Escuela donde hacen sus primeros contactos con el mar en calidad de marinos todos aquellos que ingresan a dicha institución y es en esta nave donde se forjan, en principio, los Oficiales. Marinos éstos que después de haber cumplido con los requisitos exigidos para obtener su grado, pasaran a formar parte de la Elite que constituyen los que han tenido el privilegio de haberse formado como verdaderos "Lobos de Mar" en el *Buque Escuela "Simón Bolívar"*. El ***Buque Escuela A.R.B.V Simón Bolívar***, fue construido en los Astilleros y Talleres Celaya S.A., Erandio - Vizcaya, España. Es un bergantín goleta, tipo **Bricbarca**.

Superficie Vélica: 1650mts
Eslora Máxima (Largo): 82,40mts
Puntal (Altura del casco): 6,60mts
Desplazamiento: 1270 toneladas
Tiene capacidad para 149 personas

EL LEANDER

El primer intento de creación de una Escuadra Naval Venezolana, lo podemos ubicar en la Expedición Naval Libertadora organizada por el Generalísimo Francisco de Miranda. Dicha expedición estaba compuesta por el Bergantín Goleta "LEANDER" (nombre de uno de los hijos del General Francisco de Miranda), y las goletas "BEE" y "BACCHUS".

El 28 de Marzo de 1806 en Jacmel en la costa sur de Haití. Tiene el Bergantín "LEANDER" el gran mérito de enarbolar por vez primera el que luego seria El Pabellón Tricolor de Venezuela. Este Bergantín Goleta, no solamente enarbolo El Pabellón Tricolor de Venezuela, sino que junto con este, también izó La Bandera Naval de Miranda, que luego seria reconocida como La Bandera Oficial del Estado Falcón, y el proyectado Pabellón Tricolor realizado por Francisco de Miranda para que fuera usado como la bandera insignia de su idealizado ejercito llamado "El Colombiano".

Aquí se puede notar fácilmente la gran importancia histórica del Bergantín Goleta "LEANDER".

MAYFLOWER

Mayflower (español: Flor de Mayo), es el nombre del barco que transporto a los llamados Peregrinos desde Inglaterra hasta la costas de lo que ahora es Estados Unidos en 1620.

Debido a una serie de problemas en la nave, se vieron obligados a regresar en dos ocasiones al poco tiempo de zarpar, para repararlos. En un tercer intento, salieron de Plymouth el 6 de Septiembre y, finalmente, consiguieron llegar el 11 de Noviembre.

La nave transportó a 102 personas. Fueron los primeros colonos en establecerse en la costa de Massachussets, formando la colonia de Plymouth.

ARK ROYAL

Este galeón, cuya construcción se llevo a cabo en el año 1587, formaba parte de la *Armada Naval de Inglaterra*.

El ***Ark Royal*** contaba con las siguientes especificaciones. Eslora (Largo): 37mts, Manga (Ancho): 9mts, Desplazamiento: 880 toneladas. El armamento de este navío estaba formado por 16 culebrinas (Pieza de artillería larga y de poco calibre) de 16 libras, 12 medidas - culebrinas de 9 libras y varias piezas menores en dos puentes y alcázar. La tripulación estaba conformada por 190 marineros y 70 soldados.

El Ark Royal izaba la insignia del Almirante Howard y participo en la lucha contra la Armada Invencible de España. Junto con el ***"I VICTORY"***, sostuvo un feroz combate contra el ***Gran Grifón***, navío español de 650 toneladas, el cual en dicho encontronazo de volvió golpe por golpe.

MARIA ELMIDA

Este Bergantín goleta cuyo país de origen parece ser los Estados Unidos de Norteamérica, fue adquirido por el Sr. León Santelli, Venezolano radicado en el Edo Sucre, quien lo compró en la década de finales del 80 ó principios del 90 del siglo XIX. Fue usado en la comercialización del Cacao que era un rublo de grán producción en las haciendas del Sr. Santelli.

María Elmida, normalmente se desplazaba a través del Rió San Juan, puerto del Rió Agua Clara y alguno que otro río de esta región situada en los linderos del Edo. Sucre y Monagas, por ser en estos lugares donde estaban ubicadas las haciendas del Sr. Santelli. En la época de la baja producción cacaotera, este embarcación era usada en las labores de cabotaje.

Gracias a las fotos del Sr. Ambrose Howard y a los buenos oficios del Prof. Carlos Viso (Propietario de la réplica aquí observada), fue posible la obtención de los datos aquí expuestos sobre dicha embarcación.

EL SIRIUS

Los primeros intentos por impulsar un navío mediante la fuerza del vapor se realizaron hacia el año 1736, cuando Jhonatan Hulls sacó una patente para una nave movida mediante este sistema.

Los primeros botes a vapor fueron de paletas; esto es, vapores cuyas maquinas actuaban sobre una o más ruedas de paletas situadas en la popa o en los costados del barco.

La mayoría de los barcos de paletas tenían sus rueda a los costados, tal como el primer vapor que cruzó El Atlántico, que fue el Savannah; el cual, pese a estar dotado de maquina, hizo la mayor parte de la travesía a velas.

El Sirius, navío ingles, fue el primero en hacer dicha travesía usando solamente la energía del vapor. Este hecho ocurrió para el año 1838 y el viaje fue realizado empleando un tiempo de18 Díaz y 10 horas, a un promedio de 6.7 nudos.

ALFONZINA

La presente embarcación, representa a una Goleta tipo Holandesa. Nave esta que en sus mejores tiempos desempeñó múltiples funciones: debido a su gran maniobrabilidad y su fácil desempeño en las labores relacionadas con su velamen que es mas o menos sencillo con respecto al velamen de un Bergantín, un Galeón, etc.

Esta pequeña embarcación fue muy difundida por muchos países del mundo ya que su pequeño tamaño le permitía realizar labores que con naves de mayor calado, no sería posible su realización.

Fue usada mayormente para el transporte de mercancías, como nave de vigilancia costera e inclusive llegó a ser usada en actos de piratería. Actualmente es usada con fines recreativos y deportivos.

Esta pequeña embarcación, regularmente tenia una eslora de unos 12 a 13mts y una manga de 3 a 4 metros.

LA SANTA MARIA

Cuando Cristóbal Colón estaba organizando lo que seria su primer viaje en plan de descubridor de una nueva ruta hacia Las Indias, equipó para esta expedición tres calaveras : La Pinta, La Niña y La Gallega; pero queriendo Colón contar con la bendición y para impetrar la protección de la Madre de Dios, le cambió el nombre a la que seria su nave almirante, y rebautizo a La Gallega con el nombre de La Santa Maria, con el cual pasaría a la posterioridad.

Según algunos eruditos, La Gallega (Santa Maria), fue construida ene. Arenal de Pontevedra y poseía las siguientes características:

Eslora (Largo): 26,00 metros
Manga (Ancho): 8,50 metros
Puntal (Altura del casco): 4,50 metros
Arqueo (Capacidad): 252,00 toneladas

EL TRESPUÑOS

El trespuños, es una clasificación a la cual pertenece la pequeña embarcación que aquí observamos.

En algunas regiones del Continente Africano así como en el Continente Americano; esta es unas pequeña nave de escasamente de 8 a 10mts de eslora (largo) y que era usada mayormente para labores de cabotaje así como barco pesquero.

Este nombre (Trespuños) se deriva del hecho de que normalmente esta embarcación tenia un solo mástil con una botavara y a los cuales iba acoplada una cangreja (vela triangular). Los 3 ángulos que tenían dicha vela recibían el nombre de puños o sea, ***Puño de Pico, Puño de Boca y Puño de escota***. Esta pequeña nave llevaba además una o dos pequeñas velas en la proa (foques).

En algunos países europeos El Trespuños es completamente diferente ya que es un barco de grandes dimensiones con varios masteleros y una gran cantidad de velas.

LA ANA VICTORIA

Lancha empleada en labores de pesca mediante el método el **palangres** (Cordel o de cabuya de cientos de metros de longitud, al cual se encuentran unidos de manera equidistante cierto número de anzuelos y boyas). La Ana Victoria es una lancha dedicada, más que todo, a la pesca del tiburón debido a la gran demanda que tienen en el mercado las aletas de este escualo. Sin que ello signifique que no sea apta para cualquier otro tipo de pesca.

Esta embarcación posee las siguientes características:
Eslora (Largo): 20,00 metros
Manga (Ancho): 6,00 metros
Puntal (Altura del casco): 3,00 metros
Capacidad de pesca: 60 toneladas

Tiene capacidad para alojar a 15 hombres. Fue construida en Guaca Edo. Sucre y actualmente desarrolla sus labores de pesca en la Región Oriental de país, y en las costas de la Guayana e Islas del Caribe su puerto normal la ciudad de Carúpano.

GALERA ROMANA

Este tipo de nave las había de diferentes tamaños, llegando algunas a alcanzar hasta unos 50mts de eslora (largo) . Dependiendo del tamaño de dicha embarcación llevaba mayor o menor cantidad de remeros, que iban distribuidos a ambos lados de dicha nave. Los remeros (llamados galeotes) eran en su gran mayoría esclavos o prisioneros de guerra; los cuales estaban, encadenados a sus bancos.

El espacio existente entre las bancadas era un pasillo por donde se desplazaba un marinero que látigo en mano azotaba a los infortunados remeros para que se esforzaran mas.

En las batallas navales las galeras se utilizaban para envestir a los barcos enemigos. Estos barcos eran angostos y veloces, la nave como un todo era en efecto una verdadera lanza que se disparaba con velocidad sobre el enemigo actuando la proa como la punta de la lanza que se incrustaba en el casco de la nave contraria que por lo general iba a parar al fondo del mar arrastrando consigo mismo todos los remeros ya que estos se encontraban encadenados a dicho barco.

EL TITANIC

El tristemente célebre ***Titanic***, era un trasatlántico de unas 46.000 toneladas, era propiedad de la compañía *White Star Line*. Este fue botado (echado al mar) en el 1911.

Hizo su viaje inaugural el 10 de Abril de 1912, tenido por insumergible, era para entonces el mayor navío en servicio.

En este su primer viaje y con rumbo hacia los Estados Unidos, viajaban a bordo 1310 pasajeros y 898 tripulantes. Al avanzar por al océano y encontrándose a sur de Terranova, en una noche tranquila aunque muy fría (**Noche del 14 al 15 de Abril**), el ***Titanic*** impactó fuertemente contra un gran iceberg en la oscuridad. Choque este que le produjo un desgarrón de unos 90mts de largo, lo que motivó el que se fuera a las profundidades del océano; perdiéndose las vidas de 825 pasajeros y de 673 miembros de la tripulación.

Los restos del ***Titanic***, tras múltiples estudios y grandes esfuerzos, fueron localizados en el año de 1985 a mas de 4000mts de profundidad.

EL CALIPSO

Nave construida en Seattle, Washington (USA) para desempeñar funciones de barco dragaminas en la II Guerra Mundial.

Fue bautizada inicialmente como la J-826 y echada al agua el 12 de marzo de 1942. Desarrollo sus labores mayormente en el Mar Mediterráneo. Al finalizar la guerra fue vendida y paso a cumplir funciones de transporte entre la isla de Malta y otras islas de esa región.

Mas tarde esta nave fue adquirida por el celebre francés ***Jacques Ives Cousteau***, quien la rebautizo con el nombre de Calipso y la transformo en el modernísimo *Barco Oceanográfico* que todos conocemos a través de los innumerables documentales y películas de carácter científico realizadas por Cousteau en todos los océanos y mares del mundo, a bordo de dicha embarcación.

MODALIDAD

FRASCOS Y BOMBILLOS

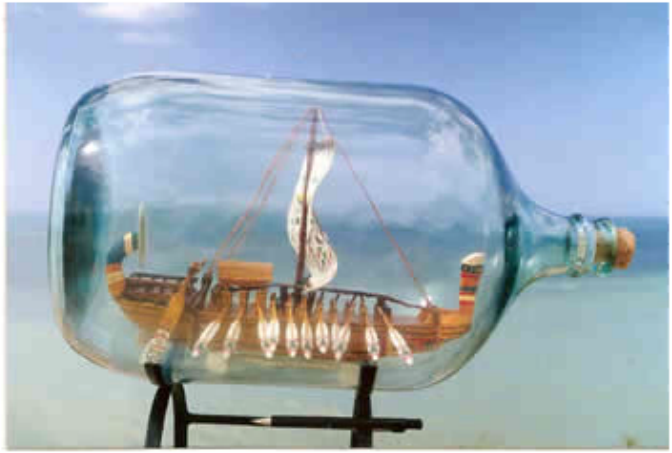
LA COURONNE

EL VASA

LANCHA FLUVIAL

EL PEÑERO

GALERA SOBERANA ORDEN DE MALTA



NAVE REAL EGIPCIA

VELERO

EL ARGOS

LANCHA PESCADORA

LA SANTA MARIA

YATE DEPORTIVO

BALSA PRIMITIVA

GOLETA HOLANDESA

GALEON

BUQUE ESCUELA "SIMON BOLIVAR"

CLIPPER

BALSA PRIMITIVA

NAVE VIKINGA

JUNCO CHINO

NAVE VIKINGA

CLIPPER DE 7 MASTILES

LANCHA PESCADORA

PEÑEROS

GOLETA HOLANDESA

VELERO

SECUENCIA FOTOGRAFICA SOBRE LA REALIZACION DEL BERGANTIN GOLETA LEANDER

08/15/2007

11/09/2008

11/09/2008

CRIS Y CRIS

Carúpano, Edo Sucre
2008