



# PIRATAS PARA AQUELLARRE

## EL CALDO DE CULTIVO

La época dorada de los piratas del Caribe transcurre entre 1700 y 1720. Fue el momento cumbre de la piratería y también la que representa mejor lo que actualmente pensamos cómo era la piratería. Pero también fue el inicio de su desaparición. Podríamos decir que murieron de éxito ya que tanto pirata provocó que al final se hiciera un esfuerzo considerable para su eliminación definitiva.

En esta época las diferentes guerras entre Francia, Inglaterra y España, sobre todo la guerra de sucesión a la corona española, propiciaron la creación de corsarios. Primero fue Francia la que dio patentes de corso para destruir el comercio inglés pero fue seguida

rápidamente por Inglaterra. Y, sinceramente, los ingleses lo hicieron mucho mejor.

Los corsarios eran en principio legales (al menos para su país) y tenían que seguir una serie de reglas. El problema fue que en los períodos de entre guerras, los numerosos corsarios que las naciones concedieron se habían acostumbrado a ese tipo de vida y tuvieron muy difícil abandonarlo por lo que se pasaron a la piratería. Algunos intentaron mantener el código que habían llevado siendo corsarios, es decir, se respetaban las naves del propio país y se seguían ciertas normas. O lo intentaban al menos, porque en más de una ocasión un capitán pirata, apegado a su ideología corsaria, había tenido que negociar con



su tripulación para evitar que un barco de su país fuera atacado. Pero hubo otro factor que hizo que algunos piratas ingleses se ensañaran precisamente con sus compatriotas.

Este otro factor fue de hecho otro de los motivos que favoreció la piratería en estos tiempos: el movimiento jacobita. El rey Jacobo II, de la casa Estuardo, había subido al trono de Inglaterra en 1685 pero fue depuesto por la llamada “revuelta gloriosa” en 1688 debido a su favoritismo hacia los católicos. Y también, según se dice, por sus tendencias despóticas. Esto originó el movimiento jacobita que prosiguió tras la muerte del exiliado rey en 1701 con su hijo, también llamado Jacobo, y que tendría que haber gobernado como Jacobo III.

Al inicio de la época que nos concierne tenemos gobernando Inglaterra a la reina Ana, hija de Jacobo II pero protestante y como cabeza del movimiento jacobita al hijo varón del mismo rey, el nuevo Jacobo, que era católico. Al principio este movimiento estaba arraigado en la gente católica del país que era una minoría. Pero la cosa empeoró a la muerte de la reina Ana en 1714 ya que murió sin descendencia y el sucesor designado fue su primo, Jorge I, un alemán de la casa de Hanover que ni siquiera sabía hablar inglés (de forma fluida). Así que la causa creció en popularidad convirtiéndose para algunos



Jacobo III

en una especie de movimiento anti-sistema. Mucha de la gente que se unió a los piratas de buen grado fueron jacobitas, muchos de ellos escoceses, que odiaban a los ingleses del actual “establishment” y querían hacer su guerra contra la corona. No era extraño verlos confabulando con sus hermanos jacobitas de Europa o América para conseguir que el rey que ellos consideraban legítimo consiguiera la corona inglesa. Por tanto fue normal que éstos no tuvieran ningún problema en saquear barcos, colonias y cuanto inglés leal se pusiera a tiro. Fueron los anti-sistema de su época y yo creo que sus ideas influyeron en la ideología que llevó poco más tarde a las colonias inglesas de América a su rebelión contra el déspota e injusto gobierno inglés.



# 1702



## PIRATAS FAMOSOS

Damos ahora unos cuantos ejemplos de los piratas más conocidos en formato de Aquelarre para que puedan ser usados en partida. La información es un extracto de lo que la Wikipedia dice sobre ellos. La imagen de los piratas provienen normalmente del juego Assassins Creed o de la serie Black Sails.

## CHARLES VANE

Charles Vane (No se sabe el lugar de su nacimiento en 1680 y murió ahorcado en Gallows Point, Port Royal, Jamaica, 29 de marzo de 1721). Comenzó su carrera en el mar como corsario a bordo de uno de los barcos de Lord Archibald Hamilton. Operó en aguas de Jamaica durante la Guerra de Sucesión

Española (1701-1714) y en 1716 sirvió a las órdenes de Henry Jennings durante el ataque a los pecios españoles de Florida consiguiendo un botín valorado en 87.000 libras en oro y plata. Tras ese golpe, fueron declarados piratas por parte del gobierno inglés y pusieron rumbo a Nassau, Nueva Providencia. Vane convirtió la isla en su base y empezó su carrera como capitán.

Era cruel y mostraba poco respeto hacia el código pirata, no dividiendo justamente el pillaje y torturando a los prisioneros incluso cuando éstos se habían rendido sin luchar. Alrededor del mes de abril de 1718, capturó una docena de embarcaciones mercantes cuyas tripulaciones fueron testigo del salvajismo de Vane: Un capitán fue atado de pies y manos y colgado de un penol boca abajo.



## CHARLES VANE



Los piratas amenazaron con practicar puntería con él si se negaba a revelar dónde estaba escondido el dinero.

Por aquel entonces capturó un bergantín francés de 20 cañones y lo rebautizó con el nombre de Ranger, convirtiéndolo en su buque insignia.

Orgulloso de su poder y su fama, regresó a Nassau con una flotilla y prácticamente se apoderó de la ciudad. Tomó como residencia el fuerte, en el que izó una bandera negra como desafío al derecho de los británicos. Entre su tripulación se incluían dos futuros piratas de renombre: Edward England y Jack Rackham.

En agosto de 1718, Woodes Rogers llegó como gobernador de las Bahamas con dos barcos de guerra para reclamar la isla y asegurarse de que se aceptaba el Perdón que había concedido el rey Jorge I, capturando a los renegados que no lo aceptaran. Muchos de los piratas, entre ellos Henry Jennings y Benjamin Hornigold, estaban dispuestos a recibir a los británicos con los brazos abiertos.

Al sentir que perdía fuerza en la isla, Vane lanzó un barco en llamas hacia los barcos de Rogers que bloqueaban el puerto y aprovechó esa distracción para huir de Nassau en un balandro de seis cañones poniendo rumbo al Norte.

Continuó sus depredaciones contra los barcos mercantes, poniendo en jaque a la armada real y a sus antiguos compañeros convertidos en caza piratas. Sin embargo, su autoridad se resentía a causa de su carácter cambiante y violento y su rechazo a capturar ciertas presas prometedoras lo que provocaba malestar en su tripulación.

Añorando los días en que aún controlaba Nassau, puso rumbo a Carolina del Norte en busca de Barbanegra para intentar convencerle de que se uniera a él y reconquistaran Nassau. Se reunieron en la isla de Ocracoke en octubre de 1718, y durante una semana festejaron pero no consiguió convencer a Barbanegra para atacar Nassau.

Pusieron rumbo a Nueva York y el



## CHARLES VANE

Cruel y seguro de sí mismo

FUE: 20      Altura: 1,71 varas

AGI: 15      Peso: 138 libras

HAB: 20      RR: 35%

RES: 15      IRR: 65%

PER: 15      Aspecto: 10

COM: 15

CUL: 10

Protección: Carece.

Armas: Alfanje 60% (1D10+1), Pistola 50% (1D8+1).

Competencias: Descubrir 40%, Escuchar 45%, Juego 60%, Esquivar 65%, Mando 60%, Nadar 35%, Navegación 65%, Torturar 70%, Tregar 60%

Notas: Duro y cruel, no duda en matar si es necesario.

23 de noviembre avistaron un barco francés que resultó ser una fragata de guerra. Superado en armamento y tonelaje, Vane decidió que esa presa era demasiado para ellos e impuso su decisión a la tripulación. Con ello perdió la poca estima que le tenían sus hombres. Jack Rackham aprovechó la oportunidad y convenció a la tripulación para deponerle y elegirle a él en su lugar.

Charles Vane fue abandonado con Robert Deal y otros quince hombres leales en una piragua. Consiguió apresar

un barco más grande pero al final su barco se hundió en una tormenta en febrero de 1719 y Vane acabó en una isla desierta en la bahía de Honduras. Un barco lo rescató, pero fue reconocido por un antiguo conocido llamado Holford que le apresó.

Fue enjuiciado y condenado el 22 de marzo de 1721, siendo ahorcado en Jamaica el 29 de marzo en Gallows Point, Port Royal, Jamaica. Murió sin expresar remordimiento por sus crímenes. Después de su muerte, su cuerpo fue colgado en Gun Cay, en la entrada de Port Royal, como advertencia a los piratas.

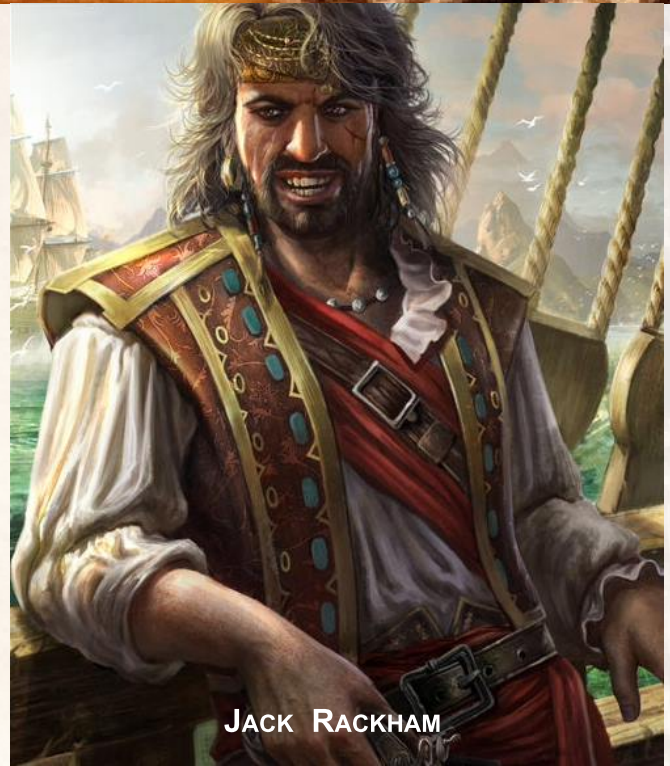
## JACK RACKHAM (CALICO JACK)

John «Jack» Rackham (Cuba, 27 de diciembre de 1682 - Port Royal, Jamaica, 18 de noviembre de 1720), conocido como Calicó Jack. Se ganó el sobrenombre por las coloridas ropas de calicó que llevaba, pero fue más famoso por su diseño personal de la Jolly Roger (Dos espadas en aspa bajo una calavera) y por llevar a bordo a dos de las más famosas mujeres piratas: Anne Bonny y Mary Read.

Rackham había sido el contramaestre del capitán Charles Vane a bordo del bergantín "Ranger". Se sabe que formaba parte de su banda de piratas cuando éste abandonó el puerto de Nassau en 1718 declarando la guerra al nuevo gobernador y a todos los piratas que aceptasen el Edicto de Perdón. Cuando Vane decidió e impuso por su



posición de capitán no atacar un buque de guerra francés que estaba fuertemente armado, Rackham decidió aprovechar esta supuesta muestra de cobardía para deponer al capitán y erigirse mediante votación popular en el nuevo líder de los piratas. Después de su nombramiento como capitán abandonó a Vane y a sus leales en una chalupa y empezó a atacar a pequeñas embarcaciones por Jamaica. En Jamaica capturó un bergantín llamado "Kingston" lleno de riquezas. Por desgracia la captura llegó a oídos de los mercaderes de Port Royal, que decidieron mandar caza recompensas en su búsqueda. Fueron rodeados en la Isla de Pinos, donde perdieron la "Kingston" y el tesoro mientras se escondían en la selva. Más tarde consiguieron robar un balandro inglés llamado "Revenge" mediante una



**JACK RACKHAM**

argucia en un pueblo de Cuba (había sido atrapado por un guardacostas español).

Rackham regresó al puerto de Nueva Providencia y allí suplicó el Perdón Real del gobernador Woodes Rogers, alegando que había sido Vane quien les había forzado a él y a sus hombres a entrar en la piratería. Debido al odio que el gobernador tenía contra Vane, fueron indultados. Durante su estancia allí, Rackham se enamoró de una joven casada llamada Anne Bonny, famosa tanto por su belleza como por su carácter violento. Cuando la relación entre Rackham y Bonny se hizo pública, el gobernador de Nueva Providencia les amenazó con azotar a Anne por adulterio. Antes de dejar a Bonny para ser castigada, la pareja convino en hacerse con una tripulación y robar un balandro propiedad de John Ham. La



**ANNE BONNY**



## JACK RACKHAM

Capitán pirata carismático y embaucador

FUE: 10      Altura: 1,68 varas

AGI: 20      Peso: 128 libras

HAB: 20      RR: 35%

RES: 10      IRR: 65%

PER: 20      Aspecto: 15

COM: 20

CUL: 5

**Protección:** Carece.

**Armas:** Espada Ropera 70% (1D8+1),  
Pistola 40% (1D8+1).

**Competencias:** Cantar 30%, Correr 60%,  
Elocuencia 60%, Escamotear 65%, Escuchar  
45%, Esquivar 65%, Nadar 45%,  
Navegación 65%, Seducción 65%, Preparar  
70%

**Notas:** Un poco fanfarrón y con mucha  
labia pero que evita el combate si puede.

tripulación de Rackham merodeó por el Caribe durante dos meses, tiempo en el cual se les unió a la banda otra mujer pirata llamada Mary Read, que viajaba disfrazada de marinero en uno de los barcos que capturaron. En octubre de 1720 fueron arrinconados por una goleta armada por el gobernador Nicholas Lawes y comandada por el cazador de piratas Jonathan Barnet en Dry Harbour Bay, Jamaica. Rackham y sus acólitos decidieron pasar sus últimas horas antes de ser capturados emborrachándose por

última vez. Se dice que la única resistencia a bordo del barco pirata la formaron Anne Bonny y Mary Read, que pelearon como fieras antes de ser reducidas por los soldados.

Rackham y su tripulación fueron juzgados y condenados a la horca en Spanish Town, el 16 de noviembre de 1720. A Anne, a pesar de su condición de prisionera, se le permitió visitar a Jack en su celda antes de que fuese ejecutado, las únicas palabras que la muchacha le dirigió entonces fueron: «Lamento verte así, Jack —dijo—. Pero si hubieras luchado como un hombre, ahora no tendrían que colgarte como a un perro». Rackham fue conducido al cadalso de Gallows Point, en Port Royal, el 18 de noviembre de 1720. Tras ser ahorcado, su cuerpo fue embreado y encerrado en una jaula para exhibirlo en uno de los cayos de Port-Royal, que se conoció desde entonces como "Cayo Rackham". Se dice que las últimas palabras de Jack en el cadalso fueron: «Desdichado sea aquel que encuentre mis innumerables tesoros, ya que no habrá barco que pueda cargarlos todos».





## SAMUEL BELLAMY (BLACK SAM)

Samuel Bellamy (Hittisleigh, Devonshire, 23 de febrero de 1689 - cerca de Wellfleet, Massachusetts, 26 de abril de 1717) fue un marino y pirata británico conocido también como Black Sam. Es probable que en su juventud dejara a su esposa en Canterbury para buscar fortuna en el nuevo mundo.

En su estadía en América, conoció en Cape Cod a María Hallet, una chica de la cual se enamoraría y por la cual trató de buscar dinero para tener una

### SAMUEL BELLAMY

Justo con los suyos, marcado por un ideal

FUE: 10      Altura: 1,69 varas

AGI: 20      Peso: 128 libras

HAB: 20      RR: 55%

RES: 10      IRR: 45%

PER: 15      Aspecto: 18

COM: 20

CUL: 10

**Protección:** Carece.

**Armas:** Espada Ropera 80% (1D8+1),  
Pistola 60% (1D8+1).

**Competencias:** Cantar 30%, Elocuencia 60%, Escuchar 45%, Esquivar 65%, Nadar 45%, Navegación 65%, Seducción 55%, Tregar 60%

**Notas:** Valiente y generoso.



**SAMUEL BELLAMY**

mejor vida. Así, en 1715, junto a su camarada Paul Williams intentaron buscar tesoros de barcos hundidos sin éxito. Entonces decidieron dedicarse a la piratería junto a la tripulación de Benjamín Hornigold en el barco Marianne.

En 1716, Hornigold fue depuesto porque aparentemente solo deseaba capturar naves francesas y españolas. La tripulación, por el contrario, quería atacar cualquier nave de la bandera que fuese. Nombraron a Bellamy como su capitán. Tiempo después tomó bajo su mando el barco capturado la Sultana y traspasó el Marianne a su amigo Williams.



Tuvo un éxito notable pues capturó al menos cincuenta naves. Como capitán se preocupaba del bienestar material de su tripulación e hizo que en el barco se impusiera el orden por medios democráticos. Ellos se autodenominaban los "hombres de Robin Hood". Asimismo se caracterizaba por sus discursos elocuentes.

En febrero de 1717 Bellamy avistó el galeón *Whydah* que venía de su viaje de vuelta de Londres a Jamaica, cargado de una buena cantidad de oro producto de la venta de esclavos. Lo persiguieron por tres días hasta lograr su captura. Black Sam mostró su generosidad traspasando la *Sultana* al capitán del *Whydah*.

Según parece este botín precioso era más que suficiente para él, por lo que decidió volver a Cape Cod, quizá para reencontrarse con su viejo amor Maria Hallet. Pero cerca de Massachusetts, el 26 de abril de 1717, el *Whydah* se topó con una tormenta que acabó con Black Sam y sus hombres. Al menos 145 murieron y 2 sobrevivieron (uno de ellos contó la historia).

### BENJAMÍN HORNIGOLD

El capitán Benjamín Hornigold (1680 - 1719). Su barco fue el punto de partida de piratas más conocidos. Como muchos piratas del mar Caribe, Hornigold sirvió previamente como corsario inglés durante la Guerra de Sucesión Española.



Hornigold era conocido por ser menos vicioso que los demás. Una de sus víctimas contó cómo su barco fue perseguido por el de Hornigold hasta que los piratas subieron a bordo y Hornigold, de una manera amable, les pidió a los tripulantes que les dieran sus sombreros. Les explicó que los piratas se habían emborrachado la noche anterior y tiraron sus sombreros por la borda. Teniendo lo que quería, Hornigold se retiró en paz.

Sus primeros actos documentados de piratería tuvieron lugar en el invierno de 1713-1714, cuando empleó piraguas y una balandra para amenazar buques mercantes de la costa de Nueva Providencia y su capital Nassau, donde había establecido una "república de piratas". Hacia 1717, Hornigold tenía a su mando una balandra de treinta cañones a la que llamó *Ranger*. Éste era



## BENJAMÍN HORNIGOLD

Amable, dialogante y civilizado.

FUE: 15      Altura: 1,70 varas

AGI: 15      Peso: 178 libras

HAB: 15      RR: 35%

RES: 15      IRR: 65%

PER: 15      Aspecto: 10

COM: 15

CUL: 15

**Protección:** Carece.

**Armas:** Espada Ropera 70% (1D8+1),  
Pistola 50% (1D8+1).

**Competencias:** Comerciar 50%, Descubrir 50%, Elocuencia 65%, Empatía 60%, Escuchar 55%, Leer y Escribir 35%, Mando 50%, Nadar 35%, Navegación 75%,

**Notas:** Calmado y diplomático pero puede ser un enemigo terrible si es necesario.

probablemente el barco más fuertemente armado en la región lo que le permitió apoderarse de otros buques con impunidad.

Su segundo en el mando durante este período fue Edward Thatch, que más tarde sería mejor conocido como Barbanegra. Cuando Hornigold tomó el mando del Ranger, delegó la capitanía de su balandra anterior a Thatch. En la primavera de 1717, los dos capitanes piratas se apoderaron de tres buques mercantes en rápida sucesión, uno que llevaba 120 barriles de harina dirigidos a

La Habana, otro una barca bermudeña con cargamento de licores y el tercero un buque portugués que viajaba desde Madeira con un cargamento de blanco vino. Al final del año, Hornigold y Thatch capturaron un barco francés cargado de oro, joyas y otros bienes. Después de dividirse el botín, se separaron.

Barbanegra partió a Norteamérica y Hornigold hacia New Providence. Cuando Woodes Rogers fue nombrado Gobernador Real de las Bahamas, el capitán Hornigold pidió y recibió perdón. Rogers le encomendó entonces cazar piratas. Hornigold persiguió a Stede Bonnet y a Charles Vane, entre otros. Alrededor de 1719, Hornigold fue enviado a México en un viaje mercante. Su barco se hundió lejos de tierra y se cree que toda la tripulación se perdió en el mar.

## EDWARD THATCH (BARBANEGRA)

Edward Thatch (¿Bristol, 1680?1 – 22 de noviembre de 1718), más conocido como Barbanegra (en inglés, Blackbeard).

Participó en la Guerra de la reina Ana (escenario norteamericano de la Guerra de Sucesión Española), en la que actuó como filibustero inglés atacando barcos franceses. Al retirarse Inglaterra de la Guerra de Sucesión en 1713, una gran parte de los efectivos de la Royal Navy británica pasaron a ser desempleados. Se cree que Thatch se reconvirtió entonces de filibustero a





**EDWARD THATCH**

pirata, posiblemente hacia 1716.

En sus inicios estuvo bajo el mando de Benjamín Hornigold, en Nueva Providencia. Entre sus primeras fechorías se cuentan la captura de un carguero español que procedía de La Habana, otro de las Bermudas y un tercero de Madeira y con dirección a Carolina del Sur. Estando en la costa de Virginia, en noviembre de 1717, se dirigió a la Martinica y en su camino apresó un gran buque francés que tenía su ruta entre ese lugar y la costa africana, al que renombró The Queen Anne's Revenge. La embarcación fue armada con cuarenta cañones y se convirtió en su buque

principal por un periodo de unos siete meses.

En ese tiempo el refugio preferido de Thatch era la isla de Ocracoke. En uno de sus primeros ataques se enfrentó a un barco de la armada inglesa, el HMS Scarborough, el cual se retiró al verse en desventaja, pero Barbanegra le dejó huir. Este incidente le dio prestigio al haber derrotado a un barco de la milicia británica.

A finales del año de 1717, Thatch trabó amistad con Stede Bonnet que era un terrateniente británico que se pasó a la piratería haciendo construir un barco al que llamó Revenge. Bonnet aceptó la capitanía de Barbanegra. Sin embargo, fue separado de su barco debido a su ineptitud en el oficio de la marinería, el cual le fue dado a otro lugarteniente de Barbanegra.

Su más sonado ataque fue realizado en la localidad de Charleston (Carolina del Sur) en mayo de 1718. Fue



**THE QUEEN ANNE REVENGE**



aliado del por aquel entonces gobernador de Carolina del Norte, Charles Eden, quien llegó a perdonar sus actividades ilegales a cambio de obtener un provecho de los saqueos realizados por el pirata. Thatch murió tras un enfrentamiento con el teniente Robert Maynard y su tropa, quienes realizaron una campaña bajo iniciativa del por aquel entonces gobernador de Virginia, Alexander Spotswood.

Quizá el aspecto más conocido de Barbanegra es su apariencia a la hora de emprender sus ataques. Aparte de su figura alta y fuerte, adornaba su presencia con ingredientes llamativos: Antes de lanzarse a la batalla se colocaba largos palillos de arder lento en el sombrero. El efecto resultaba aterrador. Su cara, con los feroces ojos y el pelo enmarañado de la barba, estaba enmarcada en humo y a sus presas les



## EDWARD THATCH

De aspecto terrible y atemorizante.

FUE: 20      Altura: 1,85 varas

AGI: 10      Peso: 178 libras

HAB: 20      RR: 35%

RES: 20      IRR: 65%

PER: 15      Aspecto: 10

COM: 15

CUL: 15

**Protección:** Carece.

**Armas:** Alfange 70% (1D10+1), Pistola 80% (1D8+1). Pistola de Silla 70% (1D10)

**Competencias:** Elocuencia 60%, Escuchar 45%, Leer y Escribir 35%, Mando 70%, Nadar 35%, Navegación 65%,

**Notas:** Valiente y arrojado pero astuto y no sanguinario. Lleva 3 pistolas preparadas encima.

parecía un ser salido del infierno. Su aspecto de pirata demoniaco quedaba completado con una bandolera con tres pistolas cargadas y amartilladas para el disparo y por las dagas y alfanjes adicionales que portaba alrededor del cinturón.

A pesar de todo, hay versiones que indican que el aspecto adoptado por Thatch era simplemente para impresionar a sus presas; y que, en general, no mataba a alguien a menos que él mismo estuviera amenazado. De hecho no hay datos de víctimas fatales en sus atracos después del combate.



## COMBATE NAVAL

Estas reglas están pensadas para simular el combate naval entre barcos a vela de los siglos XVI a XVIII y, más concretamente, ideadas para simular los enfrentamientos de la época de la piratería en el caribe del siglo XVII.

### DEFINICIONES Y ELEMENTOS

**ESTRUCTURA:** Son los puntos de golpe del barco.

**NAVEGABILIDAD:** En este reglamento consideramos que el valor por defecto es 1. Pero cada tipo de barco puede tener un valor específico siendo 1 el máximo posible y  $\frac{1}{2}$  el peor caso.

**RESISTENCIA VELAS:** Es la fuerza del viento que es capaz de soportar el velamen sin que se fuercen los palos. Normalmente

está sobre los 12 puntos dependiendo del barco y de su estado.

**TAMAÑO VELAMEN:** Los barcos pequeños pueden llevar 1 palo con una sola vela pero a medida que aumentamos de tamaño podemos tener 2, 3 o 4 palos, cada uno con varias velas. Aquí este valor es proporcional al número total de velas y oscila entre 1 y 16.

**MANIOBRABILIDAD:** Número de giros (de 60º) que puede realizar el barco en un turno durante su movimiento. Este valor oscila entre 1 y 3.

**CORAZA:** Reducción de daño debido a la resistencia del casco.

**TRIPULACIÓN:** Número de marineros. Hay que repartir los hombres en equipos de tres dedicados a: velas, cañones, reparaciones, tropa de abordaje, etc.





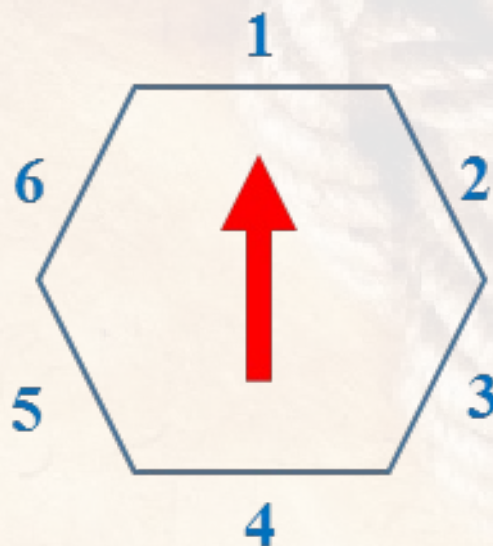
**CASILLAS:** Son los hexágonos en los que escenificamos el combate. Vienen a ser de unos 100 m de ancho.

**TURNOS:** El combate se realiza por turnos. En cada turno primero actúa el que tiene más iniciativa y luego el siguiente hasta que todos han actuado. Durante su turno un jugador ha de realizar su movimiento y las acciones permitidas en combate.

### EL VIENTO Y LA VELOCIDAD DEL BARCO

El barco es impulsado por el viento dependiendo de cómo tenga desplegadas las velas y de su alineación respecto a la dirección del mismo. Se utiliza un plano hexagonalizado para representar la posición del barco. En él el viento tiene una dirección correspondiente a uno de los lados del hexágono, mientras que el barco tiene la dirección de la flecha (encarada hacia el lado 1).

Si el barco está alineado con la dirección del viento, éste le impulsará hasta llevarlo a alcanzar casi la velocidad del mismo (hay una reducción debida al rozamiento). Si el viento empuja lateralmente pero en el sentido del avance, se puede alcanzar la velocidad del viento e incluso superarla. Esto es debido a que cuando el barco alcance la velocidad del viento, éste aún impulsará las velas ya que en esa dirección el barco avanza a menor velocidad. Eso sí, se requiere para ello de maniobrar y colocar las velas de forma adecuada



(además de tener quilla y velas triangulares). Si el viento viene en dirección opuesta al avance, aún se puede progresar colocando las velas de forma adecuada pero el impulso será menor. Si viene totalmente en contra el avance es imposible.

Para simular esto lo que hacemos es dar un factor (la eficiencia media del empuje) a cada cara del hexágono que se ha de multiplicar por el valor de la Fuerza del viento para obtener la velocidad alcanzada. En las posiciones laterales es posible aumentar o disminuir ese valor con una tirada de Navegación. Un éxito suma o resta  $\frac{1}{4}$  al multiplicador. Un crítico suma o resta  $\frac{1}{2}$ .

Dirección	Multiplicador por Dirección (Md)
1	0
2 o 6	$\frac{1}{2}$ (*)
3 o 5	1 (*)
4	1

(\*): Modifica en  $\frac{1}{4}$  con éxito normal de Navegación y  $\frac{1}{2}$  con un crítico.



Otro aspecto a considerar es cómo esta desplegado el velamen del barco. No es lo mismo estar a medio trapo que estar a todo trapo. Esto se incluye como otro multiplicador a la fuerza del viento de forma parecida a cómo lo hacía la alineación del mismo.

<i>Velamen</i>	<i>Multiplicador por Velas (Me)</i>
<i>Sin velas</i>	0
<i>Medio Trapo</i>	$\frac{1}{2}$
<i>Normal</i>	$\frac{3}{4}$
<i>Todo Trapo</i>	1

Con todo ello conseguimos saber la Fuerza del viento efectiva sobre las velas del barco. Para ello tomamos el valor de la Fuerza del viento que depende de su velocidad de la tabla adjunta y aplicamos la fórmula siguiente:

$$\text{FUERZA DEL VIENTO EFECTIVA} = \text{FUERZA DEL VIENTO} \times \text{MD} \times \text{ME}$$

Las velocidades del viento usadas en navegación se calculan en nudos. Adjuntamos una tabla con las denominaciones utilizadas en la jerga marinera. Las velocidades habituales de un barco de la época están entre 6 y 12 nudos siendo el viento habitual entre Bonancible y Fresco

Para hacer los cálculos he tomado el valor de la Fuerza del viento como la mitad de la media de la velocidad del viento. En los barcos actuales éste valor puede ser igual directamente a la media pero en los del siglo XVII las cosas no eran tan perfectas como ahora. El valor representa cómo se aprovecha el viento

<b><i>Denominación</i></b>	<b><i>Velocidad</i></b>	<b><i>Fuerza</i></b>
<b>Calma chicha</b>	0	0
<b>Ventolina</b>	1-3	1
<b>Flojito (brisa muy débil)</b>	4-6	3
<b>Flojo (brisa débil)</b>	7-10	4
<b>Bonancible (brisa moderada)</b>	11-16	5
<b>Fresquito (brisa fresca)</b>	17-21	7
<b>Fresco (brisa fuerte)</b>	22-27	12
<b>Frescachón (viento fuerte)</b>	28-33	15
<b>Temporal (viento duro)</b>	34-40	18
<b>Temporal fuerte (muy duro)</b>	41-47	22
<b>Temporal duro (temporal)</b>	48-55	25
<b>Temporal muy duro (borrasca)</b>	56-63	30
<b>Temporal huracanado (huracán)</b>	> 64	>30



para adquirir su velocidad. Depende del diseño del casco, del tipo de velas usadas, del mantenimiento del fondo del barco, etc.

Por último podríamos tener en cuenta tenemos en cuenta el calafateado del barco, su estado de mantenimiento y su Navegabilidad. Por defecto considero que este factor en conjunto es 1 con lo que la velocidad del barco es la calculada anteriormente para la Fuerza del Viento Efectiva. Pero esto se puede modificar si conviene a la campaña entrar en esos detalles.

$$\text{Velocidad del Barco (Vb)} = \text{Fuerza del Viento Efectiva} \times 1$$

En el apéndice final he puesto tablas para diferentes fuerzas del viento (de 1 a 20) con los resultados de la velocidad del barco según el valor del multiplicador de dirección y velamen. He redondeado el valor para obtener un número entero.

## RESISTENCIA DEL VELAMEN

Si la fuerza del viento efectiva es superior a la resistencia del velamen se están forzando los palos, las velas y la estructura en que se sustentan. Es necesaria una tirada de navegación con un penalizador de 10 x Puntos que sobrepase para que la estructura no sufra. Si se falla esta tirada, el barco ha de hacer entonces una tirada de

resistencia del velamen. Si la falla el barco recibe 1D6 puntos de daño en el velamen con lo que su tamaño baja proporcionalmente.

Si este valor iguala o supera 6, entonces se quiebra un palo o se rompe una vela con lo que se considera que el máximo velamen posible baja en un nivel. Este efecto es acumulativo con golpes de viento posteriores así que al final nos podemos quedar sin velamen.

## RESUMEN DEL MOVIMIENTO

Resumiendo, la velocidad del barco se calcula al principio del turno dependiendo de la posición del mismo y del despliegue de sus velas. Una vez obtenida la velocidad del barco, éste mueve todo su trayecto sin importar que haga un giro (cambiando así su posición relativa al viento).

Este movimiento se ha de hacer al completo, no se puede evitar desplazarse todas las casillas correspondientes a la velocidad, y sólo se pueden hacer los giros que permitan la maniobrabilidad del barco.

## AVISTAR AL ENEMIGO

El combate naval se puede escenificar cuando uno (o más) de los barcos participantes ha avistado al enemigo. En ese caso, y suponiendo que no rehuya el combate, el barco que ha conseguido el avistamiento puede realizar las maniobras



pertinentes para perseguir a su objetivo.

La tirada de descubrir se puede realizar como máximo a 50 casillas de distancia (5 Km). La dificultad está asociada con la distancia y es igual al número de casillas dividido por 5 (redondeo hacia abajo).

Una vez conseguido el avistamiento, éste ya no se ha de volver a realizar si la distancia al principio del turno es inferior a las 50 casillas. De todas formas las condiciones ambientales pueden variar esta distancia y poner penalizaciones suplementarias a la tirada de avistar.

**NIEBLA:** Se multiplica la dificultad según el nivel de niebla: de 2 a 5.

**OSCURIDAD:** Reducción equivalente a la de la niebla. Se acumula con Niebla.

**LLUVIA:** Reducción equivalente pero los grados van de 2 a 3 solamente. No se acumula, se considera el mayor.

**HUMO:** Reducción equivalente pero los grados van de 2 a 3 solamente. No se acumula, se considera el mayor.

Como ves algunas condiciones ambientales son acumulables. Si hay oscuridad y niebla a la vez la visibilidad es muy baja.

La persecución se habría de escenificar sobre el mapa hexagonalizado. Pero como se necesitaría un mapa muy grande se puede resumir a tiradas de navegación donde el que gana por más margen recibe una ventaja en velocidad. En esta tirada se puede tener en cuenta

la Maniobrabilidad del barco dando un +20 por grado de diferencia.

Si al principio del turno de un jugador la distancia es mayor que la máxima de avistamiento, sea por estar más allá de 50 o por que las condiciones ambientales han bajado ese máximo, se ha de hacer la tirada de avistar para poder seguir acosando al objetivo. Si se falla se pierde el contacto y ya no se puede volver a intentar esa tirada.

## SECUENCIA DE COMBATE

En el combate naval los turnos de miden en minutos (en vez de cada 10 segundos). Como hemos comentado antes el movimiento es obligado y cada barco ha de avanzar tantas casillas como velocidad tenga. Durante ese movimiento se pueden hacer varias acciones. Al final del movimiento se puede realizar el abordaje si los barcos están en la misma casilla. Se considera que cuando un barco entra en la casilla ocupada por otro barco éste puede decidir abordar golpeando de lado el barco enemigo con lo que el movimiento se acaba.

Acciones durante el Movimiento

- **ORGANIZAR EQUIPOS.** Se hace al principio y queda fijo a lo largo del turno.

- **CAMBIAR EDESPLIEGUE VELAMEN** (afectará al siguiente turno). Esto dura todo el turno y el jefe de velas ha de pasar una tirada de Navegación. Si la falla se tiene una bonificación del 20% para el turno siguiente (acumulable).



•**REALIZAR UN GIRO.** Como mínimo se ha de avanzar una casilla en la línea de avance actual antes de realizar un giro, siempre y cuando la maniobrabilidad del barco lo permita. El timonel ha de pasar una tirada de Navegación para realizarla en el hexágono correspondiente. Si falla el giro se hará en el siguiente hexágono.

•**DISPARAR LOS CAÑONES.** Si los cañones están dispuestos se pueden disparar en cualquier momento del movimiento. El jefe artillero ha de pasar una tirada de artillería (Ver apartado)

•**CARGAR LOS CAÑONES.** Esta operación tarda todo el turno en realizarse pero no se puede disparar al final de ese turno ya que hay primero que disponerlos en posición de disparo.

•**POSICIONAR CAÑONES PARA DISPARO.** Esto dura todo el turno. Se pueden disparar los cañones (si están cargados, claro) al final de ese turno si el jefe artillero pasa una tirada de artillería. Si no, se ha de esperar al siguiente turno.

•**DISPARAR ARMAMENTO NORMAL.** Cuando los barcos están en hexágonos adyacentes o en el mismo hexágono los equipos de francotiradores pueden disparar con armas de fuego a gente del otro barco. La tirada para hexágonos adyacentes tiene una penalización de -40% y si están en el mismo hexágono del -20%. Se puede realizar un disparo por hexágono recorrido y esta acción la puede hacer también la gente del otro barco aunque no estén en su turno.



## EL DISPARO DE CAÑONES

Durante el movimiento se puede realizar el disparo de los cañones que estén orientados y dispuestos. La distancia máxima de disparo depende del tipo de cañón utilizado pero normalmente es de 12 casillas.

Entre la distancia máxima y su mitad, el daño se reduce en 1 dado. Si el barco está a distancia de bocajarro, es decir, los dos barcos están en la misma casilla, el daño se aumenta en 1 dado. Por otra parte la tirada de artillería sufre los siguientes modificadores:

•**PENALIZACIONES:** las mismas que a la tirada de Descubrir.

•**BONIFICACIONES:** Se tiene una bonificación del 20% por turno transcurrido apuntando al objetivo. Además se dobla el porcentaje si los barcos están a bocajarro (en la misma casilla).

Además del disparo destinado a bajar los puntos de estructura, se pueden elegir otras opciones. Para ello se ha de cargar los cañones con balas adecuadas. Las opciones son:



•**DAÑAR LAS VELAS:** Se utilizan balas encadenadas ideales para enredarse en los palos de las velas. Solo es posible usarlas a menos de la mitad de la distancia máxima. El tamaño del velamen baja en tantos puntos como puntos de daño se hagan. Se aplica la misma regla que cuando el viento rompe un palo. Por cada 6 puntos se baja un nivel al máximo velamen posible. Además se pierde un hombre de velas por cada 2 puntos.

•**DAÑAR LA TRIPULACIÓN:** Se utiliza metralla que afecta en cono a una zona. Sólo es posible usarla estando a bocajarro. Se eliminan efectivos de tripulación que estén en cubierta. Tantos individuos como puntos de daño dividido por dos. Esto no quiere decir que se mueran sino que están incapacitados para realizar sus acciones de marinería y no se pueden tener en cuenta como disponibles.

Si el daño recibido en un cañonazo normal es el doble que el valor en coraza, se produce una vía de agua de tamaño proporcional al daño. Esto produce una disminución en la velocidad de 1 punto por cada múltiplo del daño respecto a la coraza que atraviere. Ello es debido al aumento en el lastre del barco.

### ABORDAJE

Si se entra en la fase de abordaje se abandona el combate naval y se entra en el combate normal. A partir de aquí se usaran las reglas normales del juego. El abordaje se puede realizar si durante su movimiento el barco entra dentro de la casilla del barco enemigo. En ese momento el jugador que lleva el barco ha de decidir si choca contra el barco enemigo quedando borda con borda o no. Para ello necesita pasar una tirada de





Navegación. Si se consigue, entonces cambiamos el estilo del combate. Se deja de lado el movimiento y el combate naval y se pasa a un combate estándar con figuritas y a ser posible un mapa de la cubierta del barco.

En el abordaje se pueden realizar varias acciones típicas de este tipo de combate:

- **LANZAR CUERDAS** para atrapar al otro barco. Los que lo hagan han de pasar una tirada de Destreza por 5. Si se consigue se considera que los barcos están unidos por tantas cuerdas como se hallan enganchado con éxito. Hay que tener en cuenta que los que se dediquen a eso no podrán saltar en ese turno.

- **SALTAR AL ABORDAJE.** Hay que pasar una tirada de saltar. Si se consigue se puede realizar un ataque cuando se aterrice en el otro barco. Si no, se salta pero no se hace nada más. Si se pifia se cae al agua.

- **DISPARAR.** Los equipos de francotiradores pueden disparar normalmente, es decir, un disparo por cada hombre en vez de por equipo.

Estando en la misma casilla y antes de entrar al abordaje se pueden disparar los cañones. Pero en este caso no se puede aprovechar el bocajarro ya que es una acción muy precipitada. Además hay que contar la gente que esté con los cañones ya que esta no podrá participar

en las acciones de abordaje hasta pasados 6 turnos de combate.

Cada 6 turnos de combate se puede intentar separar el barco siempre y cuando no esté asegurado por cuerdas. Para ello solo se necesita que el Timonel pase una tirada de Navegación.

## REPARACIONES

En cada turno se puede hacer reparaciones durante el movimiento. Se supone que los marineros se dedican a reparar los desaguisados debidos al combate. Se forman equipos de reparaciones de al menos 3 personas cada uno que tiran por reparar uno de los daños recibidos. Se puede reparar:

- **VELAS:** Se envían los equipos que queramos y han de tirar por Artesanía Carpintería. Por cada éxito se repara 1D6 puntos.

- **CASCO:** Se envían los equipos que queramos y han de tirar por Artesanía Carpintería. Por cada éxito se repara 1D6 puntos.

- **VÍAS DE AGUA:** Se envían los equipos que queramos y han de tirar por Artesanía Carpintería. Por cada éxito se repara una vía.

La reparación de las partes dañadas no se puede realizar totalmente en alta mar. Mucho menos en medio de un combate. Por cada daño recibido hay al menos 1 punto que no se puede reparar.





## TRIPULACIÓN

Un barco pirata típico tenía algunos especialistas absolutamente necesarios para su buen funcionamiento. Muchas veces la necesidad de algún experto les hacía raptar o forzar a la persona a unirse a la compañía. Otras veces, las menos, éstos se unían voluntariamente. Los cargos más relevantes entre oficiales y especialistas en un barco pirata eran:

### CAPITÁN:

El capitán era elegido por la tripulación de forma democrática. Las tripulaciones piratas estaban hartas del tipo de mandos de la marina mercante o de guerra. Muchos de ellos aristócratas a los que no les importaba nada los problemas de la chusma. Por ello se pedía que el capitán fuera una persona justa e imparcial, con dotes de liderazgo, con habilidad diplomática, hábil con las armas y por supuesto capaz de hacer prosperar a todos los integrantes de la

nave. Tenía mando absoluto en los momentos de combate pero no en las otras situaciones. Normalmente la disciplina y la dirección de la tropa en momentos de calma se dejaba en manos del contramaestre.

### CONTRAMAESTRE:

Era el segundo de a bordo pero se dedicaba más a la logística de la nave y sus cuestiones económicas. Algo así como un intendente y era el que se cuidaba del reparto del botín siguiendo las reglas de la compañía pirata.

Además tenía como función vigilar por la disciplina de los hombres y era el encargado de aplicar las sentencias (que se hacían en asamblea). Esta función en los mercantes o la armada la asumía el primer oficial (cargo inexistente en los barcos piratas). También se encargaba de arbitrar en las disputas personales entre miembros de la tripulación. Yo me lo imagino como alguien muy bregado y veterano, conocedor de todos los entresijos de la compañía.



### TIMONEL:

Aquí me refiero al oficial encargado de la navegación y no a la persona que en un momento dado este en el timón. Es alguien experto en Navegación, que sabe leer las cartas marítimas y conoce las costas, corrientes marinas, vientos, etc. No es de extrañar que se forzara a algún marino experto a unirse a la compañía por ello.

### OFICIAL DE CUBIERTA:

Encargado de la cubierta del barco. De hacer que se mantuviera limpia, que las cuerdas, los aparejos y el ancla estuvieran en buen estado, coordinando las reparaciones o recambios necesarios. Era además el que comandaba las expediciones a tierra en busca de agua, comida y demás materiales.

### OFICIAL DE DERROTA:

Era el Maestro de las Velas. De forma similar al oficial de cubierta, él se encargaba del velamen. Tanto de su mantenimiento como de la coordinación de las operaciones: el despliegue, su retirada, los ajustes necesarios, etc. Al igual que con el Timonel, muchas veces este elemento era alguien forzado.

### CIRUJANO:

No siempre se podía disponer de un médico de verdad y muchas veces esta función la desempeñaba alguien con



algunas nociones de primeros auxilios. Si de verdad tenían un médico lo más probable es que éste hubiera sido forzado a unirse a la compañía.

### MAESTRO ARTILLERO:

Encargado de organizar y coordinar todas las operaciones con los cañones, incluida la difícil tarea de apuntar a ojo para lo que se necesitaba mucha habilidad y años de práctica. Normalmente era alguien con mucha experiencia.

### MAESTRO DE ARMAS:

Es el encargado del buen mantenimiento y reparación de las armas de fuego. Además es un buen tirador, probablemente proveniente de algún cuerpo militar, con muchos años de experiencia en combate. Por ello es el que organiza a los francotiradores.



### CARPINTERO:

Encargado del mantenimiento de la nave, taponar sus vías de agua y arreglar lo múltiples desperfectos que iban apareciendo. También era algo así como un ingeniero que construía todo aquello que se necesitaba en un momento dado: pasarelas de abordaje, asegurar la nave para el carenado, etc. No era raro que fuera alguien forzado a unirse debido a sus habilidades.

### DESPENSERO:

Encargado de la despensa. Su cuidado y almacenamiento. También de distribuir los materiales necesarios. Acostumbraba a ser un veterano.

### COCINERO:

No es que fuera alguien indispensable pero los piratas agradecían que su cocinero supiera cocinar. Era una posición cómoda y con mucha influencia entre los piratas. Si el hombre además era bueno socializando podía ser la voz que dirimiera algunas disputas.

### EQUIPOS DE TRIPULACIÓN

Para gestionar las acciones de la tripulación la organizamos aquí en equipos de 3 hombres que son distribuidos al principio del combate y se pueden cambiar al principio de cada turno. Cada equipo está asignado a una de las siguientes áreas:



- **NAVEGACIÓN**, un equipo dirigido por el Timonel. Se encarga de hacer las tiradas de Navegación que afectan la velocidad del Barco y sus maniobras. La tirada la puede hacer en su lugar el Capitán o el Contramaestre.

- **VELAMEN**, varios equipos dependiendo del Barco, dirigidos por el Oficial de Derrota (o Maestro de Velas) que es el encargado de las tiradas de Velamen. El Contramaestre puede encargarse de esta función si es necesario. Se necesitan tantos equipos como tamaño del Velamen. Por cada equipo que falte se tiene un -20% a las tiradas relacionadas.

- **ARTILLERÍA**, varios equipos (uno por cañón) dirigidos por el Maestro Artillero que es el responsable de las tiradas de



artillería. El Contramaestre puede encargarse de esta función si es necesario. Si falta un equipo el cañón correspondiente no funciona.

- REPARACIONES**, varios equipos dirigidos por el Carpintero. Cada equipo puede encargarse de una reparación por turno.

- ENFERMERÍA**, un equipo dirigido por el Cirujano. Cada equipo puede tratar a 1 miembro de la tripulación por turno.

- ABORDAJE**, varios equipos dirigidos por el Oficial de Cubierta o por el Contramaestre. El Capitán o el Maestro de Armas pueden encargarse si es necesario. Los equipos de abordaje han de estar preparados al principio del turno

en que se realiza el abordaje.

- FRANCOTIRADORES**, Varios hombres posicionados en lugares altos pueden hostigar al barco enemigo cuando éste está cerca. Son dirigidos por el Maestro de Armas que es el encargado de hacer las tiradas.





# EJEMPLOS DE BARCOS



**PIRAGUA (con velamen)**  
30 pies (9 m)

<b>PIRAGUA A VELAS</b>		Coraza	2
Estructura:	6	Maniobrabilidad	3
Velamen:	1/9	Cañones	---
Tripulación	20	Cañones	---



**BALANDRO**  
20 toneladas - 40 pies (12 m)

<b>BALANDRO</b>		Coraza	3
Estructura:	10	Maniobrabilidad	3
Velamen:	2/10	Cañones 12 L	4
Tripulación	30	Cañones	---



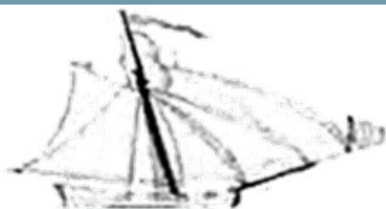
**GOLETA**  
60 toneladas - 55 pies (17 m)

<b>GOLETA</b>		Coraza	4
Estructura:	12	Maniobrabilidad	2
Velamen:	3/12	Cañones 18 L	6
Tripulación	40	Cañones	---



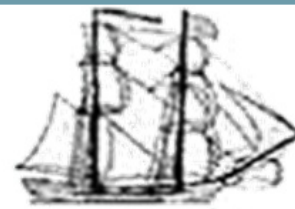
**PAILEBOTE**  
60 toneladas - 55 pies (17 m)

<b>PAILEBOTE</b>		Coraza	5
Estructura:	14	Maniobrabilidad	2
Velamen:	3/12	Cañones 18 L	8
Tripulación	60	Cañones	---



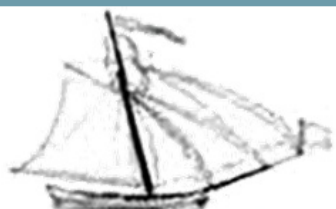
**CHALUPA**  
100 toneladas - 65 pies (20 m)

<b>CHALUPA</b>		Coraza	5
Estructura:	16	Maniobrabilidad	2
Velamen:	5/12	Cañones 18 L	8
Tripulación	80	Cañones	---



**BERGANTÍN**  
100 toneladas - 65 pies (20 m)

<b>BERGANTIN</b>		Coraza	6
Estructura:	16	Maniobrabilidad	2
Velamen:	5/12	Cañones 18 L	8
Tripulación	80	Cañones	---



**BALANDRA DE GUERRA**  
100 toneladas - 65 pies (20 m)

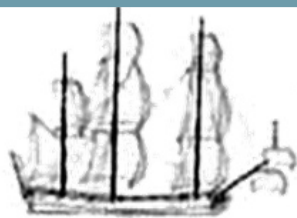
<b>BALANDRA DE GUERRA</b>		Coraza	5
Estructura:	16	Maniobrabilidad	2
Velamen:	5/12	Cañones 24 L	6
Tripulación	80	Cañones 18 L	4



**FRAGATA**  
250 toneladas - 95 pies (29 m)

<b>FRAGATA MERCANTE</b>		Coraza	8
Estructura:	20	Maniobrabilidad	1
Velamen:	10/14	Cañones 24 L	12
Tripulación	120	Cañones 18 L	10





**FRAGATA (sexta clase)**  
250 toneladas - 94 pies (29 m)

<b>FRAGATA 6ª CLASE</b>	Coraza	8
Estructura:	20	Maniobrabilidad 1
Velamen:	10/14	Cañones 24 L 14
Tripulación	120	Cañones 18 L 12



**FRAGATA (quinta clase)**  
500 toneladas - 118 pies (36 m)

<b>FRAGATA 5ª CLASE</b>	Coraza	10
Estructura:	40	Maniobrabilidad 1
Velamen:	20/14	Cañones 36 L 20
Tripulación	250	Cañones 24 L 20



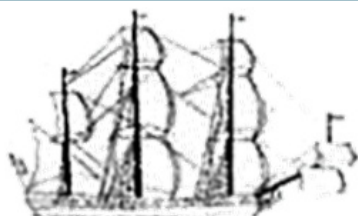
**NAVÍO DE LÍNEA (tercera clase)**  
1220 toneladas - 150 pies (46 m)

<b>NAVIO DE LINEA 3ª CL.</b>	Coraza	12
Estructura:	80	Maniobrabilidad 1
Velamen:	40/14	Cañones 36 L 36
Tripulación	600	Cañones 24 L 34



**NAVÍO DE LÍNEA (primera clase)**  
1800 toneladas - 172 pies (52 m)

<b>NAVIO DE LINEA 1ª CL.</b>	Coraza	14
Estructura:	100	Maniobrabilidad 1
Velamen:	50/14	Cañones 36 L 54
Tripulación	800	Cañones 24 L 46



**GALERA**  
250 toneladas - 98 pies (30 m)

<b>GALERA</b>	Coraza	8
Estructura:	20	Maniobrabilidad 1
Velamen:	10/14	Cañones 24 L 12
Tripulación	150	Cañones 18 L 10

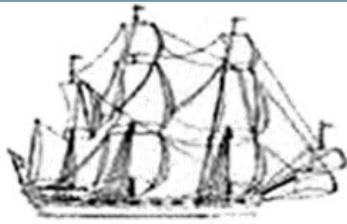


**GALEÓN DE TIPO ESPAÑOL**  
2000 toneladas - 170 pies (52 m)

<b>GALEÓN</b>	Coraza	14
Estructura:	100	Maniobrabilidad 1
Velamen:	60/14	Cañones 36 L 54
Tripulación	1000	Cañones 24 L 46



# EJEMPLOS DE FICHAS

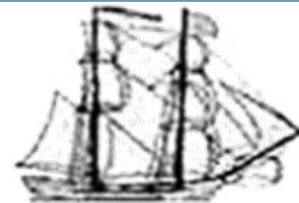


**FRAGATA**

250 toneladas - 95 pies (29 m)

Revenge		Coraza	8
Estructura:	20	Maniobrabilidad	1
Velamen:	10/14	Cañones 24 L	12
Tripulación	120	Cañones 18 L	10
Daño en Estructura		Daño en Tripulación	
Daño en Vekamen		Vías de Agua	
Navegación	1	Reparaciones	1
Velamen	10	Abordaje	11
Artillería	11	Enfermería	1
Francotiradores	1	Oficiales	12

Cargamento: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_



**BERGANTÍN**

100 toneladas - 65 pies (20 m)

Flying Dragon		Coraza	6
Estructura:	16	Maniobrabilidad	2
Velamen:	5/12	Cañones 18 L	8
Tripulación	80	Cañones	---
Daño en Estructura		Daño en Tripulación	
Daño en Vekamen		Vías de Agua	
Navegación	1	Reparaciones	1
Velamen	5	Abordaje	15
Artillería	4	Enfermería	1
Francotiradores	1	Oficiales	10

Cargamento: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_