

## **El vocabulario de la navegación en el Siglo de Oro**

José Ramón Carriazo Ruiz

Anexos de *Revista de Lexicografía*, 34

A Coruña, 2015

Universidade da Coruña  
Servizo de Publicacións

## ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	7
II. EL LÉXICO NÁUTICO Y NAVAL DEL SIGLO DE ORO.....	15
1. LA LEXICOGRAFÍA ESPECIALIZADA DE TEMA MARINERO EN EL RENACIMIENTO ESPAÑOL.....	23
1.1. <i>Los diccionarios especializados de tema náutico y naval</i> .....	26
1.1.1. Antecedentes del <i>Vocabulario</i> de D. García de Palacio.....	29
1.1.2. El glosario de Alonso de Chaves.....	30
1.1.3. El primer diccionario marinero del español: México, 1587.....	38
1.1.4. Selección de la nomenclatura y tipología de la definición.....	38
1.1.5. La lexicografía marinera del XVII. El glosario de T. Cano.....	43
1.1.6. Selección de la nomenclatura y lematización.....	44
1.1.7. Microestructura.....	48
1.1.8. Cotejo de la <i>Declaración</i> de Cano con el <i>Vocabulario</i> de García de Palacio	52
2. EL VOCABULARIO NÁUTICO Y NAVAL. IDENTIFICACIÓN Y SEGMENTACIÓN DEL CORPUS LÉXICO.....	57
2.1. <i>Léxico común y léxico especializado en los tratados de navegación</i> .....	62
2.1.1. Aceptaciones coincidentes en Nebrija y en las obras del corpus.....	65
2.1.2. Términos patrimoniales antiguos más específicos.....	80
2.1.3. Neología de sentido.....	91
2.2. <i>El léxico náutico y naval. Enfoque diacrónico</i> .....	96
2.2.1. Léxico medieval.....	97
2.2.2. Neología endógena: morfogénesis en el léxico náutico y naval áureo.....	101
2.2.3. Neología exógena: el préstamo y el cultismo en el Siglo de Oro.....	109
3. ANÁLISIS CRONOLÓGICO: VOCABLOS DATADOS EN EL PERIODO 1492-1616	117
3.1. <i>Vocablos de la época de los descubrimientos</i> .....	121
3.2. <i>Vocablos del Renacimiento (1535-1580)</i> .....	143
3.3. <i>Vocablos de la época de Cervantes (1580-1616)</i> .....	186
4. VOCABLOS DEL SIGLO XVII. HÁPAX Y CONCLUSIONES.....	223
5. EL VOCABULARIO NÁUTICO DESDE EL PUNTO DE VISTA LEXICOLÓGICO.....	235
III. CONCLUSIONES.....	245
APÉNDICES.....	251
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	285
ÍNDICE DE VOCES.....	295

*Dedicado a las doctoras María Jesús Mancho Duque  
y María Lourdes García-Macho Alonso de Santamaría,  
sin cuya dedicación y cuyo interés este libro no se hubiera  
materializado; y a Sagrado Corazón de Jesús, en vos confío.*

## I. INTRODUCCIÓN\*

En los últimos decenios, desde finales de la década de los años setenta del siglo pasado al menos, se han reactivado los estudios históricos de la literatura náutica del Siglo de Oro. Gracias a la mediación del Museo Naval de Madrid, han llegado a las prensas obras que habían permanecido hasta ahora inéditas, como el *Espejo de Navegantes* de A. de Chaves (Castañeda, Cuesta, Hernández 1977; Castañeda, Cuesta, Hernández 1983) y el *Ytinerario de navegación* de J. Escalante de Mendoza (Escalante de Mendoza 1985). Otros textos, fundamentales para el conocimiento de la evolución de las técnicas de construcción naval y navegación en el Quinientos, se han reeditado también recientemente: Cortés Albácar ([1551] 1990), Fernández de Enciso ([1530] 1987), García de Palacio ([1587] 1993) o Vellerino de Villalobos ([1592] 1985).

El renovado interés por la historia del Arte de Navegar clásico, al que responden esas ediciones y los estudios aparecidos en las últimas décadas, se relaciona con la amplia tradición de eruditos e historiadores que, desde el siglo XVIII, se han dedicado a investigar los documentos legados por los descubridores y navegantes del XVI a la posteridad. M. Fernández de Navarrete (1846, ed. facsímil 1992; 1851), T. O'Scalan (1831), C. Fernández Duro (1876-1881; 1972, ed. facsímil de la de 1886; 1905), J. F. Guillén Tato (1935; 1936; 1943; 1958; 1961; 1963), A. Jal (1842, ed. facsímil 1964)... son solo algunos de los investigadores que se han encargado, en los últimos doscientos cincuenta años de mantener viva

---

\* Una versión previa de esta introducción apareció publicada, bajo el título «La Náutica y la Construcción Naval en el Renacimiento Español: introducción», en la página web del *Diccionario de la Ciencia y la Técnica del Renacimiento*, dirigido por la Dra. D.<sup>a</sup> María Jesús Mancho Duque y editado por la Universidad de Salamanca, en el año 2011, al incorporarse a ese repertorio la terminología de la náutica. Puede consultarse en [http://dicter.eusal.es/Areas\\_Nautica](http://dicter.eusal.es/Areas_Nautica). El texto ha sufrido algunas modificaciones para ajustarlo a la presente circunstancia.

la memoria literaria de los autores que forjaron el Arte de Navegar clásico. A esta nómima se deberían añadir los abundantes historiadores que se han sumado a esta labor en este siglo, como la catalana I. Soler (2003) o el mexicano I. Valdez-Bubnov (2011). Hasta llegar al interés de los historiadores de la escuela de los Annales francesa: P. Chaunu, F. Braudel (1976) o los británicos D. W. Waters (1958), C. Rahn Philips (1991), D. Goodman (1990) o R. A. Stradling (1992)...

El avance en el conocimiento histórico de las técnicas y medios de los navegantes del Renacimiento y Barroco no se limita a la aparición de ediciones, poco útiles para el filólogo aunque notabilísimas en cuanto a la divulgación y erudición historiográfica, sino que va estrechamente unido al acopio de datos arqueológicos y literarios sobre el desarrollo de la Náutica, la nueva imagen del mundo y la revolución de la información:

A comienzos del siglo XV, el conocimiento de mundo no europeo era aún muy limitado. Los primeros viajeros por tierra, como Carpini, Marco Polo y Odorico, trajeron información sobre Mongolia y China; por mar, y siguiendo otra dirección, los noruegos navegaron más allá de Islandia, hasta Groenlandia, y, con toda posibilidad, alcanzaron el continente americano (Labrador) y llegaron incluso a levantar allí asentamientos [...]. Mucho más al sur, otros viajeros redescubrieron hacia 1336 las islas Canarias (conocidas por los romanos) y, más tarde, Madeira, las Azores y Cabo Verde. El resto del mundo era materia de conjeturas, fábulas y de las hipótesis de la *Geografía* de Tolomeo. Sin embargo, el conjunto espectacular de descubrimientos que seguiría a estos sondeos cambiarían completamente el cuadro, rellenarían los enormes espacios vacíos del mapa y determinarían la forma auténtica del mundo. No hay duda de la existencia de motivaciones económicas para estos descubrimientos: la apertura de rutas comerciales, que evitaba los riesgos de mercader por tierra. También deben mucho a algo que no podemos menos de calificar de nueva filosofía de la naturaleza: una actitud terrenal y experimental, ligada a un deseo inextinguible de hacer descubrimientos a toda costa. Y toda aquella gran aventura fue posible gracias a los avances en el arte naviera y marinera —la introducción del buque de tres palos, el desarrollo del timón móvil, la sustitución del remo de timonear y el invento de la brújula de navegación.

La navegación, a diferencia de las artes del pilotaje y la marinería, es una tecnología matemática. A mediados del siglo XV, el príncipe portugués conocido como Enrique el Navegante fundó una escuela de navegación —probablemente la primera universidad técnica del mundo— y animó a sus marinos a ir cada vez más lejos descendiendo por la costa de África y adentrándose en el desconocido Atlántico. En 1455 se descubrió la constelación de la Cruz del Sur y en 1481 los navegantes cruzaron el ecuador para ver, por vez primera, cómo las estrellas giraban en torno a un polo en los cielos meridionales. En 1492, el marinero genovés Colón llegó a las Américas, dos años después, Bartolomé Díaz alcanzó el cabo de Buena Esperanza. En 1479 Vasco de Gama rodeó el cabo y continuó hasta llegar a la India, acabando

así de pasada con el supuesto continente meridional de Tolomeo, al atravesarlo en su navegación. Finalmente, en 1517, la expedición de Magallanes emprendió el viaje que concluiría tres años después, cuando uno de los navíos regresó a Sanlúcar de Barrameda tras haber dado la vuelta al mundo. En menos de un siglo, los europeos habían salido como en una explosión de los límites de su pequeño continente tal como eran conocidos desde tiempo inmemorial, habían descubierto nuevos continentes y océanos [...] y habían rodeado el mundo. [...] Las leyes de la naturaleza eran uniformes en todas partes; al sur del ecuador, en las antípodas, las piedras no caían hacia el fondo del cielo antipódico, sino al suelo. [...] La gran esfera de los cielos, con las estrellas y constelaciones de la mitad sur, antes desconocidas, rodeaba por entero el pequeño globo de la Tierra.

Apenas es posible sobrestimar el coraje físico y espiritual —este sin precedentes— de los navegantes portugueses, españoles e italianos. Aparte de los evidentes riesgos del mar, existían peligros imaginarios y miedos concomitantes agravados por su opacidad y desconocimiento (Cardwell 1996: 72-73).

Estudios recientes acerca de la actividad de los puertos, arsenales, astilleros, armadas y flotas en los siete mares arrojan mucha luz sobre aspectos antes conocidos, aunque no tan profusamente ilustrados. A resueltas de toda esta actividad historiográfica reciente, la Arquitectura Naval y la Náutica pueden contarse entre las facetas mejor conocidas del pasado hispano, tanto en su vertiente científica y técnica, como humana.

La ingente cantidad de documentos y textos generados por la actividad científica de la Casa de Contratación de Sevilla, el Consejo de Indias, la Academia de Matemáticas de Madrid, los capitanes, almirantes y constructores navales al servicio de la Monarquía, así como las interpretaciones de historiadores de la náutica hispana desde, al menos, el siglo XVIII, hace suponer que la navegación tuvo un peso considerable en la formación de la realidad del Siglo de Oro, con implicaciones tanto en la infraestructura como en la superestructura de la cultura hispánica. Más allá de los cambios sociales, económicos o políticos vinculados a la génesis, consolidación y ruina de la Monarquía Católica, otros aspectos de la cultura del momento no pudieron dejar de reflejar esa revolución técnica, encarnada y simbolizada en la historia del galeón, la más perfecta máquina de guerra del Quinientos, inventado y llevado a su máxima perfección por don Álvaro de Bazán. Entre todos ellos destacan, como elementos culturales especialmente sensibles, la lengua y la literatura en su vertiente más técnica.

La historia de una lengua es, entre otras cosas, historia de sus variedades: dialectos, sociolectos, tecnolectos, etc. La literatura española, entendida como conjunto de textos escritos en español, no puede prescindir de las obras técnicas en las que se muestra de manera particular el genio de la lengua. El conocimiento de

una lengua histórica, o de un momento del pasado de nuestra lengua, se debe basar en los textos, en el conocimiento de la literatura en su conjunto. Por ello, la base de nuestro trabajo ha sido el análisis textual del legado de marineros, científicos y constructores navales del Siglo de Oro.

La difusión de los textos a través de ediciones modernas, muy útil a los eruditos y de importancia mayor, si cabe, para su divulgación entre el gran público, resulta anecdótica para el lingüista. Las transcripciones publicadas por el Museo Naval entre 1983 y 1995 comparten características que entorpecen enormemente el estudio del lexicólogo: la ortografía se ha alterado y, en algunos casos, la inconsciente despreocupación ortográfica, con sus modificaciones, impide pronunciarse respecto a la propiedad de las voces. Como ocurre con la edición moderna del manuscrito de Escalante, basada en una copia del XVIII realizada por Fernández de Navarrete, la transcripción no resulta fiable, pues el texto, además, ha sufrido un nuevo proceso de *modernización*. El resultado es tan evidente como bien sabido, la edición resulta inservible para el análisis filológico.

La recuperación del manuscrito original del diálogo del lebaniego por parte del Ministerio de Educación y Cultura en 1991 ha permitido su reproducción en el CD-Rom, realizado bajo la dirección de González-Aller Hierro (1998), junto a otras obras de gran importancia. Esta circunstancia pone al alcance de los lingüistas uno de los textos más valiosos para el conocimiento del registro náutico y naval del español clásico. La existencia de ejemplares de las primeras ediciones de otros manuales, como el de Fernández de Enciso, Pedro de Medina, M. Cortés de Albácar o el anónimo *Diálogo* de 1630 (este último manuscrito), en la Biblioteca Universitaria de Salamanca, por otra parte, permitió realizar transcripciones fiables de los textos, aptas para el análisis lingüístico. Los ejemplares custodiados en la Biblioteca Nacional de Madrid del *Tratado* de Falero, el *Regimiento* de Zamorano, la *Instrucción* de D. García de Palacio y el *Arte* de Cano han servido también para la consecución de nuestro objetivo: constituir un corpus fiable. Todos estos textos aparecieron recogidos en un CD-rom, publicado por la Universidad de Salamanca, y elaborado en el Centro de Investigaciones Lingüísticas (CILUS), bajo la dirección de María Jesús Mancho Duque y coordinado por Mariano Quirós García (Mancho, dir., y Quirós, coord., 2005), transcritos por un amplio equipo, dentro del cual yo me encargue de transcribir, coordinar y revisar los textos de Arquitectura Naval y Arte de Navegar. Además, estas ediciones pueden consultarse en el Corpus Diacrónico de la Real Academia Española, CORDE, en la página <[www.rae.es](http://www.rae.es)>.