

EL VOCABULARIO MANUSCRITO DEL *ARTE PARA FABRICAR NAOS* DE TOMÉ CANO *

BRAE · TOMO XCV · CUADERNO CCCXII · JULIO-DICIEMBRE DE 2015

RESUMEN: Este trabajo vuelve sobre el *Arte para fabricar, fortificar, y aparejar naos de guerra, y merchante* de Tomé Cano. Es uno de los más antiguos tratados sobre la construcción naval, todos ellos españoles. En la primera parte, se analizan los datos biográficos que disponemos sobre el autor, y el contenido del vocabulario de voces específicas que puso en su interior. En la segunda parte, se da cuenta del hallazgo del manuscrito de la obra, del que nadie había hablado hasta ahora. Se edita el vocabulario, al que le falta una hoja, y se examina el resto para buscar datos que contribuyan a saber el momento de su redacción, y aportar nuevos datos biográficos del autor.

Palabras clave: léxico marino; construcción naval; lexicología y lexicografía del siglo XVII.

THE HAND-WRITTEN VOCABULARY OF TOMÉ CANO'S *ARTE PARA FABRICAR NAOS*

ABSTRACT: This study retraces Tomé Cano's *Arte para fabricar, fortificar, y aparejar naos de guerra, y merchante*, a text that is among the oldest treatises on shipbuilding, all of which are Spanish. The first part analyses the biographical information available on the author and the content of the vocabulary of specific terms that he included within the text. The second part describes the discovery of the text's manuscript, of which nobody had spoken until now. The vocabulary, of which one page is missing, is published, and the rest is examined to search for information that may contribute to establishing the time of writing, and provide new biographical information on the author.

Keywords: nautical lexicon; shipbuilding; lexicology and lexicography of the seventeenth century.

* El presente trabajo ha sido posible gracias a una ayuda del MECC a proyectos de investigación FFI2014-5381-P.

EL desarrollo, a finales de la Edad Media, de las navegaciones por el Mediterráneo, primero, y después por los océanos abiertos, en la época de los descubrimientos, trajo consigo notables cambios en todo lo concerniente a la navegación, no solamente por las condiciones que imponían los nuevos mares nunca antes surcados por los europeos (piénsese en el memorable primer viaje alrededor del globo, para demostrar que lo era¹) y las necesidades de orientación cuando se perdían los referentes conocidos en el Viejo Mundo, sino también en la construcción de naves con las que afrontar con un mínimo de garantías las necesidades surgidas; en las embarcaciones mercantes fueron las propias del aumento del tamaño y capacidad para transportar tanto los víveres necesarios a bordo para travesías de larga duración, como para cargar las mercaderías que se buscaban, así como las personas de todas las clases, condiciones y oficios que subían a bordo. En definitiva, había que hacer embarcaciones más ligeras y maniobrables, más resistentes, y que pudiesen llevar una carga suficiente. Los diseños fueron también nuevos en los barcos de guerra que habían de defender las nuevas tierras descubiertas y proteger las rutas que seguían las naos mercantes, que no siempre eran tan secretas como se pretendía. Aparecieron aparejos mayores, y más versátiles que los conocidos, que obligaban a hacer más fuerte la estructura de la embarcación, con unos conceptos y proporciones hasta entonces desconocidos. Habían surgido nuevos retos y eran necesarios nuevos elementos para afrontarlos. Es una historia bien conocida en la que no voy a adentrarme más, aunque apasionante para quien tenga el más mínimo interés por el avance en las técnicas de construcción naval, en las que despuntaban los portugueses y los maestros del norte de España, y las condiciones en que se alcanzaban los confines conocidos de la tierra (del mar), y se sobrepasaban.

No es de extrañar, pues, que se difundieran los nuevos procedimientos y que se diera cuenta de ellos en libros impresos para llegar al mayor número posible de personas. Se ha repetido unas cuantas veces que los primeros tratados para construir naos que se publicaron fueron, precisamente, españoles. Ello es tanto más significativo por cuanto el primero, la *Instrucción náutica* de Diego

¹ No me resisto a dejar de citar aquí el libro de Alfredo Alvar Ezquerra, *Un espíritu indómito contra la adversidad: Juan Sebastián Elcano*, Madrid, Prosegur, 2013.

García de Palacio (ca. 1545-1595), se imprimió en Méjico en 1587², no a este otro lado del Atlántico, mientras que el segundo fueron las *Ordenanzas de fábricas de navíos* de Felipe III (1578-1621, rey en 1598), de 1607, con las que se pretendía dar las pautas necesarias para esta construcción, y que las embarcaciones pudiesen ser aprovechadas para el uso militar, además de fijar la longitud del codo. La tercera de estas obras es de la que voy a hablar.

Con las nuevas técnicas de ingeniería naval hubo de desarrollarse un vocabulario específico, recogido en no pocos repertorios, la mayor parte de ellos conservados manuscritos hasta nuestros días. Unos acompañaban a los escritos de construcción de barcos, y otros a obras diferentes³. Este léxico ha permanecido prácticamente oculto hasta nuestros días en que Lidio Nieto ha recopilado lo que había en los repertorios específicos hasta 1772⁴, en total doce, precediéndolos de una breve presentación y análisis de su contenido con el fin de establecer las relaciones entre ellos⁵.

Dentro de este panorama ocupa un lugar importante el *Arte para fabricar, fortificar, y aparejar naos de guerra, y merchante* de Tomé Cano⁶, del que hace medio siglo preparó una edición moderna Enrique Marco Dorta, con un

² *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça y su gouierno conforme a la altura de México*, México, Pedro Ocharte, 1587. Disponemos de un facsímil con el título de *Instrucción náutica para navegar*, con prólogo de Julio F. Guillén, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1944; después vino la edición de Madrid, Museo Naval, 3.^a ed., 1994, con la transcripción y el estudio de Mariano Cuesta Domingo; hay otra reproducción facsimilar, Valladolid, Maxtor, 2007.

³ Para hacernos una idea de estos vocabularios basta con consultar Hensley C. Woodbridge, «A tentative bibliography of spanish and catalan nautical dictionaries, glossaries and word lists», *The Mariner's Mirror*, XXXVII, 1951, págs. 63-75. Bien es cierto que esta lista se detiene en 1950, aunque para la historia de nuestro léxico y de los repertorios técnicos es suficiente, y que, como indica en su título y explica el autor, es solamente provisional, lo cual no le quita su utilidad.

⁴ Lidio Nieto Jiménez, *Tesoro lexicográfico del español marinero anterior a 1726*, Madrid, Arco/Libros, 2002.

⁵ «Inventario y filogenia de los repertorios de términos marineros españoles», en el libro citado en la nota anterior, págs. XI-LXIII.

⁶ El título completo es *Arte para fabricar, fortificar, y aparejar naos de guerra, y merchante; con las reglas de archearlas, reduzido a toda cuenta y medida, y en grande utilidad de la navegación*, Sevilla, Luis Estupiñán, 1611.

importante prólogo⁷, y después han salido, que yo conozca, dos reproducciones facsimilares, sin estudios introductorios⁸. Por otro lado, disponemos de algunos trabajos sobre su contenido lingüístico, por el vocabulario que hay en su interior. Además de los párrafos que le dedicó Lidio Nieto en el trabajo que acabo de citar, hay que recordar los artículos de Carlos Alvar⁹ y de José Ramón Carriazo Ruiz¹⁰. No se puede decir, pues, que sea una obra desconocida.

Y tampoco resulta desconocido el autor, que era «capitán ordinario por el Rey Nuestro Señor» según se lee en la portada del libro. Alejandro Cioranescu¹¹ dio noticia de algunos documentos con los que quedan claros su origen y estirpe, más tarde completados con otros aducidos por Marco Dorta en el prólogo de su edición recién citada. En la portada del *Arte*, Tomé Cano nos informa, igualmente, de que era de origen canario y estaba afincado en Sevilla. Su abuelo —llamado Alonso Cano— había llegado a Tenerife en la época de la conquista, asentándose en Garachico, cuyo puerto tuvo cierta importancia hasta que el 5 de mayo de 1706 una erupción volcánica lo cubrió, ganando terreno al mar y dejándolo inservible. Los dos hijos de ese Alonso Cano, uno Alonso y el otro Tomé, ya fueron pilotos de la carrera de Indias. Un hijo de este último es el Tomé Cano que nos interesa ahora, nacido en aquella población tinerfeña hacia 1545. Con muy pocos años, ya había comenzado a embarcarse, y cuando escribió el *Arte* hacía cuarenta años que había conseguido ser aprobado como piloto, como pone en boca de Gaspar al final del primer diálogo en un párrafo que merece toda la atención por los datos autobiográficos que aporta, incluida una referencia a su situación económica:

⁷ La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1964.

⁸ La de La Laguna, Editorial Canarias Clásica-O. A. M. C. (Organismo Autónomo de Museos y Centros) del Cabildo de Tenerife, 1993, y la de Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, 2004.

⁹ «La terminología naval de Tomé Cano», en Manuel Alvar (ed.), *Actas del V Congreso Internacional de Estudios Lingüísticos del Mediterráneo*, Madrid, Instituto de Cultura Hispánica, 1977, págs. 69-77.

¹⁰ «Consideraciones lexicográficas y lexicológicas en torno al *Glosario de vocablos de arquitectura naval* de Tomé Cano», en Mar Campos Souto y José Ignacio Pérez Pascual (eds.), *De historia de la lexicografía*, Noia (La Coruña), Toxosoutos, 2002, págs. 37-49.

¹¹ «Contribuciones a la biografía de Tomé Cano», *Revista de Historia* (La Laguna), xx, 1954, págs. 94-101.

Prestad paciencia, señor Thomé, que no os emos de foltar la palabra, ni os avéys de encoger, y acortar en comunicarnos y enseñarnos lo que también tenéys comprehendido y experimentado en cincuenta y tres años que avéys Navegado, haziendo veynte y nueve Viajes a Indias, Gobernando vuestras Naos y también las agenas, y siendo Piloto examinado demás de los quarenta a esta parte. Coſa por cierto maravilloſa, y aun de notable felicidad ſi al cabo no os conociéramos tan ſin el temporal Premio que por ello fe os deve, pues con dos, o tres Viajes ſe hazen otros mny [muy] ricos, ſi ya no es que confeſemos ſer mayor gloria el merecer una coſa, aunque no ſe poſea, que no el alcançarla y poſeerla ſin merecerla.¹²

Teniendo en cuenta la aprobación del escribano Diego Barreda, de 22 de diciembre de 1608, la del ordinario, que lleva fecha de 14 de julio de 1609, la del escribano Esteban de Alduncín, de 21 de diciembre de 1609, esas palabras nos dan a entender que se echó a la mar hacia 1556, y que la obtención del título de piloto debió ser hacia 1569, con 11 y 24 años, respectivamente, si aceptamos como buena la fecha de su nacimiento hacia 1545, siguiendo la documentación aducida por Marco Dorta¹³.

Fue nuestro Tomé Cano un consumado marinero y buen conocedor de su oficio. Cuando se publicó su *Arte* ya había hecho 29 viajes redondos —esto es, de ida y vuelta— en la carrera de Indias, a los que hemos de sumar uno más en 1612-1613; y todavía zarpó en una navegación más en 1616, en una flota en la que iba otro Tomé Cano, su hijo, cuya nao naufragó en el Caribe, sin que sepamos si logró salvarse. De todos modos, nuestro capitán regresó a Sevilla en 1617¹⁴. Contaba para entonces con más de setenta años, edad ya avanzada para la época. Si a todas esas navegaciones sumamos las que realizó entre la Península y Canarias, y por el norte de España, nos daremos cuenta de su indudable vocación marinera, y de la buena salud de que debía gozar para poder afrontar las incomodidades de tantos viajes.

¹² Fol. 14r.

¹³ En el prólogo de su edición, pág. 12, y en especial la n. 12.

¹⁴ *Ibidem*, págs. 18-19.

De este modo se hizo con un gran prestigio, fue diputado de la Universidad de Mareantes de Sevilla, y lo que ello podía conllevar: «[...] en Madrid, donde asistí algunos meses como diputado de la vniversidad de los Mareantes, y, en nombre de ella en los consejos de Guerra y de Yndias [...]»¹⁵. Además, fue requerido para dictar algún informe técnico¹⁶, como el que nos cuenta sobre una aguja mediante la cual se pudiese determinar la longitud, cuyo resultado fue negativo: «mi parecer fue con el de todos los demás, que lo que proponía [el que había ideado la aguja, un tal Fonseca¹⁷] no tenía ningún cierto ni verdadero fundamento, como realmente no le tiene y se vido en las experiencias que sobre el caño se hizieron»¹⁸. Y también realizó un informe sobre el viaje al extremo de América del Sur que pretendían realizar los hermanos Nodal, Gonzalo (1569-1622) y Bartolomé (1574-1622) García de Nodal, marineros pontevedreses, para reconocer el estrecho de Le Maire, descubierto por Jacob Le Maire (1585-1616) y Willem Corneliszoon Schouten (1580-1625), holandeses¹⁹, en la expedición que habían realizado entre 1615 y 1617²⁰. El reconocimiento de

¹⁵ Al final de las palabra «Al lector».

¹⁶ Detalle recogido por Marco Dorta en el trabajo que vengo citando, pág. 17.

¹⁷ Luís da Fonseca Coutinho, portugués. Cfr. el prólogo de Marco Dorta, págs. 17-18. La propuesta tuvo cierta resonancia tanto en España como en Portugal, pues no era poca la importancia que tenía conocer exactamente la longitud tanto para la navegación como para determinar qué tierras estaban sometidas a Portugal y cuáles a España. Por ello, en 1600 Felipe III instituyó una recompensa de 120 000 piastras (reales de a ocho) para quien diese con el procedimiento para averiguarla, y 5 000 ducados de renta vitalicia, a la cual aspiraba Fonseca. A propósito de la búsqueda para determinar la longitud, puede verse Martín Fernández de Navarrete, *Noticia histórica sobre los progresos que ha tenido en España el arte de navegar*, s. l., s. n., ¿1803?, págs. 12-14, donde da cuenta de la aguja de Fonseca, la explica y relata con detalle las comprobaciones realizadas, que no terminaron con el informe en que participó Tomé Cano, pues el proceso continuó durante algunos años más, hasta que desapareció Fonseca, por lo que su empeño cesó, de lo que quiso aprovecharse su opositor el doctor Juan Arias de Loyola, autor, a su vez, de un *Tratado del modo de hallar la longitud i la aguja fixa*, que fue el que presentó ante el Real Consejo de Indias, habiendo realizado las descripciones de los estrechos de Magallanes y de Le Maire; precisamente, Cano también está relacionado con este último, como digo a continuación.

¹⁸ Fols. 6v-7r.

¹⁹ Me remito a lo que expone Marco Dorta, en el prólogo que sigo, págs. 19-20, y los documentos que allí aduce.

²⁰ A este propósito, véase la versión española de la relación del viaje hecha por Le Maire, *Re-*

los españoles se realizó entre 1618 y 1619²¹. Quiere esto decir que cuando Tomé Cano no estaba en la mar andaba entre Sevilla, de donde era vecino, en el barrio de Triana, y Madrid. De él no se tienen noticias después de 1618, año en que se realizó el informe sobre el viaje de los Nodal.

Sus numerosas travesías debieron dejarle algo de dinero, pues en un momento de su vida compartió la propiedad de una nave, para después ser dueño de otras en solitario²², pese a las palabras aducidas antes.

Con el *Arte de fabricar, fortificar y aparejar naos* quería Tomé Cano difundir sus conocimientos adquiridos a lo largo de su fructífera experiencia, como explica en el comienzo de las palabras dirigidas «Al lector»:

Los grandes y muchos inconvenientes de la mala, tardía y peñada Nauegación, con la pérdida de infinita hazienda y vidas de hombres, *que* fufcede y refulta, Lector amigo, de no ser hechos ni fabricados los Nauíos con el deuido cuydado, Orden, Trabazón, Fortaleza, Cuenta, Regla y Medida que es neceßaria y conueniente, a lebantado mi ánimo a inquirir y procurar el remedio que en esto puede auer conforme a la facultad de los Hombres y sus humanas fuerças, y, afsí, por el cuydado e intelligencia *que* en ello e puefto, aduiertiendo las mañas, confiderando los siniestros, y mirando las faltas de las Naos *que* dependen y fe caufan de fer mal fabricadas según la experiencia adquirida en el largo tiempo, muchos viajes

lación diaria del viaje de Iacobo Demayre y Guillelmo Cornelio Schouten, en que defcubrieron nuevo Eftrecho y passage del mar del Norte al mar del Sur, a la parte Außral del Estrecho de Magallanes, Madrid, Bernardino de Guzmán, 1619, obra de la que hay una edición posterior con una nota bibliográfica de J. T. Medina, Santiago de Chile, Imprenta Elseviriana, 1897.

²¹ Véase la *Relación del viaje que por orden de su Magestad y acuerdo del real Consejo de Indias hizieron los capitanes Bartolomé García de Nodal y Gonçalo de Nodal [...] al descubrimiento del Estrecho nuevo de S. Vicente y reconosimiento del de Magallanes y San Vicente*, Madrid, Fernando Correa de Montenegro, 1621.

²² En el detallado prólogo de Marco Dorta en su edición del *Arte* hace referencia a la propiedad de varios barcos, en la pág. 14 a La Trinidad, del que era propietario juntamente con Alonso de Olivares en 1580; en la 15 al San Juan el Gargarín del que era dueño entre 1585 y 1589; en la 16 al San Jerónimo, que era suyo entre 1593 y 1598, y al Santo Domingo, del que era dueño entre 1599 y 1602; en la 16 bautiza en 1612 como Santa María de la Rosa a otro propio con el que hace el primer viaje a Honduras.

y varias Nauegaciones *que* e hecho. Hize memoria, y pufe en efcripto y por relación lo más *que* en ello e experimentado y podido alcançar.

La forma que eligió Tomé Cano para su exposición fue la del diálogo, como otros tratados, en el que intervienen tres personajes que charlan mientras descienden embarcados en una lancha por el Guadalquivir cuando «[...] en la Iglefia mayor fe toca la Campana del Alva, y ella fe nos viene entrando y aclarando el día con tiempo bonancible y asentado [...]»²³, y hablando plácidamente de aquello que conocen bien. En la lancha bajaban Thomé (el autor) y Gaspar, que dan alcance a una pinaza en la que va Leonardo, a quien Thomé pide subir a la lancha, y así entablar la conversación hasta el sitio de los Pajares, donde tienen sus naos aprestándose para una próxima travesía. Regresan ya tarde, y Leonardo y Thomé acompañan hasta la puerta de su casa a Gaspar, el de mayor edad, donde se despiden y termina la obra.

De Thomé, Tomé Cano, ya he hablado. A los otros dos personajes los identifica Marco Dorta²⁴ como Gaspar de los Reyes, maestre de la carrera de Indias, y como Leonardo de Ayala, receptor de averías de la Casa de Contratación, en cuyo barco San Fulgencio iba Tomé Cano, el hijo, cuando naufragó en el Caribe.

El contenido del texto se reparte en cuatro diálogos. El primero es más de carácter histórico, pues en él se hace un recorrido por la navegación, por los mejores barcos, para hablar de los mejores constructores, que son los portugueses y los vizcaínos, y de los más grandes marineros, que son los españoles y los portugueses, pues

Aunque más fe tengan y cuenten los Italianos por marineros, fonlo tan folamente para fu mar de Italia, y afsí no fe pueden ygualar, ni aun contar por marineros delante de los Españoles que lo fon, porque de más que no tienen curso ni aun curiosidad en el marear, no fon marineros de altura, ni navegan por regla, ni cuenta, que por fer fus navegaciones cortas no tienen necesidad de fciencia, ni

²³ Fol. ir.

²⁴ En el prólogo de su edición, pág. 23.

de comunicarse con el Sol, Luna, y Estrellas, ni de usar de otras reglas convenientes a la navegación, de que usan, y están muy diestros los marineros Españoles, Portugueses y Andaluzes con particular primor y excelencia sobre todas las naciones del mundo. Las de los Franceses, Ingleses, y Olandeses pueden hablar en esta materia mejor *que* ellos, y aun estos son marineros de ayer acá, y lo que faben lo deven a los Portugueses, que los an instruydo, y sacado a navegar en alta Mar y en Provincias remotas.²⁵

En el segundo diálogo hace referencia a los defectos que tienen muchas naos, y cómo habría que fortificarlas (hacerlas resistentes), dando las proporciones adecuadas, sin escatimar elogios a la nueva traza de Juan de Veas²⁶, maestro mayor de las fábricas reales, quien había examinado la obra —como se hace constar en la aprobación de Estevan de Alduncín—, y autor también de otro tratado de la materia que no nos ha llegado²⁷. El tercero trata de los arqueos que deben tener las naves, diferentes en las mercantes y en las de guerra, causa de los perjuicios que sufrían los armadores cuando la Corona las embargaba para sus necesidades militares, y los consiguientes males, de los que se queja nuestro marino al final del diálogo, proponiendo que el rey ordene la construcción de embarcaciones propias para la armada, a la par que reclama una mayor consideración para las gentes de mar, y quienes arriesgan su fortuna en los barcos y el comercio marítimo:

[...] este Arte y esta Ocupación, tan necesaria y provechosa, a llegado a tal estado que ya se tiene por negocio de afrenta o de menos precio el ser los Hombres Marineros, dándoselo por Baldón y tratando a los que tienen Naos los Ministros Reales muchas vezes no como devían ser tratados Hombres tan importantes y necesarios, sobre quitalles sus Haziendas. Por lo qual los Hombres cuerdos de la Navegación y Mareaje se an dexado de ello, retirándose

²⁵ Fols. 5v-6r.

²⁶ En el fol. 17r o en el 49v y 50.

²⁷ Cfr. Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, t. III, Madrid, Est. tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1897, págs. 431-432; de la obra existe una edición facsimilar, Madrid, Museo Naval, 1973.

a fer Mercaderes, o a labrar el Campo, por librarfe de tales inconvenientes y trabajos, de manera que por todas vías fe van menofcabando en el Reyno fus Vageles y fus tan útiles, provechosos y convenientes Hombres de la Mar. Inconveniente en que fe deve mucho reparar como materia de Eftado, y de grave ymportancia, echando de ver y confiderando quán al contrario corre oy efto, y a corrido fiempre en Francia, en Italia, en Flandes, en Inglaterra, Dinamarca, Alemania, Noruega, Partes Setentrionales, y aun en el Imperio de los Turcos, acrecentando el trato de la Mar y de fus Hombres con particulares Fabores, Premios, Honrras, Gracias y Eftimación, preciándofe de ella los Nobles y Gente más principal, que se emplean en tratar de las Fábricas, y en poner en ellas las manos, y en el Curfo de la Navegación las Perfonas, con grande Augmento de fus Repúblicas. Lo qual quiera Dios que en la nueſtra fe advierta, confidere, y fe le ponga remedio antes que venga a no tenerle y que alguna repentina y forçosa neceſſidad nos fatigue [...].²⁸

Poco antes se había quejado con amargura de la decadencia de nuestra flota, y sus palabras no son muy optimistas. Las copio íntegras por lo significativas que resultan:

De tales cauſas, los efectos que también fon que queda tan eſcarmetado, amedrentado, y apurado, que ni quiere más comprar Nao ni aun oír ni ver coſa de Nao. Y que efto ſea verdad no nos lo negarán los que aora veynte y cinco años conocieron y vieron en España más de mill Naos de Alto Bordo de particulares de ella, que en ſolo Viſcaya avía más de dozientas Naos, que Navegavan a Terranova por Ballena y Bacallao, y también a Flandes con Lanas; y agora no ay ni aun una. En Galizia, Aſturias y Montañas, avía más de dozientos Pataxes, que Navegavan a Flandes, Francia, Inglaterra y Andaluzía, traginando en fus Tratos y Mercadurías, y

²⁸ Fol. 47r y 47v.

agora no parece ninguno. En Portugal siempre huvo más de quatrocientas Naos de Alto Bordo, y de mill y quinientas Carabelas y Carabelones, entre las quales Velas pudo el Rey don Sebastião facar, y juntar fin valerfe de las de otras partes, para la infelix Iornada que hizo a África, ochocientas y treynta Velas, quedando proveýdas sus Navegaciones de la India, Santhomé, Brafíl, Cabo-verde, Guinea, Terranoua y otras diversas partes, no hallándofe agora apenas vna sola Nao de Particulares en todo *aquel* Reyno, fino algunas Carabelas de poca *confideración*. En el Andaluzía teníamos más de quatrocientas Naos, que más de las duzientas Navegavan a la Nueva España, y Tierra Firme, Honduras, e Islas de Varlovento, donde en vna Flota yvan fefenta y fetenta Naos. Y las otras duzientas Navegavan por Canarias a las mefmas Indias, a sus islas y otras Navegaciones, cargadas de Vinos, y Mercadurías, con grande vtilidad y acrecentamiento de la Real Hazienda, y sus muchos Derechos y con mayor beneficio de todos sus Vafallos. E ya (cosa cierto dignífsima de grave sentimiento) todo fe a apurado y acabado como fi de propósito fe huvieran puelto a ello, lo qual a nacido de los daños de los Dueños de las Naos, que fe an representado, caufados de los perjudiciales e ymportunos embargos *que* fe an hecho y hazen. Siendo lo peor, y que demanda grande confideración, y aun reparo muy breve, que todo el aprobechamiento a venido a parar (dentro de España y aun fuera della) en los de Naciones Estrangeras, que *con* sus libres, fueltos, y muchos Nabíos, en que por falta de los nuestros an crecido más, Corren, Navegan, Sulcan, y andan por todos los Mares, y por todos los Puertos de España, y mayor parte del Mundo libremente, y no tan atados a vna Flota de cada año, y a una sola Carrera, en que eftamos reduzidos con *tan* apretado Trato, y Navegación peligrosa de Coffarios, y continuos Enemigos, *tan* poderofos, tan engrossados, y enriquecidos de los Fructos y Theforos de España, que ellos solos tratan, facan, y eftiran de ella con mayor Sed, que la Sanguifuela faca la Sangre de las Venas. Materia larga, ymportantífsima para mayor fubjecto que el mío, como de otros muchos fe entiende la an re-

prefentado y reprefentan con zelo fidelíſſimo y con deſſeo de que ſe mire y ſe remedie antes de llegar a lo vltimo del ympoſible.²⁹

En el cuarto diálogo regresan los tres amigos a Sevilla, y no escatiman elogios a la belleza de los parajes que se ven desde el río Guadalquivir, comparándolos con los más famosos jardines. Y ya acercándose al destino, aprovechando la subida de la marea, comentan las ideas de Juan de Veas para construir los barcos. A continuación de lo cual Leonardo pide a Thomé que le declare las voces de esta traza, lo cual hace gustosamente, poniéndolas por orden alfabético. Termina el libro con la despedida de los personajes.

A lo largo de todos los diálogos, Tomé Cano demuestra ser una persona cultivada con conocimientos abundantes no solamente sobre lo concerniente a su profesión, sino también sobre historia e historia sagrada, con frecuentes citas de autores clásicos. La narración es amena, salvo cuando se tratan los aspectos técnicos, evidentemente, y la prosa es fluida y nada engolada.

Para Tomé Cano, los barcos son como seres vivos, pues tienen gran parecido con el hombre y con los animales, sintiéndose el marinero plenamente compenetrado con ellos. Lo dice él, que tanto tiempo pasó a bordo de diferentes embarcaciones, en distintos mares:

Mucha es en effo la fimilitud que la Nao viene a tener con el Hombre, que tiene y encierra en ſí todas las coſas del vniverſo como Mundo abreviado, ſegún *que* aſí es llamado de los Sabios y Philoſophos, entendiéndofe eſto quando ya la tal Nao, ſiendo acabada de todas ſus obras, es Navegable y pueſta a la vela, enſeñoreándofe de el Mar. Y aun en el principio y primera forma que ſe le da, y fobre que ſe afienta y levanta toda ſu Fábrica dende la Quilla, que corre el largo del Navío en lo baxo, y por el Través, *que* es la Manga, tiene grande fimilitud con la Forma y Compoſición del hombre, en lo que ſe le cría primero con el Eſpinazo, que es a manera de la Quilla, y en el Plan, que ſaliendo de él hazen las Coſtillas, dende a donde con admirable orden ſe haze y cierra el

²⁹ Fols. 44v-45v.

cuerpo de el hombre, cuyas piernas dizen que quando nada en el agua, son femejantes en el gobierno del nadar a la Popa y Timón del Navío, el qual, aunque es de Madera, tiene, y tienen todos los Navíos, tal condición como si fueffen animales que tuviefen espíritu fenfitivo, rigiéndofe con el Timón como el Caballo con el Freno, con que el Ginete le corrige fiendo duro o blando de boca, haziéndole por effo el freno que le conviene.³⁰

Estaba convencido de la importancia que tenía la marina, y dice, aunque esta vez por boca de Gaspar:

Y por concluir esta materia en *que* se pudieran dezir cosas muchas, y de grande confideración, bien sabido negocio es *que* el Rey, Príncipe o Monarcha *que* fuere más poderoso en Naos y en sus Armas con las de otros baxeles, esse estará más seguro en su Reyno, y con mayor disposición y aparejo para conquistar y hazerfe señor de los agenos. Porque fiéndolo del Mar lo será por el configuiente de la tierra, bastando a darle vna suprema y gloriosa victoria el vencimiento de vna poderosa Batalla Naval, qual lo fue aquella tan célebre, memorable y aun milagrosa, *que* sobre Lepanto tubo contra la gruefa Armada del Turco la de la Sancta Liga, de que fue supremo General el Señor Don Iuan de Austria, hijo de nuestro Invicto Emperador Carlos Quinto, aunque no se gozó de los buenos efectos *que* de ella se mostraron, y se pudieran tener, si la discordia y desconfianza con la embidia no se atravesaran tan fuertemente.³¹

A nosotros nos importa el *Arte* de Tomé Cano por el vocabulario a que me he referido más arriba, aunque no es muy extenso, pues solo registra 72 entradas³². Son voces empleadas en el diálogo cuarto del tratado, al final del

³⁰ Fol 22r y 22v.

³¹ Fols. 11v-12r.

³² Son las mismas que había contado Hensley C. Woodbridge, *art. cit.*, pág. 65, n.º 10, y que ve José Ramón Carriazo en el suyo, pág. 37. En Lidio Nieto y Manuel Alvar Ezquerra, *Nuevo Tesoro Lexicográfico del Español (s. XIV-1726)*, Madrid, Arco/Libros-Real Academia Española,

cual se inserta, de carácter específico, relacionadas con el buque, su construcción, maniobra, arboladura, jarcia, velamen e instrumentos³³, quedando fuera las demás que puedan considerarse como propias de la terminología marinera, y las de uso común. Si se mira el contenido de todos los diálogos, la cantidad de términos específicos llega a los 265, procedentes, al menos, de quince lenguas distintas³⁴, lo cual nos dice mucho de cómo se fue configurando nuestro vocabulario náutico. A ello hay que añadir que son pocos los elementos no censados antes, tan solo seis de acuerdo con los datos de José Ramón Carriazo. Esas voces son *Barfolas*, *Branque*, *Brufca*, *Car*, *Pujame* y *Sustén*³⁵. Es más, ni siquiera todas ellas son nuevas, pues en el «Vocabulario de los nombres que vfa la gente de la mar, en todo lo que pertenesce a fu arte, por el orden alphabético» de la antes citada *Instrucción náutica* de Diego García de Palacio (1587) ya aparecía *Barçolas*: «*Barçolas*, fon los maderos fixos en la escotilla mayor, que hazen bordo, y guardan que no entre el agua por la escotilla abaxo». Sin embargo, Lidio Nieto eleva la cantidad a 27, lo que supone un tercio del contenido de la recopilación: *Alefrís*, *Almogama*, *Árbol Mayor*, *Archeaje*, *Astilla*, *Balance*, *Barragante* (creo que es un error por *Barraganetes*), *Branque*, *Bulárcamas*, *Car*, *Codo*, *Contracodaste*, *Cuchillos*, *Delgados*, *Enmechar*, *Entremiche*, *Ioba*, *Lançamientos*, *Maderos de Cuenta*, *Manga*, *Ollaos*, *Pujame*, *Quadra*, *Rasel*, *Sustén*, *Traço* y *Yugo*³⁶, entre las que no consta *Brufca*, de las señaladas por José Ramón Carrizo, además de *Barfola*, evidentemente. Bien es cierto que una parte de esas voces ya estaban documentadas en nuestros diccionarios, pero no con el valor específico con el que nos las ofrece Tomé Cano. *Codo*, como medida, tiene una larga tradición lexicográfica que parte de Nebrija, por lo que debería ser suprimido de esa lista, aunque, supongo, fue recogida por la importancia de su tamaño a partir de las *Ordenanzas* reales de 1607, a que ya he hecho referencia; otro tanto cabe decir de *Barraganete*, y no *Barragante*, que sorpren-

11 vols., 2007, son 71, ya que no pasó *quadra* (desconozco el motivo). Por su parte, Carlos Alvar, en su trabajo citado, da la cifra de 73, mientras que son 75 en el estudio citado de Lidio Nieto, pág. xxxii.

³³ Me remito a lo expuesto en el artículo citado de José Ramón Carriazo, pág. 39.

³⁴ Véase Carlos Alvar, *art. cit.*, págs. 70-74.

³⁵ Cfr. José Ramón Carriazo, *art. cit.*, pág. 47.

³⁶ Cfr. Lidio Nieto, «Inventario y filogenia», citado, pág. xx.

dentamente había sido recogido por John Minsheu en 1599, en un diccionario bilingüe, no específico³⁷: «Barraganete, *a peece of woode on the side of ships, to fasten coardes*». *Bulárcamas* también estaba en el «Vocabulario» de García de Palacio, aunque con otra forma: «*Buárcamas*, fon vnas llaues, o curbas, *que fe hechan alas naos enel plan, endentadas en los madero[s] que abraçan, y fortifican el plan dela nao, y estemenaras*». Por otro lado, cuando Cano define el *Traço* como una línea está utilizándolo con uno de los valores habituales de la voz. Y aunque *Yugo* no había sido entrada en los repertorios anteriores al nuestro, resulta que con el valor que nos interesa sí fue empleado por García de Palacio: «*Biquitortes*, fon los maderos que hazen bueltas, *que nascen del yugo de popa, fobre que fe haze la bóueda dela dicha popa dela nao*».

Esas voces nuevas, pese a las que habría que dejar de lado, pocas, representan una cantidad considerable en el conjunto del vocabulario, y constituyen un valioso testimonio de la independencia y originalidad del autor, sin duda, por sus conocimientos de la materia tratada. Esa es la conclusión a la que llega Lidio Nieto tras comparar el contenido de la «Declaración» con los repertorios léxicos que lo antecedieron³⁸.

El vocabulario de Tomé Cano no está confeccionado con pretensiones lexicográficas, ni mucho menos. Solamente quería facilitar la comprensión de unos cuantos términos técnicos empleados en su exposición, en el último de los diálogos mantenidos entre los tres amigos. Por ello, tiene una escasa importancia en la historia de nuestros diccionarios, incluso en los específicos de la náutica. Otra cuestión muy diferente es su valor para el conocimiento de la historia del vocabulario de su materia.

Me permito copiar a continuación unos pocos artículos para que el lector tenga una idea de ese conjunto de palabras, para que aprecie lo escueto de las explicaciones que facilita, aunque hay ocasiones en que se extiende algo más con el fin de proporcionar más información, y, finalmente, para que pueda comparar con el manuscrito que transcribo en las últimas páginas. Todos los artículos que comienzan por *a-* son (fols. 51v-52r):

³⁷ *A Dictionarie in Spanish and English, first published into the English tongue by Ric. Perciuale [...]*, Londres, Edm. Bollifant.

³⁸ En «Inventario y filogenia», citado, págs. xxxii-xxxiii.

Aletas, fon dos Maderos Corbados, *que* Forman la Popa de la Nao.

Alefrís, es vna Concavidad que hazen en el Madero que quieren, o es necesario para que allí rematen las Tablas.

Almogama, es el último Madero de los de Cuenta hazia Popa y hazia Proa.

Albitana, es vn Madero que haze Contraroda, o Branque por la parte de adentro.

Amura, se entiende el Tercio delantero de la Nao.

Ancla, es vn Fierro Corbado, que se echa al Agua con vn Madero que en la Cabeça le haze como Cruz, y en esta Ancla va afido vn Cable sobre que la Nao se afirma y está Surta en los Puertos.

Árbol Mayor, es vn grande alto y derecho Mástel que lleva la Verga y Vela Mayor, y en su cabeça, o altura la Gauia; y de allí arriba el Masteleo *que* también tiene y lleva su Verga y Vela.

Archeaje, es vn Tanteo por donde se sabe el Porte que haze la Nao, y Archéase por la medida de vn codo de largo, ancho, y alto por dedentro de la Nao.

Astilla, es vn Crecimiento, que se les da a los Maderos de Cuenta, por la parte baxa sobre la Quilla.

Avita, es vn Madero grueño atravesado debaxo del Castillo de Proa, muy firme en los Costados de la Nao, donde se hazen firmes los Cables quando la Nao está Surta.

Del *Arte* de Tomé Cano se ha conservado el manuscrito original, o, al menos, el que fue a la imprenta, convencimiento al que llego por las razones que voy a exponer. Lo que me sorprende, en primer lugar, es que en ninguno de los trabajos que he citado antes se hace la más mínima alusión a él. Supongo que ello se debe a una deficiente catalogación en la Biblioteca Nacional de España, donde se conserva bajo la signatura mss. 9366, sin autor, y con el título de *Diálogos sobre la navegación antigua y la fabricación de navíos, con un vocabulario marítimo*, que es, más bien, una descripción de su contenido, ya que no lleva ninguno de los preliminares, iniciándose, sin más, con el diálogo primero. Esto puede ser una explicación de por qué la versión impresa está foliada a partir de ese primer diálogo, comenzando también en él los registros con la A. Todos esos textos iniciales impresos están en un solo pliego de 16 páginas, numerados

los cinco primeros folios, salvo el de la portada. No estarían completos hasta tener la «Tassa», fechada el cinco de marzo de 1611, bastantes meses después de la aprobación de Diego Barreda, del 22 de diciembre de 1608. Todo esto me lleva a pensar que el texto estaba escrito en 1608, y por las causas que fuesen se demoró la impresión, que debió hacerse en 1611, momento en que se pondrían la portada con el título, la dedicatoria y las palabras «Al lector», junto a las piezas de carácter legal. Me imagino, también, que Tomé Cano volvería de cuando en cuando a su manuscrito, haciendo algunas tachaduras, modificaciones y añadidos. Al manuscrito le faltan los folios 60, 64 a 68, y 77, que debieron perderse después de la impresión, pues su contenido está en ella, y en la numeración de las hojas (antigua, probablemente de la época del manuscrito, y casi me atrevería a decir que puesta en el taller de impresión³⁹) se aprecian los saltos debidos a esas faltas.

Al no constar el autor ni el título en el manuscrito, la catalogación no ha sido exacta. Pero hay más. En el *Inventario general de manuscritos*⁴⁰ la ficha es muy breve, se da como autor a Juan Álvarez de Mármol, con el título copiado antes, entre corchetes, con la fecha de s. XVI, de tamaño de 205 x 150 mm. y 81 folios. En la procedencia se señala la biblioteca de Serafín Estébanez Calderón (1799-1867), el escritor y político malagueño conocido como El Solitario. Probablemente a este le llegara durante su estancia en Sevilla, pero eso ya son meras conjeturas sin ningún otro fundamento.

Que la autoría se atribuya a Álvarez de Mármol resulta un desatino. Es cierto que al final del manuscrito está el nombre y la firma de Juan Álbarez del Mármol, pero ello no quiere decir que sea el autor. Es quien firma la tasa a que me he referido antes, como escribano de cámara del rey que era, y por esta razón su rúbrica aparece en todas las páginas del manuscrito, para dejar constancia de que ha visto la totalidad de la obra, y la firma al final. Y este final es donde termina el vocabulario, por lo cual lo que encontramos a continuación en la obra impresa debe ser considerado como un añadido de última hora, para rematar

³⁹ Los números de los diez primeros folios se han repetido en época moderna a lápiz, pues en alguno se habían perdido o cortado por el margen superior.

⁴⁰ *Inventario general de manuscritos de la Biblioteca Nacional*, XIII (8500 a 9500), Madrid, Ministerio de Cultura. Biblioteca Nacional, 1995, pág. 300.

la lista de palabras que podría haber sido más extensa, y la conversación, con la despedida de Tomás, Leonardo y Gaspar.

Estoy seguro de que este fue el manuscrito que fue a la imprenta por una serie de marcas que dejó en él el impresor. En primer lugar, una paginación que no es la del manuscrito, sino, precisamente, la letra de cada uno de los cuadernillos, y la página, no el folio, de este, por lo que su posición en las planas del manuscrito no es fija. Por otra parte, en el interior del texto se hallan unas rayas de división con un número al margen, que corresponden al comienzo de cada uno de los folios numerados en el impreso. Todos esos números parecen puestos por la misma mano que numeró los folios del manuscrito, por lo que me atrevo a pensar, como he dicho antes, que esa numeración se realizó en la imprenta, con toda probabilidad para no cometer errores. Tras cada punto y aparte aparece una raya horizontal, con la que se da a entender que todo ese espacio ha de ir en blanco en lo impreso, para que el cajista no tuviese dudas.

El manuscrito tiene una clara letra humanística de finales del siglo XVI, que no plantea problemas para su lectura. Pese a ello, no son pocos los cambios gráficos que se introdujeron al pasar el texto a la letra de molde, con abreviaturas y eses altas que no fueron empleadas en el original. Por otro lado, sí que podemos apreciar «la anárquica distribución de mayúsculas y minúsculas» a que se refería Enrique Marco Dorta en el libro impreso⁴¹.

Este texto nos aporta nuevas revelaciones sobre la edad de su autor en el párrafo de Gaspar al final del primer diálogo citado más arriba (fol. 21v), pues allí donde escribió «en cinquenta y tres años que avéis navegado», se ha tachado *tres* y puesto por encima *seis*. Si esta fue una corrección hecha antes de enviar el manuscrito a la imprenta en el mismo año de 1611, habremos de convenir que nuestro personaje comenzó a navegar hacia 1555, con 10 años, pero si lo fue antes de someter el texto a la aprobación del ordinario nos diría que Cano tenía alrededor de 8 años de edad cuando embarcó por vez primera. ¿Por qué no se tuvo en cuenta esta corrección? No tengo respuesta para ello, máxime cuando un poco más adelante había escrito «y siendo Piloto examinado de más de los treinta y quatro a esta parte», habiendo tachado primero *quatro* y escrito por encima *seis*, a su vez tachado, igual que el *treinta*, sobre el que se puso *cuarenta*,

⁴¹ Pág. 28 del prólogo de su edición.

que sí pasó a letra de molde, lo que obligaría a pensar que llegó a ser piloto hacia 1571, o que estas últimas correcciones están hechas en un periodo anterior, mientras se iban obteniendo las aprobaciones y licencias necesarias.

No es menos interesante para la datación del manuscrito el largo añadido que hay en el fol. 10r, en el margen superior que sigue por el lateral derecho, donde Cano da cuenta del informe negativo sobre la aguja de marear ideada por Fonseca, al que me he referido más arriba. En ese párrafo es donde se dice que están en el año de 1610, con lo que la redacción del *Arte* ha de ser, necesariamente, anterior a esa fecha, si bien después se hicieron correcciones y añadidos en el manuscrito. Es un indicio más para suponer que estaba redactado en 1608, si no antes, pues da la sensación de ser una copia casi definitiva, para ir a la imprenta, sobre lo que vuelvo más adelante.

Pero no todas las correcciones han pasado al impreso, como sucede en el fol. 30r, con un añadido sobre ciertas dimensiones, que parece tachado inmediatamente después de haber sido redactado, manifestando cierta inseguridad sobre ellas, o que nuestro autor no consideró preciso hacer la aclaración. Otro tanto sucede en el fol. 38r, donde las tachaduras y añadidos son más, quedando tachada una parte del añadido sobre el árbol mayor, la carlinga y la quilla, pues está un poco más adelante en el texto, al hablar del árbol del triquete. Por el contrario, en el fol. 33r hay una larga aclaración, que también ocupa parte del margen superior y del derecho, sobre las medidas del timón y del espolón, que sí fue impresa, como lo fue el añadido lateral más breve del fol. 41r, o el igualmente largo del fol. 52r sobre los baos, o el lateral del fol. 55v.

Nuestro Tomé Cano escribía *cobdos*, pero esa *b* fue siempre tachada con uno o dos trazos verticales, por la misma mano y con la misma tinta con que se efectuaban las correcciones, para dejar *codos*.

Por lo que nos interesa particularmente ahora, lo primero que salta a la vista es la independencia que se aprecia en la lista de palabras con respecto al texto de la obra, con un título propio tachado con una raya sobre cada una de sus líneas, quizás a última hora, para integrarlo mejor en el diálogo. Lo tachado es «Tabla en que se ponen los más principales nombres y vocablos que se contienen en este tratado con la declaración de todos⁴² ellos por el orden del

⁴² Este *todos* tiene una tachadura intensa, tal vez anterior a la del resto, como si Tomé Cano

Abc».

En el manuscrito hay algunos añadidos interlineados, con una letra menor para que la lectura del conjunto no sea difícil. Estas adiciones parecen la reparación de olvidos al hacer el traslado, que han pasado al libro impreso: *como* en el artículo *Ancla* (fol. 76v), *son* en el de *Tamborete* (fol. 80v), o todo el artículo *Embornales*, que se escribió con letra más pequeña entre la *E* que da paso a la nueva letra y el artículo *Enthenas o Vergas*, o el artículo *Escotilla*, algo más largo, que se termina al margen. En algún caso, el añadido está directamente escrito al margen, como es el caso del artículo *Cabrestante* (fol. 78r), que también fue impreso, no así otro con letra más tardía y otra tinta que se lee bajo este con el que completaba el artículo *Car*: «Lébanlo Anclas e⁴³ ygual miente se amarran».

Que nuestro manuscrito sea la copia de otro anterior parece bien probable por la pulcritud de la letra, por todas esas correcciones, y por alguna rectificación más, como cuando se comenzó a copiar la letra *q*, escribiendo *Quadra*; el amanuense se dio cuenta inmediatamente del error y puso encima las letras correctas para que se leyera *Quilla*, la primera voz de la secuencia, tras la que se copió el texto apropiado, añadiéndose más tarde la cópula *es* para dar entrada a la explicación.

No sé encontrar una justificación para dar cuenta de por qué se quedó manuscrito un artículo, sin haber sido impreso: «*Esloria*, es el largo dela Nao por lo alto». El hecho es tanto más significativo por cuanto la primera documentación lexicográfica de esta forma, la etimológica, es en otro manuscrito, bastante posterior, el de Juan de Avello Valdés, compuesto hacia 1673⁴⁴. Parece que la más antigua presencia en la lengua es, justamente, en el *Arte*⁴⁵, pero me temo que no sea por el vocabulario, sino porque la voz se emplea en el interior

hubiese querido suprimir la palabra antes de tomar la decisión de prescindir del título.

⁴³ Esta *e* está sobrescrita encima de una *y*.

⁴⁴ *Diccionario marítimo o Promptuario náutico* [...], manuscrito 252-253 de la Biblioteca de Palacio, Madrid. El primer tomo, donde está la voz, llega hasta la letra *k*. Avello Valdés fue el autor hasta la letra *r*, habiendo sido completado después por Manuel de Ayala.

⁴⁵ Cfr. Joan Corominas y José Antonio Pascual, *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, II, Madrid, Gredos, 1980.

del texto, en boca de Tomé, al comienzo del diálogo segundo⁴⁶.

En alguna ocasión, en el texto impreso aparecen cosas que no figuran en el manuscrito. Así, por ejemplo, al final del artículo *Arbol mayor* se lee «y lleva fu Verga y Vela» cuando en el manuscrito solo es «y lleba su vela» (fol. 76v). ¿Añadiría ese *Verga* el autor en una de sus probables visitas al taller de impresión?

Como el orden alfabético no es perfecto en la relación de artículos, lo cual se deja ver en la versión impresa, en algunos lugares se numeran los artículos para indicar en el orden en que se han de imprimir, lo cual se tuvo en cuenta. Puede verse en el fol. 80r, donde entre la *P* del encabezamiento se puso *Papahigo* y *Penoles*, para recordar que ahí debían ponerse los artículos correspondientes. Y otro tanto sucede en la secuencia de los fols. 80v y 81r, donde aparece el artículo *Tamborete*, que además de llevar el número se le puso una línea para indicar el lugar al que debía pasar, repitiendo la forma de la entrada. El empleo de la línea para poner en su justa posición un artículo, con la repetición del lema, aparece también en el fol. 79v con *Lançamientos*.

El vocabulario de Tomé Cano dice así en su manuscrito:

[76r]

[...]

Tabla en que se ponen los más principales nombres y vocablos que se contienen en este tratado con la declaración de ellos por el orden del Abc ⁴⁷

A

Aletas, son dos maderos corbados que forman la Popa de la nao.

[76v]

Alefrís, es vna concavidad que hazen en el madero que quieren, o es necesario para que allí rematen las tablas.

Almogama, es el último madero de los de quenta hazia Popa y hazia Proa.

⁴⁶ En el fol. 15r.

⁴⁷ Este título está tachado.

Albitana, es vn madero que haze contraRoda, o Branque por la parte de adentro.

Amura, se entiende el Tercio delantero dela nao.

Ancla, es vn fierro corbado que se echa al agua con vn madero que enla cabeça le hace como⁴⁸ cruz y en esta Ancla va asido vn cable sobre que la nao se afirma y está surta enlos puertos.

Árbol maior, es vn grande alto y derecho Mástel que lleva la vela maior y en su cabeça, oaltura la Gauia; y de allí arriba el Masteleo *que* también tiene y lleba⁴⁹ su vela.

Archeaje, es vn Tanteo por donde se sabe el Porte que haze la nao. Y archéase por la medida de vn codo⁵⁰ de largo Ancho y alto por de dentro de la nao.

[77, está perdido]

[78r]

dela Tablas, con vnos yerros delgados maçéándolos con maços de Palo y después vetunándolo con brea mezclada con azeite.

Cabrestante, es vn madero Grueso con*que* manera de muelle, cargan y descargan la Nao.⁵¹

Carlinga, es vn madero hecho enél vna concauidad donde se asientan y hazen firmes qualquiera delos Árboles en el Suelo de la Nao.

Car, es el remate dela Vela y Verga dela Mesana que se afirma enla Nao [al margen:] Lébanlo Ancas e⁵² ygal miente se amarran.

Castillo, es vn compartimiento enla Proa dende el Amura al Árbol del Triquete para abrigo dela gente.

Cintas, son vnos maderos que van por el vientre de la Nao, en su largo, de Popa a Proa atrechos enel altura deella.

Codaste, es el remate de que se forma la Popa donde sea de afirmar el Timón.

⁴⁸ La palabra *como* está interlineada.

⁴⁹ La *b* está tachada.

⁵⁰ Está escrito *cobdo* con la *b* tachada.

⁵¹ Este artículo está escrito al margen.

⁵² Esta *e* está sobrescrita encima de una *y*.

Corbatones, son vnos⁵³ maderos que abraçan las maderas que vienen de la vna parte de la Nao con la otra, por dedentro.

Contracodaste, es vna añadididura⁵⁴ [*sic*] que postizas
[78v]

se les pone alas naos, acrecentando el Razel, para que gobiernen⁵⁵ bien las que no lo hazen.

Codo⁵⁶, son dos Tercias de vna vara.

Costados, son los dos lados dela nao y de su vientre.

Cubiertas, son los suelos, que la Nao tiene que en algunas ay, dos y tres altos.

Cuchillos, son vnas vigas o tablas cortadas al Sesgo que hazen punta delgada porel vn lado.

D

Delgados, son los que se hazen a Proa y a Popa enlos remates y cantos dela Nao para que Gobierne bien y que las aguas vayan parejas al Timón.

Dormentes, son vnos maderos que van clauados por dedentro del Buco, o cuerpo dela Nao de Proa a Popa sobre que asientan los Baos y las latas para sobre ellas asentar las tablas que hazen la cubierta, o suelo de la Nao.

Dragante, es vn madero Grueso sobre que des-
[79r]

cansa⁵⁷ el Árbol Bauprés amanera de coxín.

E

Embornales, son los caños por donde desagua la cubierta.⁵⁸

Enthenas o Vergas, son vnos árboles que hazen cruz conlos maiores enlos quales van tendidas las velas.

⁵³ La palabra *vnos* está escrita sobre una tachadura en la que se ve *vnas* y algo más.

⁵⁴ La sílaba *ña* está interlineada.

⁵⁵ Esta palabra está escrita con una *b*, tachada, y al margen con una llamada está la *v*.

⁵⁶ Se puso *Cobdo* y se tachó la *b*.

⁵⁷ La *s* de *descansa* está escrita sobre una *ç*.

⁵⁸ Este artículo está interlineado.

Enmechar, es hazer vna punta avn madero que sea quadrada y encaxarlo enotro con vna muy pulida junta, tanto que casi no haze señal.

Entremiche, es vn madero que endienta enlos Curbatones, que atraviesan de una parte aotra.

Escotilla, es vna Puerta Por donde entra la carga y se pone debaxo de cubierta.⁵⁹

Estemenara⁶⁰, es el madero que haze junta con el Plan y la forma del vientre dela nao llámase orenga en Viscaíno y Braço en Portugués.

Espolón, es el remate dela Proa y delo delantero de la Nao su frente o hocico.

Esloria, es el largo dela Nao por lo alto.

G

Gratiles, es vn cabo de jarçia⁶¹ enque se hacen firmes las velas porque no se rompan con el muyo [*sic*] ayre.

[79v]

I

Juba⁶², es vn crecimiento que seles da alos maderos de Cuenta enlas puntas altas que hazen el costado.

L

Lemera⁶³, es vna lumbrera enla Popa de la Nao por donde sale vn madero que llaman Cana [*sic*] aencaxarse en el Timón con que le apremian para que Gobierne.

⁵⁹ Este artículo está interlineado y seguido en el margen derecho.

⁶⁰ La segunda *e* es una *o* a la que se añadió un trazo para hacer la *e*.

⁶¹ La *j* está escrita sobre una *z*.

⁶² La *J* está puesta encima de otro signo.

⁶³ La primera *e* está escrita sobre una *a*.

Lançamientos, son⁶⁴ los que la Nao haze o lo que Gana más enlargo quela quilla que corre de Proa a Popa.⁶⁵

M

Manga, es lo más ancho dela Nao enla boca.

Maderos de Cuenta, son aquellos sobre que se funda y tiene principio la Nao.

Messana, es el Árbol que está entre el maior y la Popa, elqual lleba vna vela latina amodo de Tocador por laqual se llama Mesana.

Meollar, es vn cordel Grueso que se mete enla Baina de la Vela.

O

Ollaos, son vnos ojales que seles hacen alas Velas para añadirles otra vela quando fuere ne-

[8or]

cessario⁶⁶.

P

Plan⁶⁷, son los maderos que se asientan sobre la quilla y que hacen el Plan o suelo y primero asiento de la Nao, en Viscaíno se llama Ginol, y en Portugués quaderna⁶⁸.

Papahígo, son las velas principales Maior y Triquete sobre que se añiden otras, que quando están añadidas se llaman Maestras, y quando sensillas o solas Papahígos.

Penoles, son las puntas delas Vergas.

⁶⁴ Esta palabra está interlineada, y las de la siguiente es un añadido posterior.

⁶⁵ El artículo tiene a su izquierda una línea para llevarla sobre el precedente.

⁶⁶ En el registro de la hoja anterior está escrita con ç.

⁶⁷ Por encima de esta palabra están escritas *Papahígo* y *Penoles*, indicando que ahí deben ir los respectivos artículos. Todas las entradas de la letra *p* están numeradas para que se supiera el orden en que debía ser impresas.

⁶⁸ El final de la palabra, *derna*, está escrito interlineado sobre otras letras tachadas.

Pujame, es el cuerpo de la Vela enlo baxo quando está tendida e hinchada del Viento.

Puntal, es lo alto que haze la nao dende las⁶⁹ cubiertas hasta el Plan.

Q

Quilla⁷⁰, es⁷¹ el Primero madero que haze el largo y cumplido de la Nao sobre elqual se comiença a fabricar.

Quadra, es⁷² eltercio trasero de la Nao.

[8ov]

R

Rasel, son los Delgados que la Nao lleva a Popa y a Proa para quelas aguas vayan con fuerça al Timón y para que la Nao volinee.

Roda, es el remate de la Proa de la Nao.

S

Sustén, es el tener la Nao mucha firmeza y estar derecha quando va ala vela.

T

Timón⁷³, es el Gobierno⁷⁴ de la Nao devn Grueso tablón por defuera deella enla Popa engoçado firmemente con fuertes y largos fierros conque lige-

⁶⁹ Originalmente estaba escrito *los*, habiéndose puesto la *a* sobre las dos últimas letras y añadido una nueva *s*. A continuación se tachó *suelos o*.

⁷⁰ Las letras *ill* están escritas sobre *adr*, *Quadra*.

⁷¹ Se añadió más tarde, por lo que aparece junto a *él*.

⁷² El verbo *es* está ininterlineado sobre *entiéndese* tachado con una sola raya.

⁷³ Interlineada por encima de esta palabra aparece *Tamborete*, con una línea indicando que el artículo que hay más abajo debe venir a esta posición. Todas las entradas de la *t* están numeradas para indicar el orden en que debían aparecer en el texto impreso.

⁷⁴ Esta palabra está escrita con una *b*, tachada, y al margen con una llamada está la *v*.

ramente vuelue avna parte y aotra siruiéndole ala Nao como⁷⁵ al cavallo⁷⁶ el freno.

Tamborete, son⁷⁷ vnos maderos que Ciñen el Árbol entorno y lo hazen firme conlas cubiertas.

Tonelada, es⁷⁸ vna medida de la Carga que haze la Nao Como decir fane-ga o Cahíz, que vna Tonelada haze y es dos Pipas.

Tolda, es vna media Cubierta del Árbol a Popa
[82r]

que los Viscaínos llaman Chimenea para abrigo dela Gente, y los Andaluzes Alcáçar.

Traço, es vna línea⁷⁹ cortada derecha para cortar por ella los Planes.

Trancanil, es vn madero fuerte que liga las Latas, y Baos dela cubierta conlos maderos del Costado.

Triquete, es⁸⁰ el Árbol que está a Proa, y tiene en su Cabeça vna Gauia, y de allí arriba otro Masteleo cada vno con su vela.

X

Xareta, es vna Red hecha de madera o de cuerdas debaxo dela qual está y se pone la Gente a pelear con más resguardo y con más seguridad.

Y

Yugo, es vn madero que sepone enlo más ancho dela Popa de la Nao, sobre que se forma la mesma Popa.

MANUEL ALVAR EZQUERRA
Universidad Complutense de Madrid

⁷⁵ A continuación está tachada la palabra *sirue*, seguramente por ser innecesaria tras el *si-ruiéndole* anterior.

⁷⁶ También esta palabra está escrita con una *b*, tachada, y al margen con una llamada está la *v*.

⁷⁷ Está añadido interlineado.

⁷⁸ Se puso posteriormente, interlineado.

⁷⁹ Delante está tachada la palabra *medida*.

⁸⁰ Está añadido en la misma línea.

