
EL LENGUAJE DE GALERAS EN EL SIGLO XVI:
EL APORTE DE BALTASAR DE COLLAZOS*

SARA SÁNCHEZ BELLIDO

Instituto Universitario Seminario Menéndez Pidal
Universidad Complutense de Madrid

«**L**A VIDA DE la galera, déla Dios a quien la quiera» (Guevara, 1984: 301). Estas palabras, con las que comienza el *Arte de marear* de Antonio de Guevara¹, resumen de manera muy explícita la intención crítica de la obra, que busca poner de manifiesto ante los ojos de sus lectores los aspectos negativos de un mundo bastante desconocido en la época y que, sin embargo, representaba un papel fundamental en la España del siglo XVI.

A partir de 1492, con la Península liberada del poder musulmán y el descubrimiento del Nuevo Continente, la política militar española debe centrarse en un nuevo foco, inevitablemente exterior. Ya en tiempos de los Reyes Católicos se inician diferentes campañas en América y el Mediterráneo que suponen un fuerte impulso en el ámbito naval, pero será posteriormente, con Carlos V y Felipe II, cuando el funcionamiento de la maquinaria náutica se convierta en pieza fundamental: la lucha contra franceses y turcos en Italia y el Mediterráneo, y la necesidad de sufragar los gastos de estas y otras batallas en Centroeuropa con el dinero proveniente de la plata americana justificarán la inversión y la preocupación del Estado por mantener y aumentar las flotas españolas².

* Este trabajo se inscribe en el marco del proyecto de investigación «Estudio y edición de los *Coloquios* de Baltasar de Collazos», financiado por el programa de Contratos de Investigador de Apoyo (convocatoria de 2007) de la Comunidad de Madrid, y que, a su vez, forma parte del proyecto «IDEAPROMYR2: Inventario, descripción, edición crítica y análisis de textos de prosa hispánica bajomedieval y renacentista. Línea: Dialogos (fase 2)», financiado por el Plan Nacional de I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación, referencia: FFI2009-08070 (convocatoria 2009).

1. Asunción Rallo señala que no puede documentarse como refrán con anterioridad a esta mención, pero sí uno muy semejante que podría haber sido tomado como base por el autor para transformarlo de acuerdo a su finalidad crítica. Véase, para mayor detalle, Guevara (1984: 301, n. 1).

2. Como señala Joseph Pérez, «en el siglo XVI, España domina bien su imperio porque todavía posee el control de los mares» (Pérez, 2001: 101).

Pero, como acabamos de anunciar, este aspecto de la vida del momento, protagonista, sin duda, de numerosas conversaciones, se encontraba también envuelto en un cierto halo de misterio, ya que normalmente solo quienes formaban parte directa de este mundo podían conocer sus entresijos. De ahí que, a lo largo del siglo, especialmente en su segunda mitad, encontremos una serie de obras que intentan resaltar, comentar o criticar algunos aspectos relacionados con la navegación. Se trata de testimonios de primera mano que nos hablan no solo del modo de construcción de los navíos, sino también, en los casos que vamos a comentar, de la vida diaria a bordo de la galera, la nave de combate por excelencia, destinada a proteger tanto las costas españolas como los cargamentos procedentes de Indias. Estas obras, su motivación y el modo en que plantean el asunto será el foco de interés de nuestro estudio, junto al papel desempeñado por una de las mismas, los *Coloquios* de Baltasar de Collazos (poco conocida y nada atendida en este aspecto hasta el momento por la crítica), especialmente para la documentación de uno de los motivos más llamativos, el del lenguaje distintivo usado en la galera.

* * *

Hasta 1539, fecha en la que aparece el *Arte de marear* de Antonio de Guevara, con cuya cita iniciábamos el trabajo, los escasos testimonios de temática naval que se conocían se centraban en aspectos exclusivamente técnicos, como el modo de construcción de las naves, sus dimensiones, cómo calcular las diferentes rutas a seguir, etc.³. La novedad que aporta el Obispo de Mondoñedo no es otra que la de transformar un tratado científico en una amena obra literaria, una «sátira como las epístolas de Aretino o más tarde las de E. de Salazar» (Guevara, 1984: 84) en palabras de Asunción Rallo, pero no de esos motivos más directamente relacionados con la pericia de la navegación, sino del modo de vida que supone entrar en la galera, un mundo aparte que solo pueden describir quienes lo han vivido en primera persona y que ahora se nos presenta como aviso contra inexpérimentados acerca del «origen de hacer galeras, el lenguaje que allí se habla y lo que se ha de proveer para navegar en galera (...) porque en mal punto entrará en galera el que no se aprovechare desta nuestra doctrina» (Guevara, 1984: 303-304).

Así pues, a partir de este momento, podemos distinguir dos líneas esenciales en el tratamiento que las obras dan al asunto de la navegación: por un lado encontramos algunos tratados que continúan la vía anterior a Guevara, y, por otro, un número limitado, aunque considerable, de textos que buscan de un modo u otro sumarse a esa otra vía más literaria que había iniciado el *Arte de marear*.

Entre las primeras, podemos destacar el *Arte de navegar* y el *Regimiento de navegación* de Pedro de Medina (Sevilla, 1545 y 1552, respectivamente), el *Breve compendio de la Sphera y de la arte de navegar* de Martín Cortés y Abacar (Sevilla, 1551), el *Compendio del Arte de navegar* de Rodrigo Zamorano (Sevilla, 1581), la *Hidrografía* de Andrés de Poza (Bilbao, Matías Mhars, 1585) o el *Regimiento náutico* de Ioao Baptista Lavanha

3. Nos referimos a obras como la *Suma de geographía que trata de todas las partidas y provincias del mundo* de Martín Fernández de Enciso (1519) o el *Tratado de la Esphera y del arte de marear* de Francisco Falero (1535). Ambas, al igual que otras de similar contenido, pero posteriores, pueden verse en *Obras clásicas de náutica y navegación*, 1998.

(Lisboa, Simao López, 1595)⁴. En general, estas obras versan sobre los instrumentos y medios para guiarse durante la navegación (cómo construirlos y el modo en que deben utilizarse), con indicaciones para calcular el año lunar y para conocer y prever los fenómenos meteorológicos a partir de las señales que pueden observarse en los astros y los vientos, así como el comportamiento de las mareas en las diferentes zonas del globo.

En cambio, en el segundo grupo que hemos de establecer y que contiene las obras que más nos interesan en este estudio, aunque pueden tratarse igualmente estos motivos, también se incluyen otros y, además, se hace de un modo pretendidamente literario, frente al más científico de los textos anteriores. Ya hemos mencionado más arriba que el pionero en este ámbito es Antonio de Guevara con su *Arte de marear*, pero a este título debemos sumar otros: *Quatri partitu en Cosmografía práctica y por otro nombre Espejo de navegantes* de Alonso de Chaves (primera mitad del siglo XVI, pero no publicado hasta 1983), *Carta escrita al Licenciado Miranda de Ron* de Eugenio de Salazar (1573, pero publicado en 1966), *Coloquios* de Baltasar de Collazos (1568), *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* de Juan Escalante Mendoza (1575, pero no publicado hasta 1985) e *Instrucción náutica* de Diego García de Palacio (México, 1587)⁵.

Todos ellos aportan referencias a cuestiones como la denominación y funciones de los integrantes de la tripulación (piloto, capitán, calafate, proeles...), las condiciones de vida en la nave (estancias, avituallamiento, etc.) y los problemas que pueden presentarse durante la navegación (tormentas, vientos desfavorables, ataque de corsarios, etc.). En algunos casos se nos presentan de un modo satírico, como mencionábamos con respecto al *Arte de marear* o la *Carta* de Salazar, y en otros más expositivamente, como ocurre con el *Espejo de navegantes*, los *Coloquios*, el *Itinerario* y la *Instrucción*, pero en todos ellos encontramos un cierto componente de crítica a este mundo que se rige por unas normas sociales distintas y cuya vida supone una «mala muerte» (Collazos, 1568: sign. f6 r)⁶ para quienes optan por ella. El más completo, por supuesto, es el Obispo de Mondoñedo, que se complace en repasar una por una todas las actividades cotidianas del ser humano para después mostrar cómo estas se ven alteradas en la galera (es imposible beber agua clara, comer algo que no esté húmedo y rancio, dormir en parte alguna que no sea un duro tablón de madera, etc.), pero tampoco Salazar se queda corto en este sentido y nos ofrece descripciones como la siguiente:

E así me aliuié lo mejor que pude y salí del buche de la ballena o camareta en que estábamos, y vi que corríamos en vno, que algunos llaman cauallo de palo, y otros roçín de madero, y otros páxaro puerco, aunque yo le llamo pueblo y çiudad (...) no falta en este pueblo vn trinquete, ni vn joanete ni vn borriquete, papahigo, boneta ni barrendera. Tiene vn molinete que con su furia muele a los marineros y con su ruydo a los pasajeros; vna fuente o dos, que se llaman bombas, cuya agua ni la lengua ni paladar la querría gustar, ni las narizes oler, ni aun los ojos ver (...) (Salazar, 1966: 58).

4. Véase *Obras clásicas de náutica y navegación*, 1998, donde se incluye la digitalización de todos estos textos y algunos más de siglos posteriores.

5. Como podemos observar, algunos de estos textos ni siquiera fueron publicados y conocidos en la época por diferentes circunstancias, lo que aumenta la rareza de aquellos que sí se editaron.

6. Cito esta obra por la transcripción realizada para la edición que preparo, aún no disponible, pero anoto la signatura tipográfica mediante la cual puede localizarse la cita en el original impreso del siglo XVI.

En este tono continúa el autor dando queja no solo del navío, sino de la rudeza de sus ocupantes y de los peligros que el viaje acarrea.

Baltasar de Collazos, algo más escueto, no duda en señalar que «se le acabó el juicio al caballero o soldado particular que, teniendo el Rey tantas plaças donde le poder ir a servir muy a su honra, va ahí» (Collazos, 1568: sign. g3 v) y hace hincapié en las miserias que esperan a quien se vea avocado a la vida de galera:

sin haber profesado pobreza como franciscos, pocas vezes se hallan dineros en su poder y, sin haber prometido de no comer carne como cartuxos, los más días de la semana les hazen comer pescado y algunas minestras de arroz y habas y otras legumbres, y las muy estrechas órdenes, por devoción, ayunan algunos días del año a pan y agua, y a ellos, sin devoción, se los hazen ayunar a bizcocho y agua, y algunas vezes falta esto (Collazos, 1568: sign. i1 r).

Algo menos críticos se muestran el resto de autores, aunque tampoco ellos olvidan advertir sobre algunos de los aspectos más problemáticos de la navegación, como son el acecho continuo de la muerte, bien por el peligro de hundimiento de las naves (en muchos casos debido a las circunstancias meteorológicas, pero también a la falta de pericia de los pilotos, marineros, etc., una idea constante en estas obras), bien por el ataque de corsarios, la incomodidad de la vida a bordo y, sobre todo, el hambre. Dice Juan de Escalante que los marineros de Triana son de los mejores que pueden encontrarse, además de por su destreza a la hora de dirigir el timón, por estar preparados para «defender sus naos de corsarios enemigos y para sufrir hambre y necesidades» (Escalante, 1985: 47).

Como vemos, el tópico del aviso a navegantes es una característica de estos textos, pero un aspecto muy llamativo es que tres de ellos, Collazos, Escalante y García de Palacio recurren para ello a un género particular, el diálogo, de enorme éxito durante todo el siglo XVI, netamente literario, y cuya importancia en este caso no podemos pasar por alto, ya que la intencionalidad didáctica, y frecuentemente crítica, que suele acompañar a las obras dialógicas convierte a este género en un marco ideal para poner de relieve aspectos desconocidos, poco tratados o polémicos de la vida del momento⁷. Al menos, así parece entenderlo Juan de Escalante, para quien el diálogo entronca con la tradición grecolatina y supone el mejor modo de expresar nociones que pudieran resultar de otra manera aburridas o complejas:

Y sea Dios infinitamente bendito y loado por la merced que me hizo en la inteligencia que me dio para emprender esta obra y en disponerme y darme su gracia y tiempo con que la acabase, cuyo estilo de diálogos entre las dos personas que en ello practican elegí en ella, siguiendo el modo de los graves filósofos griegos y latinos, que lo usaron por la más cómoda disposición que suele tener este modo de declarar las cuestiones y artículos que se confieren y pretenden saber en las materias que se tratan, y por la más fácil y menos molesta inteligencia que se suele hallar en las cosas escritas en este estilo de diálogos, en que las lecturas suelen ser más sabrosas y agradables, aunque en los principios no lo parezcan (Escalante, 1985: 22).

7. Además de estas obras, también utiliza este género el autor del *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre la fábrica de navíos* (ed. de M^a Isabel Vicente Maroto, Salamanca, Ediciones de la Universidad de Salamanca, 1998), aunque no lo hemos incluido por no prestar especial interés al aspecto crítico y al léxico que son los que más nos interesan en este estudio.

Y, seguramente, estas mismas razones movieron a sus contemporáneos, que podían utilizar este género para tratar cualquier cuestión que pudiese necesitar de una aclaración o suscitar debate, desde aspectos teológicos o de la más absoluta actualidad⁸.

Una aclaración especial merece el texto de Chaves, quizás el más problemático, ya que, en realidad, no deja de ser otro tratado científico y técnico que podríamos incluir en aquel primer listado por su falta de literaturización. Sin embargo, cierta particularidad hace de él algo distinto, la cual, además, está directamente relacionada con los otros cinco títulos que hemos destacado en el segundo listado y con un aspecto de especial importancia en este estudio: la presencia de un glosario de términos referentes a las partes de la nave, expresiones utilizadas en navegación, miembros de la tripulación, etc.

Ya Guevara llamaba la atención sobre «el bárbaro lenguaje que hablan en las galeras (...) porque tan extremados son en el modo del hablar como en la manera del vivir» (Guevara, 1984: 353). Estas palabras ejemplifican de un modo bastante claro la visión que en la época se tenía de la lengua propia de los tripulantes de la galera como algo extraño y en muchos casos ininteligible, lo que hacía necesaria la intervención de quienes la conocían para desentrañar su significado a los profanos, sin duda numerosos por el ya comentado desconocimiento general respecto a la vida marinera. De ahí deriva, probablemente, el hecho de que, a partir de este momento, quienes traten los asuntos que anteriormente señalábamos también dediquen algún espacio a este aspecto. Así, tanto Guevara como Collazos, Chaves, Eugenio de Salazar y García de Palacio incluyen una especie de vocabulario (en el caso de García de Palacio, llamado así) del léxico que se utiliza en las galeras, aunque no todos lo hacen con la misma intención. Mientras que textos como el de Chaves y el de García de Palacio presentan este glosario como tal y lo incluyen como un apartado específico, de un modo netamente informativo, los de Guevara, Collazos y Eugenio de Salazar insertan los términos a lo largo de su discurso, comentándolos no siempre en el mismo grado y seleccionando solo aquellos que les resultan especialmente extraños, ya que, y he aquí el punto más interesante, lo que buscan es ofrecer, de nuevo, una visión crítica de esta lengua única y exclusiva de la navegación.

El de Escalante, hemos de advertirlo, se limita a explicar, a lo largo de la conversación, determinados términos relacionados con el pilotaje, la construcción de los navíos, las maniobras, etc. (obviando otros que se dan por sabidos), pero es interesante que al inicio de la obra se señale la importancia de utilizar el vocabulario marítimo correctamente: «será bien que miremos ambos lo que en ello se hubiere de escribir, lo cual conviene que sea en los mismos términos y vocablos marítimos usados comúnmente entre los que navegamos, porque en lo más general no sabemos gramática y usamos de muy poca retórica» (Escalante, 1985: 26). Y esta misma idea, la del diferente modo de expresarse de la gente de mar, es la que mueve al resto de autores a aclarar a sus lectores aquellas nociones extrañas para ellos. Si Guevara ya calificaba de «bárbaro» y «estremado» el lenguaje de la galera (Guevara, 1984: 353), Collazos no se queda atrás y nos dice:

8. En la mente de todos estará el *Diálogo de las cosas acaecidas en Roma* de Alfonso de Valdés, pero no es el único caso, a lo largo del siglo encontramos otros como el anónimo *Diálogo en el cual se refieren las honras que se hicieron en Sevilla por la Princesa nuestra señora* o el *Diálogo sobre el comercio de Indias y extracción de la plata en tiempos de Carlos V* de Diego Cruzat, cuyo título esconde el tema principal de la obra, la crítica a la devaluación de la moneda en la época.

Que tienen un lenguaje y una jerigonça para entenderse que ni aprovecha ser hombre griego, ni latino, ni español, ni flamenco para entenderlos, sino que forçosamente ha de deprender en aquellas sus aulas su sciencia para poder vivir entre ellos, aunque al pobre remero se la hazen entender tan presto que aun no se contentan con que lo entienda, sino que han de entender los desventurados al silvo de cómitre, con ser los vocablos con que los mandan tan revesados y improprios de aquello que significan que es, ni más ni menos, como si vos tuviédeses dicho a vuestro moço: “mira, cuando yo te pidiere la capa, me has de dar pan, y cuando yo te pidiere de beber, me has de dar las calças” (Collazos, 1568: sign. g1 r).

mientras que Eugenio de Salazar se muestra «maravillado de oyr la lengua marina o malina, la qual yo no entendía más que el bambaló de los bramenes» (Salazar, 1966: 65) y remite al «vocabulario del Antonio» (Salazar, 1966: 65), refiriéndose al de Nebrija (donde no hemos localizado estos términos⁹), y los marineros de Illescas para entender el sentido de las expresiones que recoge en su carta.

Estos términos que, como vemos, suscitan la crítica de algunos de nuestros autores, se refieren tanto a las partes de la nave como a los instrumentos utilizados e, incluso, las denominaciones de los distintos miembros de la tripulación. El más amplio repertorio es, sin duda, el de García de Palacio, con las más de 500 entradas de su *Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar* (García de Palacio, 1993: 129-400), y, aunque no siempre encontramos coincidencia, como es natural, en muchas ocasiones, los vocablos que recogen sus predecesores están incluidos en este listado. Sin embargo, el caso de Collazos no es este. En esta obrita, casi desconocida actualmente y de la que no tenemos datos de su repercusión en la época¹⁰, encontramos un grupo no demasiado numeroso de términos, todos en el “Coloquio séptimo”, cuya singularidad reside en que una pequeña parte de ellos no se localizan en ninguno de los demás textos. Para que nos hagamos una idea, los hemos agrupado de la siguiente forma¹¹:

- gente de cabo: *espaldares* (‘primer remero de popa’), *sotaespaldares* (‘segundo remero de popa’), *carruberes* (‘remero’, posible error por *coruller*), *bogavante* (‘primer remero de cada banco’), *postiza* (‘segundo remero’), *chusma* (‘remeros, galeotes’), *coruller* (‘remero de proa’), *capitán*, *caporal* (‘segundo oficial de la galera’), *cómitre* (‘oficial encargado de dirigir las maniobras y castigar a los remeros’), *sotacómitre* (‘auxiliar del cómitre’), *consejeles* (‘práctico de costa’), *patrón* (‘oficial encargado de la gestión económica, en algunos casos, segundo de a bordo’), *remolares* (‘carpin-

9. Agradezco a Álvaro Alonso la aclaración que me hizo en este punto, que yo no había comprendido correctamente.

10. Sin editar hasta el momento, el texto de Baltasar de Collazos había sido citado recurrentemente por los bibliógrafos españoles, si bien en ediciones hoy en día desaparecidas y todas posteriores a la del ejemplar que durante años se ha conservado silenciosamente en los depósitos de la Biblioteca Nacional de España, donde Eugenio Asensio lo halló y rescató del olvido. Desde entonces, 1973, diferentes investigadores (aunque no demasiados, es necesario señalarlo) se han acercado a la obra para tratar casi exclusivamente aspectos relacionados con los interlocutores. En la actualidad, la investigadora que firma este trabajo está realizando una tesis doctoral cuyo objetivo es editar este texto y estudiarlo de un modo más amplio para ofrecer a la comunidad científica un punto de partida que permita situar a los *Coloquios* en el lugar que merece.

11. Por razones de espacio, hemos decidido no incluir el texto completo en el que aparecen, ni las explicaciones incluidas en nuestras notas a pie de página, que podrán consultarse una vez que la edición que preparamos sea publicada.

- tero que se encarga de reparar los remos'), *maestredajes* ('carpintero'), *proeles* ('jóvenes marineros que asisten en la proa') y *alieres* ('marinero encargado de la maniobra del esquife').
- elementos de la nave: *galocha* ('remo'), *gúmenas* ('cabo grueso'), *betas* ('cuerdas para atar aparejos'), *grupas* (gorupos 'tipo de nudo'), *guardines* ('cabo'), *mojeles* ('cuerda de la que se asisten los marineros al elevar el ancla'), *estrobos* ('anillo de cáñamo con el que se sujetaba el remo'), *molinete* (según Collazos, 'toldo'), *cruxía* ('pasillo entre las filas de remos'), *maimonetes* ('palos a los que se anudan las velas'), *entena* ('pértiga que atraviesa el mástil'), *car* ('parte superior de la antena'), *pena* ('parte inferior de la antena'), *trinquete* ('palo menor'), *bastardo* ('vela mayor del palo mayor o maestro'), *borda* ('vela menor del palo mayor'), *treo* ('vela cuadrada usada durante las tormentas') y *squife* ('pequeño barco auxiliar con el que los marineros bajaban a tierra').
 - vientos: *levante jaloque* ('viento de levante'), *griego levante* ('viento de levante'), *maestre* ('viento de poniente'), *mediojorno jaloque* ('viento de poniente') y *mediojorno lebeche* ('viento de poniente').
 - expresiones que indican acciones: *iza* ('subir'), *amolla* ('aflojar'), *aguanta*, *haz el car al árbol* ('maniobra utilizada en combate para dar utilizar más superficie de la vela') y *prohejar* ('remar en contra del viento').

De todos ellos, los que subrayamos son aquellos que no señalan el resto de autores y, para anotarlos en la edición que preparamos, hemos debido recurrir a diccionarios históricos (*Vocabulario marítimo*, de 1722, aunque en facsímil de 1992) y estudios actuales sobre el tema, como los de Olesa Muñido (1971) o Fernández Gaytán (1971), y, en algunos casos, incluso al *Léxico de los marineros peninsulares* de Manuel Alvar (1975), obra basada en encuestas modernas pero que recoge formas semejantes a algunas de las documentadas en los *Coloquios*. Así ocurre, por ejemplo, con algunos de los términos referidos a las partes del navío, como *grupas*, *mojeles*, *estrobos*, *bastardo*, *borda*, *molinete*, etc., cuyo cotejo se ha realizado a partir de dichos estudios. Igualmente sucede con los nombres dados a los miembros de la tripulación. De hecho, en este campo solo *capitán* aparece sistemáticamente en todas las obras, y únicamente encontramos algunos de los demás en el *Arte de marear* de Guevara (*espaldares*, *bogavante*, *postiza*, *cómitres* y *proeles*).

Si a ello añadimos que ciertos términos no han sido documentados en ninguna de las obras consultadas o que los encontramos con una definición distinta a la que ofrecen los *Coloquios*, podemos hacernos una idea de la importancia de la aportación de nuestro autor al campo del léxico marino. Nos referimos a *sotaespaldares*, *carruberes*, *grupas* y *molinete*, para cuya explicación hemos debido establecer nosotros mismos la definición, siempre como hipótesis más o menos plausible a partir del cotejo de un gran número de textos relacionados con el tema, o aceptar las palabras de Collazos. En el caso de *sotaespaldares* hemos conseguido documentar la existencia del *banco de sotaespalda* (Olesa Muñido, 1971, t. 1: 38 y 46), lo que justifica la denominación citada por Collazos para los remeros de dichos bancos. *Carruberes* podría ser una posible confusión por *corulleres*, ya que en ambos casos se remite a los bancos de proa y cuando Dionisio dice: «Porque veáis qué buen significado y qué razón hay para que a un hombre que le quiso Dios honrar tanto, que tuvo

por bien que se llamase de los nombres de sus sanctos ángeles, le llamasen allí postiza y espalder y coruller» (Collazos, 1568: sign. g2 v) parece estar remitiendo a las denominaciones citadas con anterioridad. El caso de *grupas* resultó más problemático, aunque finalmente documentamos la forma *gorupos* en el *Vocabulario marítimo* (1992:51) referida a ciertos cabos, por lo que consideramos que el término ofrecido en nuestro texto puede derivar de aquel. *Molinete* aparece siempre en referencia a una especie de vara o palo del que se servían para hacer girar los cables, pero en nuestro texto se describe como tienda, en este caso, debemos realizar un acto de fe basado en el demostrado conocimiento del autor en este campo.

Como podemos observar, algunos de estos vocablos se conservan aún hoy en nuestro idioma y no nos resultan ni desconocidos ni extraños, sin embargo sí lo serían para los contemporáneos de nuestro autor, de otro modo no se insistiría en su rareza, ni lo tratarían el resto de obras citadas. Este hecho viene a subrayar la importancia de la pequeña aportación de Baltasar de Collazos, quien debió conocer esta realidad a través de su profesión militar¹² y, seguramente, sufrir el desconcierto del neófito. Ante esta situación, no duda en incluir en el conjunto de situaciones y conductas criticadas en sus *Coloquios* (su intención no es otra que la de «avisar a mis próximos» (Collazos, 1568: sign. †5 r)) una somera descripción de esta realidad, en cierto modo, tan desconcertante como sería su primera incursión en la misma, cuyo reflejo puede verse, quizás, en la figura de Bernardino de Mendoza, a quien nuestro autor pinta hablando con sus oficiales y pidiéndoles:

que por scripto le pusiesen todos los nombres de la galera, y escribieron pasados de tres mil, y creo que pudieran escrebir más de otros tres mil, sino que, enfadado de ver tantos, lo mandó dexar. Y unos nombres que, como os he dicho, ni son griegos, ni latinos, ni españoles, ni sirven fuera de aquello para cosa ninguna, ni para servir allí hay más razón de la que os he dicho que ternía vuestro moço si hiziese al revés de lo que vos le mandádes (Collazos, 1568: sign. g1 v-g2 r).

No podemos saber si se trata efectivamente de una anécdota con base real, lo que es seguro es que Collazos la utiliza para justificar su propia opinión con un argumento de autoridad: la visión de quien fuera Capitán General de las galeras de España.

En resumen, hemos visto cómo la vida marinera toma relevancia a partir del siglo XVI en las letras hispánicas tanto en sus aspectos técnicos como en los más puramente cotidianos. Autores como Antonio de Guevara o Eugenio de Salazar no dudarán en criticar un mundo lleno de peligros y regido por unas normas de comportamiento desconocidas para la sociedad general de la época, haciendo hincapié en un motivo que también se pondrá de relieve en obras de similar temática a lo largo del siglo (algunas de las cuales han permanecido inéditas hasta fines del siglo XX): el lenguaje propio de quienes sirven en galeras.

12. Sabemos que al menos en una ocasión participó en una incursión en la que la infantería se embarcó en las galeras españolas. Se trata de la toma del Peñón de Vélez de la Gomera en 1564, campaña que él mismo nos narra en sus *Comentarios de la fundación y conquistas y toma del Peñón* (Valencia, Juan Mey, 1566, BNE: U-3882) Sin embargo, el hecho de que esta fuese, según parece, su última campaña y que, de acuerdo con nuestras pesquisas, la obra estuviese ya escrita antes que tuviera lugar, parece indicar que el autor se vio inmerso más de una vez en esta situación, lo cual explicaría la relación de alguno de los términos con la lengua italiana (*postiza*), ya que las numerosas acciones militares del emperador en estas tierras acrecientan la posibilidad de que Collazos tuviese contacto con dicha lengua.

EL LENGUAJE DE GALERAS EN EL SIGLO XVI

Una de ellas, los *Coloquios* de Baltasar de Collazos, de 1568, recoge de forma crítica un pequeño número de términos cuya novedad con respecto al resto de textos conocidos es notable. Por ello, hemos intentado mediante este trabajo darlo a conocer y situarlo en el lugar que le corresponde, ya que, si bien no puede considerarse la obra en su conjunto como un tratado marítimo, sí debe tenerse en consideración su modesta aportación para posteriores estudios sobre este particular léxico que ha llegado en muchos casos hasta nuestros días.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVAR, Manuel, *Léxico de los marineros peninsulares*, Madrid, Arco Libros, 1975.
- CHAVES, Alonso de, *Quatri partitu en Cosmografía práctica y por otro nombre Espejo de navegantes*, ed. P. Castañeda Delgado, M. Cuesta Domingo y P. Hernández Aparicio, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983.
- COLLAZOS, Baltasar de, *Coloquios*, Lisboa, Manuel Juan, 1568, BNE R-12046, pero ed. Sara Sánchez Bellido (en preparación).
- ESCALANTE MENDOZA, Juan de, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales (1575)*, ed. R. Barreiro – Meiro, Madrid, Museo Naval, 1985.
- FERNÁNDEZ GAYTÁN, José, «La vida en las galeras en la época de Lepanto», *Revista General de Marina* (julio 1971), pp. 11-30.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego, *Instrucción náutica*, ed. Mariano Cuesta Domingo, Madrid, Museo Naval, 1993.
- GUEVARA, Antonio de, *Menosprecio de Corte y Alabanza de Aldea. Arte de Marear*, ed. A. Rallo, Cátedra, Madrid, 1984.
- Obras clásicas de náutica y navegación*, comp. José Ignacio González-Aller Hierro, Fundación Histórica Tavera, Digibis, Madrid, 1998.
- OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe, *La galera en la navegación y el combate*, 2 vols., Madrid, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, 1971.
- PÉREZ, Joseph, *La España del siglo XVI*, Madrid, Espasa Calpe, 2001 (trad. de Mauro Armiño del original francés *Le Espagne du XVI^e siècle*, Armand Colin, 1973).
- SALAZAR, Eugenio de, *Cartas*, Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1966.
- Vocabulario marítimo y explicación de los más principales vocablos de que usa la gente de mar en el ejercicio del arte de marear. Nuevamente corregido y añadido en esta segunda impresión, por mandado de los Cavalleros, Mayordomo y Diputados de la Vniversidad de Mareantes de esta ciudad de Sevilla*, Valencia, Librerías París-Valencia, 1992 (edición facsímil del original de 1722).

