

---

## NEOLOGISMOS Y ANGLICISMOS EN LOS TÉRMINOS NÁUTICOS DEL LITORAL ATLÁNTICO IRLANDÉS Y EL NOROESTE PENÍNSULAR ESPAÑOL

---

*Manuel Cousillas Rodríguez*  
*I.E.S. Salvador de Madariaga*

### **Resumen**

Este artículo propone una revisión en el ámbito de la nomenclatura de los neologismos y anglicismos de expresión marinera que conectan el litoral irlandés y gallego durante el siglo XIX y XX. Recoge asimismo parte de la tradición marítima y migratoria que ha unido a ambas comunidades desde la alta Edad Media.

Palabras clave: neologismos, Irlanda, Galicia, tradición marítima.

### **Abstract**

This paper proposes a revision in the scope of the classification of neologisms and anglicisms in the seafaring expression connecting the Irish and Galician coast during the Nineteenth and Twentieth centuries. It also expands on the literature of maritime and immigration tradition that has united the two communities since the early Middle Ages.

Keywords: neologisms, Ireland, Galicia, maritime tradition.

### **Artículo**

La existencia de diversas lenguas francas en el ámbito marítimo, pueden remontarse a pasados muy remotos. No obstante, hasta la segunda mitad del siglo XII en la Península Ibérica, no podemos datar los primeros escritos, principalmente a través de comercio marítimo, en los que aparezca un vocabulario de términos náuticos específico de la Península Ibérica. Asimismo, el Camino de Santiago tanto por tierra y mar aumentó considerablemente gracias al Jubileo concedido en el año 1122. Ello producirá una mayor afluencia de términos náuticos procedente de otras comunidades europeas. Igualmente, el poder de la lengua franca marítima o náutica, no debe ser subestimado dada la importancia de las galeras en el poder naval de los reyes y sus reinos. Así las galeras por aquel entonces están presentes en el norte

de España o en Flandes, y cada una de ellas mantiene celosamente sus códigos de comunicación. No es hasta el descubrimiento de América cuando el sistema de navíos se sistematice en los reinos de Castilla y Aragón. A su vez, el descubrimiento de América obligará a los navíos a desarrollar cartografía, nuevos aparejos dando lugar a un lenguaje nuevo, que algunos críticos denominan el oceánico. Pero frente al oceánico se encuentra la lengua franca mediterránea que será preponderante en la Península Ibérica hasta el siglo XIII.

Con el desarrollo de los astilleros en el norte peninsular, el nuevo comercio con Flandes, y la necesidad de una navegación específica para el Océano Atlántico, la lengua franca mediterránea perderá su importancia, su preponderancia y cederá el primer puesto al lenguaje marinerero oceánico del que deriva el lenguaje naval español actual. Esta lengua denominada por los franceses en el siglo XVIII como una jerga compuesta del francés, español, italiano y de otros idiomas, es la base que dará lugar durante la Edad Media a la jerga náutica atlántica u oceánica. Autores como Jan Fennis afirman que la lengua franca durante la Edad Media consistía en una lengua de comunicación entre los pueblos de habla romance los árabes y los turcos formada principalmente por el lenguaje extraído de términos romances, y hablada en las cuencas occidentales y orientales del Mediterráneo. Es muy probable que tras la caída del Imperio Romano fuese difícil acceder a las comunicaciones entre diversos territorios y comunidades por tierra, prevaleciendo las comunicaciones marítimas. Así pues, es complicado o casi imposible encontrarnos con documentos que atestigüen la existencia de esta jerga marítima antes del siglo XIII. Ello no implica que no existiese antes de este siglo, sino que existen pocos o nulos testimonios escritos de esta jerga, y especialmente en el ámbito de los términos relacionados con el contrabando u otros términos marginales de los que hablaremos en las siguientes líneas. No existe, por tanto, hasta bien entrado el siglo XV y XVI un estudio del lenguaje náutico español, ya que tampoco existen muchos documentos escritos previos al siglo XIII. Esta circunstancia dificulta o complica la evolución de la lengua y el estudio de la evolución de lengua marinera española.

No obstante, Cesáreo Fernández Duro en su libro *La Marina de Castilla* indica o data la fundación de la marina castellana en el siglo XII. Es por aquel entonces cuando el obispo de Santiago de Compostela Gelmírez se dirige a Génova para pedir ayuda en la construcción y navegación de nuevos navíos que harían frente a las incursiones o conquistas externas. Fernández Duro nos remite a la obra de un maestro genovés llamado Ogerio que acompañado de su equipo habría fabricado los navíos que en Galicia posteriormente harían frente a los piratas del Norte. Dado el éxito en la construcción de estos navíos en el norte peninsular, toda la franja cantábrica se convertirá en el nuevo centro de construcción de navíos. Dando preponderancia a la jerga oceánica es de suponer que carpinteros y navegadores genoveses del equipo de Ogerio trajeron consigo parte de la jerga mediterránea e introdujeron parte de ese vocabulario en el lenguaje naval oceánico. Ya entrados en la edad moderna, el lenguaje oceánico tiene entidad propia. Así se demuestra en el glosario de Alonso de Chaves publicado en su obra *Espejo de navegantes* en 1536. El descubrimiento de América, las nuevas construcciones en el norte peninsular, o las

nuevas técnicas cartográficas, manifiestan la preponderancia del oceánico en este glosario. De los ciento nueve términos que figuran en el glosario, únicamente un veinticinco por cien de estos son de herencia mediterránea. La aparición de motores de propulsión o la sustitución de la madera por otros materiales de construcción, al igual que la introducción de anglicismos y neologismos en las jergas mediterránea y oceánica, provocarán la pérdida de vocabulario autóctono y el olvido de todos estos términos. En cuanto a la introducción de anglicismos y neologismos en la jerga atlántica, debemos primero diferenciar muy bien entre ambos términos, ya que los anglicismos consisten en tomar del inglés vocablos para:

[...] formar por paronimia voces alienígenas al español [...] usando principalmente traducciones, parónimos castellanos de dicciones inglesas que tiene significado diferente y a veces opuesto. [...] Existen en las dos lenguas homógrafos homónimos parónimos que con frecuencia llevan a establecer sinonimias o equivalencias completamente erróneas [...]. Los anglicismos consisten en palabras que son castizas per se pero usadas con acepciones que no tiene en castellano y que son iguales a las de sus homónimos o sus parónimos en el idioma inglés [...]. Los anglicismos también consisten en frases locuciones o construcciones en que se agrupan voces castellanas conforme a la sintaxis inglesa por ejemplo el uso abusivo de la pasiva. [...]. Los extranjerismos puros es decir las voces inglesas que se usan corrientemente en nuestro idioma, ora en su cabal forma, ora con grafía o pronunciación hispanizadas; unas veces porque en realidad no poseemos palabras que puedan traducirlas; otras porque se considera, erróneamente que no las hay; otras, en fin, por aceptación, o porque se estima más expresivo el extranjerismo (Alfaro, 1948: 116-7).

En otro apartado se encuentran los neologismos producidos en la actualidad sobre todo por la influencia de la lengua inglesa, préstamos que en la mayoría de las ocasiones son útiles y necesarios dada la falta de estos términos en el lenguaje de destino. Un ejemplo es la introducción de términos anglófonos en la jerga náutica española actual. La aparición de neologismos y anglicismos se entiende dado que a partir del siglo XVIII las pequeñas comunidades y naciones que conformaban la vieja Europa se hacen cada vez más cosmopolitas. Se viaja más y las comunicaciones marítimas son esenciales para ello. El latín vulgar utilizado tras la caída del Imperio Romano, tanto en el ámbito público como en la jerga oceánica, ha caído en desuso y es reemplazado por el francés tras la revolución de 1789, cuando la cultura francesa propaga los principios humanísticos de su revolución. Así, el francés se convierte en idioma vehicular para la diplomacia, la ciencia y otros asuntos:

Desde el tratado de Utrecht hasta la caída de Isabel II todo lo que la España oficial hace, piensa, crea, recibe, espera o pide, debe tener el beneplácito francés. A francesados se llaman a los cortesanos y sostenedores de José Bonaparte. A francesados son más tarde los que apoyan el absolutismo contra el liberalismo. A Fernando El Pérfido le sostienen en su trono bamboleante las huestes del duque de Angulema. Los liberales

por su parte buscan en los hechos de la Revolución Francesa, y en los escritos [...] y apologistas la inspiración de sus ideas (Alfaro, 1948: 123).

En este ámbito europeo que relatamos, cada vez es más común la comunicación entre comunidades a través de los viajes. Esto provoca la aparición y uso de los anglicismos, galicismos y otros préstamos como los neologismos. Así aquel que llega a tierras anglosajonas, francesas o hispánicas necesita de la utilización de vocablos relacionados con sus necesidades más básicas, necesita el uso de servicios como una tienda, un restaurante o en la parte más lúdica, espectáculos de naturaleza, usos y contextos muy variados que en su país de origen no existen, y cuyo nombre en español o no existe o no conoce. Es en estos casos cuando aparece el uso de barbarismo, préstamos y neologismos. Veremos así la hispanización de términos franceses o anglófonos al castellano a través de su adaptación fonética y grafológica al castellano. Ya que cuando este sujeto de una comunidad dada regresa a su tierra se lleva consigo todos aquellos préstamos, barbarismos y neologismos y los difunde en su ámbito lingüístico. Tras la preponderancia de la cultura francesa y la introducción de galicismos en la actualidad, y especialmente a partir de finales de siglo XVIII, los anglicismos toman el primer puesto en la penetración de términos en el lenguaje náutico español esta influencia de la cultura inglesa se hace mucho más patente que la influencia francesa dado el carácter exponencial de su introducción. El francés penetra en la cultura española a través del lenguaje escrito, no es así en el caso del inglés, que penetra a través de la prensa, de la industria, las ciencias, el cine, los deportes, los viajes o el comercio marítimo. Es además una lengua hablada por más de doscientos millones de sujetos en el ámbito de las comunidades anglosajonas y las colonias dependientes de este imperio. Es así mismo lengua accesoria en algunos de los países más poblados del mundo como China o India. En el caso que nos ocupa, la introducción de anglicismos en el noroeste peninsular está íntimamente ligada a las relaciones ancestrales entre Reino Unido, Irlanda y Galicia. Antiguos manuscritos irlandeses que recogen leyendas de carácter prehistórico ya hablan de las relaciones existentes entre el noroeste peninsular español e Irlanda en el *Lebor Gabála Érenn*.

Estas relaciones existentes se plasman en colaboraciones delictivas en torno al contrabando. Incluso el monasterio franciscano situado en Bantry desde 1460 hasta 1601 era conocido por su utilidad como almacén de contrabando para licores españoles y franceses. Conocedores de la importancia del contrabando, clanes como O'Sullivan, O'Driscoll, y MacFee se dedicarán a comercializar con productos de necesidad básica en las costas francesas y peninsulares. Esto explica que la proliferación de mitos y leyendas de carácter oral fuese tan incipiente desde hace siglos. Una prueba de ello es la leyenda de Breogán en la Coruña como ejemplo de uno de los mitos con más calado en el noroeste peninsular. Si bien existía una actividad comercial específica entre el sur de Irlanda y el noroeste peninsular desde la Edad Media, con la llegada de los aranceles introducidos por las aduanas inglesas el comercio marítimo entre Irlanda y Galicia decaerá notablemente con una significativa excepción: el comercio de contrabando. La obra dedicada por Michael Carroll a la *Segunda Armada Invencible Pesqueros Gallegos en el Gran Sol* pone así de

manifiesto las relaciones entre el sur de Irlanda y el contrabando con la Península Ibérica, en especial en la localidad de Bantry:

Quizá algunos consideren que la siguiente historia sobre la flota pesquera española y su relación con el pueblo de Bantry, en el oeste de York, no es más que historia moderna de escaso interés para las generaciones actuales o futuras. Sin embargo la presencia de tantos españoles durante el periodo de 1946 y 1979 tuvo un fuerte impacto, tanto económico como social, en la vida del pueblo (Carroll, 2007: 1).

Pero las narraciones de Carroll están fundadas en la enorme crisis sufrida tras la Guerra Civil en el año 1936 en España, que provoca la marcha escalonada de los buques españoles para faenar en Irlanda y el Gran Sol. Estos bancos permitirán una transformación económica en el norte peninsular español desarrollándose especialmente en el caso gallego en los puertos de la Coruña y Vigo. Pero estas relaciones también traerán beneficios al Sur de Irlanda como apeadero provisional. En el sur de Irlanda el restablecimiento de las relaciones pesqueras con el noroeste peninsular español permitió el inicio de una etapa económica más boyante. No debemos olvidar que tras la Segunda Guerra Mundial, y la Guerra Civil en España, y a pesar de que la República irlandesa fue una de la pocas potencias neutrales durante el conflicto, productos de necesidad tan básicas como el pan o la carne escaseaban tanto en la comunidad gallega como en la comunidad irlandesa. El razonamiento estaba a la orden de día y el trueque y contrabando pasaron a ser esenciales en la vida diaria de la población pesquera. Lo que se refleja no sólo en sus relaciones marítimas con el peninsular español, sino también en la introducción de nuevos neologismos relacionados con los términos náuticos, en especial con el contrabando. Así narra Carroll la primera aparición de navíos españoles en Bantry:

Lo primero que pensaron los pescadores del pueblo fue que los buques eran cañoneros ingleses, o bien pesqueros transformados en dragaminas [...]. Los pesqueros eran de madera, tenían unos veintiséis metros de eslora y cascos blancos, proas acampanadas y largas chimeneas amarillas con una banda roja en el centro... Los nombre de las embarcaciones Avispa y Alfil, podían verse claramente sobre la parte delantera del puente. Debajo, en letras más pequeñas, se leía La Coruña. Pronto alguien grito que los buques eran españoles. Algunos de los pescadores mayores comenzaron entonces a discutir entre ellos sobre cómo se las apañarían para cruzar el Golfo de Vizcaya hasta la costa Sur de Irlanda y cruzar la larga bahía hasta Bantry sin una carta de navegación (Carroll, 2007: 6-7).

Pero el valor de la peseta española, extremadamente devaluada tras la Segunda Guerra Mundial, apenas tenía valor en Irlanda. La mayor parte de los bancos locales únicamente aceptaban billetes y los tripulantes de los pesqueros gallegos en muchas ocasiones no disponían de tanto dinero. El trueque y el contrabando se convertirán, por tanto, en el modo más común de subsistencia entre los marineros y los vecinos del sur de Irlanda. Los principales artículos en el comercio negro eran los licores, el tabaco americano e inglés, o los puros habanos. Así narra Carroll el valor de estos productos en el mercado irlandés:

Una botella de *brandy* barato, como Terry o Fundador, podía comprarse por cinco chelines o como decían los españoles, dos caballos, o dos medias coronas, que tenían un caballo en uno de sus lados. Así mismo, el chelín, o moneda de doce peniques, se conocía como “el toro” y la moneda de dos peniques como “el pollo”. Pronto todos conocían los precios a usar durante el regateo (Carroll, 2007: 59).

Pero Carroll también narra la técnica del cochecito -el paso de artículos prohibidos por la aduana sin ser declarados bajo un cochecito de bebe- que pasaba por ser una de las técnicas más usadas en los puertos del sur de Irlanda. Cuando esta técnica pasó a ser conocida como una de las más efectivas, podían verse en el puerto de Bantry hasta veinte cochecitos de niños circular todas las noches:

Los oficiales empezaron a sospechar que los cochecitos se estaban usando de alguna manera en el contrabando, por lo que a menudo paraban e interrogaban a las madres con cochecitos. A veces pasaban las manos por los laterales del cochecito, pero al no descubrir nada dejaban que las mujeres siguiesen su camino [...]. En una ocasión en que estaban registrando el cochecito de la madre dijo “puedes registrarme a mí también” y comenzó a quitarse la ropa. Avergonzado y temiendo represalias de la gente del pueblo, al oficial no le quedó otra alternativa que desistir de registrar cochecito. Los demás oficiales siguieron su ejemplo, por lo que cochecitos y bebes se cogían prestados para ir de excursión al muelle a buscar brandy. Parecía que había una explosión demográfica en el pueblo con tanta mujer joven empujando cochecito (Carroll, 2007: 60).

Esta hegemonía de los puertos de Vigo y La Coruña en el tráfico de contrabando con el sureste irlandés se explica dado que eran considerados dos de los puertos más importantes en las escala de buques mercantes, trasatlánticos y con destino al Mediterráneo o al lejano Oriente. En una economía tan destartada como la española en la segunda mitad del siglo XX, no es de extrañar que el estraperlo o el mercado negro desarrollase un papel tan importante en la vida de los marinos.

Pero esta estrecha relación entre el noroeste peninsular e Irlanda y los neologismos producidos en la jerga náutica española no será una influencia en un único sentido. El castellano también pasará a forma parte esencial en la vida de los pueblos pesqueros irlandeses. Así tiendas tan básicas como las farmacias, las mercerías, o los comestibles en pueblos como el de Bantry pasaran a tener rótulos en castellano pudiendo leerse “la farmacia” de O’Sullivan “la tienda” (el establecimiento de comestibles de Seano) y un largo etcétera, tal como menciona Carroll (2007: 65). La relación tan estrecha también afectaba al precio de los productos que a veces eran etiquetados tanto en libras como en pesetas, lo que suponía un problema en ocasiones, pues los comerciantes debían estar pendientes de la variación en el cambio de moneda en los bancos locales cada semana.

No obstante, nuevos tipos de pesqueros y nuevos caladeros, especialmente a partir de la década de los años sesenta, propiciará la búsqueda de nuevos bancos en el suroeste de África. Con grandes barcos de gran capacidad y refrigeración, el envío de barcos a África supondrá la bajada de los precios en el pescado fresco,

que será sustituido por el pescado congelado. La inmediatez y el abaratamiento del pescado congelado hicieron que el mercado se viniese abajo temporalmente. Sin embargo, la comercialización de pescado fresco en ciertos ámbitos no sólo no se ha perdido, sino que también ha sido recuperada paulatinamente. Este hecho ha provocado que muchos armadores y pesqueros se arruinasen tras haber invertido sus ahorros en nuevos buques y una tripulación dispuesta a cambiar Irlanda por África.

No pasarán muchos años, sin embargo, hasta que aquellos que abandonaron las costas irlandesas regresen. A pesar de ello, las flotas francesas y alemanas ya ocupaban el sitio que los españoles habían dejado, desplazando así a los barcos del noroeste peninsular al Norte. Sin embargo, este hecho no tendrá relevancia en la adopción de neologismos, y especialmente anglicismos en la jerga náutica gallega y castellana, dada la larga tradición de siglos que avalan esta relación. Así existen antiguas voces gallego-portuguesas utilizadas especialmente en el siglo XIV y XV pertenecientes a neologismos de todo tipo. *Marinerismos* en tierra o voces náuticas que cambiaban su significado regularmente, términos germanos que provenían básicamente del castellano de siglos XVI - XVIII, palabras del caló como *chamullar* o *junar*, préstamos del italiano como *cuore*, del genovés *acamalar*, americanismos como *morlaco*, galicismos como *frapé* y, por supuesto, anglicismos como *jailaife*.

Finalmente, la introducción de gran cantidad de términos marítimos del inglés en el castellano actual, por tanto, es sobradamente notable en vocablos como bergantín, clíper, yate, cúter, filibote, paquebote, queche, braga, boya, bolina, escotilla, escora, grumete, babor, o estribor. Otros términos actuales relacionados con el contrabando proceden de dos campos semánticos específicos: las armas y el alcohol. Así la introducción de anglicismos como rifle, fusil, alabarda, mosquete, mosquetón, sable, carabina, escopeta, pistola, revolver, ballesta, cañón o parapeto tiene su explicación en tales actividades delictivas. Acontece, de igual modo, con el léxico relacionado con los licores -champán, coñac, ron, vermú, Borgoña, Burdeos, o vodka- que, si bien no todos son de origen inglés, serán introducidos en el vocabulario peninsular a través de la influencia del inglés y las relaciones existentes entre las comunidades atlánticas anglófonas y el noroeste peninsular español.

### Referencias bibliográficas

- ALFARO, Ricardo (1948). "El anglicismo en el español contemporáneo." En *BICC IV.1*: 102-28.
- CARROLL, Michael J. (2007). *La Segunda Armada Invencible. Pesqueros gallegos en el Gran Sol*. Netbiblo: Santa Cristina, A Coruña. Trad. Ramón Olivares para la edición española.
- CHAVES, Alonso de (1983). *Espejo de navegantes*. Estudio de Paulino Castañeda, Mariano Cuesta, y Pilar Hernández. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.
- FENNIS, Jan (1995). *Trésor du langage des galères*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag. 3 vols.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1894). *La Marina de Castilla*. Madrid: Edición facsimilar.

FONDEVILA SILVA, Pedro y SÁNCHEZ BAENA, Juan José (2007). “Un nexo de comunicación en la historia naval: La lengua franca mediterránea.” En *Contrastes. Revista de Historia* 13 (2004-2007), 157-82.