

EL LÉXICO DE LA CIENCIA Y LA TÉCNICA NÁUTICA EN EL SIGLO DE LAS LUCES

COLECCIÓN LINGÜÍSTICA

DIRECTOR DE LA COLECCIÓN

Cano Aguilar, Rafael. Universidad de Sevilla

COMITÉ CIENTÍFICO

Anscombe, Jean-Claude. CNRS y Université Paris 13
Borreguero Zuloaga, Margarita. Universidad Complutense de Madrid
Cabrillana Leal, Concepción. Universidad de Santiago de Compostela
Crespo Güemes, Emilio. Universidad Autónoma de Madrid
Donaire Fernández, María Luisa. Universidad de Oviedo
Fierro Bello, M^a Isabel. CSIC
Geeraerts, Dirk. Universidad de Lovaina
Girón Alconchel, José Luis. Universidad Complutense de Madrid
Kabatek, Johannes. Universidad de Zúrich
Larreta Zulategui, Juan Pablo. Universidad Pablo de Olavide
Martínez Vázquez, Montserrat. Universidad Pablo de Olavide
Moreno Cabrera, Juan Carlos. Universidad Autónoma de Madrid
Martín, Salvador. Universidad de Málaga
Pompei, Anna. Università di Roma III
Schierholz, Stefan. Universidad de Erlangen-Nürnberg
Simone, Raffaele. Università di Roma III
Torrego Salcedo, Esperanza. Universidad Autónoma de Madrid

CONSEJO DE REDACCIÓN

Bruña Cuevas, Manuel. Universidad de Sevilla
Cano Aguilar, Rafael. Universidad de Sevilla
Carrera Díaz, Manuel. Universidad de Sevilla
Comesaña Rincón, Joaquín. Universidad de Sevilla
Falque Rey, Emma. Universidad de Sevilla
González Ferrín, Emilio. Universidad de Sevilla
López Serena, Araceli. Universidad de Sevilla
Martos Ramos, José Javier. Universidad de Sevilla
Ruiz Yamuza, Emilia Reyes. Universidad de Sevilla
Salguero Lamillar, Francisco José. Universidad de Sevilla

NATALIA SILVA LÓPEZ

EL LÉXICO DE LA CIENCIA Y LA TÉCNICA
NÁUTICA EN EL SIGLO DE LAS LUCES
El Álbum de Construcción Naval del
Marqués de la Victoria (1719-1756)



Sevilla 2020

Colección Lingüística
Núm.: 67

COMITÉ EDITORIAL:

Araceli López Serena
(Directora de la Editorial Universidad de Sevilla)
Elena Leal Abad
(Subdirectora)
Concepción Barrero Rodríguez
Rafael Fernández Chacón
María Gracia García Martín
Ana Ilundáin Larrañeta
María del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Manuel Padilla Cruz
Marta Palenque Sánchez
María Eugenia Petit-Breuilh Sepúlveda
José-Leonardo Ruiz Sánchez
Antonio Tejedor Cabrera

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

La publicación de esta obra ha sido posible gracias a la financiación recibida por: Junta de Andalucía. Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo. Secretaría General de Universidades, Investigación y Tecnología. Proyecto de Investigación de Excelencia: *Los Fondos Documentales del Archivo General de Indias de Sevilla y su Interés para la Lexicografía Histórica Española. I. Nuevas Aportaciones al Léxico de la Navegación y la Gente de Mar (ss. XVI-XVIII)* (P12-HUM-1195) 2014-2019. Grupo de Investigación HUM-111: La Lengua Española en su Historia.



© Editorial Universidad de Sevilla 2020
C/ Porvenir, 27-41013 Sevilla
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <<https://editorial.us.es>>

© Natalia Silva López 2020
Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain
ISBN: 978-84-472-3032-7
Depósito Legal: SE 1162-2020
Maquetación: referencias.maquetacion@gmail.com
Impresión: Pinelo, Talleres Gráficos

A mi familia

A Dani, hoy y siempre

ÍNDICE

Agradecimientos	17
Parte I. Estudio lexicológico y lexicográfico de la obra	
Capítulo I	
Presentación del estudio y contextualización	23
1.1. Selección del corpus y objetivos investigadores	23
1.2. Metodología	26
1.3. Estado de la cuestión	31
1.3.1. El estado de la Marina y las construcciones navales en el siglo XVIII. Visión panorámica	32
1.3.2. De la literatura especializada de tema mariner a la formación de una ciencia técnica: la Arquitectura Naval	41
1.3.3. La lexicografía especializada de tema mariner	47
Capítulo II	
El autor y su obra: el <i>Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna</i> o Álbum de construcción naval del Marqués de la Victoria	57
2.1. Juan José Navarro de Viana y Búfalo, Marqués de la Victoria: un hombre ilustrado	57
2.1.1. Cronología	57
2.1.2. Producción escrita	64
2.1.3. Juan José Navarro en su faceta de formador	68
2.1.4. Juan José Navarro como constructor naval	69
2.1.5. Juan José Navarro, ¿un «lexicógrafo inadvertido»?	70
2.2. La obra: el <i>Diccionario del Marqués de la Victoria</i> (1719-1756)	72
2.2.1. El manuscrito	73
2.2.2. Avatares en la redacción y alcance de la edición	78
2.2.3. Características del manuscrito	82

2.3. Planteamiento.....	85
2.3.1. Estudio del paratexto de la obra	85
2.4. Tipología de la obra.....	94
2.5. Estudio lexicográfico de la obra	97
2.5.1. Estructura externa: estudio de la macroestructura de la obra.....	112
2.5.2. Estructura interna: estudio de la microestructura de la obra.....	136
2.5.3. De la palabra definida al mundo comentado: el discurso lexicográfico del Marqués de la Victoria.....	136
2.5.4. Las fuentes teóricas y lexicográficas en el Álbum del Marqués de la Victoria.....	150

Capítulo III

La aportación de la obra de Juan José Navarro al vocabulario de la construcción naval en el siglo XVIII. Estudio lexicológico.....	153
3.1. Identificación y clasificación del corpus léxico de la obra	153
3.1.1. Enfoque onomasiológico.....	154
3.1.2. Selección del <i>subcorpus</i> objeto de estudio	160
3.2. La construcción naval a la inglesa.....	161
3.2.1. El <i>subcorpus</i> léxico.....	163
3.2.2. Lematización del <i>subcorpus</i>	165
3.2.3. Visión cronológica	168
3.2.3.1. Documentación de los términos en los corpus textuales de referencia.....	169
3.2.3.2. Información lexicográfica disponible	170
3.3. La formación del tecnolecto de construcción naval en el siglo XVIII	182
3.3.1. La renovación del léxico de la construcción naval del siglo XVIII... ..	183
3.3.2. Neología endógena	184
3.3.2.1. Procesos morfogenéticos	188
3.3.2.2. Innovación semántica.....	193
3.3.3. Neología exógena: los préstamos	196

Glosarios de términos del *subcorpus*

Glosario 1. Voces y expresiones de la construcción naval a la inglesa.....	203
Glosario 2. Lematización de términos de construcción naval a la inglesa	219
Glosario 3. Términos de construcción naval datados en el Siglo de Oro.....	225
Glosario 4. Glosario de voces estudiadas.....	229

Parte II. Corpus documental

Corpus documental.....	235
Reflexión final.....	419
Perspectivas futuras de investigación.....	422
Referencias bibliográficas.....	427
Diccionarios y obras de referencia.....	427
Estudios históricos y lingüísticos.....	427

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Ficha léxica. Proyecto AGILEX.....	31
Figura 2. Modelo del Santísima Trinidad (MNM) Navío construido «a la inglesa» por Ignacio Mullan y botado en La Habana en 1769, representa la primera versión del famoso navío de tres puentes y 112 cañones	39
Figura 3. Los sistemas de construcción naval.....	41
Figura 4. Detalle de la lámina original n.º 124 del Álbum que evidencia el gran tamaño de algunas ilustraciones y los pliegues que se realizan en el folio para su conservación.....	77
Figura 5. Detalle de la hoja 2 recto del Álbum.....	79
Figura 6. Detalle de la lámina n.º 124 del Álbum.....	80
Figura 7. Detalle de la hoja 2 recto del Álbum. Dedicatoria al rey.....	81
Figura 8. Cubierta original del Álbum del Marqués de la Victoria.....	86
Figura 9. Hoja 2 recto del Álbum del Marqués de la Victoria. Título y dedicatoria al rey.....	87
Figura 10. Hoja 1 recto del Álbum. Carta al rey.....	90
Figura 11. Hoja 1 vuelto del Álbum. Carta a los oficiales de Marina.....	91
Figura 12. El círculo semiótico.....	98
Figura 13. Lámina original n.º 27 del Álbum.....	101
Figura 14a. Lámina original n.º 51 del Álbum.....	103
Figura 14b. Detalle de la tabla de clavazón en lámina original n.º 51.....	104
Figura 15. Lámina original n.º 66 del Álbum.....	107

Figura 16. Lámina original n.º 94 del Álbum.....	109
Figura 17a. Lámina original n.º 103 del Álbum.....	111
Figura 17b. Detalle de la lámina original n.º 104 del Álbum.....	111
Figura 18. Lámina n.º 15 del Álbum. (Alto valor iconográfico).....	115
Figura 19. Leyenda interpretativa.	116
Figura 20. Lámina n.º 18 del Álbum. (Construcción «a la inglesa»).....	117
Figura 21. Lámina n.º 79 del Álbum. (Contiene información enciclopédica).....	119
Figura 22. Lámina n.º 52 del Álbum. (Alto contenido léxico, idónea para el estudio lexicológico).	121
Figura 23. Método de extracción del vocabulario y edición de la obra del Marqués de la Victoria.....	137
Figura 24. Detalle de la lámina original n.º 51 del Álbum.	140
Figura 25. Detalle de la lámina original n.º 39 del Álbum.	140
Figura 26. Figura 26. Detalle de la lámina n.º 39 del Álbum del MDLV.....	151
Figura 27. Detalle de la obra del Señor Dassié (1677).	151
Figura 28. Lámina original n.º 133 del Álbum.....	157

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Áreas designativas en el Álbum del Marqués de la Victoria.....	158
Gráfico 2. Nomenclaturas en el Álbum del Marqués de la Victoria.....	159
Gráfico 3. Fuentes de primera documentación.....	171
Gráfico 4. Fechas de primera documentación.....	172
Gráfico 5. Resultados del análisis morfológico.....	189
Gráfico 6. Sufijos con rentabilidad léxico-genética.....	190
Gráfico 7. La composición léxica en el <i>subcorpus</i> de construcción naval a la inglesa.....	192

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Medidas de las láminas originales	74
Tabla 2. Macroestructura de la obra, clasificación onomasiológica e interés de las láminas del Álbum.....	122
Tabla 3. Estructura básica del diccionario.....	139
Tabla 4. Diferencias en los métodos constructivos del siglo XVIII.....	162
Tabla 5. Procedimiento de hiperespecialización en el Álbum del MDLV.....	167
Tabla 6. Análisis morfológico.....	184

AGRADECIMIENTOS

La redacción de este trabajo, como la construcción de algunos buques del siglo XVIII, ha supuesto un trabajo ingente, metódico y, hasta a veces, en cadena.

Desde que se puso la quilla en 2016 hasta su botadura se han ido sucediendo toda una serie de acontecimientos, así como de personas que han enriquecido, sin lugar a dudas, este viaje. A todas ellas dedico esta investigación, por haberla hecho posible:

Durante el periodo en gradas se ha necesitado calafatear el barco muchas veces y en todas ellas la capitana de este gran proyecto siempre ha estado ahí. A ella, Yolanda Congosto Martín, le debo el haber guiado esta singladura con dedicación y ahínco, con paciencia y cariño.

A los delineantes que contribuyeron en varios momentos del trayecto a vislumbrar con claridad lo que, a ratos, se ocultaba entre la espesa niebla: José Ramón Carriazo Ruiz, Lourdes Márquez Carmona y Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno; y a los ingenieros que me ofrecieron una parada en la que fondear para repostar, una parada con lago: Juan Pedro Sánchez Méndez, Antonio Corredor Aveledo y Elena Padrón Castilla. Nunca olvidaré los «miércoles científicos».

Al verdadero artífice de la construcción de este buque, mi maestro de azuela, Dani, que compartió conmigo el corte, diseño y enarbolado de muchas de las piezas que lo conforman. Gracias por tu comprensión, tu apoyo incondicional y por ser siempre mi brújula, pese a la fuerte marejada.

A mis calafates y carpinteros de ribera, mis padres: José Antonio y Anabel y hermanos: Laura y Pablo, por ofrecerse a tapar con estopa y brea cada junta del buque siempre que este necesitaba reparación.

Y, por último, a todos los grumetes que han compartido conmigo una parte de este largo e intenso viaje, mis amigos, aquellos que han puesto su máximo empeño en que esta aventura mereciera la pena. En especial, a Leyre, Blanca y Marina por enseñarme a pilotar una nave de tal envergadura, a Ana Romera por ayudarme siempre a no perder mi rumbo y a María, Eugenia, Carmen y Maite por ser mis puntos cardinales, los que marcaron en todo momento mi horizonte.



CAPÍTULO I

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO Y CONTEXTUALIZACIÓN

Quienquiera que sea lector, acoja benigno este trabajo, las cosas que en él se dicen, ya fueron dichas anteriormente, y las cosas que han sido escritas en este pequeño libelo mío, así como no son tuyas, tampoco son mías.

Marqués de la Victoria.

No hay viento favorable para quien no sabe a dónde va.

Séneca, 4 a.C.- 65 d.C.

1.1. Selección del corpus y objetivos investigadores

Una voz como *plan*, sustituida por *estemenara* y, ya en el *xvii*, por *orenga/varenga*, es un claro ejemplo del influjo de las modas, vinculadas al prestigio, en la historia de la designación de un mismo elemento del casco. Tras la reactivación de los arsenales barceloneses, de mano de genoveses, los catalanismos pueblan los textos de fines del *xvi* y principios del *xvii*, como punta del iceberg que supuso la recuperación del prestigio perdido por los constructores catalanes a principios del Quinientos –el *plan* pasa a llamarse *estemenara*–. La ruina de los estados peninsulares, incluido el principado, así como la pérdida de la posición privilegiada por parte de Génova, hace que el centro de innovación tecnológica se traslade al norte, a las Provincias Unidas primero y a Francia más adelante. La *estemenara*, a lo largo del Seiscientos, pasará definitivamente a llamarse *varenga*..., un germanismo sustituye al catalanismo que reemplazó al viejo *plan* medieval (Carriazo Ruiz, 2015, p. 248).

Comenzar esta investigación con una cita que recoge las posibilidades de renovación léxica del registro especializado marineramente en función de los cambios experimentados por las ciencias o técnicas afines a él concreta claramente la razón última que subyace a este estudio: probar que, pese al gran esfuerzo innovador y estandarizador llevado a cabo en el Renacimiento, el vocabulario naval continúa su evolución durante los siglos *xvii* y *xviii* y experimenta cambios perceptibles debido a la configuración de

la Arquitectura Naval como ciencia y a la llegada de las técnicas de construcción «a la inglesa» que revolucionaron el panorama técnico de los principales arsenales españoles. Analizaremos en este trabajo, por tanto, los principios que rigen dicha revitalización léxica experimentada en el periodo ilustrado sin perjuicio de la renovación contemporánea que supondrán las innovaciones tecnológicas de la Revolución Industrial constatadas ya en el siglo XIX en algunas zonas del país y que se traducirán, a todas luces, en un cambio radical.

Para abordar este objetivo final han sido necesarios muchos pasos previos que debemos mencionar a modo de propósitos o intenciones investigadoras:

Mi labor como becario de investigación del Proyecto P12-HUM-1195¹ me permitió, desde el inicio de mi proceso investigador, realizar un acercamiento a los textos del ámbito náutico y naval, producidos entre los siglos XVI-XVIII, custodiados en los fondos documentales del Archivo General de Indias de Sevilla², centrar la atención en las nuevas aportaciones al léxico de la Navegación y la Gente de Mar que nos brinda esta documentación y aunar, así, el estudio de diversas disciplinas lingüísticas (lexicografía, lexicología y semántica histórica) con el estudio documental (paleográfico, diplomático e histórico). Y, de ese modo, aprovechar los documentos consultados y transcritos para el Proyecto *AGILEX* para realizar estudios lingüísticos desde otras perspectivas de análisis (pragmática, discursiva, gramatical y fónica) que ayudaran a describir la historia lingüística del español en general y de las hablas andaluzas en particular durante el período que comprendían.

Ahora bien, seleccionar un documento concreto de entre todo un «mar de legajos» custodiados en el *AGI* para llevar a cabo esta investigación se convirtió por momentos en una tarea ardua, cuanto menos imposible –no solo por las dimensiones del Archivo General de Indias, sino por la tipología documental tan dispar que manejábamos–. Fue así como nuestros objetivos mudaron: nos propusimos abordar una obra completa, homogénea y con enjundia suficiente para plantear todos los aspectos de la investigación que figuraban en nuestra declaración de intenciones.

El *Diccionario Demonstrativo con la Configuración o Anatomía de toda la Arquitectura Naval moderna*³ del Marqués de la Victoria cumplía con todos los requisitos dado que se trata de una obra determinante que sorprendentemente no había sido estudiada anteriormente desde una perspectiva filológica, a pesar de su gran riqueza. De hecho, llama la atención del filólogo que sí haya sido estudiada desde otros ámbitos (histórico,

1. Los Fondos Documentales del Archivo General de Indias de Sevilla y su Interés para la Lexicografía Histórica Española. I. Nuevas Aportaciones al Léxico de la Navegación y la Gente de Mar (ss. XVI-XVIII).

2. En adelante *AGI*.

3. Conocido comúnmente entre los investigadores como *Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria* y que en adelante en este estudio se consignará como *Álbum del MDLV* o *Diccionario del MDLV*.

arquitectónico, técnico, etc.)⁴ y no precisamente desde el que sería el más efectivo y evidente: el lingüístico (bajo una perspectiva lexicológica y lexicográfica) vinculado al ámbito del mar. A ello cabe añadir, que el manuscrito inédito contaba con una versión digitalizada y de fácil acceso, realizada por la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval en colaboración con el Museo Naval de Madrid, que nos facilitaba su consulta⁵.

Una lectura a conciencia del texto nos descubrió el valor documental que la obra del Marqués de la Victoria encerraba y las ventajas filológicas que podían extraerse de sacar a la luz un repertorio léxico de especialidad de esas dimensiones, así como de preparar una edición que facilitara su consulta y estudio. Estos son, pues, los objetivos que subyacen tras este trabajo.

Una vez seleccionada la obra objeto de este estudio y aclarados los retos investigadores se fijaron los siguientes objetivos:

Rescatar de un largo e inmerecido descanso la figura de uno de los grandes innovadores de la construcción naval española y sacar a la luz pública una obra única, pues supone la aldaba del conocimiento de la construcción naval más autóctona y, al mismo tiempo, la llave para la interpretación de las técnicas foráneas.

Hacer un repaso por la producción escrita del autor al tiempo que se evalúan sus distintas facetas: marino ilustrado, constructor naval, formador, lexicógrafo, etc. Para centrar toda la atención en la que consideramos su obra cumbre: el Álbum de Construcción Naval.

Extraer de dicha obra toda la información lexicográfica y lexicológica que contiene y elaborar un corpus lingüístico que respeta el contenido exacto de las 133 láminas que la componen. Para la consecución de esta tarea se han transcrito todos los textos con el mayor rigor paleográfico, atendiendo a su puntuación y acentuación y respetando en todo momento la grafía original.

Llevar a cabo un estudio sopesado y profuso del Álbum del MDLV que descubra sus características y particularidades en tanto que repertorio lexicográfico y que nos conceda la posibilidad de reconstruir su macroestructura y microestructura, ambas latentes en la obra.

Abordar un estudio detallado del discurso lexicográfico del autor, inadvertido anteriormente por las disciplinas de estudio que habían tratado la obra y trazar el camino recorrido por la lexicografía especializada de tema marinero hasta llegar al siglo XVIII, el siglo de los diccionarios por excelencia.

4. Nos referimos a trabajos tan dispares como el de Piera Miquel (1998) «El Álbum del Marqués de la Victoria y su aportación a la historia del mueble» o el de Abad-Zardoya (2012) «Por tierra y mar. El ajuar de camino como proyección del espacio doméstico».

5. La consulta del manuscrito original al completo, custodiado en el Museo Naval de Madrid, resultaba muy complicada debido a las características del propio documento, como más adelante explicaremos.

Identificar y segmentar el corpus léxico, objeto de estudio, así como delimitar la parte concreta del Álbum que será estudiada en profundidad desde una perspectiva lexicológica: *el léxico de construcción naval a la inglesa* (del que extraemos un *subcorpus*). Es el establecimiento del corpus léxico, procedente de la edición del documento, la pretensión última de nuestro trabajo. Sin la documentación de las formas, los valores semánticos extraídos de las imágenes que el texto nos cede o los usos particulares de las voces analizadas, nuestro análisis no habría alcanzado el objetivo propuesto. La clasificación de dicho corpus se lleva a cabo bajo dos criterios: un criterio onomasiológico que nos permite organizar por áreas de designación o campos nocionales la terminología contenida en el Álbum y un criterio cronológico del que obtenemos conclusiones acerca del proceso de formación del tecnolecto marinerero de la construcción naval a la inglesa.

El estudio que presentamos halla su verdadero valor dentro del ámbito lexicológico. Así, hemos trazado en el corpus una clara distinción entre formas simples y derivadas, compuestas y complejas, patrimoniales, préstamos y neologismos semánticos. Nos ocupamos también de disponer las voces en grupos onomasiológicos coherentes (según la realidad designada) y centramos nuestra atención en el proceso de renovación del léxico de la construcción naval del siglo XVIII analizado mediante tres de sus componentes fundamentales: la neología endógena –estudio de los procesos neológicos internos, morfológicos y sintácticos–; la neología de sentido o innovación semántica; y la neología exógena –estudio de los préstamos léxicos que penetran en el registro de la construcción naval a la inglesa en la etapa que nos ocupa–.

Así pues, este estudio constata aquello que Carriazo Ruiz ya señalaba en 2015 en el contexto del vocabulario de la navegación: que «solo mediante la combinación de la clasificación onomasiológica, lingüística y cronológica de las voces se puede contribuir de forma coherente al conocimiento histórico de la génesis y desarrollo del registro marinerero» (p. 13) en su vertiente naval, en el caso concreto que nos ocupa.

1.2. Metodología

Dentro de los propósitos de este estudio no entra en absoluto el de hacer aportaciones novedosas u originales en el terreno metodológico. Expongo a continuación, sumariamente, el desarrollo de una orientación de la lexicografía española porque en ella deseaba que se insertara este trabajo, y porque de ella tomo, en lo fundamental, los procedimientos y criterios adoptados.

Rafael Lapesa defendía que para hacer auténtica historia es preciso aunar los enfoques interno y externo –lingüística interna y externa, lengua y cultura–, pues «la historia de

la estructura funcional de una lengua no puede separarse de la historia de los hablantes que la han modificado, recreado a lo largo del tiempo» (1978, p. 22). En este trabajo las relaciones recíprocas entre lengua e historia, una vez más, son necesarias y decisivas, pues los hechos pertenecientes a la historia externa –la renovación tecnológica experimentada en el siglo XVIII en el ámbito naval en España– influyen decisivamente en un campo tan sensible y moldeable, tan abierto y cambiante como es el del léxico –en concreto, el vocabulario de la construcción naval–. Así, en palabras de Álvarez de Miranda (1992, p. 9):

El lingüista se enfrenta a un objeto de estudio que le es familiar, el historiador a un objeto accidental en cuya exploración descubre una vía particularmente iluminadora para alcanzar sus objetivos. Pero uno y otro se verán arrastrados a internarse más de lo que habían imaginado en un terreno que no les es propio. No faltarán ocasiones en que el lingüista tenga motivos para envidiar al historiador la riqueza de la documentación manejada, o el bagaje de conocimientos necesario para interpretarla. En cualquier caso, si los resultados son satisfactorios, las invasiones recíprocas habrán merecido la pena. Pues, como escribió Henri Sée, es en los confines de las diversas ciencias del hombre «qu'il est possible de trouver des explications fécondes, de voir des rapprochements qui échappent aux travailleurs de spécialités séparées».

La senda teórica y metodológica que conduce nuestro estudio es, pues, la del postulado vossleriano revisado y revalorizado por el profesor Kurt Baldinger (1985) en el que se muestra que es en el terreno del léxico, por su mucha menor fijeza, donde la relación entre lengua y cultura puede resultar más fructífera. Y si la historia del léxico se acompasa, tal y como Baldinger recoge, con la de los hechos y objetos culturales que designa, no cabe duda de que en la obra objeto de nuestro estudio, el Álbum del MDLV, la consideración conjunta de uno y otro concepto será altamente fructífera. Nos referimos con ello a la estrecha relación que presentan en la obra las ‘palabras’ y las ‘cosas’, pues cada pieza del barco, cada objeto relacionado con su diseño, aparejamiento y armamento, en definitiva, cada realidad del ámbito naval aparece designada en la obra mediante su voz y representada mediante su imagen. Consecuentemente, hemos hecho uso del método conocido como «Wörter und Sachen» o ‘palabras y cosas’ que postula la necesidad de estudiar conjuntamente los objetos de una civilización material en el ámbito de una comunidad de hablantes y tender, así, un puente entre la lingüística y la etnografía. Este método nos ha permitido, además, el acercamiento a varias subdisciplinas lingüísticas, como la lexicología, la onomasiología, la semántica, la dialectología y la etnografía misma. Para García Mouton (1987, p. 60) este método se aplica verdaderamente en dos momentos del proceso de investigación: primero, cuando se está llevando a cabo la recogida de datos, pues es en este momento cuando el investigador está en contacto directo con la palabra y la cosa; y segundo, en el posterior

estudio del material, ya que el investigador, frecuentemente, debe encontrar en la cosa la explicación a la palabra.

La realidad marinera en constante ebullición encuentra su máximo exponente de cambio en los aspectos más tecnológicos, la llamada Arquitectura Naval. Es precisamente en esta faceta naval donde más se puede apreciar la continua evolución del registro lingüístico, así como su especificidad. El uso de nuevas técnicas constructivas en el siglo XVIII, los nuevos materiales que mejoran y optimizan la calidad de los buques que conforman la Armada española y la entrada de ideas foráneas explicarían el cambio experimentado en la configuración del tecnolecto marinero. Charles Bally (1977, p. 76) considera que:

Cada medio crea su propia lengua, que consiste en una terminología y en una fraseología convencionales y, a veces, también en formas gramaticales disidentes. Se ve pues el carácter de estas lenguas especiales y el género de acción que ejercen sobre la lengua común. Esto ocurre especialmente en los medios que tienen un carácter social a la vez que profesional (por ejemplo los marinos) y llega a suceder que cosas sin relación con esos medios se designan en ellos de una manera particular.

La finalidad que pretende alcanzar nuestro trabajo pasa por constatar los cambios que han sufrido las ‘palabras’ y las ‘cosas’ de la actividad marinera de la construcción naval en el siglo XVIII –punto álgido de la renovación llevada a cabo en los arsenales peninsulares– y, por ello, viene a sumarse a las investigaciones llevadas a cabo en el proyecto «Los fondos documentales del *Archivo General de Indias* de Sevilla y su interés para la lexicografía histórica española. I. Nuevas aportaciones al léxico de la navegación y la gente de mar (ss. XVI-XVIII)», dirigido por la Cat. D.^a Yolanda Congosto Martín. Este proyecto tiene como principal objetivo sacar a la luz la inmensa riqueza documental que encierra el *Archivo General de Indias* con el fin de aportar a la lexicología y lexicografía históricas, en este caso náutica y naval, nuevos y enriquecedores datos; pues «investigar, consultar y estudiar sus fondos implica asistir en primera fila al proceso de creación y adquisición de nuevas voces, perfilar el valor semántico que estas adquieren en su contexto (histórico, social y lingüístico), profundizar en el conocimiento de lenguajes especiales y, en definitiva, contribuir al trazado del mapa léxico peninsular de las épocas que nos ocupan» (Congosto, 2016, pp. 433-434).

Para cumplir con este objetivo se puso en marcha la elaboración de un corpus de ediciones fiables a partir de documentos originales, impresos o manuscritos que reflejaban el tecnolecto marinero en sus dos vertientes, la náutica y la naval⁶. El léxico

6. El investigador podrá acceder a esta base de datos desde la página web del proyecto [[http:// corpusagilex.com/](http://corpusagilex.com/)], donde podrá consultar de forma directa los textos, acceder a su transcripción paleográfica

contenido en la obra del Marqués de la Victoria y los resultados de su estudio se constituyen como parte de este amplio corpus.

De cada documento se realiza un breve pero riguroso estudio documental (paleográfico, diplomático e histórico) y se lleva a cabo la transcripción y edición de los textos que lo componen. Todo ello permite su contextualización y la valoración de los resultados lingüísticos aportados (en tanto a estudio lexicográfico y lexicológico y también morfosintáctico), con el fin último de elaborar ediciones y glosarios terminológicos, además de presentar estudios concretos.

Para la constitución del corpus mencionado se ha trabajado con el programa informático generador de bases de datos *FileMaker Pro Advanced* con la ayuda del cual se ha creado una ficha genérica de extracción y ordenación del léxico para su posterior análisis (fig. 1, ver página 31).

En ella se contempla la siguiente información:

- En la primera parte de la ficha (franja en un gris más oscuro) se concentra la información relativa a la localización del documento (signatura del *AGI* o *MNM* –Museo Naval de Madrid– en el caso de que la voz proceda del Álbum del MDLV), su tipología documental y su fecha de creación. Además, se recoge la distribución del documento en el propio corpus (número de documento o de lámina si se trata del Álbum del MDLV).
- Seguidamente, en el apartado de *información básica*, se consigna el lema y las correspondientes cuestiones lingüísticas (género, número y variantes gráficas) con el fin de posibilitar la elaboración de concordancias lematizadas para su posterior repertorización (para ello se añade también la clasificación por campos onomasiológicos).
- En el apartado *estructura*, se procede al cotejo de las unidades léxicas (uni-verbales y pluriverbales) y de sus principales estructuras –lexía simple, compuesta o compleja⁷–. Además, se aporta información morfológica pertinente –lexicogénesis por derivación y composición⁸, parasíntesis, metátesis, cambio de género, acortamiento, etc.–.
- En cuanto a la información lexicográfica, esta aparece consignada en la ficha a través del étimo, la fecha de primera documentación y su fuente correspondiente, las acepciones específicas de los términos (búsqueda en los diccionarios académicos, el *DME* –*Diccionario Marítimo Español*– y otras fuentes

y edición crítica digitalizada y a los términos en cuestión [<http://corpusagilex.com/corpus/doc>]. Esta web está vinculada a tres portales: el de la Universidad de Sevilla, el del *AGI* y el de la *RAE* (*NDHE*).

7. Siguiendo la terminología de Alvar y Pottier (1983) y Varela Ortega (2005).

8. Para el desarrollo de los procesos de derivación y composición léxica se han seguido los preceptos de Alvar Ezquerro ([1994] 2012).

lexicográficas y corpus léxicos disponibles en función de los requisitos terminológicos) y las relaciones semánticas existentes (sinonimia, polisemia, metáforas, préstamos, neología, etc.).

- Se recogen también, por último, las posibles marcas diatópicas, diatécnicas y de vitalidad del uso del término que puedan conceder las búsquedas lexicográficas realizadas.

Este modo de proceder nos ha permitido conformar el corpus *AGILEX* al que se suman las 6000 voces y expresiones extraídas del Álbum del MDLV y clasificadas onomasiológicamente con el objeto de confeccionar glosarios parciales temáticos y semasiológicos en formato electrónico que sistematizarán los datos obtenidos y permitirán, en definitiva, cumplir nuestros objetivos y poder «aportar al *NDHE* la información que necesita, tanto en lo que atañe al artículo lexicográfico como al resumen que antecede a cada lema⁹: variantes gráfico-fonéticas significativas, modificaciones en el plano del significado, explicación de los mecanismos de cambio semántico que justifican el surgimiento de nuevos significados, información de carácter morfológico, información etimológica, fuentes, primeras documentaciones, definiciones, etc.» (Congosto, ob. cit., p. 441).

Esta contribución viene a sumarse a la de otros proyectos de investigación que colaboran directa o indirectamente con el *NDHE* como son, entre otros, el *Diccionario de la Ciencia y la Técnica del Renacimiento (DICTER)*¹⁰, el *Corpus Léxico de Inventarios (CorLexIn)*¹¹ o el *Diccionario Histórico del Español de Canarias (DHECan)*¹².

Este mismo procedimiento metodológico es el que se ha aplicado al *subcorpus* objeto de estudio de esta investigación, el léxico de la *construcción naval a la inglesa*, y del que se ha obtenido un total de 512 voces y expresiones concretas estudiadas desde un punto de vista lexicológico. Los resultados de ese estudio minucioso se aportan en el presente trabajo en diversas tablas y gráficos que abordan la configuración morfológica de este tecnolecto marinerero en el siglo XVIII y los distintos procedimientos de renovación léxica y semántica hallados en él, que dan cuenta de las nuevas necesidades designativas requeridas por el cambio técnico experimentado en los arsenales durante la etapa inglesa en la construcción española, pues, en definitiva, en palabras de Alvar Ezquerro:

Esos son los procedimientos de la neología, que no es sino una tendencia de doble signo, aparentemente contradictoria, pues a la vez se utiliza el código lingüístico y hay una subversión contra él, se reconoce la norma y se trasgrede, se crean palabras con arreglo a unas reglas pero esa creatividad cambia las propias reglas ([1994] 2012, p. 11).

9. *vid.* Salas Quesada y Torres Morcillo, 2014.

10. Dirigido por la Dra. D.ª María Jesús Mancho Duque: [<http://dicter.usal.es/>].

11. Dirigido por el Dr. D. José Ramón Morala: [<http://web.fr.es/CORLEXIN.html>].

12. Dirigido por la Dra. D.ª Dolores Corbella Díaz: [<http://web.fr.es/DHECan.html>].

CORPUS AGILEX

LOCALIZACIÓN: FONDO DOCUMENTAL [] TIPOLOGÍA DOCUMENTAL [] SIGNATURA [] Nº DE DOCUMENTO/LAMINA [] SIGLO [] AÑO []

INFORMACIÓN BÁSICA

LEMA [] GÉNERO [] NÚMERO []

VARIANTE GRÁFICA I [] VARIANTE GRÁFICA II [] VARIANTE GRÁFICA III []

ESTRUCTURA

LEXÍA Simple Compuesta Compleja

TIPO DE LEXÍA COMPLEJA []

INFORMACIÓN MORFOLÓGICA

Derivación Composición Parasítesis Acortamiento Metátesis Cambio de género

DERIVACIÓN Prefijo [] Sufijo []

COMPOSICIÓN Sinapsis [] Disyunción [] Contraposición [] Yuxtaposición []

CONSTRUCCIONES ENTADAMÁTICAS MÁS AMPLIAS []

INFORMACIÓN LEXICOGRAFICA

ÉTIMO [] FECHA 1ª DOCUMENTACIÓN [] Neogotico Cuitano Patrimonial Práctico

FUENTE 1ª DOCUMENTACIÓN []

DEFINICIÓN DLE [] FUENTE [] DEFINICIÓN []

MARKA DIATÓPICA []

MARKA DIATÉCNICA []

CAMPO SEMÁNTICO []

EJEMPLOS TEXTUALES []

OTRAS FUENTES LEXICOGRAFICAS Y CORPUS LÉXICOS

TLE SI No DA SI No DOVCA SI No PLE SI No D.Am. SI No DME SI No DHECm SI No DCTER SI No

CORLEXN SI No CORDE SI No OREA SI No CORPUS SI No VNGO SI No ONDHE SI No OTRAS FUENTES []

VITALIDAD ACTUAL DE VOCABLO

Obso. p. us.

Figura 1. Ficha léxica. Proyecto AGILEX

1.3. Estado de la cuestión

Abordar con rigurosidad científica el tema que nos ocupa, el léxico de la construcción naval del siglo XVIII contenido en el Álbum del MDLV, implica analizarlo en todas sus coordenadas, para lo que hemos de embarcarnos en una larga travesía que nos hará transitar por diversos derroteros: la observación de una etapa pasada en la que se fraguan los comienzos de una potencia marítima y, consecuentemente, de una literatura especializada de tema marineró; el estudio de un período de plenitud, el Siglo de las Luces, –tanto por tierra como por mar– en el que se gesta la ciencia técnica responsable del crecimiento del país –la Arquitectura Naval–; hasta llegar, finalmente

y sin perder el rumbo, a la lexicografía española en el Setecientos y al despertar de su afán enciclopédico.

Una travesía que simula las tres etapas vitales que sigue todo proceso: *pasado* – en este caso, los antecedentes, las obras de tema marino que preceden al siglo XVIII–; *presente* –entendido como el momento en que la vida y obra del Marqués de la Victoria alcanzan el punto álgido–, una etapa en la que España y el resto de países extranjeros, con una fuerte tradición marinera, como Inglaterra, Francia, Holanda, Portugal, etc., ceden al estudioso de la materia un conjunto ecléctico de obras –muchas de ellas coetáneas al *Diccionario* del MDLV, germen de este estudio– que configurará, en última instancia, el mapa lexicográfico del lenguaje marino; y *futuro* –entendido como el esbozo de la que creemos es la aportación novedosa del Marqués de la Victoria al mundo náutico y naval de la ilustración–, en otros términos, el devenir del léxico de la navegación y la gente de mar desde la Ilustración hasta los siglos XIX y XX, unas veces fruto del azar, otras, consecuencia de las acciones y aportaciones realizadas en el pasado.

1.3.1. El estado de la Marina y las construcciones navales en el siglo XVIII.

Visión panorámica

Si por algo se caracteriza la política naval del siglo XVIII es por su afán de restaurar el poder naval español, con ello, reiteramos la idea implícita en el concepto de «Siglo de las Luces», siglo de pensamientos ilustrados y de personajes que, iluminados por el estudio y la sabiduría, ponen todo su conocimiento a disposición de la Nación. Pero no sería realista pensar solo en la luz y no en la sombra, aún más, si tenemos en cuenta que la historia marítima española ha sido comúnmente representada como un juego de luces y sombras. Y no es posible, por tanto, entender la importancia de la actuación llevada a cabo en este siglo si no se conocen los antecedentes vividos a lo largo del siglo precedente –XVII–, en definitiva, si no se conocen las sombras.

Parece haber unanimidad en considerar lamentable el estado de la Marina española a fines del siglo XVII, una buena muestra de ello la aportan los siguientes textos y sus correspondientes autores:

Como quiera que fuese, era difícil que, sin una orientación bien sostenida de la Secretaría de Estado y sin una Hacienda sana, pudiera España disponer de una Armada fuerte, en todo tiempo costosísima, y siempre también instrumento cuyo manejo no puede abandonarse a las proezas personales. Así se explica la situación realmente lamentable en que se halló la Marina –reinando todavía Felipe IV, y no digamos en tiempos de Carlos II–, al recaer en las dolencias de que pudo haber sanado (Fernández Almagro, 1946, p. 28).

Los armamentos navales de este período, Dios sabe cómo se hacían y proveían, pero no es misterio que bajo la presión abrumadora de las circunstancias se prefieran en bajeltes, los muchos a los buenos. De aquí la precipitación con que se lanzaban al mar, sin elementos para resistir su embate; de aquí las levas de gentes refractarias a su servicio tan opuesto a sus hábitos, en reemplazo de marineros que la costa despoblada no proveía; de aquí también que sin conocimiento de aptitudes, se otorgara como merced a pretendientes o andantes en Corte el mando conseguido por favor, y de todo ello el conjunto más lastimoso que haya tenido nunca el nombre de Marina (Fernández Duro, [1972] 1973, p. 471).

Vacíos los arsenales y astilleros, se había olvidado el arte de construir naves. Esta es la situación existente en la Marina mientras D. Juan José Navarro crecía, y todavía empeoraría más, a raíz del desastre ocurrido en 1702, en Vigo, que reduce el número de barcos en acción y hace presagiar las más pobres perspectivas navales en el conflicto recién desencadenado y conocido como la Guerra de Sucesión española (1702-1713) (Martínez Ruiz, 1996, p. 9).

A pesar del desafortunado estado de la Marina y de la acusada decadencia en la construcción naval, el avance adquirido a lo largo del período áureo había arraigado de tal forma en la España marítima de la época que se configuraría, en adelante, como una tradición. Este impulso perpetúa durante todo el siglo XVII y salva, en última instancia, al país del estadio de pobreza extrema y retroceso en el que se encontraba.

Recordemos que dentro de esos grandes logros alcanzados en las fábricas navales durante el siglo XVII encontramos: la separación progresiva del buque de guerra y el buque mercante¹³; en esta etapa se comienza a apostar por la construcción de buques especiales de guerra –los que más adelante serán destinados directamente para la Armada–, si bien no debemos olvidar que, por aquel entonces, todo navío de comercio iba artillado (Artiñano y Galdácano, 1920, p. 48); el empleo de los compartimentos estancos (o mamparos) en los buques, un invento nacional; el intento de afinar la configuración de los navíos –a modo de galeras–, de forma que estos presentaran poca manga y mucha eslora, con el objetivo, fracasado, de que ganasen velocidad¹⁴;

13. La travesía por el Atlántico realizada en la Carrera de Indias requería naves de carácter mixto –naves de guerra y de comercio–, que durante más de dos siglos surcaron los mares y contribuyeron al mantenimiento del monopolio comercial español con las colonias americanas. Pero esta unión de la Marina de guerra y la Marina mercante tenía sus días contados, como también lo tenía el monopolio español del comercio con América. Las grandes potencias marítimas del momento –Inglaterra, Holanda y Francia– despearon sus intereses por compartir el negocio con las Indias y, en consecuencia, la Marina española se verá obligada a promulgar el divorcio absoluto entre sus dos vertientes (mercante y de guerra) para que ambas acaben mostrando absoluta independencia –a partir de 1714, con la transformación de las antiguas fuerzas marítimas de la Nación en la Armada española–.

14. Con ello solo se consiguió que los buques fueran poco resistentes. La arboladura y el velamen nunca se adaptaron al nuevo modelo de construcción y estos no aguantaban embates y travesías tortuosas.

y, por último, la búsqueda progresiva de nuevos métodos constructivos que darán, finalmente, como resultado el navío de tres puentes –se comienzan a enlazar el castillo de proa y el alcázar y estos pierden las protuberancias propias de la época que sobresalían sobre la obra muerta–.

Por lo que, esa tradición de la que hablamos persiste, en buena parte, en el siglo xvii y no se encuentran, por tanto, cambios sustanciales en la configuración de los escasos buques construidos. Mencionamos, a continuación, algunas de las diferencias constructivas: el perfil del navío, poco a poco, se rebaja, pues continúa la unión del castillo de proa y el alcázar y la desaparición de los artefactos imponentes que los recubrían –auténticas obras de arte de la etapa áurea en algunos casos–; se fija un tonelaje aproximado –entre 350-800 toneladas–; y, en general, se aboga por la simplificación de la estructura del navío con el objetivo de aligerar su peso y conseguir naves con una mayor capacidad y artillado. Pero lo cierto es que, para la segunda mitad del siglo, los navíos españoles distaban mucho de los navíos ingleses, holandeses y franceses, entre otras muchas cuestiones, porque los británicos dedicaban ya por esta época preferencia absoluta de sus recursos a la Armada y, por ello, adquirirán la supremacía marítima. Mientras tanto, los españoles seguían anclados en la configuración de unos buques que no se definían plenamente, que necesitaban seguir cumpliendo la función de naves mercantes, pero, simultáneamente, y cada vez con más ahínco, debían aumentar su potencial bélico, si querían ganar la batalla al contrabando establecido en el Caribe por las naciones enemigas.

Estos son, pues, los acontecimientos que anteceden a la profunda transformación que el sistema naval español vivirá durante el primer cuarto del siglo xviii y que nos interesa retratar, en tanto que nos concede un marco histórico en el que insertar el estudio de la obra cumbre del Marqués de la Victoria: el *Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna (1719-1756)*.

De nuevo, nos valemos de las palabras de Artiñano y Galdácano (ob. cit., pp. 149-150) para mostrar el *statu quo* de la España de principios del siglo xviii:

La Nación es pobre, pero es rica; el pueblo se ha hecho indolente, mas el Gobierno dispone de medios suficientes; lo quiere el Gobierno, los medios existen; la Marina Real se crea y se sostiene. (...) De aquí la penuria del país, la pobreza de la Marina mercantil, coexistente con una potente Armada.

El país reclama a gritos la formación de una Marina, pues necesitaba adaptarse a los cambios experimentados en el sistema trasatlántico y, consecuentemente, en el comercio marítimo. Entre la Nación y la Marina, en adelante, habrá una relación simbiótica, ambas se alimentarán mutuamente y estarán supeditadas, como no podía ser de otro modo, a los avatares del comercio.

Los intereses estratégicos de Francia en torno al comercio con las Indias se vislumbraban cada vez con mayor nitidez, las colonias españolas en América quedaban abiertas al contrabando, el conflicto entre las élites mercantiles de Sevilla y Cádiz había llegado a un punto sin retorno y todo ello requería, a un mismo tiempo, una organización estable, a todos los niveles, que ejerciera un mayor control sobre la empresa marinera y una reformulación tecnológica a la altura de las circunstancias.

Será así como asistiremos al nacimiento de la Armada Real española, que será como pasarán a denominarse a partir de 1714 las antiguas fuerzas marítimas de la nación¹⁵; cuando se planteará una nueva organización general, mediante la creación de las secretarías de Estado, y la formación de un cuerpo de administradores y contadores navales que, en primera instancia, debía velar por el sostenimiento constante de una escuadra adecuada, adiestrada y siempre dispuesta, lo que contribuía a revitalizar los métodos de administración directa (Valdez-Bubnov, 2012, pp. 13-14). Ya no tendría razón de ser el apresto de embarcaciones particulares, reclutadas eventualmente y para las que era necesario un tiempo de carenado y de acopio de materiales, en ocasiones, tanto o más costoso que el empleado en una nueva construcción. La era de los contratos por asiento había llegado a su fin y con ella se abría paso una nueva etapa, considerada, por excelencia, la de la construcción naval española, pues en ella se asiste a la consolidación de algunos de los métodos constructivos propiamente nacionales de mayor relevancia –como lo son el de Gaztañeta, el de Ciprián Autrán y, más adelante, el de Pedro Boyer–.

Durante el primer tercio del siglo XVIII hemos de resaltar el Ministerio de José Patiño (1726-1736) pues a él debe España –quizás no por entero, pero sí en un alto porcentaje– la renovación exitosa de la Armada. Si por algo estuvo caracterizado su gobierno fue por la creación y el desarrollo exponencial de los arsenales del Estado –en Guarnizo, en Cádiz, en Cartagena y en El Ferrol–¹⁶; de los astilleros americanos, que levantarán el vuelo en este periodo –especialmente el de La Habana, donde se construirán siete de los doce navíos de tres puentes que tuvo la Armada– y por la creación, en 1717, de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, de la que se hablará por extenso en los próximos apartados de este trabajo¹⁷.

En 1748, tras la publicación de la célebre *Ordenanza* para régimen y gobierno de la Armada aún seguía teniendo España serios problemas de organización en su Marina:

15. Aunque ya en 1713 se habían realizado los primeros proyectos serios para hacer florecer la marina militar, será en 1714, con el nombramiento de Bernardo Tinajero como ministro de Marina e Indias, cuando España asista a un verdadero intento de restauración del poder naval (Pérez-Mallaína, 1982, p. 453).

16. Para más información acerca de los arsenales y todo su universo de recursos humanos véase Emilio de Diego García (2002).

17. Véanse §§2.1.1., 2.1.2. y 2.1.3. de esta obra insertos en el epígrafe 2.1. Juan José Navarro de Viana y Búfalo, Marqués de la Victoria: un hombre ilustrado.

la creación de los nuevos arsenales e, incluso, la revitalización de algunos ya existentes ralentizaban la construcción de los buques encargados para la sopesada renovación; del mismo modo, la dispensación de los materiales necesarios para dicha construcción se hacía cada vez más costosa –en tanto que la mayoría de los suministros provenía del extranjero–. Tanto es así que habría que esperar a la llegada del sistema de Zenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada, para vislumbrar un proyecto de Marina nacional independiente de los suministros extranjeros; proyecto que no habría sido viable sin la ayuda de un hombre emprendedor y activo como Don Juan Fernández de Isla, que repercutiría en la creación –en suelo español– de fábricas de jarcia, lonas, vitres, motonería, anclas, jabón, loza, etc. y en la mejora del estado de los montes y el fomento y usufructo de ellos, con el objetivo final de conseguir mejor calidad en las maderas y demás materiales empleados para la construcción de buques nacionales.

Los acontecimientos narrados bien podrían haber culminado en el mayor éxito alcanzado por nuestro país en cuanto a desarrollo económico y técnico se refiere, pero el transcurso del segundo tercio del siglo XVIII llevará a la historia naval española a tomar un rumbo diferente: se acudirá a los auxilios extranjeros y los métodos de construcción «a la inglesa» y «a la francesa» penetrarán con decisión en el sistema nacional. De hecho «el de Gaztañeta» será «el último sistema genuino, exclusivo y puramente español» (Artiñano y Galdácano, 1920, p. 120).

El motivo, más que de peso, para el cambio técnico estaba suficientemente claro: la Marina comercial había desaparecido prácticamente; el comercio exterior estaba en manos de buques extranjeros; y España y su Armada necesitaban, en palabras de Villar Rey (2001, p. 11), «buques especiales, proyectados y constituidos para ofrecer la máxima potencia marítima, una mayor estabilidad» –el peso de los cañones había aumentado progresivamente a lo largo de los siglos anteriores y, por ello, la estabilidad de los buques se veía cuestionada–, además de «mayor capacidad de maniobra y un aumento de la velocidad». Pero, ¿cómo se conseguía financiación para llevar a cabo un proyecto de tal envergadura, si la que fuera principal fuente de ingresos de la nación durante más de dos siglos –el comercio– se encontraba en horas bajas? A lo que había que sumar el encarecimiento de los fletes y la aparición de nuevos impuestos para el mantenimiento de la marinería oficial. No cabe duda, pues, de que «el siglo XVIII es un siglo de desorganización y mera apariencia»¹⁸; aunque en lo que concierne a la Arquitectura Naval podemos definirlo como un siglo de cambios, en el que se llevarán a cabo grandes logros técnicos, si bien, con la ayuda de ideas foráneas.

Lo cierto es que en el primer tercio del siglo XVIII, tanto en los arsenales españoles como en La Habana, había un nutrido conjunto de técnicos, de los que merecen

18. *Idem*, p.13.

ser destacados por sus contribuciones a la técnica de la construcción naval: Don Lorenzo de Arzueta, Don Pedro Boyer, Don Ciprián Autrán, Don Joseph Arzueta y Don Juan de Mora, en el territorio peninsular, y Don Pedro de Torres y Don Juan de Acosta, en América. Sin embargo, como podemos comprobar en la obra de Fernández González (2010, p. 9):

Aparte de las condiciones establecidas por la autoridad, la construcción naval no tenía otras guías que los resultados que ofrecía la experiencia de los marinos. Los constructores carecían de modelos teóricos para correlacionar los factores de su técnica y la mera observación de algunos hechos resultaba ineficaz para resolver los problemas del proyecto. Además lo poco que se aprendía se ocultaba celosamente a los demás hasta el punto de propiciar la persistencia en el error.

Y así, una vez más, aludimos a la figura del Marqués de la Ensenada pues será él quien proyecte las grandes construcciones navales de la Armada española y quien introduzca los métodos de construcción ingleses en la Península, mediante la labor encomendada al marino Jorge Juan –otra de las grandes figuras de la renovación naval experimentada en el siglo XVIII¹⁹. El mencionado encargo consistiría en una auténtica labor de espionaje: Jorge Juan pasaría a Inglaterra, junto con una selección de los mejores carpinteros de ribera nacionales, para estudiar *in situ* los métodos de producción de buques ingleses y, más importante aún, para buscar a quienes pudieran encargarse de proyectarlos y ejecutarlos en España. No deja de resultar ciertamente paradójico que nuestros técnicos acudieran a contra maestres, consultores y constructores ingleses para mejorar la constitución de unos buques españoles que los propios ingleses trataban de copiar; de hecho, así lo hicieron cuando alguno de ellos cayó en su poder²⁰. Esto nos permite, por una parte, considerar que, a pesar de los grandes avances técnicos acogidos a lo largo del siglo XVII y mitad del XVIII y de la adopción de ideas fóraneas, España seguía manifestando dificultades constructivas en los grandes buques –el paso definitivo al navío de tres puentes aún no se había consumado– y, por otra,

19. Conviene mencionar que Juan José Navarro se encontraba instalado en Cádiz, ejerciendo el cargo de alférez de la Compañía de Guardias Marinas desde 1717. Allí permanecerá de manera intermitente hasta que en 1750 acoja la Dirección General de la Armada y fije su residencia permanente en el Departamento de Cádiz, de manera que, no solo compartirá el espacio geográfico y el momento histórico con el marino Jorge Juan –ambos participarán en las Juntas de Constructores celebradas en Cádiz en 1752 y 1754–, sino que Navarro se encargará de reflejar en su obra las novedades introducidas por el sistema de construcción «a la inglesa», novedades que penetran en la Península de la mano de Jorge Juan, entre otros.

20. Los ingleses eran constructores eminentemente prácticos, en varias ocasiones apresaron buques españoles como el *Princesa* o el *Glorioso*, estudiaron sus métodos constructivos –por tratarse de métodos ciertamente avanzados a su tiempo, basados en las proporciones de Gaztañeta– y los usaron de modelo en la constitución de sus propios navíos como el *Royal George* o el *Princess*.

corroborar que «pese a la opinión constantemente sustentada, nuestro sistema de construcción llamado “inglés” no fue, en rigor, sino “español”, aunque ejecutado bajo maestros ingleses y salpicado de detalles técnicos extranjeros» (Artiñano y Galdácano, ob. cit., p. 230)

De cualquier modo, el aspecto y la forma de un navío español del XVIII construido bajo los parámetros del sistema de Jorge Juan –considerémoslo español o inglés, lo que no podemos obviar es que el artífice de este sistema es el mismo Jorge Juan– llevaba intrínsecas las siguientes características²¹: se habían extremado las tendencias ya mencionadas para el siglo anterior; se aboga por la utilidad frente a lo artístico o extravagante, así, en el casco desaparecen todos los adornos; la popa conserva tan solo las figuras justificables, pero todas ellas presentan una mayor rigidez y raciocinio; el alcázar y el castillo desaparecen definitivamente, puesto que el combate al abordaje también lo hace y para el combate a distancia ambas eran figuras inútiles, y la proa simplifica su trazado aunando la roda y el tajamar –buscando las formas cerradas que desplazarían en adelante a las abiertas en las que eran típicos los brazales, las gambotas y la figura del león como remate–. Además, la arboladura del navío pasa a un plano principal, pues recordemos que todos los métodos constructivos de esta época centraban sus esfuerzos en que los buques alcanzaran una mayor velocidad y maniobrabilidad y, para ello, era esencial la búsqueda de la estabilidad a través de los mástiles y en el velamen²² (fig. 2).

Hemos empezado este apartado hablando del lamentable estado de la Marina española en el siglo XVII y de las características poco favorecedoras de la construcción varenga-genol española a la que se le achacaba: el excesivo coste de su producción –la cantidad de madera consumida en cada buque era muy alta puesto que no se concebía la construcción de piezas pequeñas que engarzaran–, la poca ligazón de sus miembros por el gran tamaño de su eslora y, en consecuencia, su frecuente arqueo y poca duración, por no hablar de la escasa efectividad de los «buques para todo», atendiendo a sus labores mercantes y bélicas (Apestegui Cardenal, 1996, p. 59).

Nos hemos inmiscuido de lleno en la revolución que supuso a todos los niveles –político, industrial y naval– el siglo XVIII para poder destacar, de entre todos, los acontecimientos que sobrevinieron a la Armada española durante el ministerio de Ensenada, con la inestimable ayuda de Jorge Juan, pues configuran, indudablemente, el punto álgido del desarrollo de la Marina española y de su Arquitectura Naval, es decir, la luz entre las sombras.

21. Véase al respecto Aranda y Antón (1990).

22. Véanse los trabajos de Rivera Vaquero (2009 y 2011) y las ocho entregas sobre la construcción naval en el siglo XVIII que Juan Carlos Mejías Taveró publicó en 2012 en el *Blog de Cátedra de Historia y Patrimonio Naval* <<https://blogcatedranaval.com/>>.



Figura 2. Modelo del Santísima Trinidad (MNM) Navío construido «a la inglesa» por Ignacio Mullan y botado en La Habana en 1769, representa la primera versión del famoso navío de tres puentes y 112 cañones

Pero no quisiéramos finalizar el epígrafe sin trazar al lector levemente el camino de vuelta, aquel que transportará, una vez más, a nuestra Marina española a las sombras, hacia ese periodo de decadencia del que había partido en el siglo XVII.

Con la caída del Marqués de la Ensenada (1754) entra a preponderar en España el sistema francés –recordemos que fue su política francófila lo que delató sus intenciones y lo que aceleró su arresto y, posterior, exilio– y con ello, las tendencias francesas de construcción naval²³. La lucha entre ambos sistemas constructivos –el inglés

23. La posición del Marqués de la Victoria en relación con los nuevos métodos constructivos no pudo hacerse patente hasta que el Marqués de la Ensenada estuvo fuera de su radio de acción. Debemos recordar que para el ministro Ensenada el marino Navarro nunca fue una prioridad. Tal y como relata el Duque de Estrada (2008, p. 16) «el Marqués de la Victoria fue sistemáticamente ignorado en las decisiones trascendentes, posiblemente porque Ensenada intuyera en él a un temible rival, y le negó de forma cicatera el ascenso a capitán general, viéndose constreñido a desahogarse en su correspondencia privada» en la que en numerosas ocasiones el ministro Ensenada pasa a adoptar el irónico seudónimo de *Nada*.

y el francés— estaba servida. Para esta fecha se habían agotado ya todas las iniciativas constructivas y la posible independencia del sistema español yacía inerte mientras la nación se decantaba por la recuperación del dominio francés en sus arsenales. En 1770 Francisco Gautier es ascendido a ingeniero general, redactará las normas para la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina, basadas estas, a su vez, en las que regían al Cuerpo de Constructores de la Marina francesa —para la que había trabajado años antes—. No fue un periodo definitorio en lo que a construcciones navales se refiere, pues Gautier se limitó a corregir los modelos promovidos por el periodo anterior, de forma que el método constructivo francés solo se aplicó a los primeros buques construidos.

Tras él, José Romero Fernández de Landa —más conocido como José Romero Landa—, su sustituto en funciones, será quien ocupe el puesto de ingeniero general. Aunque los métodos de construcción de la escuela francesa seguían vivos y la influencia inglesa, tan acusada en el sistema de Jorge Juan, permanecía imborrable, algunos autores consideran que este último periodo del siglo XVIII debe ser evaluado como un logro propiamente nacional, y, por tanto, denominado «periodo español, o de Romero Landa» (Simón Calero, 2005, p. 587), pues los métodos de construcción anteriores y el esfuerzo de casi un siglo de cambios y dilaciones dieron sus frutos, alcanzando los barcos su mayor nivel y funcionalidad. Trágicamente, esta resultaría ser la calma que precede a la tormenta, pues con la destitución de Romero Landa, al que sucedería Julián de Retamosa, se construirían los últimos buques antes del desastre: la batalla de Trafalgar.

A modo de resumen de lo expuesto anteriormente, recogemos en el siguiente esquema ilustrativo el desarrollo histórico de la construcción naval española en función de: el reinado, los ministerios establecidos y, consecuentemente, los promotores destacados en ellos, los constructores que marcaron estilo, y la denominación tradicional de cada uno de esos periodos (fig. 3).

Posteriormente, el siglo XIX traerá la muerte de los navíos en madera y el paso a la construcción en hierro sellará «el decaimiento de nuestra Marina borbónica» que llegará a su natural y obligado término. En este siglo «se rematan la ruina y sequedad que la falta de raíces propias y fecundas y la falta de medios para crearlas o desarrollarlas hacían presagiar» (Artiñano y Galdácano, 1920, p. 245), pero, en contraposición, podríamos definir el siglo XIX —y las décadas finales del siglo anterior— como un periodo muy fértil desde la perspectiva lexicográfica —considerando, principalmente, las obras que en dicho periodo tratan de reflejar los diversos lenguajes de especialidad y, centrándonos, concretamente, en el vocabulario náutico y naval—. Esta perspectiva lexicográfica es la que adoptaremos en los siguientes apartados. Aunque, primero, es preciso hacer una breve parada en los comienzos de la Arquitectura Naval como ciencia y comprobar, así, cuál es el tratamiento que esta recibe en las diversas obras de tema mariner.

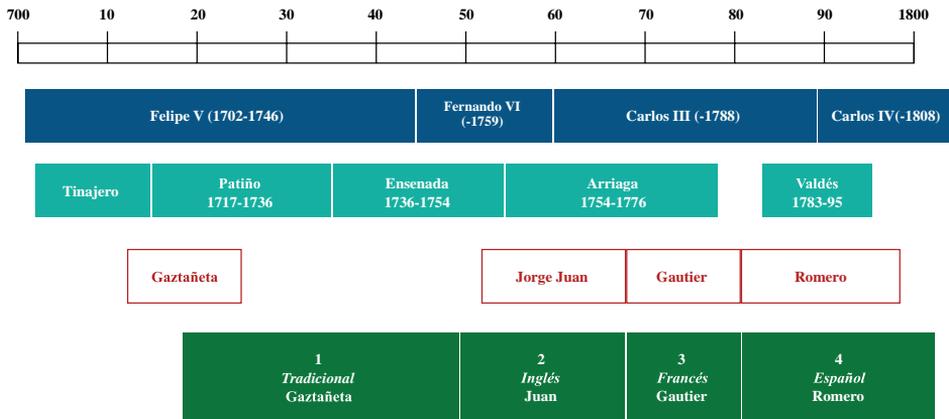


Figura 3. Los sistemas de construcción naval.

1.3.2. De la literatura especializada de tema marinero a la formación de una ciencia técnica: la Arquitectura Naval

Tras haber realizado una breve travesía por las diversas etapas de luces y sombras de nuestra Marina española, el reflejo de la grandeza de aquellos siglos en los que la navegación no podía considerarse un medio sino más bien un fin, emerge ante el lector. La inmensa documentación con la que hoy contamos se muestra ante la mirada del investigador como un amplio abanico de posibilidades de estudio de nuestro pasado marítimo hispánico en todas sus vertientes. Documentos y papeles generados por la actividad administrativa llevada a cabo por la Casa de la Contratación (con sede en Sevilla hasta 1717 y, después, en Cádiz), el Consejo de Indias, los diferentes Departamentos marítimos y sus núcleos, los arsenales peninsulares –surgidos a partir de la *Marina de la Ilustración*²⁴–, así como, por la actividad científica puesta en marcha en la Academia de Matemáticas de Madrid, el Real Colegio de San Telmo (antigua Universidad de Mareantes), la Academia de Guardias Marinas de Cádiz y el posterior Cuerpo de Ingenieros de Marina, y a la que debemos añadir la producción de textos –científicos y/o divulgativos– que en las diversas épocas citadas producen capitanes, almirantes, consejeros marítimos y constructores navales.

Son muchos los estudios historiográficos realizados hasta el momento que descubren esta faceta, la de la literatura náutica y naval, desde su gestación –en el siglo xv– hasta la edad contemporánea y que ponen de manifiesto el peso considerable que esta tuvo en la formación de una realidad nacional hispana que, sin duda, se vio

24. Véase Cervera Pery (1986).

definida por las diversas revoluciones técnicas superpuestas, condiciones históricas que, a su vez, afectarán de forma directa a la configuración de nuestra lengua.

La labor inconmensurable que realizan, en este sentido, instituciones como la Fundación Museo Naval –mediante la difusión y protección del patrimonio histórico de la Armada a través del Órgano de Historia y Cultura Naval– y la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval –mediante la realización de acciones formativas, de investigación, innovación y transferencia de conocimiento– ha propiciado, desde mediados del siglo pasado, la realización de toda clase de estudios historiográficos y filológicos, pues ha facilitado el acceso a ese gran legado de marineros, científicos, constructores navales e incluso «lexicógrafos» que conforman el conjunto de la literatura náutica y naval española²⁵. Podemos citar, entre muchos otros, los trabajos de Guillén Tato (1935; 1936; 1943; 1958; 1961; 1963), Pérez-Mallaína (1980; 1982), Fernández Duro (1876-1881; [1886] 1972), Fernández González (1995; 2010), González-Aller Hierro (1995; 1998), Apestegui Cardenal (1996), Soler (2003), Valdez-Bubnov (2012), Sanz Alonso (2017), Soto Melgar (2017) y Carriazo y Sánchez (2018).

Coincidimos plenamente con la afirmación que establece Carriazo Ruiz en su obra sobre el *Vocabulario de la navegación en el Siglo de Oro* (2015, p. 10) en la que señala que para conocer una lengua histórica debemos, previamente, manejar los textos que se gestaron en un momento concreto del pasado y que configuran, en su conjunto, una literatura especializada. En el caso que nos ocupa, el de la literatura especializada de tema náutico y naval, debemos, por tanto, remitirnos a aquellos textos que emanan de fuentes directas –navegantes y constructores– y que dan como resultado la gestación de una nueva tipología textual marinera: el *Regimiento* de Fernández de Enciso (1519), el *Tratado del esphera y del arte del marear* de Francisco Falero (1535), los *Quatri partitu en cosmographia practica i por otro no[m]bre llamado Espejo de Navegantes* de Alonso de Chaves (1537), el *Arte de Navegar, en que se contienen todas las reglas, declaraciones, secretos y avisos que a la buena navegación son necesarios y se deven saber* de Pedro de Medina (1545), la *Suma de Geografía que trata de todas las partidas e provincias del mundo, en especial de las Indias* de Fernández de Enciso (1546), el *Breve compendio de la esfera y del Arte de Navegar* de Martín Cortés Albácar (1551) y el *Regimiento de Navegación* de Pedro de Medina (1552). Todas estas obras se presentan, en su mayoría, como obras técnicas aunque con una cuidada estética literaria, en las que el reflejo de la revolución iniciada –a partir del siglo xv– en el campo

25. Apartado del que nos ocuparemos por extenso en este trabajo. Utilizar el término «lexicógrafo» para hacer referencia a la labor –iniciada en el Siglo de Oro y desarrollada por diversos estudiosos– de recopilación de voces de especialidad en los diferentes textos (tratados, manuales, documentos administrativos, etc.) puede ser arriesgado, aunque, como veremos, esta tarea guarda mucha relación con la desarrollada posteriormente –en los siglos xviii y xix– esta sí, considerada plenamente lexicográfica.

de la navegación se puede apreciar con viveza. Por ello, es un hecho constatable que los comienzos de esta literatura especializada se consumaron a través de los tratados de náutica y que la aparición, sin embargo, del asunto naval –entendido como lo relativo a la construcción, aparejamiento y dotación de los buques– fue más tardía (Carrizosa Ruiz, ob. cit., p. 11).

Así lo muestra Fernández González (1995, p. 200) cuando trae a la memoria las palabras que Pedro de Medina escribe al Emperador con motivo de la redacción de su *Regimiento*: «que en las cosas humanas ninguna es más terrible ni más peligrosa que aventurar el hombre su vida en un flaco madero» y mediante las que el autor concluye que «todavía en 1563, el Arte de Construir la Nave es ignorada en favor del Arte de Navegar, como remedio de los males que se experimentaban».

Pero una serie de acontecimientos históricos, tales como: el final definitivo de la construcción por asiento, la aparición del navío del Estado y la necesidad de búsqueda de una constante mejora en él harán que aquellos escritos teóricos que nacen bajo la expresión literaria en torno a un objeto –la mejora en el Arte de Marear–, pronto necesiten un cambio de enfoque y centren su atención en la construcción de aquellos navíos que, usados en su conjunto, sirviesen mejor a las necesidades del país. Prueba de este primer intento nacional de uniformar, en lo posible, la construcción naval son las diferentes leyes que se promulgan en pro de reglamentarla²⁶; nos referimos a las *Ordenanzas sobre fábricas de Navíos* que ven la luz en 1567, según consta en la *Recopilación de Leyes de las Indias*, las *Ordenanzas Reales* de 1613 sobre la fábrica de naves y sus posteriores modificaciones –en 1613 y 1618– hasta ser completadas en 1679.

En esta línea de conocimiento marcadamente empírico, pero en la que se trasluce ya un intento de sistematización de la construcción naval y una clara conciencia de la necesidad de aplicación práctica de los presupuestos teóricos, se insertan tres de las grandes contribuciones españolas al ámbito náutico y naval: el *Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales* de Juan de Escalante de Mendoza (1575), la *Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de las naos y su traça y gobierno conforme a la altura de México* de Diego García de Palacios, publicada en México (1587) y el *Arte para Fabricar, Fortificar y Aparejar Naos, de Guerra y Merchante* del isleño Tomé Cano, obra impresa en Sevilla (1611). En ellas se pueden encontrar esbozados los principios de la Arquitectura Naval que, aún sin haberse establecido como ciencia²⁷,

26. España es pionera en la ordenación de sus construcciones navales y en la gestión de una literatura próxima a lo que entendemos como Arquitectura Naval, adelantándose, así, prácticamente un siglo al resto de naciones europeas.

27. El término «Arquitectura Naval» se acuñará más adelante, con la publicación de la obra del escritor alemán Joseph Furtenbach, *Architectura Navalis* (1629). Aunque, tal y como indica Fernández González (1995) «podemos hablar de verdadera Arquitectura Naval cada vez que nos hallamos ante un salto cualitativo en la técnica tradicional» (p. 189).

operó a lo largo de todo el siglo XVII como un método empírico en el que predominaba el ensayo-error y en el que la pericia del constructor estribaba en su habilidad mecánica y en la confianza que depositara en los presupuestos teóricos planteados por los conocedores de diversas ramas del saber como la matemática, la física o la geometría. Así lo constata Fernández González (1995, p. 187) cuando señala, en relación a la época a la que hacemos referencia, lo siguiente:

El conocimiento era una colección de hechos disjuntos que no permitía presentar a los constructores unas relaciones que los convencieran, estos desconfiaban de los teóricos. La autoridad establecía las dimensiones principales, pero las formas del casco se guardaban celosamente en cuadernos manuscritos por cada maestro. La falta de comunicación de las experiencias impedía plantear la Arquitectura Naval de manera inteligente.

Será la última de las obras mencionadas, la de Tomé Cano, la que abra el camino hacia el método científico; en ella, el autor presenta un proyecto naval basado en el conocimiento –podemos considerarlo, en gran parte, un desarrollo de las ideas previamente expuestas por García de Palacio– y, al mismo tiempo, en la observación directa. También debemos mencionar, en esa misma línea, el anónimo *Diálogo entre un Vizcaíno y un Montañés sobre la fábrica de navíos* (1630) por ser uno de los documentos técnicos sobre la construcción naval española de mayor valor y, a su vez, pionero en insertar la modalidad dialógica –con tintes pedagógicos– tan recurrente posteriormente en el ámbito mariner²⁸.

Asistimos, por tanto, desde este momento, a la transformación del arte y la técnica del carpintero de ribera y del maestro de azuela en una ciencia, la Arquitectura Naval. Periodo este, por cierto, crucial para la historia de la Marina, pues en él se sientan las bases científicas que justifican las decisiones tomadas por los constructores hasta el momento y se impone un método mixto teórico-experimental que pretende reducir, en la medida de las posibilidades, los errores constructivos.

28. Como ha señalado Mancho Duque, es común que en los tratados científicos renacentistas se emplee la forma dialogada con dos objetivos principales: amenizar el contenido de la obra y hacer que su contenido sea divulgativo, es decir, llegue a un público más amplio (2003, pp. 83-84).

Y así como su obra trata de diversas medicinas y plantas y otras cosas pertenecientes a la salud humana, así también trata de otras que son inútiles y sin algún provecho para ella, siéndole forzoso tratallas por seguir el estilo de diálogos, do los que hablan suelen divertirse y derramarse fuera de lo que toca a su principal propósito. (ob. cit., p. 84)

En esta misma línea, Carriazo Ruiz (2010, p. 19) también señala que ya en el Siglo de Oro se puede apreciar una estrecha unión entre los diálogos de tema náutico y naval –que se diferencian por su carácter divulgativo– y las restantes obras de Náutica.

Si lanzamos una rápida mirada a Europa en los comienzos de la Arquitectura Naval como ciencia, debemos hacer una parada obligada en la Francia de Colbert, poniendo especial hincapié en la obra del Padre Pardis, *Traité de Statique* (1673) y, cómo no, en la que cuatro años después publicaría en París el Señor Dassie, *L'Architecture Navale, et la Science du Pilot, contenant la maniere de construire les Navires, Galeres et Chaloupes, et la Definition de plusieurs autres especes de Vaisseaux* (1677) y debemos también recalcar que las discusiones teóricas que se muestran en ambas obras ya habían comenzado en España un siglo antes, baste volver a enumerar los títulos anteriormente mencionados e incluso añadir el del *Discurso sobre la Construcción Naval Comparada* publicado en 1673 por Jacinto Antonio de Echeverri. No será, sin embargo, hasta 1697 cuando, en el Seminario Real de Toulon, el profesor jesuita Paul Hoste escriba su afamada obra *L'Art des Armées Navales ou Traité des Évolutions Navales* y aporte al panorama de la Arquitectura Naval europea la aplicación práctica de la que habían carecido todos los escritos anteriores. Línea experimental, la que acabamos de describir, que continuará Duhamel du Monceau en su *Éléments de l'Architecture Navale* (1758).

Los ingleses, por su parte, abogaban por una clara identificación entre teoría y práctica desde sus comienzos en el tráfico ultramarino, hecho que corroboran obras como las de William Sutherland: *The Shipbuilder's Assistant or Some Essays Toward Completing the Art of Marine Architecture* (publicada en Londres en 1711) o *Britain's Glory: or, ship-building unvail'd* (1717).

Mientras tanto, en la Península, los nombres de dos marinos iban a cambiar el curso de los acontecimientos navales: José Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza y Jorge Juan Santacilia.

El proyecto de Gaztañeta, puesto en marcha de la mano del secretario de Marina Bernardo Tinajero –y que planteaba la construcción de diez bajeles de sesenta cañones en el astillero de La Habana– deja en evidencia los problemas acuciantes de la construcción española tras doscientos años de navegación a las Indias, entre otros: la mala calidad de las maderas utilizadas, así como la mala ejecución en el corte de las piezas, que llevaba implícita la necesidad de pertrechar los buques en cada viaje, y el elevado coste de las botaduras que obligaba, en demasiadas ocasiones, a abandonar los buques en las gradas tras tan solo un uso. Para paliar estos problemas el autor introduce en su obra *Proporciones*²⁹ (publicada en Madrid en 1720) los primeros planos

29. El título completo de la obra es extenso, de ahí que se diera a conocer entre los coetáneos como *Proporciones: Proporciones de las medidas más essemptiales dadas por el theniente general de la Armada Real... Don Antonio de Gastañeta...; para la fabrica de navios, y fragatas de guerra, que pueden montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas proporciones tiene resuelto su Magestad se observen... en todos sus astilleros...; con las explicaciones de la construcción de la varenga maestra, plano y perfil particular de un navio de setenta cañones, con los largos, gruesos, y anchos de los materiales con que se debe executar...*

completos indicados para la construcción de bajeles producidos en España³⁰; en los que, a diferencia de la tónica general acogida por escritores europeos, no se encuentra justificación teórica alguna de las medidas propuestas, por ello, suele considerarse una obra de Arquitectura Naval práctica y no teórica³¹.

Jorge Juan, por su parte, expondrá su propia teoría, basándose en los presupuestos teóricos expuestos por Pierre Bouguer en su *Traité du Navire*, publicado en 1746 y Leonhard Euler en los dos tomos de su *Scientia Navalis*, publicados en 1749, al tiempo que rebatirá muchos de los errores que allí observa. Con él llegamos al final del camino de la Arquitectura Naval como ciencia, pero, a su vez, de él partimos para establecer el marco histórico del estado de la Marina española en los tiempos del Marqués de la Victoria, así como para conocer las características constructivas del periodo de máxima madurez científica de la historia de la navegación, un periodo en el que paradójicamente:

Al mismo tiempo que las reglas de la Arquitectura Naval como rama científica se ofrecen libremente a todas las naciones, a través de los libros, se busca con afán el dominio del mar, a través de los métodos de construcción, que se comparten a través del espionaje y la guerra (Fernández González, 1995, p. 221).

Es indispensable mencionar a Jorge Juan en el camino hacia la aceptación oficial de la Arquitectura Naval en Europa. A su vuelta de Inglaterra (en 1750, tras 18 meses en los que desempeñó una labor de auténtico espionaje industrial) recopilará todo el conocimiento que le han cedido los años de experiencia marítima, el estudio a conciencia de las grandes publicaciones acerca de la construcción naval llevadas a cabo

30. Las proporciones propuestas por Gaztañeta a comienzos del siglo XVIII serán impuestas por la Corona como el Reglamento de Construcción para todos sus reinos y estarán vigentes hasta la entrada en acción de Jorge Juan.

31. Simón Calero (p. 574) en su colaboración en la obra colectiva *Técnica e Ingeniería en España II. El Siglo de las Luces. De la ingeniería a la nueva navegación* (2005), establece una clasificación de esta prolífica literatura de tema marítimo, generada en las postrimerías del siglo XVII y a lo largo todo el siglo XVIII, basada en la siguiente concepción dual: trabajos «descriptivos» frente a «tratados». En los primeros incluye todos aquellos estudios en los que se describen proporciones y medidas basadas en la propia experiencia de los autores: *L'Architecture navale...*, de F. Dasiée (1677), *The Ship-Builder's Assistant; or Marine Architecture*, de William Sutherland (1711), *L'art de batir les Vaisseaux et d'en perfectionner la construction*, Witsen, van Eyk, Allard, &c (1719), *Proporciones de las medidas mas esenciales...*, de Antonio de Gaztañeta (1720), *Éléments de l'architecture navale...* de Henri Louis Duhamel du Monceau (1752) y *Architectura navalis mercatoria...*, de Frederic Henrik Chapman (1768). En cuanto a los segundos, los considerados «tratados», pues realizan una aproximación al buque mucho más científica, aunque sin obviar la técnica procedente de la experiencia, menciona: el *Traité du Navire, de sa construction et de ses mouvements* de Pierre Bouguer (1746), la *Scientia navalis* de Leonhard Euler (1749), la obra cumbre de la construcción naval española, publicada en 1771 por Jorge Juan y Santacilia, el *Examen marítimo* y, por último, el segundo tratado de Leonhard Euler, *Théorie complète de la construction et de la manœuvre des vaisseaux* (1773).

por diferentes autores ya mencionados y, cómo no, los secretos más preciados sobre la construcción «a la inglesa», codiciados en los astilleros británicos. Todo ello será expuesto en los dos volúmenes de su monumental obra, el *Examen Marítimo Teórico-Práctico ó Tratado de Mechanica aplicada á la Construccion, Conocimiento y Manejo de los Navios y demas Embarcaciones* (1771), sin duda, el mejor tratado europeo de construcción naval del siglo XVIII en el que la teoría y la práctica aparecen fusionadas con una precisión digna de alabanza. Tras las Juntas de Constructores celebradas en Cádiz en 1752 se establecerán los reglamentos de maderas para la fábrica de navíos de 68 cañones y fragatas de 52 y 44 cañones y el método constructivo implantado por Jorge Juan –conocido como «método inglés»– se impondrá hasta que las tendencias francesas irrumpen, de nuevo, con fuerza en la Península³².

El último tercio del siglo XVIII supone la constatación de la Arquitectura Naval como rama del saber, los estudios teóricos y experimentales se multiplican y el contenido científico abordado en ellos también. Frederick Chapmam, Pierre Levêque, George Atwood y otros muchos escritores contribuyen al avance de la ciencia, labor que, a su vez, repercutirá positivamente en la posterior inclusión en la Enciclopedia de todas las temáticas que, de una forma u otra, pertenecen o pertenecieron en algún momento de la historia al ámbito náutico, naval o de la gente de mar.

1.3.3. La lexicografía especializada de tema mariner

Hasta el momento, hemos tratado de plasmar una visión panorámica del crecimiento exponencial de la Marina española desde finales del siglo XVII hasta las postrimerías del siglo XVIII, crecimiento que lleva implícito el nacimiento de una literatura especializada de temática marinera, así como, de una ciencia: la Arquitectura Naval. Todo ello viene a conformar, sin duda, los antecedentes de la obra objeto de este estudio –el Álbum del MDLV–, desde el punto de vista histórico y literario.

Los trabajos que se han presentado anteriormente atienden a unas características comunes; son, en su mayoría, obras científicas y/o técnicas basadas en un método teórico-experimental –aunque con una cuidada estética literaria–, en las que se aborda la

32. Aunque, como ya señalamos anteriormente, debía haber sido denominado «método español», pues no era sino la exposición teórico-práctica de los conocimientos adquiridos por marinos españoles de la talla de Jorge Juan durante toda una vida dedicada al estudio de la navegación y la construcción de bajeles. Hemos de reconocer que hizo falta una renovación tecnológica perpetrada en el extranjero para dar el salto en España hacia la excelencia en la construcción naval, pero esto no exime de valor y constancia a la hazaña llevada a cabo por marinos de la talla de Jorge Juan, Romero Landa o Juan José Navarro, entre muchos otros.

temática náutica o naval³³ y, en no contadas ocasiones, presentan un marcado carácter didáctico, pues están pensadas para servir como manuales destinados a la enseñanza de técnicas y oficios relacionados con el mundo marítimo.

Ahora bien, ¿cuántas de estas obras podrían englobarse dentro del marbete *obras lexicográficas*? La dificultad para dar una respuesta concisa y apropiada a esta pregunta nos lleva a plantearnos directamente otra cuestión: ¿qué entendemos por *obra lexicográfica*?

Si acotamos la producción lexicográfica a los repertorios en que el léxico de la lengua española es el punto de partida, pues, tal y como afirma Álvarez de Miranda, «esos son los genuinos diccionarios españoles, sean monolingües o bilingües» pero, al mismo tiempo, ampliamos nuestra mirada para concebir el diccionario como un «artefacto cultural» y un «instrumento pedagógico» (1995, p. 187), quizás podamos trazar el camino recorrido por la terminología marinera hasta llegar a hacerse un hueco en la historia de la lexicografía general y sectorial de nuestro país.

La eclosión del diccionario técnico se producirá a mediados del siglo XVI en el ámbito naval. Nos referimos, claro está, a la publicación de recopilaciones de vocabulario especializado con autonomía propia, al margen de tratados o manuales de la misma materia en los que habían aparecido insertas estas recopilaciones con anterioridad. Baste traer a colación las palabras recogidas por Lidio Nieto (2001, p. 203), «historiográficamente, la inclusión de unidades léxicas especializadas no nace con la lexicografía general. Esta práctica lexicográfica se remonta casi a los orígenes de la propia lexicografía en lengua española, difundiéndose las primeras obras en los comienzos del siglo XVI»

El autor alude al conjunto de repertorios léxicos, vocabularios, glosarios, abecedarios, etc. publicados a lo largo de los siglos XVI y XVII, motivados por el aumento del caudal de conceptos y términos propios del ámbito náutico –entendido como el Arte de Navegar– y naval –la construcción, concebida más adelante como Arquitectura Naval– y engloba todo ello bajo el concepto de «lexicografía menor», pues considera que «aún presentándose en orden alfabético no pueden considerarse diccionarios propiamente dichos»³⁴.

Partimos, por tanto, en nuestro particular recorrido por la terminología marinera, de la publicación de un extenso número de vocabularios especiales o léxicos particulares, a los que la tradición lexicográfica ha denominado *glosarios escondidos*,

33. Recuérdese que esta última tendrá una aparición más tardía en los textos técnicos. El ámbito naval será entendido como el relativo a la construcción, aparejamiento y dotación de los buques y obtendrá mucho más protagonismo a partir del último cuarto del siglo XVII, coincidiendo con el periodo de renovación de la Armada española.

34. *Ídem*.

pues no presentan la forma de diccionario al uso y aparecen restringidos a la consulta de los tratados y manuales científicos y técnicos en los que aparecen insertos (Camacho Niño, 2014, pp. 117-119). Y, por otro lado, asistimos al nacimiento del diccionario técnico, concebido como un producto lexicográfico, en puridad, en el que priman los planteamientos e intereses –centralmente– terminológicos, mientras que la finalidad de esos glosarios iniciales no era otra que la de aclarar «el sentido de arcaísmos y tecnicismos insertos en textos científicos y técnicos» (Carriazo y Mancho, 2003, p. 207).

Y llegamos, finalmente, al siglo XVIII, etapa en la que el aumento de la labor meta-lingüística de los autores de textos especializados permitirá que salgan a la luz compilaciones léxicas en las que, definitivamente, el hecho terminológico es el punto de partida y de llegada³⁵. Como cabría esperar, el avance de la ciencia y la tecnología en el Siglo de las Luces corre paralelo al desarrollo de la lexicografía sectorial española, el interés por recoger el léxico especializado y por recopilar grandes repertorios de «voces de artes y ciencias» no solo continuó en el Setecientos, sino que alcanzó cotas verdaderamente reseñables y una buena muestra de ello es la materialización de dos obras lexicográficas principales, dos grandes hitos en la trayectoria de la lexicografía española de la Edad Moderna: el *Diccionario de Autoridades* (1726-39) de la Real Academia y el *Diccionario castellano con las voces de las ciencias y las artes y sus correspondientes en las tres lenguas francesa, latina e italiana* (1786-93) de E. de Terres y Pando.

Una vez precisado –o, más bien, ampliado– el concepto de obra lexicográfica dentro de los márgenes de la terminología marinera, desde el Renacimiento hasta la Ilustración, nos encontramos prácticamente abocados a realizar un repaso por todas aquellas obras que han sido recopiladas en diversos estudios lexicográficos como representantes del tecnolecto marinero, entre ellos: Fernández de Navarrete

35. Además de la rica floración de los repertorios marinos, encontramos en el Setecientos varias obras lexicográficas referentes al ámbito de la arquitectura y las bellas artes de mención obligada, pues suponen el comienzo de la lexicografía sectorial monolingüe española: el Índice de los términos privativos del Arte de la pintura y sus definiciones, según el orden Alfabético, con la *Versión Latina en beneficio de los extranjeros*, compuesto por Antonio Palomino en 1715, la obra denominada *Varios términos de arquitectura, de bueno y docto origen, en gracia de la Juventud aplicada, para fecundar la memoria*, de Bartolomé Ferrer (1719), el *Diccionario manual de Pintura, Escultura, Arquitectura, Grabado, etc.* de Francisco Martínez (1788), el *Diccionario de las Nobles Artes para instrucción de los Aficionados y uso de los Profesores. Contiene todos los términos y frases facultativas de la Pintura, Escultura, Arquitectura y Grabado, y los de Albañilería o Construcción, Carpintería de obras de fuera, Monte y Cantería, etc. con sus respectivas autoridades sacadas de Autores Castellanos, según el método del Diccionario de la Lengua Castellana compuesto por la Real Academia Española*, obra compilada por Diego Antonio Rejón de Silva y publicada en 1788 y el *Diccionario de arquitectura civil* de Benito Bails (1802). Todas ellas recogidas por Álvarez de Miranda en su obra *Los diccionarios del español moderno* (2011, pp. 176-177).

(1831 [1974])³⁶, Muñoz y Manzano –Conde de la Viñaza– en *Biblioteca histórica de la filología castellana* ([1893] 1978), Gili Gaya (1964), Alvar Ezquerro, C. (1977), Alvar López (1978; 1985), San Vicente (1995), Álvarez de Miranda (1995; 2011), Ahumada Lara (2006), Villar Rey (2001), Nieto Jiménez (2001), Camacho Niño (2014) y Carriazo Ruiz (2015; 2018).

En primer lugar, se mencionan los tratados manuscritos en los que aparecen apéndices lexicográficos que recogen el léxico especializado náutico y naval –recopilaciones que existen desde antes del Setecientos como formas primigenias de la lexicografía especializada–, «son concebidos inicialmente como elementos auxiliares, aunque estaban abocados a su ulterior independización» (Álvarez de Miranda, 2011, p. 167):

- (1520-1538) *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de navegantes* de Alonso de Chaves en el que se encuentra el «Capítulo que tracta de la Nao e de sus partes y de los vocablos usados en la navegacion», con 175 voces relacionadas con los instrumentos empleados en la navegación y los barcos.
- (1564) *El Arte de marear* de J. de Moya en el que se encuentra el capítulo «Nombres y vocablos de los mareantes que sirva por principios para esta ciencia», una recopilación de 86 lemas relacionados con las técnicas náuticas y navales.
- (1566) *Fragmentum libri qui inscribitur Lexicon nauticum et aquile* de J. L. Palmireno.
- (1568) *El estudioso de la aldea, con las quatro cosas que es obligado a aprender un discípulo que son: devoción, buena criança, limpia doctrina y lo que llaman Agibilia* de J. L. Palmireno, obra en la que se incluye un compendio de voces náuticas redactado completamente en español, un total de 83 lemas que se presentan en orden alfabético.
- (1582) *Abecedario de los quinientos y quarenta y un generos en qué consiste toda la cuenta de los utensilios y partes de que constaban las galeras*, escrito por el mayordomo Nuño Verdugo.
- (1585) *Declaración de algunos vocablos marítimos* según se halla al principio del Libro II de la *Hidrografía* de Andrés de Poza, impreso en Bilbao, una pequeña selección de voces, 22 en total.

36. Prólogo del *Diccionario marítimo español* del que existe tirada aparte a nombre del mismo Fernández de Navarrete, con el mismo pie de imprenta que la obra magna y bajo el título «Discurso que sobre la utilidad de los diccionarios facultativos, con un examen de los que se han escrito de Marina y con las advertencias convenientes para formarlos y corregirlos en lo sucesivo, escribió D. Fernández de Navarrete para servir de Prólogo al Diccionario Marítimo Español publicado en 1831».

- (1587) *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos* de Diego García de Palacio, el autor incluye al final del IV libro un *Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar en todo lo que pertenece a su arte por el orden alfabético*.

Esta última recopilación –la de García de Palacio³⁷– supera, en número de voces, el volumen de las anteriores, en ella se registran 487 voces relacionadas con el ámbito marítimo. Será, por ello, fuente y modelo de muchas de las obras que, a continuación, se mencionan y que corroboran el cambio experimentado en el Seiscientos, donde ya encontramos recopilaciones independientes de términos de marina y se comienzan a vislumbrar varias muestras de diccionarios de tecnicismos náuticos:

- (1600?) *Navegación del alma por el discurso de las edades del hombre* de Eugenio de Salazar.
- (1611) *Declaración de los vocablos que se usan en la fábrica de los baxeles* por Tomé Cano.
- (1614) *Derrotero del mar Mediterráneo*, anónimo.
- *Diccionario náutico* por el almirante Pedro Porter y Casanate (repertorio que no llega a imprimirse, según el prólogo del *Diccionario marítimo* de 1831).
- (1650) *Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar* por el Marqués de Aytona.
- (1675) *Breve diccionario de términos de Marina* de Pedro Fernández Navarrete.
- (1673) *Diccionario marítimo o prontuario náutico*, «Diccionario de los nombres de navíos, sus aparejos, términos que usan los marineros en sus locuciones y son propios en las materias de la mar, puertos, cabos, golfos, islas y otras cosas conducibles» por el licenciado D. Juan Avelló de Valdés y Manuel Ayala.
- (1690?) Un *Vocabulario navaresco*, obra sin autor ni año.
- (1696) *Vocabulario marítimo y explicación de los Vocablos que usa la Gente de Mar en su ejercicio del Arte de Marear*, obra anónima. Esta primera edición aparece impresa en Sevilla, en la Imprenta Castellana y Latina de los Herederos de Tomás López de Haro, donde en 1722 verá la luz la segunda edición «Nuevamente corregido en esta segunda impresión, por mandado de los Cavalleros Mayordomo y Diputados de la Universidad de Mareantes de esta Ciudad de Sevilla».
- (1701-1800?) *Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar en todo lo que pertenece a su Arte* de Sebastián Fernández Gamboa.

37. Es considerada el primer diccionario náutico del español, en ello coinciden Guillén Tato, Nieto Jiménez y Fernández Sevilla.

Como se puede comprobar en los títulos de las obras recogidas hasta este punto, el aumento del caudal de conceptos y términos propios de la tradición del «Arte de Navegar» hace que el ámbito náutico esté muy presente a lo largo de todo el Siglo de Oro. Sin embargo, con el cambio de centuria, los autores de tema marinerero destacan su interés por el ámbito naval –en consonancia con el aumento de las técnicas de construcción y la incipiente ciencia de la Arquitectura Naval–, aunque sin perder de vista el ámbito náutico³⁸.

Llegamos, así, al punto álgido de la producción de repertorios destinados a recoger las voces propias de una facultad, el siglo XVIII. Tal y como demuestra San Vicente (1995, p. 786):

Entre los años 1700 y 1808, la lexicografía de especialidad experimentó un aumento cuantitativo importante. A las traducciones y ediciones de obras en otras lenguas, se incorporaron las hechas originalmente en lengua española, generando un panorama nutrido y de amplia variedad temática: agricultura, arquitectura, artes y ciencias, biología, derecho, economía, equitación, farmacia, filosofía, física, geografía e historia, gramática y literatura, heráldica, medicina, militar, náutica, numismática, pesca, política, química, religión sociedad y veterinaria.

El continuo avance de las tecnologías en el Setecientos encuentra un amplio testimonio en la lexicografía marinera, el progreso de la ingeniería naval queda plasmado en los diccionarios y en las abundantes obras léxicas redactadas en esta época. Recordemos que el siglo XVIII es el siglo de las grandes figuras españolas en la Arquitectura Naval –Gaztañeta, Jorge Juan, Romero Landa y Retamosa– y de la renovación y el renacimiento de la industria, la actividad constructiva y la producción nacionales (vid. Villar Rey, 2001). Y, al mismo tiempo, volvemos a traer a colación el hecho de que la actividad lexicográfica dieciochesca española se coloca a la vanguardia de Europa con la publicación del *Diccionario de Autoridades* «verdadera proeza aún hoy inigualada» y el *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes* del P. Esteban Terreros, «el más importante diccionario español después del de Autoridades» (Álvarez de Miranda, 1995 y 2011).

Destacamos, pues, en el ámbito de la lexicografía marinera de este periodo las siguientes obras:

38. La *Instrucción náutica* de García de Palacio es un claro ejemplo de esta amplia conciencia terminológica y divulgativa que experimentan los autores en los siglos XVI y XVII, pues, tal y como afirma Carriazo Ruiz, «García de Palacio es el primero que pretende recoger el conjunto del vocabulario mariner, tanto náutico como naval, sin olvidar los términos principales de la cosmografía» (2015, p. 38).

- (1719-1756) *Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna* por D. Juan José Navarro, Marqués de la Victoria³⁹.
- (1740) *Vocabulario náutico* por D. Juan José Navarro, Marqués de la Victoria (perdido según el prólogo del *Diccionario marítimo* de 1831).
- (1765) *Cartilla marítima, que contiene los nombres de los palos y vergas de un navío, el uso de las jarcias y cabos de babor, con el largo y grueso que cada uno debe tener. La obligación del oficial de mar, las voces que emplean los marineros en las faenas, y nombre de las partes y ligazones mas principales de un navío* por D. Santiago Agustín de Zuloaga.
- (1766) *Vocabulario en orden alfabético de los nombres de los maderos de cuenta, ligazón y partes de que se compone un navío interior y exteriormente* (contiene 274 artículos) por Santiago Agustín de Zuloaga.
- (1777) *Diccionario universal de marina* por D. Tomás Sotuel.
- (1790) *Diccionario náutico* por D. José de Vargas y Ponce (obra que no llegó a aparecer).
- (1791) Un glosario castellano de los vocablos náuticos y mercantiles contenidos en el libro del *Consulado* que publicó Antonio de Capmany.

El *Diccionario* de Juan José Navarro, la obra que nos ha traído hasta este estudio, señala el inicio de una larga saga de trabajos manuscritos con un marcado perfil lexicográfico –en los que el objetivo ya no es solo la recopilación de una terminología, sino el estudio lingüístico–. Como podemos comprobar, sobre todo a partir del título de la obra de Tomás Sotuel –*Diccionario universal de marina*–, incluso, rezuma en muchas de ellas un incipiente matiz enciclopédico y abarcador. Cabe decir, por tanto, que desde comienzos del siglo XVIII en adelante, observamos dos tendencias en la lexicografía marinera española: por una parte, la focalización de las recopilaciones léxicas en el ámbito naval –pues la práctica de la Arquitectura Naval como ciencia lo requiere– y, por otra, el gusto por las obras enciclopédicas con un marcado carácter universal –tendencia muy acorde con la mentalidad del hombre ilustrado–.

El siglo XIX traerá consigo un progresivo aumento, en número, de diccionarios de especialidad debido, entre otras razones, a la revolución industrial por lo que el ámbito marino vuelve a tener un marcado protagonismo (cf. Ahumada Lara, 2006, p. 94):

39. En 1720 Gaztañeta publica *Proporciones más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra que pueda montar desde 80 cañones*; y, aunque su obra no aparezca en esta lista que ahora confeccionamos, pues no se atisba en ella intención lexicográfica alguna, debemos mencionarla por tratarse de un trabajo científico-técnico riguroso que abrirá las puertas del conocimiento náutico y naval a otras naciones europeas, como ya ha quedado plasmado en apartados anteriores y será, por tanto, fuente de consulta obligada para el resto de escritores coetáneos.

- (1810) *Diccionario manual español y francés de los nombres de los pertrechos y efectos de armamento de los navíos de guerra, a los cuales se han añadido algunas otras voces usadas en la Marina, y cuya significación no es fácil de hallar aún por los que poseen ambos idiomas* por D. Lorenzo de Navas.
- (1829) *Cartilla práctica de construcción naval*⁴⁰ de Timoteo O'Scanlan.
- (1830) *Diccionario de Arquitectura Naval*⁴¹ formado por D. José de Echegaray.
- (1831) *Cartilla marítima para la instrucción de los Caballeros Guardias Marinas* de Miguel Roldán.
- (1831) *Diccionario marítimo español*.

No es casual que la parada final de nuestro recorrido por las obras de tema marinerero de los siglos xvi, xvii, xviii y principios del xix –que podrían calificarse como *lexicográficas*– sea la del *Diccionario marítimo español* pues podemos decir, sin lugar a dudas, que se trata de la obra más completa, en lo que a léxico náutico y naval se refiere, publicada hasta la fecha. Muchos habían sido los intentos de redacción de un diccionario marítimo en España, pero hasta principios del siglo xix esta idea no tomará una forma definitiva:

La profunda especialización del lenguaje marinerero y del habla de los muelles y astilleros, hizo sentir desde antiguo la necesidad de recoger, en un léxico o índice alfabético, aquellas voces relacionadas con el mundo marítimo; y ello tanto para la ilustración y fácil adiestramiento de nuevas generaciones marineras, como para la debida aclaración de conceptos a quienes, profanos en la materia, habrían de asomarse a ella. Por lo tanto, la idea de un diccionario marítimo no es reciente y adquirió desarrollo a la par que la propia navegación, que el comercio marítimo y que el arte de navegar (Villar Rey, 2001, p. 68).

40. *Dispuesta en forma de vocabulario, con algunos apéndices, y las nomenclaturas francesa, inglesa é italiana, con su correspondencia en castellano; para uso de los principiantes en este ramo tan esencial de la marina.* Es el primer texto en castellano concebido específicamente como un tratado de construcción naval e impreso en el siglo xix. Este vocabulario marítimo trilingüe resulta igualmente interesante por su disposición en forma de vocabulario –los términos aparecen por orden alfabético– y porque no solo se limita a aportar la definición, sino que añade información complementaria en relación a la pieza en cuestión. Los «apéndices» informativos que presenta la obra vuelven a ubicar al lector en la práctica lexicográfica enciclopédica, iniciada en el siglo anterior.

41. *con los términos técnicos más usuales de la construcción y, en palabras del propio Echegaray, una obra escrita para «facilitar la instrucción y adelanto de los jóvenes que se dediquen a la utilísima ciencia de la Arquitectura Naval».* La solicitud de publicación de la obra es elevada en 1830 al secretario de Marina, Luis María Salazar, pero esta se cruzará con la del capitán de fragata Timoteo O'Scanlan, que en 1829 había presentado su *Cartilla*. El trabajo de José de Echegaray nunca verá la luz como una publicación independiente, pero sí lo hará gran parte de sus voces y conceptos, pues se incorporará –gracias a la ayuda de don Manuel del Castillo y Castro, oficial de la Secretaría del Despacho y capitán de fragata– a la *Cartilla práctica de construcción naval* atribuida a O'Scanlan, pues fue su compilador, pero no su único autor. (Vid. Teijeiro de la Rosa, 2010, pp. 80-81).

A principios de julio de 1827 Martín Fernández de Navarrete, director del Depósito Hidrográfico, de la Real Academia de Historia y miembro de la de la Lengua, había recomendado a Timoteo O'Scanlan como la persona idónea para realizar la labor de redacción del *Diccionario*. No se trataba, por supuesto, de una redacción totalmente original, sino más bien de una tarea de coordinación, clasificación y corrección del material recopilado durante más de tres siglos de historia marítima. Para ello, obviamente, necesitó la ayuda de revisores y amanuenses, entre ellos destaca la figura de D. Pablo Amado, Primer Constructor y capataz de carpinteros de ribera y delineador del Ingeniero General y del capitán de fragata D. Manuel del Castillo y Castro.

En el prólogo, redactado por Fernández de Navarrete, tras reseñar una exhaustiva bibliografía lexicográfica, se realiza un llamamiento a toda persona ilustrada o conocedora de cualquiera de las numerosas materias que se abarcan en la elaboración de este trabajo, pues una obra de tal envergadura no puede concebirse si no es como una obra de autoría colectiva. En junio de 1831 el *Diccionario* estaba ya impreso en un tomo de 584 páginas en el que se podían consultar más de 188 vocablos en francés e inglés y se constituía como una autoridad en la materia.

Se llevaron a cabo varios intentos de ampliación y reimpresión de la obra pero estos proyectos nunca llegaron a buen puerto. No será hasta 1864 cuando, debido al empleo de las máquinas de vapor y a los consecuentes cambios en la construcción y maniobra de los buques, sea necesaria una revisión del *Diccionario* de 1831 y la redacción de una nueva edición. Será así como aparezca el *Diccionario Marítimo Español, que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano, y las más usadas en los buques de vapor*, redactado por los Tenientes de Navío: D. José de Lorenzo, D. Gonzalo de Murga y D. Martín Ferreiro (Vid. Villar Rey, ob. cit., p. 77).

En definitiva, no es de extrañar que el *Diccionario* de 1831 sea la obra de referencia por antonomasia de la lexicografía marinera; una obra completa al tiempo que concisa: sus definiciones son meticulosas y exactas y sus informaciones aclaratorias rebasan, en muchas ocasiones, los límites del diccionario para acercarse a los de la enciclopedia. Para todo estudioso del léxico de especialidad marinero se convierte en una obra de consulta obligada, por ello, ha supuesto una piedra angular de este estudio.

Si algo pone de relieve este repaso temporal por la terminología marinera y su plasmación en las distintas obras de carácter lexicográfico a lo largo de los siglos es que:

No puede ser casualidad que el primer glosario castellano adjunto a un libro o tratado técnico (de fines del *xvii*), el primer vocabulario de especialidad exento o autónomo publicado entre nosotros (de fines del *xvii* o de principios del *xviii*, según el criterio que adoptemos) y, seguramente, el mejor diccionario terminológico de todo el *xix* español sean, en los tres casos, repertorios de voces marineras (Álvarez de Miranda, 2011, p. 168).

En el mismo orden que en la cita: el *Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar en todo lo que pertenece a su arte, por orden alfabético*, incluido en la *Instrucción náutica* de Diego García de Palacio (1587); el *Vocabulario marítimo y explicación de los Vocablos que usa la gente de Mar en su ejercicio del Arte de Marear* (1696 y 1722) impresos en Sevilla, y el *Diccionario marítimo español* de 1831, obras todas ellas que vienen a corroborar que «en la más temprana lexicografía española, la de Marina tiene un papel estelar» (ob. cit., p. 169). Además, siguen las palabras de Álvarez de Miranda, «la lexicografía náutica» ha tenido la suerte de ser «una de las pocas a cuyo desarrollo se ha dedicado un estudio histórico, y por supuesto también el más madrugador de ellos: el erudito y luminoso prólogo que escribió Fernández de Navarrete para encabezar el *Diccionario marítimo español* de 1831⁴²».

42. Prologo que se imprimió aparte con el título: *Discurso sobre la utilidad de los diccionarios facultativos, con un examen de los que se han escrito de marina y con las advertencias concernientes para formarlos y corregirlos en lo sucesivo* (Vid. Álvarez de Miranda, 2011, p. 169).