

---

---

# *El habla marinera*

*Manuel Rodríguez Barrientos  
Capitán de la Marina mercante*

---

## **INTRODUCCIÓN**

El lenguaje propio de nuestra gente de mar es uno de los más antiguos de cuantos lenguajes profesionales se han incorporado al idioma español; y se puede añadir, sin temor de exagerar, de los mejor arraigados. Se trata de un lenguaje muy rico, pintoresco y de característicos matices, muy específico en suma, que no solo constituye el repertorio de una de tantas técnicas, ni es un simple vocabulario, sino que, además de todo esto, es la expresión de la especial forma de ser y de vivir de unos hombres que desempeñan su actividad profesional inmersos en un medio tan singular como es la mar.

En este trabajo pretendo exponer algunas de sus peculiaridades etimológicas, léxicas, sintácticas, semánticas y morfológicas que hacen tan atractivo su estudio. El tema es amplísimo y para apurarlo se necesitarían varios tomos, por lo que intentaré desarrollarlo dentro de los límites de un artículo.

Es difícil precisar la época en que aparecieron en nuestra lengua las primeras palabras específicamente marineras; pero gracias a Fray Antonio de Guevara sabemos que ya en el primer tercio del siglo XVI nuestro léxico marino era cuantioso. Este magnífico

escritor, que fuera predicador y cronista de Carlos I, nos dejó buena prueba de ello con su famoso *Libro de los inventores del arte de marear y de los muchos trabajos que pasan en las galeras*, publicado en Valladolid en el año 1539 como fruto de los conocimientos adquiridos en sus viajes en el séquito real, que inició con la expedición a Túnez de 1535 y se prolongaron varios años. La segunda parte de la obra constituye un valioso documento sobre la vida, usos y costumbres en las galeras de la época, uno de cuyos capítulos lo dedica a describir lo que llama *jerigonza que hablan en la galera*, y en él deja constancia de diversas voces marineras relativas a la construcción de las naves, su arboladura y velamen, maniobras, meteorología, etc., para finalizar diciendo que *si todos los vocablos estremados hubiésemos aquí de poner sería para nunca acabar*.

Más adelantada esa centuria, como resultado del interés de marinos, astrónomos y científicos en general por el estudio del léxico marino, salieron a luz los primeros diccionarios marítimos en español para explicar las palabras usadas por los navegantes. Andrés de la Poza, vizcaíno de Orduña, astrónomo y físico, y también licenciado en leyes por la universidad de Salamanca, que enseñó náutica en la escuela establecida en la capital donostiarra, publicó el año 1585 en Bilbao una obra a la que, siguiendo la cos-



tumbre de entonces, dio un larguísimo título: *Hidrografía la más curiosa que hasta aquí ha salido a luz, en la que además del derrotero general se enseña la navegación por altura y derrotero y la del Este-Oeste con la graduación de los puertos y la navegación al Catayo por cinco vías diferentes*. Estaba dividida en dos libros y al final incluía una relación de términos usados en Hidrografía.

Dos años después, Diego García de Palacio dio a la estampa en la ciudad de México, en la que era oidor de la Real Audiencia, su obra titulada *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos*, que concluía con un *Vocabulario de los nombres que usa la gente de la mar en todo lo que pertenece a su arte, por el orden alfabético*, que aunque de poca extensión –unas quinientas voces– resultaba muy útil para la lectura de las obras facultativas de aquel tiempo.

También Tomás Cano, navegante durante más de cincuenta años, capitán ordinario del rey y diputado de la Universidad de Mareantes de Sevilla, publicó en esa ciudad, en 1611, su *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante, con las reglas de arquearlas, reducido a toda cuenta y medida, y en grande utilidad de la navegación*, al final de la cual insertaba una “declaración de voces marineras”.

Es interesante resaltar que, por el contrario, similares estudios y recopilaciones de léxico marino no se conocen en otras lenguas hasta bien entrado el siglo XVII. Y así, pasa por ser el primer diccionario inglés de términos náuticos el que escribió entre los años 1620 a 1623 Sir Henry Mainwaring, que en su juventud había ejercido el corso contra los buques españoles y más tarde fue armado caballero por el rey Jaime I de Inglaterra y promovido al empleo de vicealmirante. En cuanto a Francia, el más antiguo repertorio de términos de marina conocido es el que publicó en 1636 el abogado de Burdeos Estienne Cleirac.

## ORIGEN DEL LÉXICO MARINERO

No existe lengua conocida que pueda considerarse lengua pura. Todas contienen un número mayor o menor de palabras de procedencia extranjera. La española no resulta una excepción y, dentro de ella, el lenguaje de los marinos, tampoco. A lo largo de los siglos nuestros navegantes fueron introduciendo

en su léxico palabras tomadas de otros idiomas, que no es demasiado aventurado suponer que en un principio se usasen en su forma originaria, para más tarde quedar adaptadas a las características propias de nuestra lengua.

La adopción de esos extranjerismos –como la de cualesquier otros no marinos– tiene su justificación, por lo general, en la necesidad de expresar conceptos nuevos para los que aún no se cuenta en la lengua propia con la voz adecuada con que designarlos. En nuestro caso, los constantes progresos de la Marina son los causantes de esta necesidad.

Del estudio del origen de las voces marineras de la lengua española, es decir, del estudio de su etimología, se desprende que muchas de ellas fueron incorporándose a nuestro idioma venidas de las lenguas habladas por los pueblos que, en las diferentes etapas de la historia, ejercieron su hegemonía en el mar. Gran parte de ellas nos llegaron directamente del idioma originario y otras, en cambio, como veremos, lo hicieron a través de otro idioma intermedio.

Contamos con voces de origen romano, como *rumbo* (de *rhombus*, rombo); *vela* (de *vela*, plural de *velum*); *zozobrar* (de *sub*, debajo, y *supra*, encima); *timón* (de *temo*, timón del arado); *proa*, en castellano antiguo *prora*, (de idéntica voz latina, derivada de la griega *próra*, parte anterior de la nave); *popa* (de *puppis*, parte posterior de la nave); *ensenada* (de *sinus*, golfo, bahía); *pecio*, pedazo o fragmento de la nave que ha naufragado o porción de lo que ella contiene, (del bajo latín *pecium*, pedazo, y éste del céltico *pettia*).

Del griego procede *piloto* (de *pedón*, timón, más tarde transformado en *pedotes* que pasó al italiano antiguo como *pedotto*, para transformarse en *piloto* y luego pasar a nuestra lengua). Pero el aporte más importante del idioma griego es el de raíces empleadas como elemento de construcción de palabras relativamente modernas, tales como *astrolabio* (de *astron*, astro, y *lambano*, coger, encontrar); *cronómetro* (de *krónos*, tiempo, y *metron*, medida).

Proceden del árabe palabras como *almadraba* (de *al-madraba*, el golpeadero, lugar donde se golpea); *arráez*, que es como se designa al jefe de todas las faenas que se ejecutan en una almadraba, llamado también capitán de almadraba, (de *al-ra'is*, el jefe, el caudillo, el capitán); *almirante* (de *al-amir*, jefe, el que manda, que nos llegó a través del francés y pro-



venzal antiguos, y primeramente dio origen a *almiral*, que es la forma castellana antigua de *almirante*; *zafar*, desembarazar, quitar estorbos (de *zaha*, irse, alejarse); *bagarino*, que en las galeras era el remero libre asalariado, a diferencia del galeote o forzado (de *bahri*, marino, marinero). También diversas palabras de astronomía, de las empleadas por los marinos, proceden del árabe, tales como *azimut* (de *as-sumut*, plural de *as-samt*, la dirección, el camino); *cenit* (abreviación de *semt al-ra's*, el paraje de la cabeza, donde la palabra "semt" quedó transformada en "senit", posiblemente por una lectura errónea en algún texto de Alfonso el Sabio, según opinión de María Moliner); *nadir* (de *nazir*, opuesto [al cenit]); *arsenal* (de *dar as-sina'a*, casa de fabricación, taller).

A través del italiano nos llegaron, entre otras, las palabras *galera* (de *galera*, y este del griego *kalon*, barco); *carena* (de *carena*, y este del latín *carina*, quilla, nave); *fragata* (de *fregata*, y este de la voz griega *aphracta*, abierta).

Del portugués proceden *vigía* (de *vigia*, de *vigiar*, y este del latín *vigilare*, velar o cuidar de hacer descubiertas desde un lugar adecuado); y también *carabela* (de *caravela*, y este del latín *carabus*, una embarcación).

Los franceses aportaron *corbeta* (de *corvette*); *chalupa* (de *chaloupe*, que a su vez procede del neerlandés *sloep*); *goleta* (de *goélette*, y este de *goéland*, golondrina de mar) y *bergantín* (de *brigantin*, y este del italiano *brigantino*, derivado de *brigante*, del céltico *briga*, tropa).

La palabra *boya* procede del neerlandés (de *boei*, y este del germánico *bauk*, señal).

De origen inglés son las voces *grumete* (de *groom*, criado joven); *bauprés* (de *bow*, proa, y *sprit*, palo); *bolina*, que es el cabo con el que se hala hacia proa la relinga de barlovento de una vela para que reciba mejor el viento (de *bowline*, su denominación en ese idioma); *escora*, en su acepción de cada uno de los puntales que sostienen los costados del buque en construcción o varadero (de *score*); *yate* (de *yacht*, y este del holandés *jaght*, cazador).

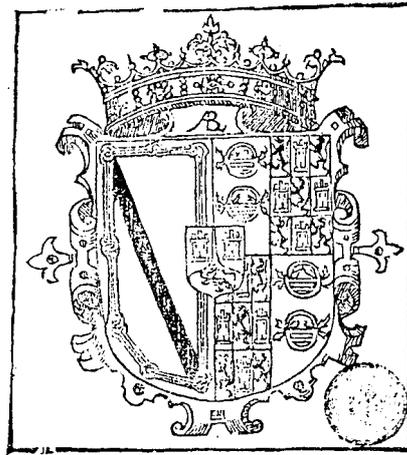
También el idioma catalán ha aportado a nuestro lenguaje marítimo voces como *rol*, libro oficial que se lleva a bordo, en el que, entre otros datos, se hace constar la lista de los individuos que forman la tripulación, que antiguamente obraba en un pergamino enrollado, (de *rol*, y este del latín *rotulus*, cilindro); y *bajel* (de *vaixell*, y este del latín *vascellum*, vaso).

## INSTRVCIÓN. NAVTHICA, PARA EL BVEN

Vfo, y regimiento de las Naos, su traça, y gouierno conforme à la altura de Mexico.

Cópuesta por el Doctor Diego garcia de Palacio, del Còsejo de su Magestad, y su Oydor en la Real audiècia de la dicha Ciudad.

Dirigido, al Excellèntissimo Señor Don Aluaro Manrique, de Guàna, Marques de Villa manrique, Virrey, Gouernador, y Capitan general de estos Reynos.



Con licencia. En Mexico, En casa de Pedro Ocharte. Año de 1587.

Y tampoco América fue menos a la hora de contribuir a enriquecer nuestro idioma marítimo. Es voz de origen mexicano *petate*, lío de la cama, y la ropa de cada marinero (de *petlatl*, estera). *Canoa* se deriva de la voz caribe *canaua*, y de la misma procedencia es la palabra *huracán*.

Pero no debemos olvidar que España también fue una importante potencia marítima y por tal razón, del mismo modo que el idioma de nuestros marinos se enriqueció con palabras de otras lenguas, vocablos propios de la nuestra lograron traspasar las fronteras y se arraigaron en el lenguaje marítimo de otros pueblos. Y así, por ejemplo, nuestra palabra *flotilla*, que designa un conjunto de buques pequeños, fue adoptada por el idioma inglés, que la incluye en su diccionario con la misma ortografía que en español; e igualmente por el francés y el portugués, si bien en estos dos casos con la adecuada adaptación a las características propias de los respectivos idiomas: *flotille* en francés y *flotilha* en portugués.



## LA TERMINOLOGÍA MARÍTIMA

El vocabulario profesional de los marinos, que es muy copioso, cuenta con un caudal de voces de uso general, es decir, empleadas por todas las clases de marinos, que son las que se refieren:

- al buque, su construcción, sus medios de propulsión, su maniobra;
- a la mar y sus diferentes estados, la geografía marítima, la hidrografía, la oceanografía;
- a los fenómenos atmosféricos, principalmente el viento;
- a los instrumentos y útiles utilizados por los marinos.

A este conjunto de palabras comunes se suman las particulares de cada una de las distintas especialidades que el hombre de mar puede desempeñar: guerra, comercio, pesca, recreo.

Con el transcurso del tiempo, el caudal de voces generales se ha mantenido más o menos invariable; y por el contrario, los vocabularios particulares han ido evolucionando para adaptarse en cada momento a las necesidades léxicas impuestas por el continuo progreso de las ciencias aplicables a cada especialidad.

Un nutrido número de palabras de las que componen el vocabulario marítimo poseen homónimos en el vocabulario general de la lengua española, y otras, por el contrario, son voces especiales que sólo se emplean en la Marina o, al menos, cuyo significado primero es puramente marítimo.

La parte más importante del estudio de la terminología marítima atañe a los nombres sustantivos, todos ellos con significados precisos que no suelen prestarse a ambigüedades. Pero el marino, en su parla, no se contenta con emplear con pleno conocimiento los nombres que constituyen su vocabulario profesional. La apropiada elección del adjetivo, del verbo, incluso del adverbio y de la preposición, tienen su importancia, como también la tiene la manera de construir las frases. Son estos matices, a veces sutiles, los que permiten que cuando los profesionales oímos a un marino desconocido hablar de algún asunto relacionado con la mar, le identifiquemos como tal, apenas haya pronunciado unas pocas frases.

Un recorrido por las principales partes de la oración servirá para ilustrar estas ideas:

## SUSTANTIVOS

Los marinos, desde siempre, han usado con su acepción normal un cierto número de nombres sustantivos del fondo de la lengua española. Por ejemplo: *escolta*, *salvamento*, *accidente*, *sinistro*, *viento*.

Por otra parte, el lenguaje marineramente cuenta con un gran número de sustantivos que pertenecen también a la lengua corriente, es decir, que no son sino homónimos de términos usuales, de los que difieren por el significado. *Manga* es la anchura del buque; *amante* es un cabo grueso, capaz de soportar mucha fuerza, asegurado por un extremo en la cabeza de un palo o verga y unido por el otro a un aparejo; *varón* se llamaba a cada uno de los dos cabos o cadenas que por un extremo iban firmes en la pala del timón y por el otro se sujetaban a ambos costados del buque, para gobernar con ellos en caso de avería en la caña o en la cabeza del timón; *espía* es la acción de *espíar*, esto es, de halar de una cabo firme en un ancla u otro objeto fijo, para hacer caminar la nave en dirección al mismo, y también al cabo que sirve para este fin; se llama *cuartel*, a cada una de las tablas gruesas que se ponían en las bocas de las escotillas para cerrar éstas, apoyadas en las brazolas y galeotas; *candelero* es un puntal, generalmente de metal, colocado verticalmente para formar barandillas o ligeras armazones; *placer*, es un banco de arena, fango o piedra, llano y de bastante extensión, en el que se sonda poca agua; *rosa*, es un círculo dividido en cierto número de ángulos o partes iguales por radios denominados rumbos o vientos, que se emplea en las agujas y cartas náuticas; *alegría*, abertura, luz o hueco total de una porta; *conserva*, es la compañía que se hacen dos o más buques durante su navegación para auxiliarse y defenderse (la acción se expresa con la frase *navegar en conserva*); *mocos*, son cada uno de los dos palos que, en los veleros, penden de la cabeza del bauprés y sirven de guía a los cabos que sujetan los botalones del foque y del petifoque; *rizo*, cada uno de los pedazos de cabo delgado que pasando por ollaos en las velas, sirven para disminuir su superficie; asimismo *vela*, *costado*...

También los marinos empleamos ciertos sustantivos tanto con su significación general como con acepciones marineras. Un ejemplo es la voz *salida*, que además de referirse a la partida de un buque, hace mención a la velocidad con que navega éste, en



especial la remanente que le queda al parar la máquina. En esta segunda acepción es sinónimo de *arrancada*, *viada*. Así que *dar salida a un buque* es hacer que éste aumente su velocidad; y *perder salida o la salida* es disminuir velocidad el buque.

Y por último, existe un numeroso grupo de sustantivos que son de uso exclusivo de la Marina: *aduja*, *amura*, *amurada*, *abor*, *estribor*, *cofa*, *escotilla*, *pantoque*, *proa*, *mastelero*, *mastelerillo*, *codaste*, *bao*, *varenga*, *eslora*, *bauprés*, *botavara*, *baderna*, *barlovento*, *sotavento*, *obenque*, *estay*, *gambuza*, *motón*, *cuadernal*, *pasteca*...

### El sustantivo *mar*

*Mar* es un nombre común de género ambiguo, esto es, que se puede emplear como masculino y femenino; los marinos preferimos este último género y, en consecuencia, solemos decir *la mar*. Intentar explicar el porqué de esta preferencia supone entrar en disquisiciones teóricas para las que me declaro incapacitado, porque diversos y encontrados son los argumentos con los que unos y otros pretenden justificarla. Para Eliseo Álvarez-Arenas, almirante y miembro de la Real Academia Española, “el mar es lo abstracto, lo lejano, lo indefinido, lo inmenso si se quiere; y la mar es lo cercano al hombre, lo que se toca, lo que se vive, lo que se ve, lo que se siente más cercanamente”.

Aparte del significado exclusivamente geográfico de la voz *mar* – “masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie de la Tierra” y también “cada una de las partes en que se considera dividida: Mar Mediterráneo, Cantábrico, Egeo” – existen otras acepciones tan arraigadas en la profesión náutica, que llegan a constituir verdaderos casticismos. Porque también denominamos los marinos *mar* al estado de la misma, es decir, a su agitación o el conjunto de sus olas, y aun el tamaño de estas. Y por ello se puede hablar de *mar llana*, *mar rizada*, y también *fuerte*, *gruesa*, *muy gruesa*, *arbolada*, *montañosa*, *enorme*. Para expresar su tranquilidad más o menos absoluta se habla de: *mar bonanza*, *en calma*, *en leche o de leche*; *mar como un plato*, *como un espejo*, *como una balsa de aceite*. Asimismo, el rumbo con que llega la mar a bordo da origen a otras denominaciones como son las de *mar en popa*, *mar de proa*, *de amura*, *de través*, *de costado*.

Son incontables los modismos y locuciones en los que interviene este sustantivo: *mar ancha* o *mar larga* es el océano o alta mar; *mar de batalla* es el lugar donde combaten o han combatido fuerzas navales;

*levantar*, *meter mar*, refiriéndose a la acción del viento sobre la mar, quiere decir impulsar aquél a ésta hasta hacerla elevarse en olas; *hacerse*, *meterse*, *echarse a la mar* es salir del puerto y separarse de la costa; *correr la mar*, navegar sin destino fijo, como hacían los piratas y corsarios;

### Los sustantivos *marino* y *marinero*

*Marino* es aquel que se ejercita en la náutica, que profesa el arte de la navegación, el que tiene un grado militar o profesional en la marina; así lo reconoce el Diccionario de la Lengua Española y de este modo lo entendemos los profesionales de la mar.

*Marinero* es el hombre de mar que presta servicio en una embarcación. Con esta palabra se suele designar a todo hombre de mar embarcado como subalterno, es decir, sin carácter de oficial o suboficial; también con este nombre se designa al sujeto experto en marinería, y con esta acepción se puede aplicar a todos los que navegan, porque para elogiar a un capitán o a un almirante, queriendo expresar que es buen conocedor de las cosas de la navegación, excelente maniobrista, etcétera, se suele decir que es *muy marinero*.

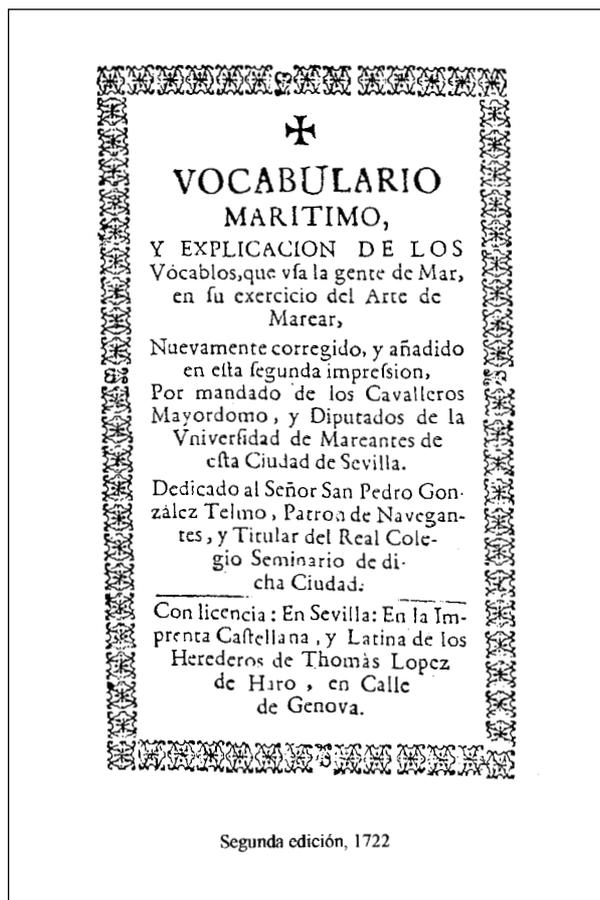
---

## ADJETIVOS

Prácticamente todos los adjetivos empleados en el habla marinera pertenecen al lenguaje ordinario, si bien el marino muestra su preferencia por algunos, que utiliza en vez de otros que poseen similar significación; y también emplea ciertos adjetivos dándole distinto sentido del que tienen para el hombre de tierra.

El adjetivo *franco* se suele utilizar a bordo en la acepción de estar libre o desembarazado, sin impedimento alguno; se dice estar *franco el bote*, *rumbo franco*, etc. El viento es *franco* cuando es regular, bien entablado, es decir que no cambia hacia ninguna parte; en este caso se acostumbra a usar mencionando la dirección de donde sopla, *norte franco*, *oeste franco*.

*Claro* es otro adjetivo que se aplica a lo que está desembarazado, libre de entorpecimientos. Y por tanto, la frase *estar claro* se emplea para indicar que un cabo no está enredado con otro; y también que el buque se encuentra en mar abierta, libre de puntas o bajos.



Una boya de balizamiento se dice que es *ciega* cuando carece de luz; y un candelero es *ciego* cuando no tiene orificio o anillo para el pasamanos.

*Sucio* o *sucia* se dice del fondo del mar y de la playa o costa que tiene piedras o bajos de cualquier especie; del horizonte y del tiempo cuando se cargan de vapores y nubes que echan agua, y del viento que las trae.

Un viento *fresco* no es el que nos trae aire moderadamente frío, con relación a la temperatura de la atmósfera. El adjetivo *fresco*, su diminutivo *fresquito* y su aumentativo *frescachón* se utilizan para designar distintas fuerzas del viento. Así, un *viento fresquito* es el de fuerza 5 en la Escala de Beaufort (29-38 Km/h); *viento fresco*, el de fuerza 6 (39-49 Km/h); y *viento frescachón*, el de fuerza 7 (50-61 Km/h).

Se dice que un buque de vela es *ardiente* cuando es propenso a virar hacia el viento, incluso en contra de la acción de las velas de proa y del timón, opuestos a tal fin.

### Los adjetivos *marino*, *marinero*, *marítimo*, *náutico* y *naval*

Aunque a veces se consideren sinónimos y sean empleados indistintamente, lo cierto es que tienen significados diferentes que parece oportuno matizar.

De estos cinco adjetivos, *marítimo* es el que presenta un carácter más general. Se aplica a lo que pertenece al mar; o por su naturaleza, como pez, concha; o por su cercanía, como costa, puerto, población; o por su relación política, como poder, comercio, etc.

El adjetivo *marino* se emplea para calificar a los aparatos e instrumentos que se destinan o son aptos para la navegación: *reloj marino*, *telégrafo marino*; a seres que viven en la mar: *alacrán marino*, *buey marino*; y a productos que proceden de él: *sal marina*.

*Marinero* se dice del buque cuyas características le permiten navegar con facilidad y seguridad en todas circunstancias, esto es, del que es fácil de gobernar.

*Naval* se aplica a lo perteneciente o relativo a las naves y a la navegación, como *arquitectura naval*, *ingeniero naval*; pero comúnmente se reserva para lo concerniente a la Marina de guerra: *combate naval*, *operaciones navales*, *fuerzas navales*, *Escuela Naval*.

*Náutico* se refiere a la navegación, considerada como ciencia o técnica: *astronomía náutica*, *almanaque náutico*, *carta náutica*. También interviene en el vocabulario de la navegación de recreo y en el de los deportes de la mar: *salón náutico*, *club náutico*, *esquí náutico*.

## EL ARTÍCULO

A los buques se les da un nombre propio, que generalmente es elegido por el dueño o armador, y que sirve para distinguirlos unos de otros. Cuando no referimos a un buque en concreto, designándolo solo por su nombre, lo más frecuente es anteponer el artículo masculino, que es el que concuerda en género con las palabras buque o barco y con la mayoría de los tipos o clases en que se pueden clasificar (carguero, petrolero, pesquero, acorazado, crucero, etc.), que aunque no se nombran se sobrentienden. Sin embargo, en aquellas ocasiones en que el buque aludido pertenece a un tipo con nombre femenino (fragata, corbeta, goleta, etc.) se impone a su nombre



propio una concordancia subyacente con la palabra que designa su tipo y, en consecuencia, se antepone el artículo femenino, lo que puede dar lugar a que resulten expresiones que desde el punto de vista gramatical son incorrectas: El *Ciudad de Algeciras*, el *Virgen de África*, el *Baleares*, el *Infanta Isabel*, o bien la *Sarmiento de Gamboa*, la *Tornado*, la *San Francisco de Asís*.

## VERBOS

Un gran número de los verbos empleados en el lenguaje marítimo son específicamente marineros, como: *abarloar*, colocar un buque muy cerca de otro, o de un muelle, de modo que su costado los toque o casi llegue a tocarlos; *abitar*, amarrar un cabo rodeando las bitas; *azocar*, apretar bien un nudo, trinca o cualquier clase de amarre; *entalingar*, unir el chicote de una cadena al grillete del ancla; *lascar*, aflojar o arriar muy poco a poco un cabo; *orzar*, girar el buque, llevando su proa hacia la parte de donde viene el viento.

Algunos verbos de procedencia netamente marinera han pasado al habla común, con significado similar, como ocurre con *balizar* o *abalizar*, poner balizas en la entrada de los puertos, en las costas o canales, para orientación de los navegantes, que cuenta en el Diccionario de la Lengua Española con una segunda acepción que se refiere a la señalización de aeródromos y carreteras.

El marino emplea igualmente verbos del idioma común; unas veces conservando sus sentidos generales: *abastecer*, *parar*, y otras dándoles un significado distinto del que tiene para las personas de tierra adentro: *abatir*, separarse el buque de su rumbo a impulso del viento o de una corriente; *arrumbar*, fijar el rumbo a que se navega o a que se debe navegar; *alegrar*, aflojar un cabo, cable, cadena o calabrote para disminuir su trabajo y evitar que se rompa; *barajar*, refiriéndose a la costa, es navegar cerca de ella a rumbos paralelos, separándonos cuando se presenta un peligro y volviendo a aproximarnos luego; *bracear*, halar de las brazas para que las vergas giren horizontalmente hasta apuntar en la dirección deseada; *costear* es navegar a lo largo de la costa, sin perderla de vista, por razón de la distancia; *faltar*, romper alguna cosa, soltarse de donde está amarrada o asegurada, como “faltar un cabo”, “faltar

las anclas”; *guiñar*, dirigir con el timón la proa del buque hacia una banda o hacia otra, bien sea alternativa o consecutivamente, y con un propósito determinado; *cantar*, avisar, dar noticia, decir en voz alta alguna cosa cuyo conocimiento importa; así *cantar tierra* es anunciarla el primero en verla; *cantar el braceaje* o *el fondo* o *la sonda* es anunciar la profundidad. *Saltar uno en tierra* es lo mismo que desembarcar: “los marineros francos de servicio saltaron en tierra”. *Velar* es sobresalir o mostrarse cualquier objeto sobre la superficie del agua; así, se dice “los restos del naufragio velan en bajamar”, es decir, se pueden ver cuando la marea está baja.

Los verbos *refrescar*, *alargar* y *escasear* referidos al viento tienen significados especiales; se dice que el viento *refresca* cuando aumenta su fuerza; que *se alarga* cuando cambia de dirección hacia popa; que *se escasea* cuando cambia de dirección hacia proa.

Y por fin, podemos citar verbos que los marinos usamos tanto con su significación general como con acepciones marineras. Por ejemplo: *cargar*, embarcar mercancías para transportar; o bien, refiriéndose a una vela, cerrarla o recogerla, halando de los cabos dispuestos a este objeto; y también, hablando del viento, aumentar éste su fuerza, y si se trata de la mar, crecer en volumen y velocidad las olas.

## ALGUNAS PECULIARIDADES DEL HABLA DE LOS HOMBRES DE MAR

*Barco* es el nombre genérico de toda clase de embarcaciones, desde las más pequeñas hasta las mayores, aunque por lo regular se aplica siempre a los de algún porte. *Buque*, según el Diccionario de la Real Academia Española, es un barco con cubierta que, por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia. Los marinos mercantes solemos considerar ambas voces sinónimas, pero no las empleamos indistintamente: decimos *barco* cuando hablamos, y tendemos a reservar la palabra *buque* para aquellas ocasiones en que nos referimos a él por escrito.

*Anclar*, echar al fondo un ancla con su correspondiente cadena para asegurar la embarcación, es un verbo desusado; hoy en día empleamos la palabra *fondear*. También son desusadas las voces *áncora* y *ancorar*.



A lo que en tierra se conoce por *brújula*, los marinos le llamamos *compás*.

Por razones de eufonía, al punto cardinal *este* le llamamos *leste*. Y también decimos *lesnordeste* y *lesueste* o *lessueste*.

Para referirnos a la marcha del buque, es decir, a su avance por el agua en la dirección de la quilla, empleamos el verbo *andar*. Un buque de “mucho andar” es, por consiguiente, aquél que es muy veloz. El verbo *correr* tiene otros significados para el marino; tratándose del viento, es soplar lo suficiente para hacerse sentir. *Correr un temporal* o *un tiempo* es navegar en popa o a un largo, a poca velocidad. *Correr un paralelo* es navegar por éste más o menos tiempo, es decir, seguir uno de los rumbos este u oeste y conservar una misma latitud, aumentando o disminuyendo solamente la longitud.

Los marinos no decimos *atar* o *desatar*, sino *amarrear* o *desamarrear*; o bien, *trincar* o *destrincar*.

A las cuerdas que se emplean a bordo las denominamos *cabos*, a los que damos nombres especiales según su grueso –que medido por su circunferencia se denomina *mena*– y de acuerdo, también, con su función específica. Cuando a algún profano o incluso a un marino novato se le ocurre llamar cuerda a un cabo, se acostumbra advertirle que a bordo la única cuerda que existe es la del cronómetro. Aunque, a decir verdad, ya ni siquiera esa, porque este instrumento –que tanta importancia tuvo en la navegación de altura, cuando el problema de obtener la situación del buque se resolvía exclusivamente por métodos astronómicos– hoy día suele ser de cuarzo.

Las palabras *maroma* y *soga* no forman parte del vocabulario profesional de los marinos. Tampoco *guita*: a ciertos cabos muy delgados se le dan los nombres de *piola*, *merlín*, *vaivén*. A los que se utilizan para amarrar un buque se les denomina *estachas*. Pero era en los tiempos de la navegación a vela cuando verdaderamente se utilizaba una infinidad de voces para denominar a la multitud de cabos que entonces se empleaban a bordo, cada uno con una finalidad distinta, y a los que era preciso saber identificar con toda exactitud: *acollador*, *aferravelas*, *amante*, *amantillo*, *amura*, *apagapenol*, *baderna*, *barbeta*, *barbiquejo*, *bárdago*, *barloa*, *batafiol*, *baticulo*, *beta*, *boliche*, *bolina*, *boza*, *bragote*, *braguero*, *brandal*, *brazza*, *brazalote*, *briol*, *briolín*, *burda*, *calabrote*, *candaliza*, *cargadera*, *codera*, *contraamantillo*, *contraamura*, *contrabolina*, *contrabrazza*, *contracruz*, *con-*

*tradriza*, *contraescota*, *contraescotín*, *contraestay*, *contrapalanquín*, *chafaldete*, *driza*, *empuñidura*, *enchina*, *envergue*, *escota*, *escotín*, *estacha*, *estay*, *flechaste*, *galdrope*, *guardamancebo*, *guardamozo*, *guardavela*, *guardín*, *guía*, *jareta*, *lantía*, *marchapié*, *nervio*, *obenque*, *orinque*, *osta*, *ostaga*, *palanquín*, *patarráez*, *poa*, *popés*, *proíz*, *quinal*, *rabiza*, *rebenque*, *relinga*, *rizo*, *tangidera*, *tomador*, *troceo*, *troza*, *varón*, *vinatera*, *virador*...

## INCORRECCIONES LINGÜÍSTICAS QUE SUELEN COMETER LOS PROFANOS CUANDO SE REFIEREN A ASUNTOS RELACIONADOS CON LA MAR Y SUS COSAS, O CUANDO EMPLEAN VOCES MARINERAS

La unidad de velocidad de los buques es el *nudo*, que equivale a una milla por hora. Por lo tanto, cuando decimos que un buque marcha a *veinte nudos*, es que recorre *veinte millas por hora*. Las millas son, por supuesto, marinas y su valor de 1.852 metros. Decir que un buque anda *veinte nudos por hora* es incorrecto por redundante.

En las navegaciones se llama *singladura* al intervalo de veinticuatro horas, que antiguamente empezaba a contarse desde el mediodía, pero ahora es como el día civil, a medianoche. También recibe ese nombre la distancia que recorre el buque en dicho espacio de tiempo. Esta palabra se utiliza a veces incorrectamente para mencionar una corta travesía, e incluso una simple gira, o para referirse a la andadura o trayectoria profesional de algún determinado personaje: “fulano es un político de larga singladura”.

Un *periplo* es una circunnavegación, es decir, el viaje de un buque alrededor del mundo. Es una voz que, según el Diccionario de la Real Academia, se emplea únicamente como término de geografía antigua, pero esto no es óbice para con frecuencia se recurra a ella para designar un corto viaje o gira: “el candidato a la presidencia, en su periplo electoral”.

*Botar* es –según define el Diccionario de la Real Academia Española en la segunda acepción de la palabra– “echar o lanzar una embarcación al agua haciéndola resbalar por la grada después de construi-



da o carenada”. Manifestar que un buque “fue botado al agua es una redundancia en la que a veces incurren incluso famosos escritores. También es frecuente llamar erróneamente *botadura* –que, tratándose de un buque nuevo es, como hemos dicho, la acción de echarlo al agua desde la grada de construcción– al acto de presentarlo al público, o de abanderarlo, etc., tiempo después, e incluso en puerto distinto al de la propia botadura. Y así, la prensa, al notificar que el buque *Catalonia*, había zarpado de Nueva York el día 5 de junio de 1998, con la intención de batir la marca de velocidad en la travesía del Atlántico Norte, añadía que la “botadura oficial” tendría lugar en Barcelona el día 12 de junio.

*Barlovento* es la parte de donde viene el viento, con respecto a un punto o lugar determinado; y *sotavento*, la parte opuesta a aquella de donde viene el viento. *Socaire* es el abrigo que ofrece una cosa por sotavento; *ponerse, estar al socaire* significa, por lo tanto, situarse o hallarse al abrigo de alguna cosa, y es frase que también se emplea en sentido figurado. Pero a veces se confunden los significados de *sotavento* y *socaire*, hasta el punto de que en cierta ocasión se pudo leer en la prensa que un conocido y muy controvertido financiero “dejó al descubierto (...) la cuenta de resultados de Banesto, que era lo único que podía ponerle a *sotavento* de la (...) amenaza del Banco de España”.

*Escorar* es inclinarse o tumbarse el barco hacia una banda. Se dice que un barco está *escorado* cuando se halla inclinado en el sentido babor-estribor por la acción del viento, olas, o a la distribución disimétrica de la carga. A veces, en la transmisión de partidos de fútbol por radio o televisión, los locutores recurren a estas voces para indicar cierta acción realizada por algún jugador que nunca he llegado a entender.

*Patrón* es el que manda y dirige un pequeño buque mercante. El plural es, *patrones* y no *patronos*, como alguna vez he leído en los papeles. .

Un *polizón* es el que se embarca clandestinamente, con intención de viajar sin abonar el precio del pasaje, o bien para salir al extranjero burlando las leyes de emigración. Esta palabra es confundida a veces con *polizonte*, que es una manera despectiva de designar a un agente de policía. Y una curiosidad: en el Diccionario de la Real Academia Española se echa en falta la forma femenina con la que designar a las mujeres que se embarcan clandestinamente,

que también las hay. De ser subsanada la omisión, ¿valdría *polizona*? Por cierto, la voz *polizón* no tiene equivalente en la lengua francesa: nuestros vecinos del otro lado de los Pirineos dicen *passager clandestin*, literalmente “pasajero clandestino”. Con este título escribió Georges Simenon una novela cuya versión española debería llamarse, más correctamente, *El polizón*. En ella está basada una película española, a la que también el guionista tituló literalmente *El pasajero clandestino*.

Al alumno de la Escuela Naval Militar, de la misma categoría que los cadetes de otros Ejércitos, en sus dos últimos años se le da el nombre de *guardia marina*. Nunca fue correcto escribirlo junto sino con dos palabras, y su plural era *guardias marinas*; sin embargo, había quien decía *guardiamarina*, y en plural *guardiamarinas*; e incluso en alguna ocasión se ha visto la forma *guardamarina*. No obstante, la Real Academia de la Lengua ya aceptó, en la vigésima primera edición de su Diccionario (1992), la variante *guardiamarina*, aunque sigue prefiriendo la forma antigua.

---

## **SOBRE LOS DICHS DE ORIGEN MARINERO**

Son muchos los modismos, locuciones y frases hechas de procedencia marinera extendidos por todas partes, gran número de ellos tan enraizados ya en el habla popular que, cuando los empleamos, ni caemos en la cuenta de su origen. Porque es asombrosa la atracción que las cosas del mar y lo náutico ejercen en la gente de tierra adentro y de ahí lo frecuente de la comparación y de la metáfora marinera referida a multitud de actos y episodios de la vida ordinaria.

Este fenómeno no es exclusivo de la lengua española. También en otros idiomas la terminología náutica ha ejercido su influencia y así, por ejemplo, los británicos, como no cabe menos esperar de un pueblo tan marinero, han tomado del mar infinidad de modismos que son de uso común entre ellos. *All hands on deck!*, literalmente “todo el mundo, es decir, todos los marineros a cubierta”, es un conocidísimo modismo que equivale a nuestro “todos a arrimar el hombro”. Y *tell that to the marines!*, literalmente “eso cuéntaselo a los infantes de marina”, equivale a nuestras expresiones *¡a otro perro con ese hueso!* o a *¡cuéntaselo a tu abuela!* con que se desecha algo por increíble o inadmisibile. Su ori-



gen se encuentra en el desprecio que los marineros profesionales sienten por la ignorancia de los infantes de marina sobre los asuntos náuticos. Por cierto que la voz *marine* ya ha sido recogida por la Real Academia de la Lengua, y aparece en la edición de 1992 de su Diccionario con el significado de “soldado de la infantería de marina estadounidense o de la británica”.

El *trinquete* es el palo más próximo a la proa, en los buques con más de uno. Cuando una persona está robusta y fuerte, tiene mucha salud, se dice que “está más fuerte que un trinquete.”

Con la frase *que cada palo aguante su vela* intentamos dar a entender que cada cual debe soportar el trabajo o responsabilidad que le corresponde, sin pretender cargarlo sobre el prójimo.

*Recoger velas* es contenerse, moderarse, ir desistiendo de un propósito.

*Capear el temporal* es eludir mañosamente un compromiso o un trabajo desagradable.

*Correr a palo seco* es la manera en que un velero capea un fuerte temporal, cuando la intensidad del viento es tal que no permite llevar ninguna vela desplegada. *A palo seco* se dice de ciertos actos o funciones en que se omiten adornos o complementos usuales, por ejemplo, tomar una copa de bebida alcohólica sin tapa.

*Contra viento y marea* es como se hace una cosa cuando se arrostran todos los inconvenientes y dificultades que se oponen a su realización.

Para significar que las circunstancias son adversas para algún asunto se dice que “corren malos vientos”.

*Viento en popa* es el que sopla hacia el mismo punto al que debe dirigirse el buque y, por tanto, el más favorable de los vientos que puede encontrar un velero porque le permite hacer la navegación a rumbo directo. Por ello, se dice que “se va viento en popa” cuando se goza de buena suerte, dicha o prosperidad.

*Racha* es una ráfaga o movimiento violento del aire, por lo común de poca duración. Por tierras andaluzas una *racha* es un empujón violento; y “a rachas” significa en Cádiz, según dice Antonio Alcalá Venceslada en su *Vocabulario andaluz*, “llevar a uno a empujones”.

*Irse a pique* es hundirse un buque, irse al fondo, y también frustrarse o fracasar una cosa: “Se fueron a pique todas mis esperanzas”.

Uno *es hombre al agua* cuando no da esperanza de remedio en su salud o en su conducta.

La locución *hacer agua* tiene dos significados en la Marina: uno de ellos es “hacer aguada”, es decir, surtir-se de agua dulce para el consumo de a bordo; el otro, “recibir el buque el agua de la mar por alguna grieta o agujero de sus fondos”, con el riesgo, por supuesto, de irse a pique si la cosa fuese a más. Este segundo significado se utiliza, en sentido figurado, para indicar que algo –como un negocio, una institución, etc.– va a peor, o se encuentra en situación dificultosa o complicada. Por cierto que algunas veces se dice incorrectamente *hacer aguas*, en plural, que lo que significa es orinar.

*Escapar, o salvarse en una tabla* es librarse en ella de un naufragio; y de aquí ha pasado al uso común en lo figurado con el significado de salir de un peligro o apuro de milagro.

*Cable* se llamaba antiguamente a un cabo grueso, generalmente de cáñamo, como el que se empleaba en fondear las anclas. Y un *cable*, en sentido figurado, es la ayuda que se presta al que está en una situación comprometida. Así que también podremos salir de un apuro o peligro si alguien nos “echa, lanza o tiende un cable”.

*Ir o irse al garete* es una locución marinera que se emplea para indicar que una embarcación, sin gobierno, es arrastrada por el viento, la mar o la corriente, y que por extensión se aplica a la persona que anda sin rumbo fijo, despistado, desorientado.

En ocasiones, para hacer notar que una persona se halla irremediamente perdida, sin posibilidad alguna de salvación, se recurre a la expresión *a ese no le salva ni la caridad*. Aquí, la caridad a la que nos referimos no es precisamente la virtud que consiste en amar a Dios sobre todas las cosas y al prójimo como a sí mismo. Se alude a la quinta ancla, llamada *caridad*, que antiguamente llevaban los navios de gran porte estibada en la bodega, aunque en disposición de usarla si llegaba un caso apurado. Estos buques llevaban a proa, trincadas por la parte de fuera del costado, cuatro anclas; y si llegado un caso extremo no resultaban suficientes para sujetar la nave y librarla del peligro de irse al garete o encallar, era preciso recurrir a la *caridad*, que era la mayor de todas y de más peso.

La *mar de fondo*, también llamada *mar de leva*, es el movimiento ondulatorio de la superficie del mar que no obedece al impulso del viento local, sino que viene de lejos. Es una ondulación amplia y majestuosa, que



no rompe, esto es, que no se deshace en espuma, en tanto que no choca con una costa abrupta, y que hace que los barcos sometidos a ella den, pese a la ausencia total de viento, incómodos balances y cabezadas. Por ello, cuando existe inquietud o descontento en un país o colectividad, que momentáneamente no trasciende al exterior, se dice que “hay mar de fondo”.

El *ecuador*, como se sabe, divide a nuestro planeta en dos partes iguales, llamadas hemisferio norte y hemisferio sur. “Pasar el ecuador” es traspasarlo en el transcurso de una navegación oceánica. Y en sentido figurado, si nos referimos a una tarea o empresa a la que dedicamos nuestro afán, es haberla realizado en su mitad, como en el caso de los estudiantes cuando ya han superado media carrera.

*Boyante* se dice del buque que por llevar poca carga cala menos de lo normal, y también del que vuelve a flotar después de haber estado sumergido o en seco. Y en sentido figurado se dice de aquella persona que tiene fortuna o felicidad creciente: “fulano está boyante”.

*Lanzar una cortina de humo* es ocultar una cosa para que no se vea o no se note; encubrir uno con astucia su intención. La cortina de humo fue un elemento táctico muy empleado, por ambos bandos contendientes, durante la primera Guerra Mundial. Consistía en unas grandes masas de humo que se producían por las calderas del buque, al alterar las proporciones de aire y combustible. Con ello se conseguía ocultar de la vista del enemigo un movimiento de los buques propios, o bien protegerlos de la acción artillera o torpedera del enemigo. Naturalmente, con la aparición del radar el empleo de la cortina de humo perdió su eficacia.

El *radar*, como se sabe, es un aparato electrónico que permite localizar objetos y determinar su distancia y la dirección de su movimiento, mediante la emisión de ondas electromagnéticas que se reflejan en él y vuelven al punto de emisión. Por ello, “tener puesto el radar” es, en sentido figurado, estar alerta, ojo avizor, en actitud vigilante.

*Torpedear* es dificultar, entorpecer, hacer la contra a alguien, ponerle chinias; especialmente con disimulo, solapadamente, a la manera como los submarinos lanzan sus torpedos contra los buques enemigos. Y por eso también, de un infiltrado, es decir, de quien se introduce subrepticamente en alguna parte, por ejemplo, en un partido, corporación, medio social, etc., con propósito de espionaje, propaganda o sabotaje, se suele decir que es un *submarino*.

Cuando decimos que *le han puesto la proa a alguien*, o que *alguien nos la pone a nosotros*, en realidad lo que estamos expresando es que han tratado de perjudicarlo, o que intentan perjudicarnos. El espolón, que era la parte saliente y reforzada en que remataba la proa de ciertos buques, se empleó ya en la antigüedad remota como arma para embestir al enemigo y echarlo a pique. Se tienen noticias de su empleo por los buques de guerra fenicios, unos 700 años antes de Cristo. En la Edad Media lo siguieron usando las naves de remos, pero no las de vela. Y también en el siglo XIX volvieron a utilizar esta arma los buques de vapor (como en el caso de la batalla naval de Lissa, librada en 1866, en la que los austríacos hundieron dos acorazados italianos por este método), pero entrado el siglo XX, los progresos de la artillería eliminaron por completo su empleo.

En las galeras se denominaba *crujía* al espacio libre o corredor de popa a proa, entre los bancos de los remeros. Se trata de una voz que se conserva en el vocabulario marítimo, pero ahora para designar la línea central de una cubierta, en el sentido proa-popa, y paralela a la quilla. *Pasar crujía* era el castigo que recibían los delincuentes en las galeras, consistente en recorrerla de popa a proa, entre los bancos de los forzados, recibiendo de éstos golpes de rebenque, que eran unos látigos de cuero o cáñamo embreado. Por esta razón hoy día, cuando alguien pasa un trance amargo o se halla en una situación difícil o penosa, se dice que “sufre o pasa una crujía”.

La *santabárbara* era en los buques antiguos el compartimiento donde se custodiaba la pólvora, y recibía este nombre por la imagen de Santa Bárbara, patrona de los artilleros, que generalmente estaba colocada en ese lugar. *Quemar*, o *volar*, la *santabárbara* significa, en sentido figurado, tomar una determinación extrema, sin reparar en las consecuencias que pueda causar el medio empleado.

Y como colofón, quisiera hacer mención de dos locuciones construidas con la palabra *puerto*, con las que se alude a la buena o mala suerte con que termina una empresa a la que hemos dedicado nuestro empeño: “naufragar uno en el puerto” es ver fracasados o trastornados sus proyectos cuando más seguros se creían; por el contrario, “llegar a buen puerto, o arribar a puerto de claridad, o de salvamento”, es salir a salvo, concluir algo felizmente, que es lo que espero haber conseguido con este trabajo.