



Vida cotidiana y trabajo en los diccionarios de términos marítimos: un aspecto de la Historia Social de trabajadores del mar hablantes de portugués

Daily life and work in the dictionaries of maritime terms: an aspect of the Social History of Portuguese-speaking sea workers

Vida cotidiana e trabalho nos dicionários de termos marítimos: um aspecto da História Social de trabalhadores do mar lusófonos

Rodrigues, Jaime; Banin Jr., Fábio Rogério

Jaime Rodrigues

jaime.rodrigues@unifesp.br

Departamento y Programa de Pós-Graduação em História. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo, Brasil

Fábio Rogério Banin Jr.

fabiorogeriobanin@gmail.com

Programa de Educação Tutorial/PET-História. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo, Brasil

Trabajos y comunicaciones

Universidad Nacional de La Plata, Argentina

ISSN: 2346-8971

Periodicidad: Semestral

vol. 55, núm. 1, e162, 2022

publicaciones@fahce.unlp.edu.ar

Recepción: 03 Agosto 2021

Aprobación: 06 Diciembre 2021

Publicación: 01 Febrero 2022

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/76/762895005/>

DOI: <https://doi.org/10.24215/23468971e162>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0 Internacional.

Resumen: El texto aborda el léxico de los marineros como rasgo distintivo de su cultura profesional. Asumiendo que los lenguajes son dinámicos y tienen sus propios procesos históricos, el principal objetivo fue demostrar aspectos de esta dinámica y algunas de las posibles fuentes para estudiarlos en los tiempos modernos y contemporáneos. Nos centramos principalmente en el *Dicionário de Marinha* del contralmirante portugués Carlos Diniz (1913), pero también cubrimos los diccionarios de marinería publicados en portugués en el siglo XIX, presentando rápidamente otros vocabularios existentes en fuentes de diferentes naturalezas y épocas.

Palabras clave: Historia Social, Historia Marítima, Historia Atlántica, Marineros, Diccionarios.

Abstract: The text approaches the sailors' lexicon as a distinctive characteristic of their professional culture. Whereas languages are dynamic and have their own historical processes, the main objective was to demonstrate aspects of this dynamic and some of the possible sources for studying them in Modern and Contemporary ages. We focused mainly on the *Dicionário de Marinha* of the Portuguese Rear Admiral Carlos Diniz (1913), but we also covered the dictionaries of marine terms published in Portuguese in the 19th century, quickly presenting other vocabularies existing in sources of different typologies and periods.

Keywords: Social History, Maritime History, Atlantic History, Sailors, Dictionaries.

Resumo: O texto aborda o léxico dos marinheiros como traço distintivo de sua cultura profissional. Partindo do princípio que as línguas são dinâmicas e tem processos históricos próprios, o objetivo principal foi demonstrar aspectos dessa dinâmica e algumas das fontes possíveis para estudá-las na época moderna. Concentramo-nos sobretudo no *Dicionário de*

Marinha do contra-almirante português Carlos Diniz (1913), mas percorremos também os dicionários de marinharia editados em língua portuguesa no século XIX, apresentando rapidamente outros vocabulários existentes em fontes de naturezas e períodos diversos.

Palavras-chave: História Social, História Marítima, História Atlântica, Marinheiros, Dicionários.

INTRODUCCIÓN

El desarrollo y el uso de un lenguaje profesional distintivo son rasgos innegables de la cultura marítima. Todas las cosas de a bordo tienen un nombre único e inconfundible, para permitir que la articulación en el trabajo de los hombres funcione perfectamente. Al observar eso, Louisa Pittman también afirmó que los marineros se enorgullecen de dominar el idioma del mar, y que a menudo siguen usándolo en tierra. Dicho “orgullo” es probablemente la razón principal por la cual algunas palabras de los antiguos diccionarios marinos sigan siendo de uso actual, aunque hayan sido reemplazadas por otras más modernas (Pittman, 2006, p. 217). La expresión a través de formas lingüísticas sintéticas y los cambios semánticos de las palabras son características señaladas por varios estudiosos del lenguaje marítimo en el pasado. El conocimiento de los términos marítimos por la gente de mar no sirvió solo para el desempeño técnico y profesional. El lenguaje nombra acciones y objetos, pero también expresa las relaciones sociales. Al apropiarse del lenguaje marítimo, un grumete aprendió muchas cosas: las funciones que debía cumplir, cuál era su puesto en la jerarquía, quién tenía la voz de mando y cómo integrarse con los demás tripulantes. Como afirma Rediker, la “forma comunitaria de hablar” fue la base de la conciencia y el sentimiento de colectividad entre todos los que vivían a bordo (Rediker, 1989, p. 164).

Los lenguajes marítimos incorporaron interjecciones, palabras y frases breves e inconfundibles, para designar objetos y acciones que a menudo son ininteligibles para cualquier persona ajena al entorno, pero totalmente comprensibles en situaciones en las que los comandos deben darse y ejecutarse rápidamente. Estas situaciones, como las tormentas, los peligros de naufragios, el rescate de hombres caídos por la borda o la supresión de revueltas, por ejemplo, requerían una acción rápida, ya que cualquier falla resultaría en la pérdida de vidas o del buque. Impulsado por la urgencia, en el lenguaje de los marineros no había lugar para la ambigüedad.

A pesar de la fuerte división social, el idioma era un elemento cultural que debían compartir los oficiales y marineros comunes. Sin embargo, la claridad y objetividad del lenguaje no deben llevar a la apresurada conclusión de que ella era sencilla.

Los estudios históricos han puesto de relieve la composición de las tripulaciones de los buques de larga distancia, comenzando a abordar el problema del lenguaje marítimo. Silvana Jeha (2011), al mirar la Armada brasileña en el momento de la Independencia, afirma que alrededor de un tercio de los hombres eran portugueses, el resto nació en Brasil (incluso indígenas y esclavizados, a pesar de las restricciones legales) y europeos no portugueses. También era común la presencia de extranjeros en las tripulaciones de largo recorrido, cabotaje y en las zonas portuarias en el Brasil del siglo XIX, lo que denota la multiplicidad de idiomas y la necesidad de comunicarse en los barcos o en los puertos.

ALGUNAS PALABRAS SOBRE EL VOCABULARIO MARÍTIMO

En las zonas de habla portuguesa se han editado diccionarios de términos marítimos desde la primera mitad del siglo XIX. Estas ediciones, a su vez, son afluentes de diversos vocabularios y textos que también contenían glosarios de términos marítimos y fueron previamente elaborados.

Fuentes más antiguas y de naturaleza variada contenían glosarios técnicos del lenguaje marítimo, aunque el objetivo de sus autores no fuera solo compilar diccionarios. Como ejemplos se pueden citar innúmeros trabajos de tratadística naval y militar lusa que se produjeron desde el siglo XVI; el *Livro primeiro da arquitetura naval*, de João Batista Lavanha, escrito en el comienzo del siglo XVII; los materiales destinados a la primera escuela de formación de ingenieros militares en la Ribeira das Naus lisboeta; tratados anónimos del siglo XVII utilizados por ingenieros militares portugueses, como el “Medidor das obras de Architectura Militar e Civil assim de pedreiro como de carpinteiro, Pintura, Escultura, ferreiro e sarralheiro” (.. 1673) y el “Álbum com desenhos de João Bautista Fecit representando pórtico com duas pilastras, rematadas por arquiteave com armas reais portuguesas e ornamentada com armas de guerra” (Moreira, 2009, p. s/nº).

También se destaca el *Breve compendio do que pertence à obrigação de hum capitão de mar & guerra*, escrito en 1676 para la difusión de conocimientos militares y náuticos (Rodrigues, 2019a, p. 57-106). En él se explicaban las partes constitutivas de un barco y la práctica de la artillería en tierra y en el mar en forma de diálogo entre el capitán y los artilleros, además de dibujos (Caetano, 2001, p. 82) que representaban las ruedas, el cañones, las líneas de fuego, los calibres y diferentes objetos en su uso en la navegación. El documento se dividió en cuatro capítulos, haciendo referencia a las cualidades que debe tener un capitán de mar y guerra; los nombres de las piezas de madera del barco; de las piezas que serían manipuladas por la marinería y de las piezas en general.

Trabajos como estos fueron fundamentales en la formación de oficiales y trabajadores manuales, aunque una buena parte de ellos eran poco instruidos. La formación de los profesionales de la arquitectura involucró temas militares, civiles y navales, y sus rudimentos debían ser aprendidos tanto por diseñadores y constructores como por trabajadores y pasajeros de embarcaciones y fortificaciones (Doré, 2008, p. 91-116). En constante reelaboración, la arquitectura naval trató de satisfacer las exigencias de los navegantes y obras como las de Lavanha y el anónimo *Breve compêndio* buscaban superar los conocimientos empíricos de los constructores navales y de los carpinteros y otros profesionales que se ocupaban de la madera, transmitidos en el ámbito de las familias y corporaciones de artesanos.

Además de las obras impresas, posiblemente se distribuyeron materiales de estudio en copias manuscritas en varios lugares de los dominios coloniales, para su uso en actividades de entrenamiento militar y marítimo. Si bien la precaria alfabetización de los hombres contratados para las funciones marítimas era un problema, sin embargo no era insuperable: la verificación de los conocimientos se podía hacer de forma oral, y los que sabían leer podían hacerlo para sí mismos y para sus compañeros. El *Breve Compêndio* y otras fuentes de este tipo contienen los primeros vocabularios sistematizados de lenguaje marítimo entre los navegantes portugueses, una práctica que solo adquiriría un cuerpo más denso en los diccionarios portugueses de marinería publicados en las primeras décadas del siglo XIX.

A su manera, los lexicógrafos portugueses antiguos y modernos también prestaron atención a la especificidad de la jerga marítima. Entre ellos, Humberto Leitão y José Vicente Lopes, quienes encontraron términos desconocidos al tratar con fuentes de principios del siglo XVII y palabras “que los diccionarios no registraban, y frases escritas descuidadamente y cuyo significado se ocultaba en palabras breves, como es típico del hablar a bordo” (Leitão y Lopes, 1963, p. VII). Maurício da Costa Campos, compilando su vocabulario, fue otro que señaló que la forma de hablar de los marineros era casi impenetrable para los curiosos del “arte marítimo” o los pasajeros de los barcos:

“Cualquiera que se dedique a profesar el Arte Marítimo no puede saber los nombres que se le han dado a los cables, y más cosas que sirven en los barcos, sin embarcarse, y hacen largos o continuos viajes en ellos: pero no es eso suficiente, porque

un pasajero, que siempre embarca, no importando más que su negocio, seguramente ya no conocerá los nombres de dichos cables (...)” (Campos, 1823, p. 1).

Las peculiaridades del lenguaje marítimo también estaban relacionadas con los cambios en la construcción naval y con las formas de trabajar en barcos. Al publicar un diccionario de náutica a mediados del siglo XIX, António Gregório de Freitas mencionó el conocimiento que debía tener la tripulación para realizar sus tareas. Su trabajo se dividió en partes, cuyo contenido incluía las dimensiones y partes de los barcos; aparatos, velas, anclas y amarres; términos y procedimientos de construcción naval para realizar cálculos astronómicos. Freitas aclaró que cualquier diccionario de términos marítimos eran libros de estudio para la gente de mar (Freitas, 1855, p. 1), es decir, cumplían funciones formativas en la enseñanza de quienes se dedicaban al mundo del trabajo marítimo.

Destacaremos especialmente el contenido del *Dicionário de Marinha*, de Carlos Leopoldo dos Santos Diniz. Es un manuscrito de 1913, conservado durante más de cien años en la Biblioteca Central da Marinha, en Lisboa. En este manuscrito encontramos evidencias del impacto en el lenguaje marítimo derivado de la transición de la vela al vapor como medio de propulsión, sugiriendo transformaciones y permanencias en este lenguaje desde el siglo XIX hasta los primeros años del XX.

Si la diversidad lingüística en los buques mercantes y militares portugueses-brasileños fue ciertamente más pequeña que la encontrada en otras armadas, la cuestión del idioma de los marineros sigue siendo un problema digno de reflexión. Precisión técnica, concisión, jerga, jerarquía, cargos y funciones fueron elementos aprendidos por hombres en este segmento del mundo laboral y merecen un estudio para el cual los diccionarios de términos marítimos son valiosos instrumentos. La dinámica de las transformaciones y la fuerza de las tradiciones en el mantenimiento del vocabulario son partes de la Historia Social de la lengua que demandan la búsqueda y difusión de las pocas fuentes existentes, siendo los diccionarios de términos marítimos una de esas fuentes.

Vicente de Almeida d'Eça (1852-1929), historiador, oficial de la Armada portuguesa y autor de numerosas obras sobre el mar (Valentim, s/d; Rodrigues, 2019b, p. 139-161), consideraba pequeño el número de oficiales de la Armada que se dedicó a las letras, creyendo que esto se debía, entre otras razones, al “laconismo que caracteriza el lenguaje de los hombres que allí habitan gran parte de su vida” (Matos y Santos, 2008, p. 438).

Los autores de los diccionarios que aquí mencionamos tuvieron una experiencia común entre ellos: todos ejercieron la carrera militar. Maurício da Costa Campos se había desempeñado como profesor en la Nova Academia Militar de Goa, India, a la que había estado vinculado durante cuarenta y cuatro años; João Pedro d'Amorim se había dedicado a la navegación durante nueve años; António Gregório de Freitas había sido capitán de mar y guerra y Carlos Diniz tuvo una larga vida profesional en la Armada portuguesa, entre 1861 y 1896.

Estos autores se presentaron humildemente a sus lectores. Costa Campos afirmó no tener talento para escribir una obra digna, pero la escribió de todos modos porque conocía “la falta de una obra similar en lengua portuguesa [y] la escasez de explicación de los diccionarios extranjeros en nuestra lengua”. Desde la cima de su experiencia en los servicios prestados a la Armada, se sintió capaz de contribuir a la formación de nuevos marineros, indicando su libro a los estudiantes de la Academia de Goa para conocer los ‘términos de la maruja’. Sin embargo, quería que su trabajo también fuera útil para los oficiales de la Armada o de la marina mercante, reiterando su originalidad: “No tengo (...) noticias (...) que hay otros diccionarios, en los que estos términos se explican en nuestra lengua portuguesa: entonces creo que esta mi obra es la primera de su naturaleza (...)” (Campos, 1823, p. IV y VI).

Amorim había dejado la profesión hacía diez años cuando escribió su *Dicionário*, publicado en 1841. En el preámbulo, se disculpó por los posibles errores contenidos en el libro:

“Sé (...) de la insuficiencia del trabajo que hice: sé que se notarán inmensos defectos, y efectivamente se habrá; pero la dificultad fue aparecer el primero, que, sirviendo de base a la crítica, era por eso mismo el núcleo de una mejor composición” (Amorim, 1841, p. 1).

Esta frase suena como una predicción: catorce años después, António Gregório de Freitas sacaría a la luz su diccionario (Freitas, 1855), en el que muchas entradas eran, *ipsis litteris*, transcritas del *Dicionário* de Amorim.

António de Moraes e Silva, diccionarista de la lengua portuguesa cuya obra se publicó por primera vez en 1789, consideró que su obra era una compilación de la obra de Raphael Bluteau, aunque Silva había eliminado alrededor de una cuarta parte de las entradas de Bluteau y agregó aproximadamente veinte mil nuevas (Souza, 2011, p. 164). Sin embargo, en el tiempo en que Freitas publicó su diccionario, el concepto de plagio comenzó a desprenderse de la imitación o inspiración y a entenderse con “la acción de quitarle a un autor (...) los extractos de un obra de invención, una idea nueva y aún poco conocida y huellas de uno o más pensamientos” (Medeiros, 2012, p. 117). Así entendido, el concepto vendría a establecerse en la segunda mitad del siglo XIX. Puede que a Amorim no le haya importado utilizar su obra como “núcleo de una mejor composición”, como él mismo escribió, pero los historiadores no pueden dejar de notar las inmensas similitudes y la ausencia de créditos.

Freitas fue el escritor de diccionarios que insertó más textos introductorios en su trabajo. Además de una dedicatoria al infante Luiz Filipe, duque de Oporto y capitán-teniente de la Armada portuguesa, escribió un prólogo y una introducción al libro, incluyendo en este último una historia de la navegación en el mundo y en Portugal. Admitió que su *Dicionário*, como todos los demás, era un libro de estudio para la gente de mar, ya fueran marineros o oficiales. Menos modesto que sus antecesores, tenía la certeza de que “no tenemos, hecho por un portugués, otro [diccionario] mejor desarrollado (...) y estoy persuadido de que hice un buen libro”, habiendo consultado, además de Bluteau, también diccionarios franceses para componer sus entradas (Freitas, 1855, p. 1-2), sin mencionar el diccionario de Amorim entre las lecturas que había hecho.

Carlos Diniz, por su parte, hizo una presentación muy breve, en comparación con sus homólogos. Se transcribió íntegramente el texto de presentación del manuscrito, a seguir:

“Este diccionario se refiere únicamente a términos generales de la Marina.

Por supuesto, para completar el trabajo, se necesita hacer otros diccionarios, de las diferentes especialidades que componen la profesión marítimo-militar. Así, debe seguir éste: el de artillería naval, el de torpedos y electricidad, el de máquinas marinas, etc. – 12 de diciembre de 1913 – C D”¹.

Es un texto conciso y lacónico, y quizás revele algo sobre la personalidad discreta del autor y sobre la tradición en las formas de comunicación de la gente de mar. Aunque la concisión sea reconocida en la historiografía como característica del lenguaje de la gente del mar, otros escritores de diccionarios (como los mencionados aquí) escribieron textos introductorios más grandes para sus obras.

EL DICIONÁRIO DE MARINHA DEL CONTRAALMIRANTE CARLOS DINIZ

Como otros autores de diccionarios, Diniz también reunió un léxico considerando categorías previas, basado en su dilatada experiencia profesional y escrito cuando era contraalmirante retirado. Las entradas de Diniz, según él mismo, se dividen entre el aparato, la Astronomía, la construcción naval, el Derecho Marítimo, la Geografía, la Hidrografía, las maniobras, la Meteorología, la navegación, la pesca y la táctica.

A partir de esto, dividimos las palabras contenidas en el *Dicionário de Marinha* según las categorías indicadas por el propio autor. Aunque esta medida no sea suficiente para un análisis más profundo del contenido de la fuente, nuestro objetivo era verificar si la obra presenta un equilibrio entre los temas, si algún tema fue privilegiado en detrimento de otros, si algún desequilibrio entre las categorías se debió a las necesidades de a bordo, la voluntad del autor o su interés por enfocarse en algunas áreas.

Las obras de Costa Campos, Amorim y Freitas se convirtieron en referencias para las entradas náuticas insertadas en los diccionarios actuales de la lengua portuguesa de Brasil (Gambarotto, 2017, p. 127). Estos tres diccionarios del siglo XIX continúan siendo utilizados por traductores literarios hasta la actualidad (Braga,

s/f). La excepción, en este caso, es el *Dicionário de Marinha* de Diniz, que no tuvo una trayectoria similar debido a que nunca se publicó.

Las definiciones de las categorías de este último diccionario se buscaron en la obra misma, con el fin de comprender cómo Diniz interpretaba cada una de ellas. Muchas de las categorías tienen un significado inusual para nosotros, gente de la tierra. Tienen un contenido técnico evidente, requiriendo de un marinero experimentado que los defina adecuadamente, como adaptamos a continuación, modernizando la ortografía:

- Aparatos: conjunto de mástiles, dinteles y cables;
- Astronomía: la ciencia de las estrellas. La Astronomía Náutica se refiere a la navegación en alta mar;
- Construcción naval: fabricación de barcos o de partes de ellos;
- Derecho marítimo: preceptos internacionales que deben observarse entre los buques en tiempos de paz y de guerra;
- Geografía: descripción de la Tierra;
- Hidrografía: Descripción y estudio de la parte líquida de la Tierra;
- Maniobra: movimiento con dinteles, velas, cables, lanchas, barcos o cualquier tarea en el aparato;
- Meteorología: estudio de la atmósfera y sus fenómenos;
- Navegación: el arte de seguir por el mar, con la ayuda de la Astronomía y la Meteorología;
- Pesca: industria pesquera con redes, botes, anzuelos, cebos;
- Táctica: Reglas para la formación de escuadrones de buques de guerra, con movimientos combinados, en diversas evoluciones.

No se consideraron las categorías de entradas estancas ni unívocas. Más de un siglo después de la creación del diccionario de Carlos Diniz, buscamos comprender sus intenciones. Debido a la especificidad del idioma, en el que la misma palabra puede tener diferentes significados en diferentes contextos, una entrada puede encajar en más de una categoría.

Tomemos, por ejemplo, *aba* (fl. 1)². La palabra se definió como “parte de la hélice que sobresale del eje. - Lado de los hierros que empapa las piezas de madera y hierro [*cadaste*] y el timón. - Borde del banco de arena”. Para esos sentidos, el término encaja en las categorías de aparato, construcción naval, Hidrografía y Geografía. La experiencia de la gente de mar serviría para determinar, por contexto, cuál sería el significado apropiado de la palabra.

Pero la dinámica del lenguaje lleva a otra cuestión: la de categorizar las entradas que no se ajustan a las categorías enumeradas por el autor. Diniz incluyó palabras o expresiones ajenas a sus propias categorías, entre ellas *à uma* (p. 36), *hégira* (p. 137) y *nostalgia* (p. 181). Este es sin duda el resultado de la experiencia diversa del autor y del manejo del lenguaje. La existencia de palabras como esas requirió la elaboración de nuevas categorías para contemplarlas. De esta forma, establecemos las categorías de *alimentos*, *jerga y cotidiano*, *jerarquía*, *medidas*, con el fin de incluir entradas que de otro modo no estarían contempladas en las categorías definidas por el propio Diniz. Presentamos el siguiente resultado:

- Alimentación: suministros y comida para la tripulación; recipientes y lugares utilizados en la preparación y consumo de alimentos;
- Argot y cotidiano: términos utilizados por la gente de mar en su vida cotidiana, a menudo en jerga;
- Jerarquía: cargos y funciones presentes en la Armada portuguesa para designar el mando y los tipos de trabajos realizados en los buques. También define la voz de comando a seguir.
- Medidas: unidades de medida establecidas para navegación y construcción naval.

A diferencia de las categorías anteriores, los significados de esas últimas no se tomaron del *Dicionário de Marinha* mismo. Es una licencia de los autores de este texto para incluir palabras que de otra manera se perderían en medio de las otras categorías, donde no parecen encajarse.

Aunque de forma tímida, las palabras ligadas más directamente al cotidiano pueden acercarnos a la rutina marítima y sus procedimientos. En cuanto a los alimentos, las entradas se concentran en los cuencos en los que se colocaban las comidas y en las variaciones de la expresión “suministrar alimentos”. Diniz no mencionó mucho sobre los hábitos alimenticios. Cuando lo hizo, demostró que los alimentos más comunes en los barcos eran las galletas, la carne salada, el aceite de oliva y el vino, manteniendo una tradición centenaria en la navegación marítima portuguesa de larga distancia. Así, solo se mencionan los principales productos consumidos, especialmente por los marineros, con pocas referencias a la alimentación de los oficiales, quienes tenían a su disposición alimentos más variados y de mejor calidad (Rodrigues, 2016, p. 73-92). Ejemplos de entradas relacionadas con los alimentos son: *balça* (fl. 39), *ração* (fl. 224) y *vitualha* (fl. 282), que significa “tazón de madera, donde se desala la carne”, “géneros extraídos diariamente de una lista, para comida de a bordo” y “provisión para mantenimiento”.

Tan dinámico como el idioma era el cotidiano de los hombres del mar. Si bien este no era el objetivo central de su trabajo, Diniz mencionó algunas de las prácticas y hábitos de los marineros, que queremos destacar aquí. Las jergas que mencionó fueron pocas. Esto no significa que él no conociera la jerga. Al referirse a ellos en términos mínimos, Diniz parece sugerir que su *Dicionário* no era una obra adecuada para su sistematización. Cabe reiterar que los diccionarios tenían un valor pedagógico, para enseñar a los nuevos navegantes el lenguaje técnico utilizado en la navegación y, por tanto, Diniz no vio la necesidad de incorporar jergas y palabras cotidianas.

En general, todos los escritores de diccionarios con los que trabajamos rara vez registran la jerga de a bordo de forma sistemática. Entonces sería precipitado deducir que el universo lingüístico de la gente de mar no la utilizó. Ciertamente, el marinero que usara diccionarios en sus estudios y formación no encontraría en ellos la jerga y las palabras del repertorio lingüístico cotidiano. Aprendería la jerga de sus compañeros, mientras estaba a bordo. Así, jergas aparecen muy raramente en la obra de Diniz. Explícitamente ni siquiera se menciona la palabra “argot”, pero algunas entradas permiten vislumbrar que el autor dominaba estas palabras y sabía que el cotidiano de los marineros estaba marcado por ellas. *¡Ai!* (fl. 11), definido como “un término que utiliza el comprador del pescado cuando, en la subasta, concluye”. La palabra, en forma de interjección, se refiere al universo de la pesca, al igual que *Iça!* (fl. 141), es decir, “voz para izar”. El segundo caso es una orden directa, que requería una respuesta inmediata, pero lo que llama la atención es el permiso que se otorgó Diniz para usar el signo de exclamación, lo que hizo solo en estas dos entradas, entre las miles que recopiló.

Así que la jerga es una ausencia en este y otros diccionarios de términos marítimos. Esto es comprensible, si aceptamos el propio criterio de los autores de que los diccionarios son libros de estudio, como se dijo anteriormente. De hecho, la *jerga* (p. 63) está incluida en el *Dicionário* de Diniz como entrada para el “barco pesquero que sirve en los marcos”, por lo tanto, susceptible de insertarse simultáneamente en las categorías de *pesca*. *construção naval*. El *mando* o *dirección superior* (p. 81) emanaba tanto del *Ministerio de Marina* (p.172), en un sentido más amplio, como en situaciones más habituales dentro de los barcos, por ejemplo cuando se ordenó al timonel que mantuviera el curso, diciéndole: *nada mais* (p. 176).

Encontramos poco en el *Dicionário* que vaya más allá del trabajo y sugiera situaciones de sociabilidad. Allí, hay una entrada para el sustantivo *celeuma* (p. 73) como “canción de los marineros en el trabajo”. Sabemos que se trata de una expresión de usos antiguos en la realización de trabajos marítimos. La *celeuma*, sin embargo, estaba expresamente prohibida en la Armada portuguesa desde el siglo XVIII³, y si el término reaparece en una obra del siglo XX, nos encontramos ante una prueba segura de que la prohibición había sido ineficaz y la acción de cantar durante el trabajo sobrevivió en el comunidad marítima de habla portuguesa.

Esta comunidad pudo entonces mantener sus tradiciones e inventar otras. En los textos marítimos escritos por íberos entre los siglos XV y XVIII, no se menciona el bautismo en el Ecuador, un ritual característico de la vida marítima comúnmente mencionado en las narraciones de viajeros franceses, ingleses y alemanes, por ejemplo (Rodrigues, 2016, p. 17-72). El caso es que en algún momento del siglo XIX, este ritual se incorporó a la cultura de los marineros portugueses, a juzgar por el paso de entrada *passagem da linha* (p. 196), “la fiesta

de los marineros (...), al pasar, en el mar, el Ecuador, de norte a sur, por primera vez”. La entrada tardía de esta fiesta en barcos portugueses mantuvo la tradición europea, ya que se hacía solo en dirección Norte-Sur y nunca en sentido inverso, pero Diniz no explica en qué consistía la ceremonia. La fiesta como tema se puede encontrar en otra entrada, a saber, *ano* (p. 25), una palabra con significados más allá del obvio “período de doce meses”. Un año puede ser bisiesto, civil, común, lunar, meteorológico, persa, egipcio, romano, sideral, solar o trópico. En *calendário* (p. 62), leemos que se trataba de la “lista de días, meses, fases de las estrellas, fiestas, feriados, etc. todos los años”. Había, por tanto, un tiempo para las fiestas, siempre y cuando todo estuviera regulado.

El cotidiano estaba dividido en puestos y funciones. Los oficiales se distinguieron de los hombres que ocupaban puestos inferiores: los primeros tenían el poder de distribuir tareas y dar órdenes, mientras que los segundos obedecían y realizaban trabajos técnicos y/o manuales. En la Armada de Portugal, los puestos de oficiales estaban ocupados casi exclusivamente por portugueses (Rodrigues, 2015, p. 295-324). Diniz hace referencia a la gran variedad de cargos y funciones existentes en la marina mercante portuguesa del siglo XIX tanto en sus entradas propias como en la descripción aludiendo a otras palabras. Los cargos de oficiales descritos son *capitão* (p. 66), *piloto* (p. 205), *praticante* (p. 215), *mestre* (p. 168) y *contramestre* (p. 83), entre otros. Las definiciones de los puestos que realizaban el trabajo manual existen en menor número en su *Dicionário*, destacando sólo las principales: *marinheiro* (p.162), *moço* (p.171-172), *praça* (p.214-215) y *carpinteiro* (p. 67-68).

El número y tipo de oficiales citados por Diniz sugiere una reducción de personal, en comparación con los diccionarios náuticos del siglo XIX y del XIX, señal de que la Armada había cambiado sus posiciones y funciones en los primeros años del siglo XX. La entrada “oficial”, en la siguiente cita, indica esto:

“Oficial: General - Contralmirante, Vicealmirante, Almirante. / inferior - sargento y equivalente / marinero - capitán, capataz de maniobras. / rancher - quien administra el rancho para las comidas. / subordinado - guardiamarina, teniente. / superior - capitán de teniente, capitán de fragata, capitán de mar y guerra” (p. 185).

El colectivo de los hombres mereció la atención de Diniz. *Equipagem* (p. 111), sinónimo de *gente* (p. 133) y *tripulação* (p. 269), era el personal que prestaba servicios en los barcos. Dentro de ella, estaba la *marinhagem* (p. 163) o *marujada* (p. 164), esta si el colectivo de *marinheiros* (p. 163) y *moços* (p. 172) o *grumetes* (p. 136), divididos en *praças* .*grumete* o *moço*, cuadro inferior; *marinheiro*, cuadro superior). La marinería necesitaba ser inscrita, un acto registrado en el término *marinhar* (página 163). Los *marinheiros* o *marítimos* (pág. 163), en cambio, tenían conocimientos como navegar, lo que también significaba *tregar* [escalar] utilizando cables y cuerdas para llegar a lo alto de los mástiles. Si cometía errores o no estaba capacitado, el marinero era llamado de “agua dulce”, otro de los pocos recursos para la jerga de a bordo en el *Dicionário de Marinha*.

Entre las profesiones que vinieron de épocas anteriores y de las antiguas técnicas de construcción naval, los *calafates* y *carpinteiros* perdieron sus funciones dentro de los barcos, seguramente debido al declive en el uso de la madera y al auge de los metales como material de construcción en la transición de la vela a la navegación a vapor. Las dos profesiones se mencionan en el *Dicionário* utilizando el tiempo pasado: la primera como “trabajador de calafateo” y la segunda como “trabajador de arsenal, que trabaja en madera” (p. 63 y 68). El retiro de estos profesionales debía ser reciente, a juzgar por el recuerdo que llevaba la entrada al precisar que, en ese momento, el conocimiento de los carpinteros se utilizaba únicamente en los astilleros.

La existencia del *rancheiro* y su función como recluta que sirve o administra el rancho (p. 225), demuestran la transformación en el trabajo que realiza el *despenseiro*, “hombre que dirige sirvientes y vajillas” (p. 100), sin tener control sobre el depósito de alimentos o distribuirlos a la tripulación, como se hacía durante la navegación de vela.

El trabajo les tocaba a todos, grupo o individuos. A los individuos también se les llamaban *números* cuando se alistaban en el servicio naval (p. 181) y sus descripciones de trabajo, cuando aparecen, están contenidas en las entradas para cada puesto o función. El trabajo en el que participaba toda o la mayor parte de la guarnición

se denominaba *faina* (p. 120). Los grupos o *troços* (p. 268-269) podrían ser marineros que desembarcan en servicio (grupos de personas) o el personal del arsenal empleado en tareas de navegación (grupo de mar). En los buques, cuando había un trabajo asignado a un grupo, tenía un *mandador* a cargo (pág. 159). A los hombres del mismo servicio o compañeros de la misma arma se les llamaban *camaradas* (p. 63).

CONSIDERACIONES FINALES

Los diccionarios de términos marítimos son fuentes invaluables para la Historia Social. Analizarlos es una forma de cumplir con el rol que corresponde a los investigadores y a los interesados en la Historia Marítima, un campo cada vez más explorado, especialmente en una perspectiva que incluye fuentes en las lenguas ibéricas y hace referencia a la amplia tradición de navegación de los pueblos de estos espacios.

Es tentador comparar las categorías manejadas por Carlos Diniz con las creadas por los escritores de diccionarios del siglo XIX, para verificar qué lectura habría hecho ese autor de las obras precedentes, que ciertamente las conocía, y cómo las utilizó para construir sus propias categorías, señalando diferencias y similitudes en el pensamiento de esos hombres. Al ser todos militares, es cierto que los términos de carácter militar han ganado protagonismo en diferentes diccionarios.

El *Dicionário de Marinha* de Carlos Diniz se compone de 2.824 entradas. De esas, 1.245 no tenían equivalente en los tres diccionarios de marinería publicados en el siglo XIX con los que los comparamos. Se puede hacer un ejercicio de análisis del *Dicionário* de Diniz examinando las entradas que existen solo en él, sin similares en sus predecesores, para intentar establecer conexiones con aspectos técnicos, cotidianos, que denotan jerarquías y expresiones como la jerga. El léxico, aspecto relevante de la cultura marítima, fue capaz de expresar la jerarquía y las particularidades de los servicios navales para los reclutas en la fase de entrenamiento. Tal proceso, común a todos los vocabularios profesionales, encontró en el lenguaje del trabajo marítimo la expresión de una experiencia más radical de afrontar riesgos naturales, la necesidad de articular acciones en momentos de peligro colectivo y una situación de aislamiento del mundo exterior que diferenciaba marineros y oficiales de otros oficios ejercitados en tierra.

Al mismo tiempo, parece importante señalar que la obra en cuestión fue escrita por un experimentado militar con destacada producción intelectual que vivió el tránsito del fin de la navegación de vela al inicio del predominio del vapor como fuerza de propulsión. Partimos del supuesto de que el *Dicionário* puede expresar esta transición técnica con profundas implicaciones para la vida y el trabajo de los marineros. Para establecer lo que era residual en el lenguaje marítimo de principios del siglo XX, los investigadores pueden intentar ensayar este ejercicio, con el fin de señalar con alguna certidumbre las transformaciones y permanencias ocurridas en el lenguaje de los marinos y el uso de los criterios establecidos por el autor mismo en la selección de palabras. La investigación que aquí presentamos debe seguir en esta dirección.

REFERENCIAS

- Amorim, J. P. de (1841). *Dicionário de Marinha*, Lisboa: Imprensa Nacional.
- Braga, G. da S. (s/f). *O tratamento literário da terminologia náutica em uma nova tradução de The Shadow Line, de Joseph Conrad*. Porto Alegre: UFRGS.
- Caetano, J. O. et al. (2001). *A ciência do desenho: a ilustração na coleção de códices da Biblioteca Nacional*. Lisboa: BNP.
- Campos, M. da C. (1823). *Vocabulário marujo: ou conhecimento de todos os cabos necessários ao navio; do seu poliame, e de todos os termos marujaes, e de alguns da construção naval, e artilheria; de indispensável conhecimento do oficial do mar*. Rio de Janeiro: Of. de Silva Porto.
- Diniz, C. (1913). *Dicionário de Marinha*. Lisboa: Biblioteca Central da Marinha, Manuscrito RDe4-09.
- Doré, A. (2008). "A fortaleza e o navio: espaços de reclusão na Carreira da Índia". *Topoi*, 9(16), 91-116.

- Freitas, A. G. de (1855). *Novo dicionário de marinha de guerra e mercante*. Lisboa: Imprensa Silvana.
- Gambarotto, B. (2017). “Melville reconstituído: fontes textuais e elaboração literária na tradução de *Jaqueta-Branca, ou o mundo em um navio-de-guerra*, de Herman Melville”. *Litterata*, 7(2), 123-134.
- Jeha, S. C. (2011). *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854*. Rio de Janeiro: PUCRJ.
- Leitão, H. Lopes, J. V. (1963). *Dicionário da linguagem de marinha antiga e atual*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.
- Matos, S. C. e Santos, L. A. (2008). “A marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”. *Revista de Historia das Ideias*, 29, 431-468.
- Medeiros, B. F. (2012). *Plagiário, à maneira de todos os historiadores*. Jundiá: Paco.
- Moreira, C. de L. P. G. (2009). *Colônia do Sacramento: permanência urbana na demarcação de novas fronteiras latino-americanas*. Rio de Janeiro, UFRJ.
- Pittman, L. W. (2006). “Appeasing Neptune: The Functions of Nautical Tradition”. *Chrestomathy*, 5, 198-226.
- Rediker, M. (1989). *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World (1700-1750)*. Nova York: Cambridge University Press.
- Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real* (1796). Lisboa: Off. de Antonio Rodrigues Galvardo.
- Rodrigues, J. (2019a). “Saberes da gente do mar: oficiais e subordinados no *Breve compêndio do que pertence à obrigação de um capitão de mar e guerra* (século XVII)”. *Revista de Fontes*, 10, 57-106.
- Rodrigues, J. (2015). “Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX”. *Anos 90*, 22(42), 295-324.
- Rodrigues, J. (2019b). “Vicente de Almeida d’Eça e a historiografia marítima em 1898”. *Práticas da História*, 8, 139-161.
- Rodrigues, J. (2016). *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. São Paulo: Alameda.
- Silva, F. A. C. D. (2012). *O fim das naus e a Marinha da transição: um inquérito da Câmara dos Deputados (1853-1860)*. Lisboa: FLUL/Escola Naval.
- Souza, Á. C. P. (2011). *Sob as luzes das reformas pombalinas da instrução pública: a produção dicionarística luso-brasileira (1757-1827)*. São Cristóvão: UFS.
- Valentim, C. M. B. (s/d). “Eça, Vicente Maria de Moura Coutinho de Almeida d’”. In: *Dicionário de historiadores portugueses: da Academia Real das Ciências ao final do Estado Novo*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal. Recuperado de http://dichp.bnportugal.gov.pt/historiadores/historiadores_eca10.htm

NOTAS

- 1 Carlos Diniz. *Dicionário de Marinha*, fl. s/nº. El original se puede encontrar en la Biblioteca Central da Marinha, en Lisboa, catalogado bajo el nº RDe4-09, y tiene 291 páginas escritas a mano. Todas las referencias a las entradas del *Dicionário* se refieren a las hojas originales del manuscrito.
- 2 Todas las hojas citadas aquí se refieren al *Dicionário de Marinha* de Carlos Diniz, como se menciona en la nota 1.
- 3 De acuerdo a *Regimento* (1796), cap. I, art. 74: “hablar con voces moderadas, tanto en las prácticas ordinarias de la gente, entre sí, pero muy principalmente en ocasiones de maniobra y faínas, prohibiendo todo el saloma”.