

Marinerismos de tierra adentro. Del Río de la Plata a México*

*Juan Antonio Frago Gracia***
Universidad de Zaragoza, España

RESUMEN

Los marinerismos de tierra adentro están entre los vocablos que mejor caracterizan el léxico del español de América y lo distinguen del de España. Su consideración es históricamente reveladora de cómo palabras de procedencia europea se acomodaron semánticamente a las circunstancias indianas, y en este caso se trata de términos náuticos que a su significado técnico o especializado en el oficio marino añadieron otro usual para el común de los hablantes. En el proceso de tales cambios semánticos mucho tuvo que ver la familiarización de emigrados y criollos con la Carrera de Indias y con la navegación de cabotaje, pero tanto o más determinante resultó ser la fluvial, pues en extensos territorios los grandes ríos americanos fueron el mejor medio para la comunicación y el transporte. Ni que decir tiene, el correcto estudio de estas voces exige que la lexicografía actual tenga una perspectiva documental que asimismo contemple aspectos sociales y geográficos. Se descubrirá, así, que el fenómeno léxico-semántico en cuestión es propio de todo el español americano, aunque haya marinerismos originarios que se han hecho de difusión general y otros regionalmente particulares.

Palabras clave: léxico americano, marinerismos, geografía lingüística, documentación lingüística.

* Del Proyecto HUM2005-06435/ FILO, MEC.

** Para correspondencia dirigirse a: Juan Antonio Frago Gracia (jafrago@unizar.es), Departamento de Lingüística General e Hispánica, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Zaragoza, Pedro Cerbuna 12, 50009 Zaragoza, España.

INLAND NAUTICAL TERMS. FROM RÍO DE LA PLATA TO MEXICO

ABSTRACT

Nautical terms used to designate realities and activities others than those conveyed by their technical use is one of the peculiarities which make American Spanish different from Peninsular Spanish. The study of these terms is by its own right of special dialectological and historical interest if we attend to the light it may shed to the understanding of the process by which these words of European origin adapted themselves semantically to the New World's realities. In this particular case, the nautical terms underwent semantic extensions to designate everyday realities others than those from their original nautical semantic field. A great deal of the semantic changes undergone by these words is often associated to the maritime navigation. Nonetheless, the importance of the great rivers of the Continent as transit routes within its vast territories suggest that fluvial navigation must also be considered as a relevant determinant in the process. In these circumstances, the proper study of this sector of the lexicon demands from current lexicography a founded documentary approach that would involve a careful consideration of both the social and geographic dimensions of the issue. Such an approach will show that the lexical and semantic phenomenon in question is not exclusive to the American Spanish of coastal cities but a characteristic common to the American Spanish of inland territories as well, regardless of the fact that some of the 'marinerismos' may have become of common or widespread use in the Continent and others peculiar only to a restricted area.

Key words: Spanish American lexicon, nautical terms, linguistic geography, documentary basis of dialectology and historical linguistics.

Recibido: 03/03/08. Aceptado: 18/06/08.

1. En el *Martín Fierro* indirectamente se verifica la trascendencia que para los usos léxicos hispanoamericanos tuvo el flujo comercial procedente de la metrópoli, concretamente por la estrofa que trae la voz *mamajuana*:

Pues siempre la *mamajuana*
vivía bajo la carreta,
y aquel que no era chancleta,
en cuanto el goyete vía,

sin miedo se le prendía
como güérfano a la teta¹.

Efectivamente, en los galeones de la Carrera de Indias se transportaban “*damesanas* de vino de Francia” (Frago Gracia 1999: 306), y *damesana* con la variante *damasana* pervive en buena parte de América, *mamajuana* en Argentina, Colombia y Perú (Morínigo 1998: 237, 446). Estas formas, junto a *damajuana*, son adaptaciones al español del francés *dame-jeanne*, en el caso de *mamajuana* seguramente desde *damajuana* mediante etimología popular, por cruce con *mama* ‘madre’ o quizá con *mamarse* ‘emborracharse’². Por cierto que en texto bonaerense de 1796 se relata el trágico suceso causado por la explosión de la pólvora que iba a ser transportada en *damajuanas*, pero con los dos elementos de esta composición léxica conservando sus morfemas flexivos:

estando dos negros y un mulato esclavos en el patio de una casa pequeña... limpiando una porción de pólvora de D. José Chilabet, contenida en seis barriles, para embarcarla en *damas juanas* y remitir al Paraguay, y arrojando la que quedaba de la limpiadura a un basurero inmediato, adonde acababa de tirar el mulato una punta de cigarro que aún mantenía fuego...³

El mismo apodo del protagonista de la popular epopeya argentina es el término *fierro* ‘hierro’, que en el lenguaje gauchesco significó ‘arma blanca’, como obsolescente lo registran Haensch y Werner (2000: 285), originario dialectalismo peninsular cuya conservación en las hablas de la América española solo puede explicarse desde lo que fue el comercio marítimo en el periodo colonial, según demuestro en varios estudios (1999: 305; Frago Gracia y Franco Figueroa 2003: 71-72).

¹ Respecto de la edición de este texto y sus variantes, véanse Frago Gracia y Franco Figueroa (2003: 285, n. 13).

² Vino de Burdeos contenido en esta vasija bebía la oficialidad de los galeones en el siglo XVIII, y su venta en América alcanzaba elevados precios; pero también se emplearía para llevar vinos y licores españoles, pues entre las capturas hechas al enemigo por una columna bolivariana había “setenta y nueve barriles (de) galleta, quince barriles de carne del Norte y uno de tocino, cuatro sacos de arroz, veinte y cinco *damesanas de aguardiente* de España, cinco botijuelas (de) aceite de Castilla...” (Rivas Moreno 1818-1822/1998: 351).

³ *Informe del estado de la agricultura, artes y comercio. 1796-1797*: Archivo General de Indias, Buenos Aires 21, mes de septiembre de 1796, f. 1r-v.

Relación directa entre el léxico específico del hablar marinero y el que se hizo común en zonas interiores del Nuevo Mundo es la que muestra el término *flete* en otro verso del mismo poema gauchesco (estr. 114):

Y cáibamos al cantón
con los *fletes* aplastaos;
pero a veces, medio aviaos,
con plumas y algunos cueros,
que ay no más con el pulpero
los teníamos negociaos.

Haensch y Werner (2000: 288) dan como argentino coloquial *flete* ‘caballo de excelentes condiciones y calidad’, ‘caballo rápido’, y Morínigo (1998: 303) amplía la difusión del vocablo en cuestión, pues registra *flete* ‘caballo corredor de buena estampa’ en Argentina, Uruguay, Bolivia y Colombia⁴. Pero tan significativo o más que el referido cambio semántico, como expresión de la profunda popularización que esta palabra tomada de la profesión marinera alcanzó en tierras indianas, es la polisemia que allí adquirió *flete*, con acepciones figuradas como las que este lexicógrafo y en el lugar citado consigna: ‘conquista de prostituta callejera’ en Cuba, ‘compañía amorosa o galante, tanto en hombres como en mujeres’ en Perú, con el derivado verbal *fletear* ‘proferir palabras agresivas’, ‘agredir’ en Argentina, Chile y Perú, ‘despedir de un empleo’, ‘echar a alguien de un sitio o reunión’ en Argentina, ‘largarse’ en México, Cuba y Colombia, ‘fastidiarse’ en Guatemala, y junto a las locuciones *salir fletado* ‘salir a escape’ usual en Cuba y México, y *salir sin flete* ‘id.’ en Colombia y Venezuela.

Desde muy pronto, en pleno siglo XVI, *flete* y *fletar* se aplicaron en Indias al arriendo de cualquier medio de transporte (canoas, caballos o mulas, camélidos andinos, carretas), por supuesto también y de manera especialmente arraigada en los vastos territorios del Río de la Plata. Y en 1781, fray Francisco Murillo no solo emplea con tal sentido *fletar*, “*había fletado* caballo para venirse”, sino que registra la identificación que en el indio chaqueño se daba entre la canoa y el caballo a efectos prácticos:

⁴ Quitado el uso colombiano, *flete* con este significado es vocablo genuinamente rioplatense, teniendo en cuenta que antiguamente la región del Río de la Plata abarcaba, además de Argentina y Uruguay, el Paraguay y las tierras bolivianas de la ciudad de los tres nombres (La Plata, Chuquisaca, Sucre), de cuya Audiencia dependieron todos estos territorios.

El veinte y uno, saliendo al amanecer, a la legua de camino encontramos una rancharía al lado del norte, de unos 150 de toda chusma, que nos estaban aguardando entre unos sauzes, y uno de ellos en voz alta dijo: “Si no hay tabaco, no hay caballo”. Comprehendile el misterio y atracando mi *canoas*, que para él era el caballo, dándoles tabaco y otras regalías, pasé⁵.

2. En estos pasajes dieciochescos no solo queda patente la correspondencia completiva de *fletar*, en el diario del P. Murillo también se aplicará dicho verbo al barco que lo conducía en su exploración fluvial, de donde que por un sencillo procedimiento metonímico *flete* pasara a significar ‘caballo’. Asimismo se manifiesta la estrecha relación que para un natural del inhóspito Chaco se daba entre el transporte por río y el hecho por tierra, o entre los instrumentos de su conducción. Pero tal correspondencia no solo era propia del inculto indígena, sino que conceptualmente, y podría decirse que hasta espiritualmente, había arraigado en la sociedad criolla rioplatense, como hace suponer este texto de la misma centuria:

Desde Buenos Ayres azia el poniente hay grandísimas llanadas, o pampas, y casi del todo despobladas, y no se ve en todo el campo ciudad, casa, castillo, monte ni árbol. Parecen un mar inmenso de tierra, lleno de yerva crecida: *navegase* por estas campiñas en carretas muy grandes que tiran varios bueyes y en que, como si fuera verdadera *navegación*, se lleva todo lo necesario para el camino. La carreta es la casa en que va el catre, la leña, el agua, la comida y toda la demás provisión, porque en pocos parages del camino hay agua y leña (Murillo Velarde 1752/1990: 322-323).

Se explica así que en el español de Argentina *abra* haya llegado a significar ‘campo ancho y despejado en medio de un bosque’ (Morínigo 1998: 21), *bajío* ‘terreno bajo’ (94)⁶, *costear* ‘pastorear el ganado’, también en Uruguay (221), *embarcadero* ‘corral con salida en rampa que sirve para embarcar los animales en vagones de tren’, *embicar* ‘embestir derecho a tierra

⁵ *Diario de Fr. Francisco Murillo*, Buenos Aires, 1781: Biblioteca Nacional, ms. 18758-1, fs. 5r, 8r.

⁶ Este lexicógrafo señala una difusión americana mucho mayor de *bajío* con dicho significado, y añade su acepción mexicana de ‘terreno plano y amplio de labor, llamándose así a los terrenos llanos de sembradío en lo alto de las mesetas’.

con una embarcación” (262)⁷, *ensenada* ‘pequeño potrero cercado’ (279), *playa* ‘explanada, lugar espacioso y llano destinado para usos especiales en los poblados y establecimientos industriales que ocupan mucha superficie’, ‘en las estancias, el lugar destinado a la esquila’ (586), *rumbeador* ‘persona con pericia y buen instinto para encontrar el rumbo conveniente en bosques o desiertos, baqueano’, *rumbear* ‘tomar rumbo, orientarse’ (664), *travesía* ‘región vasta y desierta, generalmente sin agua’ (745). El proceso en cuestión, por el cual una voz náutica deja de ser un tecnicismo para muchos hablantes, que pasan a usarla con acepciones nuevas, ya no propias de la mar, evidentemente exigía su popularización.

Y es que quienes hacían la Carrera de Indias, muchos en varias ocasiones, se habían ido familiarizando con la terminología marinera⁸, que en América continuó viva en la navegación de cabotaje y sobre todo en la fluvial, la que quizá principalmente influyó en la difusión del vocabulario náutico por los dominios interiores, con los consabidos cambios semánticos de por medio⁹. Todo ello sin contar con el flujo de gentes de la mar que ilegalmente se quedaron en América sin hacer el obligado tornaviaje, pues, por ejemplo, entre 1598 y 1610 realizaron la travesía del Atlántico 7.135 individuos, de los cuales hubo 2.966 deserciones (Jacobs 1991: 526).

3. Hay palabras extraordinariamente representativas del maridaje que en América se produjo entre el tecnicismo náutico y el léxico común del español que al otro lado del Atlántico estaba desarrollando peculiaridades regionales. Así, *patache* mantiene en Argentina un sentido cercano al originario, ‘embarcación pequeña, plana de fondo, destinada a llevar cargas’, con la variante *patacho* también usual en el Paraguay, pero esta voz en Honduras

⁷ Morínigo extiende este significado de *embicar* a Paraguay, Uruguay y Chile, localiza en Cuba su acepción de ‘embocar, acertar a introducir una cosa en un hoyo o cavidad’ y en México las de ‘embrocar una vasija o ponerla boca abajo’, ‘beber’, mientras que Santamaría (1978: 473) añade la de ‘poner proa derechamente a la tierra la nave, y aun encallar por tal motivo’, que también hace propia de Argentina y Chile.

⁸ Sobresaliente testimonio sobre el particular es el que del año 1573 se debe a Eugenio de Salazar: “Carta escrita al licenciado Miranda de Ron, particular amigo del autor, en que pinta un navío. Y la vida y ejercicios de los oficiales y marineros dél, y cómo lo pasan los que hacen viajes por el mar. Es útil para la noticia del lenguaje marino” (Martínez 1984: 281-296).

⁹ Con más pormenor y extensión me ocupé de esta cuestión en “Textos y geografía del marinerismo de tierra adentro. El Río de la Plata”, mi contribución al *Homenaje al Dr. César Hernández Alonso*, actualmente en prensa por la Universidad de Valladolid.

y México significa ‘pequeña recua de mulas’, ‘recua diestra en el oficio de cargar y viajar’ (Morínigo 1998: 536), como *patachero* tiene el sentido mexicano de ‘arriero que maneja un patacho’, similarmente a los casos de *chinchorro* ‘rebaño pequeño, manada de menos de cien ovejas’ y también ‘recua pequeña’, de donde *chinchorrero* ‘arriero’ (Santamaría 1978: 396, 815). De manera que con *patacho* se comprueba cómo el nombre de una embarcación ha acabado asociándose al transporte mediante tracción animal, igual como ocurrió con *chinchorro*, término que no solo significa ‘red de pescador’, sino asimismo ‘pequeño barco de pesca’, acepción ésta que atestiguo en documento malagueño de finales del siglo XV, la de ‘pequeño ganado’ (“cortos *chinchorros* de ovejas y vacas”) en texto novohispano de 1743 y la de ‘red de pescador’ en otro indiano de hacia 1614 compuesto por un sevillano y en corpus peruano de 1782-1786 (1994: 126, 130; 1999: 140, 228).

3.1. Mi documentación malagueña asegura el origen andaluz del marinerismo *chinchorro*, y al respecto debe tenerse en cuenta que esta palabra con su acepción de ‘red de pescador’ pervive en Andalucía (Alvar Ezquerro 2000: 236), así como en Canarias (Corrales Zumbado et al. 1996: 814-815), del que hay varias atestiguaciones isleñas de la segunda mitad del siglo XIX (Corrales y Corbella 2001: 390). Revelan estas referencias diacrónicas y diatópicas coherencia histórica y dialectal, la de un término de relación andaluza y canaria, con posterior irradiación americana. Pero su perspectiva se deforma si se tiene en cuenta única o primordialmente el tratamiento que le da la Real Academia Española (2001), en cuyo diccionario oficial *chinchorro* con esas dos acepciones aparece sin nota regional, es decir, como voz de difusión general, todo, a mi parecer, porque en el primero de la institución académica (1726-1739/1969) al significado ‘especie de red a modo de barredera que usan los pescadores en España’ se le atribuye, como se ve, uso común, indicándose además sobre dicho aparejo que “es semejante a la *xábega*”. Ahora bien, tampoco a propósito de *jábega* señala su regionalismo este diccionario y, sin embargo, de *xabeguero* ‘pescador de *xábega*’ se dice que “es voz mui usada en Andalucía”¹⁰, y la documentación

¹⁰ De hecho, en el mismo documento malagueño de finales del XV donde registro *chinchorro* también se halla *jábega*: “tiene cinco fijos con dos barcos e dos *xábegas*” (Frago Gracia 1994: 126), y sobre el andalucismo de *jábega* debe tenerse en cuenta, aparte de la documentación arriba citada, que era de Almería la primera autoridad, López Tamarid, sobre esta palabra aducida por la Academia.

resulta concluyente al respecto, no solo porque el texto malagueño del cuatrocientos arriba referido traiga *jábega* junto a *chinchorro*, sino porque en el setecientos un corpus onubense contiene los dos vocablos como nombres de barcos de pesca:

Oy todavía se trafica en Huelva con 25 barcos viageros, sin contar las *jábegas*, cazonales, labadas, *chinchorros* y otras muchas embarcaciones, que se emplean en la pesca, ocupan gran parte del pueblo y surten de pescado la villa y todo el Reynado de Sevilla (Mora 1761/1987: 142-143).

Así, pues, *chinchorro* pasa a América con dos acepciones marineras ('red', 'embarcación'), que mantiene en su nueva y muy ampliada geografía lingüística, donde adquiere nuevos significados que hacen al vocablo marinerismo de tierra adentro, guardándose en este caso, pues, la referencia a su uso originario al tiempo que se añade el cambio semántico que lo desvió de él, convirtiéndolo así en término común, ya no exclusivo de los hombres de la mar¹¹. La familiaridad alcanzada por los hispanoamericanos con la terminología náutica y su empleo corriente en tierras del interior explican también que *brulote* adopte las acepciones figuradas de 'palabrota' en Bolivia y Chile, y de 'escrito incendiario', 'dicho provocativo y soez' en dominios rioplatenses, y el contacto con los hombres del mar da cuenta también de que en Chile, Perú y Ecuador exista el baile popular llamado *marinera* (Morínigo 1998: 120, 461).

4. Llegando a los años en los que la Independencia estaba decidiendo su suerte, la figura de Simón Bolívar, su acción y la situación en que se encontraba se pintan en plástica imagen marinera:

Los pueblos de Colombia tienen demasiada confianza en el Presidente del Estado, por ahora jefe de las armas: él ha sido y es no sólo el director, sino el criador (por decirlo así) de la Nave. Él ha buscado las maderas, ordenado el

¹¹ Del sentido 'red' se pasó al de 'hamaca tejida en forma de red' en Colombia, República Dominicana, Panamá, Puerto Rico y Venezuela (Morínigo 1998: 179), que Santamaría extiende a algunas zonas de México (1978: 396). De la misma acepción derivó la de 'rebaño pequeño', que se guardaría de noche protegido por una red (véase el étimo de *redil*), y la de 'recua pequeña', en referencia ya al transporte terrestre. La polisemia americana de esta palabra se enriquece con las menciones que el mismo Morínigo recoge de 'tiendecita pobre' en la República Dominicana y Puerto Rico, 'grupo de casuchas o cuartos de alquiler' en Costa Rica.

velamen y a sus continuos esfuerzos se debe casi todo lo que hay en ella. El rumbo y navegación es la obra de su extraordinario ingenio, y no es creíble, sin mudar la naturaleza del hombre, que quisiera estrellarla contra una roca para quedar él mismo, su reputación, su gloria y patrimonio sepultados junto con todos sus compañeros en el mar furioso de la venganza española (Rivas Moreno 1818-1822/1998: 369)¹².

El periódico bolivariano en el que esto se escribe sobre el Libertador muestra una notable implicación del léxico náutico, con abundante presencia de esta especial terminología en sus textos. En ellos aparecen numerosos nombres de embarcaciones, algo por otro lado natural teniendo en cuenta que por entonces se estaban librando combates navales en las costas de Venezuela y de Colombia, así como en sus grandes ríos, y que la navegación era imprescindible medio para el aprovisionamiento de tropas y población civil.

En este corpus periodístico se documenta el reconocimiento de la importancia que tuvieron los cauces fluviales y el cabotaje para el transporte de mercancías, pues uno de los artículos de la “Ley sobre prohibición de importar varios artículos y arreglo de comercio de un puerto a otro de la República”, dictada por el Congreso General, que en sus páginas se publica, reconoce la siguiente exención: “Que los capitanes de los puertos *no cobren derecho alguno a los buques sin quilla que hacen la navegación interior o de costa* conduciendo víveres...” (505). Pero tampoco faltan noticias sobre situaciones de comunicación terrestre impracticable cuando “las lluvias... son insuperables”, según relata cierto comunicado militar, en el que el jefe independentista dice que “como estos caminos son casi intransitables, dispuse, a fin de no inutilizar los soldados en tan penosa jornada, embarcarme por el río con la tropa” (353). Y un parte del general Páez relata:

El 11 llegué al paso del río, y habiendo experimentado en el tránsito la imposibilidad de seguir adelante la infantería por las inundaciones de las sabanas, la hize contramarchar a la isla, y seguí con la caballería destinada a emprender sobre Guanare y otros puntos del occidente de Caracas (148)¹³.

¹² Todas las citas de este corpus que siguen se anotarán únicamente con el número de la página entre paréntesis; este procedimiento también se aplica a otras obras reiteradamente citadas y perfectamente identificables en el texto.

¹³ Esta navegación fluvial, como ocurrió en los dominios rioplatenses y en otras partes, fue también factor decisivo en el arraigo y difusión del marinerismo de tierra adentro en Colombia y Venezuela. Véase mi estudio citado en la nota 9.

4.1. Por el *Correo del Orinoco* desfila una extensa nómina de embarcaciones de guerra y de transporte, no pocas de éstas adaptadas al combate, por mor de las circunstancias. Se hallan las de denominación caribe propias del dominio colombiano-venezolano, la *curiara* (330) y el *guairo* (384, 400, 416, 424), así como la *piragua* (147, 148), del mismo origen indoamericano, pero desde mucho antes con difusión general, igual que el taíno *canoa* (396). Una de esas piraguas, de nombre *Gabarra*, sin duda de grandes dimensiones y empleada en el comercio marítimo (“Piragua *Gabarra*, patrón Blas de Güiria, con cacao”), había entrado en el puerto de Angostura, junto a la “goleta inglesa Monserrate” y a la “goleta nacional *Libertad*”, el 29 de enero de 1821 (380)¹⁴.

En el texto bolivariano igualmente aparecen, por lo general con profusión de registros, la *balandra* (239, 400), la *barca* (462), la *barquetona*, “han quedado en nuestro poder... dos *barquetonas* llenas de aves, cerdos y chivos” (231), el *bergantín* (300, 484), también *bergantín de guerra* (325), *bergantín goleta* (148, 392, 442) y *bergantín polacra* (180), el *bongo* (396, 400, 424) y *bongos del comercio* (395), el *bote* (351, 400, 424, 462), la *corbeta* y la *fragata* (359), el *champán* de procedencia asiática, “han quedado en nuestro poder” tres *champanes* grandes con sus equipages”, “me dio el parte de haberse retirado el enemigo la noche del 26, quemando... hasta un *champán* que no pudieron llevarse consigo” (231, 358), el *esquife* (358), el *falucho* (239), la *flechera* (147), la *goleta* (358, 422), la *lancha* (324), y la *lancha de guerra* (147), *lancha cañonera* (176), el *lugre* (364), el *navío* (239, 364)¹⁵, el *pailebot* (300), el *paquebot* (483), la *polacra* (238, 239, 468, 484), el *pontón*, “pero habiendo indicado a la tropa prisionera en los *pontones* el objeto de su comisión...” (507), el *queche*, “flotilla... convoyada por un *queche* de S.M.C. de 18 cañones” (484) y el *transporte*

¹⁴ Murillo Velarde se había fijado en la diferencia entre el comercio fluvial con canoas en Centroamérica, “por donde sale el río que llaman Desaguadero, y se meten por él con *canoas* las mercaderías que se llevan de Portobelo”, y el empleo de la piragua en el mar de California: “el año de 1720 fue a lo mismo el Padre Ugarte con una balandra y una *pyragua*” (1752/1990: 129, 182).

¹⁵ En el primer lugar se distingue el navío español *Santelmo* de la goleta *Alzanze* (sic) y en el segundo se trata del navío *San Martín*, el único de la armada chilena y su embarcación mayor, de 64 cañones, de modo que corresponde al de la primera definición académica, el más grande y mejor artillado. Murillo Velarde emplea este término con el sentido general de *buque*: “es de los puertos mejores y más seguros de toda aquella costa, en que se labran buenos *navíos*”, “dos bahías en que pueden surgir y tomar refresco los *navíos*”, “que el puerto llamado de Juan Fernández está al norte, que en él pueden surgir *navíos* grandes” (1752/1990: 129-130, 368-369).

(364). En los decenios anteriores a la Independencia se intensificó el tráfico comercial entre el Río de la Plata español y el Brasil, empleándose un gran número de *sumacas* para la navegación de cabotaje y la *jangada* ‘almadía o balsa’ para la fluvial.

4.2. Muy ocasionalmente, y en pasajes formales y de carácter erudito o literario, el nombre genérico de la embarcación es *nao* (128) o *nave* (369), pero su sinónimo *buque* es el término corriente y de uso constante, distinguiéndose también entre *buque mercante* (300) y *buque de guerra* (169). Son de finalidad explicativa las sinonimias “*bongos o anchas canoas*” (396), “*bongos o botes*” (400), “*bongos o anchos botes*” (424), en las cuales los comunes *canoa* y *bote* aclaran a cualquier lector el significado del afroamericanismo *bongo*, vocablo más raro y de menor difusión¹⁶. Por el contrario, no tiene ese fin pragmático el emparejamiento de *bote* y *buque* que se halla en esta cita: “Nos acercamos a la isla de Bieque y hablamos a un *bote* procedente de S. Juan de Puerto Rico. El patrón de este *buque* da por noticias haber llegado a la Havana una fragata de 44...” (239), pues aquí *bote* parece ser un calco del inglés *boat*, algo que se descubre indudablemente en noticia según la cual “los propietarios del *steam boat* recientemente aparecido en la isla de Trinidad” comunican que “nuestro *bote de vapor* ha sido puesto en actividad con el más feliz suceso”; a continuación el redactor del *Correo del Orinoco* emplea los términos *steam boat*, *bote de vapor* y *bote*, recordando que “este artefacto” ha sido inventado en los Estados Unidos (68). Y en otro artículo del mismo corpus referente a las posibilidades que tendría “la navegación de vapor por el Pacífico”, cinco veces se registra *buque de vapor*, dos *buque de vapor de Fulton* y una *bote de vapor* (442)¹⁷.

En la propuesta del arbitrista americano, que en la parte últimamente citada se refiere a México, es de plena actualidad la competencia entre el anglicismo *bote de vapor* y su adaptación hispánica *buque de vapor*, con el intermedio *buque de vapor de Fulton*, y la concurrencia de *steam boat*, *bote*

¹⁶ Evidentemente no se trata de sinonimias en estricto sentido lingüístico, sino de equivalencias léxico-semánticas propuestas por el redactor con fines prácticos. Así, *canoa* y *bote* se emplean bien diferenciados en un pasaje como éste: “viéndose cortado el enemigo, la abandonó, arrojando sus fusiles y embarcándose en *botes y canoas*” (147).

¹⁷ En el corpus periodístico que manejo por supuesto que además del anglicismo náutico de *bote* se halla el significado tradicional de esta voz en español, evidente en su emparejamiento sinonímico con *bongo*, en el pasaje citado por la nota anterior y en el que ahora aduzco: “después de mi entrada a Tacarigua reuní los *botes* y establecí la pesca” (351).

de vapor y bote anteriormente considerada lleva al dominio venezolano las consecuencias léxicas del problema lingüístico en cuestión, resultante de las nuevas relaciones hispanoamericanas, o de su reforzamiento si se quiere, que conllevó el proceso emancipador. La mención del invento norteamericano concede modernidad a estos textos, pero en el que menciona a Fulton junto al predominante uso de *Occéano Pacífico* se registra la vieja denominación *Mar del Sur* y la de *Occéano del Sur* (441-442)¹⁸.

Modernidad y tradición léxica, pues, aunque a partes desiguales, y recuerdo de la comunicación marítima entre Nueva España y Filipinas durante el periodo colonial: “el viage desde Manila a Acapulco se ha hecho frecuentemente por buques españoles de un andar pesado en setenta y cinco días” (442). Esta navegación se da como cosa del pasado reciente y obsoleta frente a las posibilidades que ofrecía el buque de vapor en una libre actividad comercial¹⁹, si bien todavía en 1821 la antigua relación naval mantenía una cierta vigencia, a tenor de la noticia mexicana que publica el *Correo del Orinoco*:

En consecuencia de esta hazaña diplomática de Itúrbide el Virrey le encargó de la conducción a Acapulco de un tesoro de 700.000 ps. para las islas Filipinas, que con 400.000 más que se hallaban ya en la tesorería de Acapulco, *debía embarcarse para Manila en el Galeón* (468).

5. El periódico de Angostura reiteradamente se refiere a las dificultades que a la comunicación y el transporte oponían extensas áreas del dominio

¹⁸ Cinco casos del primer nombre, uno del segundo y dos del tercero, deudor del más tradicional. La Real Academia Española inauguró su diccionario con el uso alternativo de “el *Océano Atlántico* u *Mar del Norte*, el *Océano Pacífico* u *Mar del Sur*” (1726-1739/1969: III, 14), mientras que para Terreros y Pando entre los océanos están el “*Océano Superior*, que es éste que conocieron los antiguos; *Inferior* o *Americano*, que es su opuesto y baña las costas de América” (1786-1793/1987: II, 691).

¹⁹ La importancia del galeón de Manila había ido disminuyendo desde 1734 y su monopolio fue suprimido en 1815 (Lorente Rodríguez 1944: 119-120). De hecho, en la obra de Murillo Velarde se atestigua el empleo del patache en la ruta transpacífica: “el año de 1734 mataron al Padre Nicolás Tamaral y otro misionero y quando llegó a tomar refresco allí el *patache San Christóval*, que iba de Philipinas...”, esto por referencia a las costas de California (1752/1990: 181). En cuanto al clásico galeón de la Carrera de Indias, era medio de transporte periclitado, retazo de una historia que los independentistas reprochan a los españoles: “Todo esto parece muy bien allá entre los manolos de Madrid y monopolistas de Cádiz, en donde la memoria de los *galeones* no se perderá en dos días” (492).

colombiano-venezolano y a cómo la navegación fluvial las aliviaba, y la nómina de embarcaciones que maneja es ciertamente larga, aunque no incluya todos los buques que a finales del periodo colonial surcaron ríos y costas de América, pues, por poner un último botón de muestra, en el puerto de Montevideo el año 1769 se hallaba fondeado un *jabeque* de nombre *Andaluz*²⁰.

5.1. La familiaridad con la navegación que este corpus revela se corresponde con la adaptación de voces marineras a otros significados, los que llamamos marinerismos de tierra adentro, y así se encuentra con sentido figurado *escollar* ‘fracasar, malograrse’, “que así se *escollarán* siempre los esfuerzos de los viles defensores del tirano de España” (231), americanismo que da como argentino y chileno Morínigo (1998: 285) y con él la Academia en su diccionario (2001), curiosamente sin registro en los venezolanismos de Tejera (1993) y de Núñez y Pérez (1994). *Palangre* ‘engaño o fraude, negocio oportunista’ sí es recogido en estos dos compendios de vocabulario de Venezuela, y el marinerismo léxico ya figura en el corpus bolivariano con sentido metafórico: “su hermano D. Juan no es el que era cuando V. estuvo aquí; hoy ha hecho unos *palangres* de pescar, veremos su pesquería” (357), igual que sucede con *mogote* ‘conjunto intrincado de arbustos y bejucos que se destaca en la sabana’ (Tejera 1993: II, 228), ‘grupo de arbustos, maleza que crece en un terreno’ (Núñez y Pérez 1994: 340): “que ya los bejucos nos salen por las orejas, narices, boca y ojos, de suerte que cuando nos vayamos a los Llanos, cada persona es un *mogote* de bejucos” (338). *Plan* ‘llano, planicie’ es otro marinerismo originario con alteración semántica, que consta en noticias mexicanas publicadas en el *Correo del Orinoco*: “y que Rincón se había retirado con su tropa al *plan* del río” (483). Finalmente, por no alargar en exceso la ejemplificación, *rumbo* es ‘picada, trocha’ en Bolivia y México (Morínigo 1998: 654), pero con el sentido de ‘camino, especialmente el que está fuera de lugares poblados’ asimismo lo dan como venezolanismo Núñez y Pérez (1994: 437), y efectivamente el marinerismo de tierra adentro se documenta en el periódico de Angostura: “el enemigo sufrió demasiado en todo el día, en cuyo tiempo se descubrió un gran *rumbo* por el fondo de la casa cubierto de bosques que impidieron

²⁰ *Plano del puerto de Montevideo en el Río de la Plata*: Archivo General de Indias, Mapas y Planos, Buenos Aires 79, año 1769.

observarlo en los choques de la mañana”, “y haciendo un ataque falso por el frente, mandé cargar por el *rumbo* descubierto” (148)²¹.

5.2. El uso que *mogote* tuvo entre navegantes se mantiene en la obra de Murillo Velarde: “en el río, en la costa y en el golfo de San Lorenzo hay varias islas y *mogotes*” (1752/1990: 366), y lo mismo verifica este corpus respecto al empleo de *placer*: “a la punta de dicho cabo hay un *placer* o baxo de más de 20 leguas”, “al poniente de estos baxos hay dos *placers* con algunos arrecifes” (128, 363, 366). Pero ya se ha visto la transformación semántica experimentada por *mogote* en el texto venezolano, y grande es la distancia significativa recorrida por *placer* desde su sentido marinero a las acepciones colombianas ‘terreno limpio, listo para la siembra’, ‘solar, terreno’, y a la cubana ‘campo, terreno’ (Morínigo 1998: 583)²², ‘yacimiento, mina’, ‘criadero o lugar en que se encuentran perlas’ (Tejera 1993: II, 524), el segundo significado también en México y en otras partes de América (Santamaría 1978: 866).

La polisemia acompaña con frecuencia a la transformación semántica del marinerismo originario, según se comprueba ahora en *placer* y antes se ha verificado en *bajío*, *brulote*, *chinchorro*, *embicar* y *flete*, así como el regionalismo mexicano *bimbalete* (también *bambilete*), sin duda alteración del náutico *guimbalete*, significa ‘palo redondo, largo y rollizo, que sirve para sostener tejados’, ‘estaca o puntal’, ‘aparato rústico para sacar agua de pozos, especie de balanza, en que los brazos hacen las veces de sube y baja’ (Santamaría 1978: 134-135)²³. El cambio de significado en el término náutico, su enriquecimiento polisémico en no pocos casos y la derivación

²¹ No queda suficientemente claro el sentido ‘camino’ del *rumbo* de estas citas, pero aunque significara ‘hundimiento, brecha en un muro’, se estaría ante un marinerismo de tierra adentro, relacionado con la acepción ‘cualquier agujero que se hace o se produce en el casco de la nave’, dada como propia de la marina por el diccionario académico. Véase también la nota 29.

²² El diccionario académico recoge el cubanismo con mayor precisión definitoria: ‘campo yermo, o terreno plano y descubierto, en el interior o en las inmediaciones de una ciudad’.

²³ Añade Morínigo la acepción también mexicana de ‘columpio’ (1998: 108), y el *guimbalete* ‘palanca con que se da juego al émbolo de la bomba aspirante’, en definición de la Real Academia Española (2001), era instrumento del que iban provistos los galeones, que hacia 1614 menciona Pedro Fernández de Quirós aprovechándolo para un símil descriptivo: “a donde, cuando la mar crece, pescan con cierta invención y un palo a modo de *guimballete* de bomba” (Frago Gracia 1999: 176).

léxica²⁴, o su empleo en locuciones de sentido figurado (*andar* (o *salir*) *fletado*, *andar a la bolina*, *ir a rumbo*, etc.), no son sino el resultado, y, por consiguiente, la prueba de la profunda popularización en la comunidad hispanoamericana de muchos marinerismos, que así perdieron su antigua función referencial o le añadieron una nueva, con significados que ya no eran los propios del oficio marinero.

5.3. La navegación atlántica y la de cabotaje o costanera, así como la que se practicó por los grandes y numerosos ríos del Nuevo Mundo, aportó una especial caracterización al español de América en parte de su léxico. El mismo verbo *navegar* tiene en el norte de México el sentido figurado y popular de ‘sufrir, padecer o luchar’, así como en Sinaloa *navío* es ‘una planta cesalpiniácea’ (Santamaría 1978: 755). En 1820, el *Correo del Orinoco* documenta en Venezuela *navegar* ‘transportar y negociar’: “he establecido en él mi cuartel a fin de reunir alguna gente..., *navegar* los cacaoos, organizar la marina y disponer cuanto sea capaz de restablecer el orden” (353), y la misma acepción se halla en petición bonaerense de 1609 sobre “otras diligencias que ante mí an hecho este año açerca de que se les dexen *navegar* más de dos mill hanegas que les faltan”²⁵.

Buena parte de los marinerismos de tierra adentro se acuñaron antes de la Independencia, lo cual de alguna manera explica que bastantes se hicieran comunes o muy extendidos en el español de América²⁶, aunque desde luego algunos términos de los de esta clase son de ámbito regional y en lo que precede varios han sido consignados, generalmente también de considerable antigüedad. Así, *braza* es principalmente medida de longitud náutica, pero el diccionario académico asimismo recoge esta voz como medida agraria usada en Filipinas, lo cual supone un considerable poso tradicional, al par que registra *brazada* como sinónimo anticuado de *braza*. Ocurre, pues, que

²⁴ Verbigracia, de *bolina* son sufijados *bolineada* y *bolinear*; *chincharrero* ‘barco pequeño de pesca’ y *chinchorrear* ‘pescar con la red chinchorro’, *chinchorreadero*, *chinchorreador*, *chinchorrero* ‘arriero’ de *chinchorro*; *costanera*, *costanero*, *costear* y *costeo* de *costa*; *fletero*, aparte del primitivo marinerismo *fletar*, de *flete*; *rumbar* y *rumbear* ‘orientarse’, ‘abrirse camino por el monte’, *rumbeador*, *rumbero* ‘guía de embarcaciones fluviales’ de *rumbo*.

²⁵ *Informe del gobernador Hernandarias a S. M.*, Buenos Aires, 8 de mayo de 1609: Archivo General de Indias, Charcas 27, R. 8, N. 65 /1/, 1r-v. Y recuérdese la *navegación* pampera en la estampa dieciochesca de Murillo Velarde.

²⁶ Entre ellos *abra*, *bajío*, *banda*, *bolina*, *embicar*, *halar* (*jalar*), *mazamorra*, *placer*, *plan* y *rumbo*.

brazada por *braza* ‘medida de longitud generalmente usada en la marina’ se conserva en Colombia, Guatemala, República Dominicana, Venezuela y Río de la Plata, y en México como ‘unidad de medida para la venta de piedras de mampostería’, según Morínigo (1998: 119), aunque Santamaría (1978: 151) añade que en algunos Estados mexicanos *braza* es ‘medida de superficie más o menos equivalente a la filipina’²⁷ y que en el de Veracruz “se da este nombre a una garrocha como de dos metros de largo, llamada también *brazada*”. Pues bien, un texto satírico novohispano de 1708 descubre el empleo de *braza de piedra* de sentido acorde con el referido por los lexicógrafos americanistas a la voz sufiada:

Quéjase el señor doctor don Gaspar de León, porque dice que está muy corto el estipendio de la propina y que ha gastado más de una *braza de piedra* que compró para espantar las gallinas que se le vuelan a la azotea (porque es tan ingenioso que nada se le va por alto) y para apedrear los cacomiztles (Madroñal 2005: 463).

Y el simple *braza* ya aparece con significado de tierra adentro en relación que el año 1628 escribía al Rey don Luis de Céspedes Jería, en la cual narra su viaje desde el litoral paulista al Guairá y donde este personaje, recién hecha su travesía del Atlántico, anota:

Caminé quarenta leguas por tierra y a pie, por ser camino que no se puede andar de otra manera. Con ynfinitos travajos de llubias y ríos que pasamos, llegué a uno donde estube un mes haciendo embarcaciones de palos grandísimos. Hize tres y la en que (sic) yo benía fue de un palo que tenía ocho *brasas* de ruedo; vino a quedar después de labrado güeco por dentro y hecho a modo de un gran barco, luengo de setenta y cinco palmos de largo y seys palmos de boca (Frago Gracia 2004-2005: 14).

6. Lo característico del español americano en todo su dominio geográfico es ese trasvase de tecnicismos marineros al uso común mediante el cambio semántico, rasgo resultante de la familiaridad de muchos hablantes con la navegación marítima y de la extensión de su terminología a la fluvial,

²⁷ No es casual esta coincidencia léxica entre el español de Filipinas y el de México, si se tiene en cuenta la estrecha y duradera relación de ambos dominios en tiempos virreinales, de la que es exponente el galeón de Manila.

de donde que el marinerismo de tierra adentro se encuentre incluso en las zonas más interiores de América. De ahí también que un término náutico como *batelón*, sufijado de *batel*, haya llegado a significar ‘canoa’ en Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú (Morínigo 1998: 102), como que, según se ha visto más arriba, *bote* y *bongo* se hagan sinónimos en el *Correo del Orinoco*, en el cual se atestigua *embalsar*, derivado de *balsa*, con el significado de ‘atravesar un río, laguna, etc., en una embarcación cualquiera’, que como propio de Colombia lo da Morínigo (1998: 261), junto a su deverbal *embalse*, sin registro en este lexicógrafo, ambas voces presentes en el oficio de un comandante realista, tal vez criollo, al gobernador de Santa Marta:

recibí a las once del 28, por el capitán del cuerpo don Rafael Cisneros su muy atento oficio del 25, en que me avisaba debían unírseme 200 hombres que estaban ya en Sitio Nuevo y para cuyo *embalce* tenía ya, a fuerza de diligencias y dinero, listas las barquetas necesarias por Santo Tomás y Ponedera..., habiendo dado aviso... de que estaba obligado e iba a emprender mi retirada, todo con el fin de evitar *embalzasen* y se hallasen comprometidos, si dudaban mi movimiento (326).

Estaba en juego asimismo la necesidad de comunicación y de transporte en el mundo indiano, comprometida por toda suerte de dificultades en muchas partes, más fácil en otras; así, la situación chilena que a grandes trazos describe una sugerente imagen dieciochesca:

Este Reino de Chile tiene la figura de una hermosa cañada o calle bella, que corre por espacio de 900 leguas desde Atacama, que lo deslinda del de Perú, hasta el canal del archipiélago chilote, margenado por la una parte del mar Pacífico y por la otra de la Cordillera Nevada con la latitud de 40 a 90 leguas, según se acercan o apartan las costas (Solano 1994: 190)²⁸.

²⁸ Claro está que no porque fueran mejores las comunicaciones terrestres en Chile que en otros sitios dejaba de tener importancia en este dominio la navegación marítima, de la que hay copiosa información archivística, de la cual una pequeña muestra son los manuscritos 2348, fs. 233-238, 19699-34, 18632-15, 19249 de la Biblioteca Nacional. En el mismo corpus chileno de 1780 aquí manejado se testimonian marinerismos de tierra adentro, como *flete* ‘transporte por tierra’ y *plan* ‘llano, planicie’: “Contemple vuestra señoría ¿cómo será posible que esta pobre gente de campaña... pueda lograr su trabajo? Pues sólo el *flete* de aquí al puerto cuesta cuatro reales”, “de este norte sur hasta el río Biobío dos leguas, en cuyo *plan* están las chacras...”, “la villa de San Juan Bautista de Hualqui, la que está situada en un *plan arenisco*” (Solano 1994: 49, 245, 249).

Pero, independientemente de los mayores o menores obstáculos que presentaran las diversas rutas terrestres, eran comunes a todos los dominios indianos las enormes distancias que mediaban entre los diferentes núcleos habitados, de manera que en muchas zonas la arriería cobró una gran importancia comercial, no sólo en el Río de la Plata, sino también en Nueva España, donde este oficio se vio sometido a una estricta reglamentación en el siglo XVIII (Suárez Argüello 1997). Como desde la navegación marítima y fluvial se difundió por los espacios interiores parte de su terminología semánticamente adecuada a ellos, de donde los mexicanos *chinchorro* y *patacho* ‘pequeña recua’, *chinchorrero* y *patachero* ‘recuero, arriero’, o *flete* ‘la carga misma que se transporta por cualquier medio’²⁹, el transporte por tierra no dejó de contribuir con algún préstamo al léxico del acuático, de lo cual ejemplo curioso es *trajinera* ‘chinampa, piragua o canoa que sirve al indio para trabajar diariamente, sobre todo a la india, en Xochimilco, vendiendo flores, comidas y bebidas’, con el correspondiente *trajinero* ‘que trabaja viajando o haciendo transportes en una trajinera’ (Santamaría 1978: 1082)³⁰.

²⁹ Este sentido de *flete* lo comparten otras hablas hispanoamericanas, como ocurre con *fletar* ‘alquilar un vehículo cualquiera, o una montura para el transporte’, del cual dice Santamaría que “por acá le aplicamos igualmente a mar y a tierra: lo mismo se *fleta* una nave que un atajo de burros”, y aquí han de mencionarse las acepciones ‘embarcación, carro o carreta que se alquila para transportar personas, mercaderías y otras cosas’ y ‘arriero’ referidas por dicho lexicógrafo a *fletero* (1978: 527).

³⁰ Mientras que en el español común *trajinera* no existe y *trajinero* ha tenido el significado del cat. *trajiner* ‘arriero’, del que es préstamo (Corominas y Pascual 1980-1991: V, 576).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVAR EZQUERRA, MANUEL. 2000. *Tesoro léxico de las hablas andaluzas*. Madrid: Arco Libros.
- COROMINAS, JOAN y JOSÉ A. PASCUAL. 1980-1991. *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*. Madrid: Editorial Gredos.
- CORRALES, CRISTÓBAL y DOLORES CORBELLA. 2001. *Diccionario histórico del español de Canarias*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- CORRALES, CRISTÓBAL et al. 1996. *Tesoro lexicográfico del español de Canarias*. Canarias: Real Academia Española-Gobierno de Canarias.
- FRAGO GRACIA, JUAN ANTONIO. 1994. *Andaluz y español de América. Historia de un parentesco lingüístico*. Sevilla: Junta de Andalucía.
- 1999. *Historia del español de América. Textos y contextos*. Madrid: Editorial Gredos.
- 2004-2005. “El español por la ruta de los bandeirantes”. *Boletín de Filología de la Universidad de Chile* XL: 11-37.
- FRAGO GRACIA, JUAN ANTONIO y MARIANO FRANCO FIGUEROA. 2003. *El español de América*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- HAENSCH, GÜNTHER y REINHOLD WERNER (dirs.). 2000. *Diccionario del español de Argentina*. Madrid: Editorial Gredos.
- JACOBS, AUKE P. 1991. “Migraciones laborales entre España y América. La procedencia de marineros en la Carrera de Indias”. *Revista de Indias* 51/193. 523-543.
- LORENTE RODRIGÁÑEZ, LUIS MARÍA. 1944. “El galeón de Manila”. *Revista de Indias* 5/15. 105-120.
- MADROÑAL, ABRAHAM (ed.). 2005. “*De grado y de gracias*”. *Vejámenes universitarios de los Siglos de Oro*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- MARTÍNEZ, JOSÉ LUIS. 1984. *Pasajeros de Indias*. México: Alianza Editorial.
- MORA, JUAN AGUSTÍN DE. 1761/1987. *Huelva ilustrada*. Huelva: Diputación Provincial.
- MORÍNIGO, MARCOS A. 1998. *Nuevo diccionario de americanismos e indigenismos*. Buenos Aires: Editorial Claridad.
- MURILLO VELARDE, PEDRO. 1752/1990. *Geographía de América*. Granada: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Granada.
- NÚÑEZ, ROCÍO y FRANCISCO JAVIER PÉREZ. 1994. *Diccionario del habla actual de Venezuela*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.

- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. 1726-1739/1969. *Diccionario de Autoridades*. Madrid: Editorial Gredos.
- . 2001. *Diccionario de la lengua española*. Madrid: Espasa.
- RIVAS MORENO, GERARDO (ed.). 1818-1822/1998. *Correo del Orinoco. Angostura (Venezuela) 1818-1822*. Bogotá: Panamericana, Formas e Impresos.
- SANTAMARÍA, FRANCISCO J. 1978. *Diccionario de mejicanismos*. México: Editorial Porrúa.
- SOLANO, FRANCISCO DE (ed.). 1994. *Relaciones económicas del Reino de Chile. 1780*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- SUÁREZ ARGÜELLO, CLARA ELENA. 1997. *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*. México: SEP-CIESAS.
- TEJERA, MARÍA JOSEFINA (dir.). 1993. *Diccionario de venezolanismos*. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- TERREROS Y PANDO, ESTEBAN DE. 1786-1793/1987. *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes*. Madrid: Arco Libros.