



## CARRIL E INGLATERRA

---

*M<sup>a</sup> del Carmen Vázquez Vaamonde*

Universidade de Santiago

Las relaciones entre Carril e Inglaterra, extraordinariamente potenciadas por la construcción del Ferrocarril Compostelano en la segunda mitad del siglo XIX, venían ya de muy antiguo.

En un documento de 1815, pidiendo la habilitación del puerto de Carril (1) se nos dice que en tiempos de Juan II era uno de los “puertos abiertos a Ingleses, Franceses, Anseáticos, Aragoneses, Genoveses, y Levantinos”. Esto llevaba consigo grandes contactos comerciales ya en tiempos medievales, aunque los que se oponen a la habilitación -los Jefes de la Real Hacienda de Galicia y el Consulado de La Coruña- opinan que esa apertura se debía solo a que los habitantes de esos países eran llamados por la devoción del Sto. Apóstol.

Fuera cual fuese la causa, lo cierto es que la afluencia de navegantes a Carril a lo largo de los siglos está basada, según el citado documento,

“en las ventajas que ofrece este Puerto al Comercio por su localidad, por su Ria que coge siete leguas de largo y tres de ancho, abrigada de los vientos, con buen fondo hasta para buques de guerra, coronada con nueve villas á sus inmediaciones. Santiago, capital del Reino y Ciudad de gran Comercio dista solo seis leguas y las tres son navegables hasta el Padrón”.

Que su relación comercial con Inglaterra era importante lo ratifica el que una de las razones para oponerse a su habilitación sea

“la facilidad del Contrabando a que convida la Ría de Arosa y al que tiene propensión el Comercio de Santiago, el cual pone de venta los generos ingleses con solo un 2% de recargo sobre su valor en Londres”.

Es innegable que la gran amplitud de la ría favorecía la llegada de buques y en numerosas ocasiones fondeó en ella la Armada Británica.

---

(1) A. H. Nac. Sim., C. S. H., Junta de Comercio y Moneda, Leg. 298, fl. 14.

El ser Carril importante puerto mercante -en las cartas de navegación del siglo XIX es El Carril, y no Villagarcía, el puerto que figura- supuso en primer lugar que un gran número de sus habitantes se enrolasen en barcos que tocaban puertos ingleses con lo que nombres como Liverpool, Cardiff, Newcastle, por citar algunos, eran familiares en la villa de Carril.

Rara era la familia que no tenía loza inglesa o porcelana, dependiendo de su poder adquisitivo, traída en esos viajes, y aún hoy pueden verse antiguas cajas de lata estampada que contenían galletas o té, o bien unas clásicas teteras o azucareros de barro esmaltado en negro, que se adquirirían llenas de la típica mermelada inglesa de naranja amarga.

Pero no eran sólo los carrileños los que iban a Inglaterra sino también los ingleses los que venían a Carril.

Las protestas de mar nos lo presentan como puerto visitado por los buques europeos que hacían rutas de cabotaje y durante el s.XIX y parte del XX fue una de las escalas de las grandes compañías transatlánticas entre las que mencionaremos a la Pacific Steam Navigation Company o a la Royal Mail Steamship Company (Mala Real Inglesa) con sus representantes en Carril Sres. S. Sierra y J. Dodds, respectivamente.

Estos contactos a través de su puerto, tanto de tipo humano como mercantiles, se vieron acrecentados cuando a mediados del s.XIX se instala en Carril la fábrica de fundición de "Riva y Compañía". Sus propietarios, que por aquel entonces eran los arrendatarios de la Fábrica de Sargadelos, deciden establecer en la villa y puerto de Carril una sociedad cuyo objeto será "la fabricación de hierro colado en toda clase de artefactos y su venta". (2)

Su instalación dará lugar a las primeras relaciones de tipo industrial con súbditos ingleses. Así, tenemos a John Newport, natural de Greenock (Escocia) quien como técnico de herrería trabajaba en la fábrica de Sargadelos y estaba afincado en aquel pueblo en 1843(3), y que aparece citado en documentos posteriores como vecino de Carril(4), lo que hace suponer que Francisco Piñeiro, director de la nueva fábrica, lo había traído como técnico al montarla.

Pocos años mas tarde se haría cargo de la dirección de la industria Mr.Isaac Howard, vecino del Carril pero natural del "Reyno de Inglaterra"(5).

Mr.Robert Fletcher Compton(6) será otro de los directores y arrendatarios de la industria, ya extinguida la sociedad "Luis de la Riva y Compañía"

El 24 de agosto de 1878 (7) la antigua fábrica de fundición pasa totalmente a manos inglesas siendo su nueva propietaria Hanna Rowlinson, viuda de J. Mould y madre de John S. Mould, constructor arrendatario de la compañía del Ferrocarril Compostelano. A partir de ese momento, y hasta su venta en 1907 a la viúda de D. Antonio Alemparte(8), pasa de unos propietarios a otros, pero ya no dejará de ser inglesa hasta el punto de que en algunos

---

(2) Ahus. Protocolos (P.P. Vázquez), Leg. 9553, 2 diciembre 1848.

(3) "A. P. Viv., Protocolos (F. Díaz Suárez), Leg. 131, fl. 155, 1852 en Meijide Pardo: *Documentos para la historia de la fábrica de Sargadelos*. Ed. do Castro, Sada, 1979.

(4) A. H. P. Pont., Prot. (D. A. Pérez Losada) Leg. 28, fls. 76-77, 3 mayo 1854.

(5) A. H. P. P., Prot. (D. A. Pérez Losada), fls. 130-131, 16 julio 1853.

(6) A. Not. Cor., Prot. (J. Sanmartín del Río) Leg. 130, 6 marzo 1877.

(7) A. P. Vill., Prot. (Ramón Carril).

(8) A. P. Vill., Prot. (Ramón Carril), Leg. 15, fl. 33, 17 enero 1882.

anuncios en vez de dirigirse a la Fábrica de fundición de Carril, que era lo habitual, lo hacían a la Fábrica inglesa de Carril.

El Ferrocarril Compostelano aumenta la influencia inglesa. Por su puerto entra prácticamente todo el material destinado a la construcción de la primera línea férrea de Galicia. A su frente se halla Mr. John S. Mould.

La compañía del “Ferrocarril Compostelano de la Infanta Isabel de Santiago a Carril” se transfiere en 1886 a la compañía inglesa “The Coruña, Santiago and Península Railway Company Ld.”, siendo su gerente Mr. John Trulock, que ya lo era del Ferrocarril Compostelano. Más tarde pasará a ser “The West of Galicia” cuya presidencia ostentará Mr. Clarendon Hyde.

No es nuestra intención hacer aquí un estudio pormenorizado de la historia de la Fábrica de fundición de Carril ni de la del Ferrocarril Compostelano sino resaltar aquellos elementos que más contribuyeron a intensificar las relaciones Carril-Inglaterra. Como muestra palpable de ellas queda hoy en día la cruz sobre el monte Lobeira en honor de los marinos ingleses y el cementerio inglés de Villagarcía.

Tras esta breve reseña histórica nos gustaría analizar un aspecto que nos resulta interesante desde el punto de vista lingüístico y que no es más que una muestra de los cambios que se producen cuando dos lenguas y dos costumbres entran en contacto. Nos referimos a como el pueblo adapta palabras y nombres extranjeros a medida que se familiariza con ellos y los asimila a su rutina diaria.

El primer ejemplo es el nombre de la compañía de ferrocarril. Cuando se convierte en “The West of Galicia” y se instalan sus oficinas en la próxima Villagarcía, el pueblo adapta su nombre y pasa a llamarse “La Te Ves”(sic). en el lenguaje hablado.

Como podemos observar se han producido tres cambios:

- El artículo inglés “The” es pronunciado tal como lo haría un hablante de habla hispana, teniendo en cuenta que la “h” en nuestra lengua es muda.

- La palabra “West” se simplifica al máximo al transformar la “W” en “V” y suprimir la “t” final, terminación que no existe en la lengua castellana.

Podría haberse dado otro cambio con relación a la “w”, similar al que se encuentra en la zona con relación a otras palabras. El nombre propio Wenceslao, por ejemplo, es pronunciado en Carril “Uvenceslao” y aún hoy se oye hablar de “Don Uvences”, refiriéndose a D. Wenceslao González Garra, importante armador que fue de Villagarcía. Siguiendo esta pauta, la pronunciación del fonema /w/ se habría desdoblado y tendríamos como resultado “Uves”.

En lo que a la “t” se refiere, otra modificación posible habría sido la aparición de una “e” intrusiva final, muy propia de hablantes de lengua gallega, con lo que la pronunciación habría sido “veste”, pero para darse este cambio tendrían que haber oído pronunciar muy claramente esa “t” final, cosa que no debió de suceder mas que cuando era pronunciada por ingleses.

- El tercer cambio es morfológico y no fonético. Se sabía que aquel era el nombre de una Compañía. Cuando uno se refiere a cualquier Compañía en castellano antepone el artículo “la”. Es imposible para alguien que desconozca el inglés saber que la palabra “the” es ya el artículo que se echa en falta.

Son de otro tipo ciertos cambios introducidos, que nos han resultado interesantes al observarlos en los documentos del siglo XIX que tiene que ver con la evolución de los nombres propios.

Uno de los propietarios de la Fábrica de Carril, Mr. John Wright Sewell, hijo de Mr. Philip Edward Sewell, aparece en los primeros documentos que a él se refieren con su nombre perfectamente escrito mientras que a su padre, desde el primer momento, le traducen el segundo nombre convirtiéndose en Mr. Philip Eduardo Sewell. Suponemos que el parecido de los dos nombres en ambos idiomas llevó a la traducción.

En documentos posteriores (9) podemos leer Mr. J.W.Sewell Woods y Mr. P.E. Sewell Wright, lo que supone la utilización del apellido materno, cosa que jamás sucede en Inglaterra, pero las costumbres españolas hicieron, a nuestro juicio, que en los documentos oficiales, como son los protocolos a que nos estamos refiriendo, se utilizase también el segundo apellido.

En 1886 se encabeza un documento (10) con Dn. Juan Wright Sewell Woods y más adelante podemos leer “ el Sr. Dn. Felipe Eduardo Sewell, con lo que el proceso de castellanización aparece totalmente completado. Así como en el caso anterior veíamos una influencia cultural originando el cambio en lo referente a la inclusión del apellido materno, nos inclinamos a pensar que es el trato continuado con las personas lo que propicia este otro cambio. El contacto diario hizo que Mr. Sewell acabase llamándose D. Juan, forma habitual de dirigirse a las personas de cierta categoría social.

Este no es más que uno de los múltiples ejemplos que podríamos poner. De hecho hemos observado el mismo proceso repetido en la mayoría de los nombres propios que aparecen en los documentos: utilización en muchas ocasiones del apellido materno, castellanización progresiva de los nombres de pila que en muchos casos siguen escribiéndose precedidos por “Mr.”y finalmente, sustitución de “Mr.” por “(Sr.) Dn.”

Como contraste, las firmas mantienen íntegramente el nombre inglés. Otro de los contrastes dentro del mismo documento se aprecia cuando aparece incluido en él la transcripción de algún documento inglés; en este caso los nombres aparecen castellanizados en la parte redactada por los escribanos españoles mientras que al copiar el documento inglés tienen que mantener el nombre auténtico.

Son, simplemente, dos ejemplos de los muchos que se encuentran al observar algunas de las expresiones y modificaciones que se producen en situaciones similares.

---

(9) A. P. Vill., Prot. (*Ramón Carril*), Leg. 239, fls. 557-62, 27 mayo 1882.

(10) A. P. Vill., Prot. (*Ramón Carril*), Leg. 225, fls. 503-4, 16 junio 1886.