



Pontificia Universidad Católica Argentina

Santa María de los Buenos Aires

Facultad de Filosofía y Letras

Departamento de Letras

Tesis de Licenciatura en Letras:

**Préstamos léxicos náuticos de origen germánico en el español.  
Terminología náutica escandinava antigua, neerlandesa e inglesa en el  
español y la función mediadora del francés**

Director de Tesis: Dr. Aquilino Suárez Pallasá

Licenciando: Juan Pablo Martese

N° de Registro: 06-040224-8

Buenos Aires, junio de 2021

## ÍNDICE

<b>ABREVIATURAS</b> .....	5
<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	6
<b>I.1. Tema elegido</b> .....	6
<b>I.2. Marco teórico y método de análisis</b> .....	6
<i>I.2.1. Algunas aclaraciones bibliográficas</i> .....	7
<i>I.2.2. El contacto entre lenguas</i> .....	10
<i>I.2.3. La teoría del sustrato. Adstratos y superestratos</i> .....	12
<i>I.2.4. El préstamo lingüístico</i> .....	13
<i>I.2.5. Préstamos directos versus préstamos indirectos</i> .....	15
<i>I.2.6. Tipos de préstamos lexicales</i> .....	16
<b>II. GERMANISMOS</b> .....	23
<b>II.1. Clasificación cronológica</b> .....	24
<b>II.2. Criterios fonéticos</b> .....	26
<b>II.3. Germanismos directos: visigodos, suevos y vándalos</b> .....	29
<b>II.4. Germanismos indirectos</b> .....	42
<i>II.4.1. Germanismos transmitidos a través del latín vulgar</i> .....	42
<i>II.4.2. Germanismos transmitidos a través del latín medieval</i> .....	49
<i>II.4.3. Germanismos transmitidos a través del italiano</i> .....	54
<i>II.4.4. Germanismos transmitidos a través del galorromance</i> .....	61
<b>III. GALICISMOS NÁUTICOS PROCEDENTES DEL NÓRDICO ANTIGUO</b> .....	70
<b>III.1. La expansión nórdica</b> .....	70
<b>III.2. Los barcos escandinavos</b> .....	77
<b>III.3. La colonización de Normandía</b> .....	83
<b>III.4. Préstamos náuticos nórdicos en el normando antiguo</b> <b>y el francés antiguo</b> .....	90
<i>III.4.1. Lista de voces náuticas francesas de origen nórdico antiguo</i> .....	92

<b>III.5. Galicismos náuticos provenientes del nórdico antiguo</b>	
en el español.....	108
<b>IV. NEERLANDISMOS NÁUTICOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN EL ESPAÑOL.....</b>	<b>126</b>
<b>IV.1. El nacimiento de una nueva potencia comercial:</b>	
las Provincias Unidas en el Báltico y el Mediterráneo.....	126
<b>IV.2. El largo siglo de oro neerlandés (1590–1740).....</b>	<b>132</b>
<b>IV.3. El imperio colonial neerlandés .....</b>	<b>138</b>
<b>IV.4. La industria naval neerlandesa .....</b>	<b>144</b>
<b>IV.5. Galicismos náuticos de origen neerlandés .....</b>	<b>147</b>
<i>IV.5.1. Las relaciones entre Francia y los Países Bajos .....</i>	<i>147</i>
<i>IV.5.2. Los neerlandismos náuticos del francés.....</i>	<i>149</i>
<i>IV.5.3. Neerlandismos directos e indirectos en el español .....</i>	<i>158</i>
<b>V. ANGLICISMOS NÁUTICOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN EL ESPAÑOL</b>	
<b>ANTERIORES AL SIGLO XX .....</b>	<b>173</b>
<b>V.1. El primer imperio británico .....</b>	<b>173</b>
<b>V.2. El segundo imperio británico .....</b>	<b>181</b>
<b>V.3. La Revolución Industrial, la influencia económica británica</b>	
y el imperio informal.....	183
<b>V.4. La Royal Navy y el comienzo del dominio de los mares .....</b>	<b>186</b>
<b>V.5. El siglo XIX y la consolidación del dominio naval británico.....</b>	<b>189</b>
<b>V.6. La influencia inglesa y francesa en la construcción</b>	
<b>naval española .....</b>	<b>192</b>
<i>V.6.1. El siglo XVIII .....</i>	<i>192</i>
<i>V.6.2. El siglo XIX.....</i>	<i>197</i>
<b>V.7. Anglicismos náuticos en el español .....</b>	<b>200</b>
<i>V.7.1. Anglicismos náuticos de origen francés .....</i>	<i>203</i>
<i>V.7.2. Anglicismos náuticos directos .....</i>	<i>211</i>
<b>VI. CONSIDERACIONES FINALES.....</b>	<b>223</b>

<b>VI.1. Los germanismos</b> .....	224
<b>VI.2. Los préstamos náuticos de origen nórdico</b> .....	226
<b>VI.3. Neerlandismos náuticos del español</b> .....	226
<b>VI.4. Anglicismos náuticos del español anteriores al siglo XX</b> .....	227
<b>VII. ANEXO I: GOTICISMOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN EL ESPAÑOL</b> .....	229
<b>VIII. ANEXO II: LAS NAVES ESCANDINAVAS DE LA ERA VIKINGA</b> .....	231
<b>IX. ANEXO III: FRAGATA DE APAREJO COMPLETO (SIGLO XIX)</b> .....	234
<b>X. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA</b> .....	235

## ABREVIATURAS

aaa. alto alemán antiguo	IA inglés antiguo
al. alemán moderno	ingl. inglés moderno
cast. ant. castellano anticuado	ingl. med. inglés medio
cat. catalán	it. italiano
DA danés antiguo	isl. ant. islandés antiguo
EA español antiguo	isl. islandés moderno
esp. español moderno	lat. latín
FA francés antiguo	long. longobardo
fr. francés moderno	NA nórdico antiguo
fránc. fránico	neerl. neerlandés
FM francés medio	norm. ant. normando antiguo
germ. occ. germánico occidental	PI Península ibérica
gót. gótico	protogerm. protogermánico

## ABREVIATURAS BIBLIOGRÁFICAS

<i>DCECH</i> Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico	<i>REW</i> Romanisches etymologisches Wörterbuch
<i>CORDE</i> Corpus diacrónico del español	<i>OED</i> Oxford English Dictionary
<i>FEW</i> Französisches etymologisches Wörterbuch	

## **I. INTRODUCCIÓN**

---

### **I.1. Tema elegido**

El objetivo del presente trabajo es analizar la influencia que el nórdico antiguo, el neerlandés y el inglés ejercieron sobre el vocabulario náutico del español en determinadas épocas de su historia. La investigación se limitará a los germanismos que ya poseían un significado náutico en la lengua de origen. De esta manera, se excluirán los términos que desarrollaron significados náuticos posteriormente en las lenguas receptoras de dichas voces y aquellos provenientes de lenguas germánicas no estudiadas aquí.

Los préstamos de estas lenguas germánicas ingresaron al español, en su mayor parte, de manera indirecta, es decir, por medio de una segunda lengua que sirvió de intermediaria. Dado que las lenguas galorrománicas cumplieron un papel esencial en dicha transmisión, también se examinarán las relaciones lingüísticas e históricas entre España y Francia, y entre estos dos países y el Imperio británico, el Imperio neerlandés y los pueblos nórdicos medievales.

A su vez, se analizará el léxico náutico español en relación con la historia interna y externa de la Península Ibérica, con el fin de mostrar que el castellano, desde sus comienzos, ha sido una lengua abierta y susceptible a los préstamos náuticos provenientes de las lenguas con las cuales ha tenido contacto.

### **I.2. Marco teórico y metodología de análisis**

El presente trabajo se inscribe en el marco de la lingüística histórica, más precisamente en el estudio de los germanismos del español. Para el análisis de la influencia lexical ejercida por las lenguas germánicas mencionadas se aplicarán los preceptos de los estudios del contacto lingüístico y de la teoría de los préstamos. En primer lugar, se explicará el concepto de interferencia lingüística y del contacto entre lenguas, y se expondrán las clasificaciones más empleadas en el estudio de los préstamos de vocabulario. Luego se estudiarán los germanismos presentes en el castellano y las relaciones lingüísticas entre la Península Ibérica y el ámbito galorrománico. En tercer lugar, se analizarán las voces náuticas tomadas del nórdico antiguo, el neerlandés y el

inglés, y el contexto histórico que hizo posible el intercambio lingüístico entre aquellas lenguas, el francés y el español, dado que el estudio de las condiciones históricas y culturales que posibilitan las situaciones de contacto cumplen un papel importante en la lingüística diacrónica (JUNGEMANN, 1955: 8). En el mismo sentido se expresa G. Rohlfs: “la historia de las palabras nos ofrece mejor que cualquiera otra materia la posibilidad de practicar investigaciones científicas basadas en cimientos culturales [...] el préstamo lingüístico [...] nos suministra un conjunto de conclusiones que iluminan profundamente la evolución cultural de la humanidad” (ROHLFS, 1966: 57–58).

Finalmente, se incluyen tres anexos: el primero recoge los goticismos presentes en el castellano; el anexo II contiene ilustraciones del casco de un *knörr* escandinavo –con la nomenclatura estudiada en la sección III.5. de este trabajo– y de un *langskip*, ambos contruidos en tingladillo. El anexo III incluye la ilustración de una fragata de aparejo completo, con la indicación del nombre de cada vela.

### **I.2.1. Algunas aclaraciones bibliográficas**

Durante las investigaciones llevadas a cabo para el presente trabajo, se hizo evidente la necesidad de nuevos estudios sobre los germanismos de la lengua española, y de revisar y actualizar algunas propuestas etimológicas. En este sentido, en una amplia revisión de las principales publicaciones realizadas en la década de 1980 en el área de la lingüística histórica española, confeccionada por Th. J. Walsh (1990: 177–200), llama la atención la escasa presencia de estudios sobre germanismos. Salvo tres artículos sobre términos tradicionalmente considerados de origen germánico (*espeto*, *filibustero* y *mitin*), no se indican investigaciones que aborden el tema en toda su amplitud y complejidad. Durante décadas, la labor de lingüistas e hispanistas especializados en la historia del léxico español se ha centrado en el estudio del vocabulario derivado del latín, y mucha menos atención se ha prestado al contacto entre lenguas y a los préstamos en general.

A pesar de esta situación, fuera del mundo hispanohablante se han realizado variadas investigaciones sobre la historia del léxico castellano en general y sobre los germanismos del español en particular. Por lo tanto, en este trabajo se ha buscado complementar (siempre que fuera posible) la bibliografía esencial sobre germanismos en el español (GAMILLSCHEG, 1932, 1967; MENÉNDEZ PIDAL, 1962;

BALDINGER, 1963; LAPESA, 1981; el *DCECH* y el *FEW*, entre otros) con investigaciones realizadas fuera del ámbito hispano (DE GOROG, 1958; VAN DEN BERG, 2003–2004; ADAMS, 2004, 2007; KREMMER, 2004; ERLENDSDÓTTIR, 2009, 2010, 2012, 2013, 2016, etc.).

Con respecto a los diccionarios etimológicos, la obra de consulta obligada en lengua española continúa siendo el *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, compilado por J. Corominas y J. A. Pascal, si bien se ha procurado actualizar, cuando fuera pertinente, las etimologías allí propuestas y las fechas de primera documentación de las voces analizadas, mediante la incorporación de investigaciones modernas y de los datos suministrados por el *Corpus diacrónico del español* (*CORDE*). Son conocidas las críticas que el *DCECH* ha recibido a lo largo de los años (DE GOROG, 1967: 292–296; PRATT, 1980: 38–39; WALSH, 1990: 184; BERGUA CAVERO, 2004: 12–13, entre otros), de las cuales aquí solo se mencionarán dos que hacen a los temas investigados en el presente trabajo: a) como ya notó G. Colón en 1981 (cit. por WALSH, 1990: 184), los autores del *DCECH* optaron por conservar etimologías que ya habían sido desautorizadas, en parte debido a que no consultaron investigaciones publicadas en revistas académicas posteriores a 1957. Una crítica similar realizó R. De Gorog (1967: 292–296) con respecto a las fechas de primera documentación listadas en el diccionario. Ambas críticas pueden aplicarse a varios de los germanismos náuticos estudiados aquí, para los cuales se mencionan fechas tardías y etimologías que ya habían sido puestas en duda o rechazadas antes de la publicación del diccionario; b) en el caso de los germanismos náuticos, el *DCECH* exhibe una fuerte dependencia de obras anteriores, como el *REW* y el *FEW*, al punto de emular la preferencia de estas obras por etimologías neerlandesas cuando existen dudas sobre la lengua germánica que prestó cierto término, especialmente en detrimento de un posible origen nórdico. En este sentido, también se ha detectado cierto desconocimiento de propuestas etimológicas escandinavas de larga data. Por esta razón, para la confección de este trabajo también se han consultado diccionarios etimológicos de las lenguas francesa, inglesa y neerlandesa (GODEFROY, 1880–1895; DE VRIES, 1971; *OED*, 2009, entre otros).

El estudio de los préstamos nórdicos del galorromance recibió un gran estímulo en la década de 1950, con un renovado interés en los textos literarios normandos medievales y la inclusión de investigaciones llevadas a cabo en los países escandinavos y en Gran Bretaña<sup>1</sup>. El resultado de este nuevo enfoque fue *The Scandinavian Element in French and Norman*, publicado por R. De Gorog en 1958, que constituyó el primer estudio sistemático de los préstamos nórdicos en las lenguas francesa y normanda. El autor llevó a cabo un riguroso análisis de fuentes no solo gálicas, sino también escandinavas e inglesas. Las fechas de primera documentación de numerosos nordismos náuticos y los significados originales recuperados por este autor han sido determinantes para refutar algunas de las etimologías neerlandesas e inglesas recogidas en el *DCECH*.

También existen pocos estudios sobre los neerlandismos presentes en el castellano. La mayoría de ellos continúa basándose en el *FEW* y el *REW*, como es el caso de las etimologías estudiadas en el *DCECH*. Por otra parte, las investigaciones de M. Valkhoff (1966: 365–376) y de B. Vidos (1972: 233–243) son aún de consulta obligada, a pesar de pertenecer a mediados del siglo pasado. Una revisión profunda de este tema es necesaria, dado que el avance en el estudio de los nordismos indirectos de las lenguas romances ha puesto en duda muchas etimologías basadas en el neerlandés.

Por último, la bibliografía sobre los anglicismos del español es amplia y variada. Si bien la mayoría de las investigaciones se centran en las influencias ejercidas por el inglés durante el siglo XX (principalmente a partir de la Segunda Guerra Mundial), existen estudios que abarcan también el siglo XIX, época durante la cual ya comienza a manifestarse dicha influencia, sobre todo en América Latina. Para este trabajo, se han consultado obras clásicas sobre el tema, como la de C. Pratt (1980), e investigaciones más recientes (VILLAR REY, 2001). También se consultaron diccionarios náuticos y revistas de la época, además de estudios específicos sobre avances navales (SCHNERB, 1969, por ejemplo), para determinar los significados originales y las primeras fechas de documentación de algunos anglicismos que no han sido estudiados en detalle.

---

<sup>1</sup> Para un breve repaso de los estudios realizados en el campo de los nordismos en galorromance, *vid* R. De Gorog (1959: 459–470).

### **I.2.2. El contacto entre lenguas**

El contacto entre lenguas presupone cierto grado de contacto cultural. En efecto, los préstamos lingüísticos constituyen solo un aspecto de un proceso histórico-cultural más general. H. Lüdtke lo denomina *irradiación*, y la parte lingüística de dicho proceso *irradiación lingüística* (LÜDTKE, 1974: 21). Por su parte, L. Bloomfield opta por el término etnológico *difusión cultural* (BLOOMFIELD, 1969: 445) para referirse a la propagación de objetos, hábitos y costumbres de una cultura a otra. En estos casos de contacto es frecuente que también los nombres de los objetos y las prácticas se difundan de pueblo en pueblo, ya que es “un hecho bien documentado que los nombres de los objetos de comercio internacional [...] viajan fácilmente con ellos y pasan a formar parte de la lengua de sus consumidores” (BYNON, 1981: 298). Un hablante de la lengua A, por ejemplo, con cierto conocimiento de la lengua B utilizada por el pueblo donante, al presentar un objeto nuevo a sus conciudadanos, puede optar por designarlo con su nombre extranjero. Esta nueva palabra ingresará en la lengua A como una innovación individual<sup>2</sup>. Su futuro dependerá, entonces, de si la comunidad lingüística del hablante la acepta o la rechaza. Una vez incorporado el préstamo al acervo de una lengua, estará sujeto a los mismos cambios –fonéticos, morfológicos, etc.– que afecten al léxico original de dicha lengua, de manera tal que solo su origen extranjero lo diferenciará del repertorio nativo.

Es precisamente esta noción amplia de contacto la que será utilizada en la presente investigación, dado que la influencia lingüística no se halla limitada por la existencia o no de proximidad geográfica o temporal entre las lenguas en cuestión, sino que depende en gran medida de complejas interrelaciones culturales, económicas y políticas. Si bien la presencia de una población bilingüe o multilingüe no es un requisito obligado para que una lengua influya en otra, la existencia o no de dicha situación influirá en el tipo y en la profundidad de la interferencia ejercida durante el contacto.

Por otra parte, no debe olvidarse que el foco del contacto son los hablantes mismos. Esta es la idea que subyace la definición de U. Weinreich: “two or more languages will be said to be in CONTACT if they are used alternately by the same persons” (WEINREICH, 1968: 1). De esta manera, U. Weinrich considera inseparable

---

<sup>2</sup> “Every loan now current must at some time have appeared as an innovation” (HAUGEN, 1950: 212).

el estudio del *bilingüismo* y sus efectos del estudio de las consecuencias lingüísticas del contacto. Estas no pueden entenderse cabalmente con una simple comparación entre los sistemas lingüísticos en contacto. Una comprensión profunda y amplia de cualquier contacto de lenguas solo es posible si también se estudian el grado y la extensión del bilingüismo; la duración temporal del contacto; la distribución geográfica y demográfica de los hablantes; factores sociales como la religión, etnia y edad de los individuos inmersos en la situación de contacto; las funciones sociales que cumple cada lengua (uso en los medios de comunicación, en el ámbito educativo, religioso, etc.), y factores políticos e ideológicos, entre los cuales se incluyen conceptos motivados extralingüísticamente como el *prestigio* y la *lealtad lingüística*.

Según la teoría de U. Weinreich, por lo tanto, los hablantes bilingües o multilingües son el foco del contacto. De esta manera, “those instances of deviation from the norms of either language which occur in the speech of bilinguals as a result of their familiarity with more than one language [...] will be referred to as INTERFERENCE phenomena” (WEINREICH, 1968: 1). Hablar solamente de préstamos sería una simplificación del fenómeno de contacto, dado que “the term interference implies the rearrangement of patterns that result from the introduction of foreign elements into the more highly structured domains of language, such as the bulk of the phonemic system, a large part of the morphology and syntax, and some areas of the vocabulary” (WEINREICH, 1968: 1). El reordenamiento de patrones aludido aquí, generado por los fenómenos de interferencia, constituye un proceso complejo y de importantes consecuencias, dado que implica una reorganización de las oposiciones que constituyen el sistema de una lengua, y no simples adiciones de elementos a un sistema preexistente, como parece indicar el concepto de préstamo.

Sin embargo, vale reiterar que la interferencia lingüística a nivel lexical no requiere necesariamente de la existencia de individuos o comunidades bilingües. En diversas situaciones –como en el marco de intercambios comerciales– basta con que un solo individuo entre en contacto con un hablante de otra lengua o dialecto para que se produzca una interferencia lexical. De hecho –como se verá con respecto a la influencia del NA en el galorromance–, en el caso de tecnicismos o vocabulario de actividades específicas y técnicas (el léxico náutico pertenece a esta categoría), el traspaso de

material lingüístico puede llevarse a cabo en el seno de pequeños grupos especializados sin la necesidad de que los hablantes conozcan la lengua hablada por los otros miembros de dicho grupo. Sobre todo cuando se trata de *préstamos de necesidad*, es decir, voces que denotan conceptos, objetos o técnicas desconocidos para los hablantes de la lengua receptora, el bilingüismo no es necesario.

### **I.2.3. La teoría del sustrato. Adstratos y superestratos**

Se conoce como *sustrato lingüístico* o *lengua de sustrato*<sup>3</sup> a aquella lengua o lenguas propias de una comunidad que, al entrar en contacto con otra lengua que se superpone a ella en una misma región (generalmente debido a conquistas o migraciones), es dejada de hablar por sus hablantes originales en favor de la variante llegada posteriormente. El término emparentado *superestrato* fue utilizado por W. von Wartburg en 1932 (JUNGEMANN, 1955: 18) para referirse a la lengua hablada por el pueblo conquistador o migrante que, al mismo tiempo que influye sobre la lengua a la cual se superpone, no logra desplazarla y termina por desaparecer cuando sus hablantes adoptan la lengua hablada anteriormente en dicha región. Por último, se conoce como *adstrato* a las lenguas que coexisten en una misma región y que se influyen mutuamente a lo largo del tiempo.

No debe pensarse esta clasificación como un sistema rígido, dado que toda situación lingüística se modifica con el paso del tiempo. Por ejemplo, la coexistencia prolongada de dos o más lenguas puede derivar en la sustitución de una por la otra. De esta manera, una lengua considerada como adstrato podría convertirse en una lengua de sustrato si sus hablantes dejaran de hablarla y adoptaran la otra hablada en la región. En palabras de C. Tagliavini: “casi cualquier lengua de ‘sustrato’ fue, antes de volverse tal, lengua de ‘adstrato’ [...] Hay [...] en ciertas regiones, un continuo flujo y reflujo, y sería erróneo considerar los conceptos de ‘sustrato’, ‘adstrato’ y ‘superestrato’ separados por barreras infranqueables” (TAGLIAVINI, 1993: 364–65).

F. Jungemann define la teoría del sustrato de la siguiente manera:

---

<sup>3</sup> En estudios más recientes, suele preferirse las expresiones *language-shift* o *sustitución lingüística* para referirse al proceso por el cual los hablantes de la lengua de sustrato adoptan como propia la lengua de superestrato. Al respecto, *vid.* S. Thomason (2001a).

[C]uando en una comunidad gentes advenedizas, generalmente conquistadores, han introducido una nueva lengua que ha desplazado a la indígena entre la población nativa, ciertas modificaciones subsiguientes de la nueva lengua se deberán en última instancia a la perduración en ella de rasgos o hábitos característicos del idioma vernáculo precedente. En tal caso, el término “sustrato” se aplica a la población y al lenguaje indígenas (JUNGEMANN, 1955: 17).

Es decir que la teoría del sustrato sostiene que ciertos rasgos de una lengua se deben a la influencia de la lengua hablada anteriormente en esa misma región, dado que la población original mantiene ciertos hábitos lingüísticos propios al adoptar la variante hablada por el pueblo conquistador o migrante y, por lo tanto, influye en el desarrollo de la lengua de este último. En palabras de R. Menéndez Pidal: “En el período de aprendizaje de la lengua adoptiva, en el período de convivencia equiparada de la lengua propia con la nueva, y en el período de olvido de la lengua antigua, el pueblo que cambia de idioma transporta inevitablemente a la lengua adoptiva ciertos hábitos de su idioma primero” (MENÉNDEZ PIDAL, 1950: 1).

El traspaso de hábitos lingüísticos de una lengua a otra presupone la existencia de un estado transitorio, más o menos extendido, de coexistencia lingüística, anterior a la desaparición de la lengua de sustrato. Como afirma S. Thomason, el nivel de interferencia lingüística ejercida por el sustrato depende en gran medida de la existencia de hablantes bilingües, y de cuán extendido sea el bilingüismo (tanto en su aspecto temporal como geográfico) en cierta región: mayor bilingüismo, mayor interferencia cuando dicha comunidad adopte como propia la lengua considerada más prestigiosa (THOMASON, 2001*b*: 1640).

Por otra parte, dado que la influencia de las lenguas de sustrato suele manifestarse con mayor fuerza a nivel fonético y sintáctico, la teoría del sustrato no suele utilizarse para describir la influencia a nivel lexical (THOMASON, 2001*b*: 1640). En sentido contrario, la influencia de las lenguas de superestrato, al igual que ocurre en los contactos lingüísticos más superficiales, suele manifestarse con mayor fuerza en el léxico.

#### **I.2.4. El préstamo lingüístico**

Un préstamo lingüístico es el resultado de la reproducción de material lingüístico de una lengua en el contexto de otra lengua diferente. En otras palabras, es la adopción, por

parte de una comunidad de hablantes, de fonemas, morfemas, palabras o estructuras sintácticas y semánticas propias de una variante lingüística diferente a la utilizada por dicha comunidad.

E. Haugen, intentando definir con mayor precisión la terminología utilizada en el análisis lingüístico de los fenómenos de contacto entre lenguas, enfocó la problemática de la influencia interlingüística desde su dimensión dinámica: todo hablante intenta reproducir patrones (*patterns*) lingüísticos conocidos cuando se enfrenta a nuevas situaciones lingüísticas. En un marco de contacto lingüístico, podría optar por imitar secuencias de una lengua diferente a la suya. Si el hablante reproduce estos nuevos patrones lingüísticos, no en el contexto de la lengua en la que los aprendió, sino en el contexto de otra lengua diferente, entonces es posible afirmar que los ha tomado en préstamo (HAUGEN, 1950: 212).

Tradicionalmente se considera que los préstamos de vocabulario son el resultado más común del contacto entre lenguas y que, por lo tanto, indican una influencia lingüística de menor intensidad. En las lenguas indoeuropeas, las categorías léxicas que se prestan con mayor regularidad son las que constituyen sistemas “abiertos”, es decir, sustantivos, verbos y adjetivos, mientras que los sistemas “cerrados”, a saber, pronombres, preposiciones, etc., son menos factibles de ser tomados en préstamo (BYNON, 1981: 317). No obstante, esto no siempre sucede en otras familias lingüísticas<sup>4</sup>.

El contacto entre lenguas puede generar cambios en todos los niveles lingüísticos. En situaciones prolongadas de contacto que llevan al surgimiento de poblaciones bilingües o multilingües, la influencia puede incluir el traspaso de fonemas, estructuras sintácticas, morfemas, etc., sobre todo si la situación lingüística es inestable y una parte de dicha comunidad se encuentra abandonando su lengua materna en favor de otra hablada en la región. Como se ha mencionado anteriormente, estos casos de sustitución lingüística muestran un orden inverso en los niveles de la lengua que son afectados por el contacto: suele predominar la interferencia a nivel fonético y sintáctico,

---

<sup>4</sup> Para un análisis de situaciones de contacto entre lenguas no indoeuropeas, *vid.* S. Thomason (2001a; 2005).

mientras que el léxico de la lengua que dicha comunidad se encuentra adoptando es afectado en menor medida.

### **I.2.5. Préstamos directos versus préstamos indirectos**

Dado el tema del presente trabajo, la distinción entre *préstamos directos* e *indirectos* es importante, dado que, en castellano, el número de germanismos directos, es decir que ingresaron al español por contacto directo con una lengua germana, es mucho menor al que ingresó indirectamente, es decir, mediante una tercera lengua no germánica que sirvió de intermediaria entre esta y el español.

F. Leiva, por su parte, prefiere emplear *étimo directo* y *étimo indirecto* para evitar ambigüedades (LEIVA, 1999: 196). Clasifica como *étimo directo* aquel vocablo del cual ha derivado una voz española directamente, sin interferencia o intervención de otras lenguas, mientras que la transmisión de un *étimo indirecto* supone que el préstamo presente en español ingresó a ella a través de una o varias lenguas intermedias (LEIVA, 1999: 196–7). Para ejemplificar este último caso, el autor citado utilizó la historia lingüística de la voz *chaleco*, la cual proviene del fr. *gilet* (por conducto del catalán o gascón), que a su vez es un préstamo del esp. *jaleco* o *gileco*, que es, además, un arabismo (< *yālika*), cuyo origen último parece ser el vocablo turco *yalak*. Por lo tanto, “el español *chaleco* tiene como *étimo directo* el francés *gilet*; como *étimo indirecto de primer grado* el catalán o gascón; como *étimo indirecto de segundo grado* el español *jaleco* o *gileco*; como *étimo indirecto de tercer grado* el árabe *yālika*, y como *étimo indirecto de cuarto grado*, el turco *yalak*” (LEIVA, 1999: 197). También es el caso de los nordismos náuticos estudiados en la sección III.5. de este trabajo, los cuales constituyen *étimos indirectos*, dado que ingresaron al español desde el galorromance y no directamente del NA.

Dado que la presente investigación pretende analizar la influencia léxica ejercida por las lenguas germánicas mencionadas sobre el vocabulario náutico del español, a continuación solamente se presentará un análisis en profundidad de las clases y tipos de préstamos lexicales.

### **I.2.6. Tipos de préstamos lexicales**

Se puede clasificar de una manera general el vocabulario y los esquemas gramaticales de una lengua en dos categorías principales: "...los *elementos autóctonos* (nativos o castizos), que podemos rastrear hasta las más antiguas fases conocidas de esa lengua, y los *elementos tomados en préstamo*, que en ciertas épocas fueron importados por ella de otra lengua diferente" (LEHMANN, 1969: 270).

Se han propuesto numerosas clasificaciones y tipologías para explicar de manera rigurosa y exhaustiva el contacto de lenguas y sus consecuencias lingüísticas. Sin embargo, resta aún hallar una clasificación general válida que sea aceptada por la totalidad de la comunidad científica y que explique minuciosamente cada fenómeno del contacto de lenguas.

A pesar de la heterogeneidad de sistemas propuestos, J. Gómez Capuz redujo a cuatro tipos básicos los distintos ensayos de clasificación de préstamos (GÓMEZ CAPUZ, 1997: 82–83):

- a) Clasificación según el grado de contacto entre las lenguas afectadas. Por ejemplo, préstamo cultural versus préstamo íntimo según L. Bloomfield (1969: 444–75).
- b) Clasificación según las variedades de lengua involucradas. Por ejemplo, préstamos entre lenguas nacionales versus préstamo entre dialectos (BLOOMFIELD, 1969: 476 y ss.).
- c) Clasificación formal según el grado de modificaciones sufridas por las unidades léxicas tomadas en préstamo al ingresar a la lengua receptora. Esta clasificación ha tenido gran acogida gracias a los estudios canónicos realizados por E. Haugen (1950: 212 y ss.), quien distinguía entre *importación* (sin sustitución morfé mica), *sustitución* (sustitución morfé mica completa, como los préstamos de traducción o calcos, préstamos de trasvase o *loanshifts*, etc.) y *loanblends* o híbridos (sustitución morfé mica parcial).
- d) Clasificación según el nivel o subsistema afectado de la lengua receptora. Bajo esta modalidad, los préstamos se clasifican, por ejemplo, en préstamos morfológicos, fonéticos, ortográficos, sintácticos, lexicales y fraseológicos.

L. Bloomfield definió el préstamo lingüístico como la adopción de características (*features*) que difieren de la tradición principal de una lengua<sup>5</sup>, entendiendo por *tradición*, en este contexto, los hábitos lingüísticos de cada individuo, aprendidos a lo largo de su vida de diferentes personas y variedades dialectales o sociales (BLOOMFIELD, 1969: 444).

El mencionado investigador distinguía entre *préstamo cultural*, *préstamo íntimo* y *préstamo dialectal*. La diferencia entre los primeros dos tipos reside en el grado de relación entre las lenguas involucradas. En los casos de préstamo cultural, cuando dos (o más) lenguas entran en contacto, se influyen mutuamente. Los resultados lingüísticos del contacto reflejan el estado de desarrollo de cada comunidad: ejercerá mayor influencia la que fuera cultural o materialmente más avanzada. La influencia más común, por lo tanto, consiste en la adopción de palabras *de otra lengua* para objetos, conceptos o prácticas nuevas. L. Bloomfield cita como ejemplo de préstamo cultural el resultado de los primeros contactos entre germanos y romanos: palabras latinas como *vinum*, *strata (via)*, *caupo*, *moneta*, etc., aparecen como préstamos en todas las lenguas germánicas, ya que fueron tomadas en una época anterior a las migraciones de estos pueblos (BLOOMFIELD, 1969: 459–60). De la misma manera, los comerciantes y soldados romanos tomaron de las gentes germánicas, como lo demuestra la presencia de préstamos muy antiguos de este origen, ya en la propia lengua latina, ya en las incipientes lenguas romances, vocablos como los que en español dieron *guerra*, *guiso*, *jabón*, *fresco*, entre multitud de ejemplos aún en uso en el dominio románico.

Los préstamos culturales muestran lo que una nación le ha enseñado a otra y son testimonios de las relaciones entre pueblos a lo largo de la historia humana. Así, el gran número de préstamos iraníes en el armenio trasunta la dependencia material y cultural de estos últimos con respecto a los persas, y permite vislumbrar una época remota – siglos antes de que el armenio desarrollara una tradición escrita– de intensos contactos entre ambos pueblos<sup>6</sup>.

Por otra parte, los préstamos íntimos ocurren cuando dos o más lenguas comparten una misma área geográfica o forman parte de una misma entidad política.

---

<sup>5</sup> “The adoption of features which differ from those of the main tradition, is *linguistic borrowing*” (BLOOMFIELD, 1969: 444).

<sup>6</sup> Para este tema *vid.* H. Hübschmann (1875); W. B. Lockwood (1978) y F. Villar (1996), entre otros.

Estas circunstancias son consecuencia, la mayoría de las veces, de conquistas militares o de migraciones. A diferencia del cultural, el préstamo íntimo sigue, en gran medida, una sola dirección: la lengua superior (*upper language*), prestigiosa, ejerce influencia sobre la considerada inferior (*lower language*) o carente de prestigio (BLOOMFIELD, 1969: 461). En estos casos, el contacto cotidiano y el número de hablantes bilingües impulsan intercambios lingüísticos que pueden afectar todos los niveles de la lengua.

El contacto íntimo entre lenguas puede tener diversos resultados. Todo el territorio puede terminar hablando la lengua prestigiosa de los conquistadores: el latín, llevado a la Galia por los romanos, sustituyó las lenguas celtas allí empleadas. Todo el territorio puede terminar hablando la lengua considerada inferior o baja: el francés normando, lengua de los conquistadores de Inglaterra, fue sustituido por el inglés después de trescientos años de convivencia humana, política y lingüística. Otro resultado posible es la redistribución geográfica de las lenguas en contacto: el inglés, presente en las Islas Británicas desde el siglo V d.C., desplazó las lenguas celtas nativas hacia las regiones más remotas de la isla, y este proceso aún continúa en Irlanda, Gales y Escocia.

Más allá de los resultados diversos del contacto lingüístico, en todos los casos es la lengua percibida como inferior o carente de prestigio la que sufre una mayor interferencia.

El tercer tipo de préstamo, el dialectal, engloba la influencia que dialectos de una misma lengua tienen entre sí y la que estos ejercen sobre la lengua estándar u oficial de cada región (BLOOMFIELD, 1969: 476 y ss.)

E. Haugen buscaba definir con mayor precisión la terminología utilizada en el análisis lingüístico de los fenómenos de contacto entre lenguas. Definió los préstamos como *procesos* que ocurren cuando hablantes bilingües intentan *reproducir* patrones de una lengua en el contexto de otra lengua distinta (HAUGEN, 1950: 211–212). La reproducción del material llevada a cabo por el hablante nunca es una imitación mecánica del original. Al contrario, el elemento tomado en préstamo es adaptado según los propios hábitos lingüísticos de cada hablante. De esta manera, cualquier intento de analizar y clasificar los préstamos debe fundarse sobre una comparación entre el patrón original (que denomina *modelo*) y su imitación (HAUGEN, 1950: 212). Si el préstamo

mantiene su parecido con el modelo al punto de que un hablante nativo de la lengua donante es capaz de comprenderlo, entonces constituye una *importación*. Por el contrario, cuando la reproducción difiere del original, el hablante ha realizado una *sustitución*, en otras palabras, ha sustituido el modelo por un patrón similar existente en su propia lengua (HAUGEN, 1950: 212).

Por lo tanto, E. Haugen clasificó los distintos tipos de préstamos según el nivel de sustitución morfé mica que estos muestran. Si el hablante no lleva a cabo ninguna sustitución (o el alcance de la sustitución es tal que un hablante de la lengua donante puede aún reconocer la voz en cuestión) y, por lo tanto, realiza una transferencia directa de un lexema, entonces se habla de *préstamo* en su sentido más amplio (HAUGEN, 1950: 213). En estos casos, se realiza una importación tanto del significado como de la forma del modelo<sup>7</sup>, o se realizan modificaciones mínimas a esta última. Anglicismos de estos tipos abundan en el español: por un lado, *club, pop, best-seller, show, CD-Rom, running*, etc.; por el otro: *mitin, fútbol, filme, cóctel, estrés* (GÓMEZ CAPUZ, 1997: 87).

En la terminología propuesta por E. Haugen, el resultado de una sustitución morfé mica parcial se denomina *loanblend* (HAUGEN, 1950: 215), o también *híbrido* [este último es el término preferido por U. Weinreich (1968: 51–52)]. En estos casos, solo una parte de la forma fonémica ha sido importada, mientras que la otra ha sido sustituida. Pueden hallarse ejemplos de esta clase de préstamos en las lenguas llevadas por inmigrantes a los Estados Unidos: en el alemán hablado en Pensilvania, por ejemplo, [blauməpai] fue modelado sobre el inglés *plum pie*. El morfema [pai] fue importado, mientras que el inglés *plum* fue sustituido por el elemento nativo [blaumə] (HAUGEN, 1950: 213). En el caso de *filsig*, modelado según ingl. *filthy*, este constituye un ejemplo de préstamo híbrido en el cual la raíz ha sido importada, pero el sufijo sustituido. U. Weinreich cita ejemplos de vocabulario relacionado al béisbol en el español hablado en Tampa (Florida): *home plato* (< ingl. *home plate*), *pelota de fly* (< ingl. *fly ball*), etc. (WEINREICH, 1968: 52). J. Gómez Capuz también aporta ejemplos

---

<sup>7</sup> “Speakers have imported not only the meaning of the form but also its phonemic shape” (HAUGEN, 1950: 213).

tomados del castellano: *futbolista* (< ingl. *footballer*), *liderazgo* (< ingl. *leadership*), *boxeo* (< ingl. *boxing*), entre otros (GÓMEZ CAPUZ, 1997: 88).

El resultado de una sustitución morfé mica completa es denominado por E. Haugen con el término *loanshift* o *préstamo de trasvase* (HAUGEN, 1950: 219). En estos casos, se realiza una sustitución completa de las unidades lexicales de la lengua modelo. Existen dos tipos de préstamos de trasvase: *loan translation* (HAUGEN, 1950: 220), conocido en español como *préstamo de traducción* o *calco*, y *semantic loan* (HAUGEN, 1950: 215) o *préstamo semántico*. Ahondando la propuesta de E. Haugen, J. Gómez Capuz (1997: 88) enumeró las cuatro características principales de los préstamos de traducción:

- a) Consisten en la reproducción de un compuesto lexical extranjero con material nativo (sustitución completa), luego de haberse realizado un análisis de los elementos constituyentes del préstamo.
- b) Dado que esta clase de reproducción intenta ser lo más fiel posible al modelo, constituye un préstamo inspirado por una traducción.
- c) Como el elemento modelo suele estar compuesto por dos o más elementos, primero analizados y luego traducidos, los préstamos de traducción o calcos suelen ser unidades polimórficas.
- d) Crean una nueva unidad lexical en la lengua receptora (este es el rasgo que permite diferenciarlos de los préstamos semánticos). Los elementos utilizados en la sustitución existían previamente en la lengua receptora de manera independiente, pero su combinación y el significado que esta combinación adopta son los elementos tomados en préstamo. El esp. *rascacielos*, fr. *gratte-ciel*, rus. *neboskrjób*, modelados todos sobre el ingl. *skyscraper*, son ejemplos de calcos (HAUGEN, 1950: 214). El término ingl. *Gospel* ‘Evangelio’ < IA *godspel* (< *gōd* ‘bueno’ y *spel* ‘historia, mensaje’) reproduce los componentes griegos *eu* y *aggélion* por medio de una traducción (LEHMANN, 1969: 271).

Los préstamos de traducción, por lo tanto, consisten en la sustitución morfé mica de una unidad polimórfica extranjera a través de elementos que ya existían de manera independiente en la lengua receptora, pero que son *combinados en un compuesto lexical de estructura y significado nuevos*.

Los préstamos semánticos constituyen la segunda clase de préstamos de trasvase identificada por E. Haugen [llamados *extensiones* por W. Lehmann (1969: 272)]. En este caso, no se realiza importación estructural alguna. Una unidad léxica de la lengua receptora adopta un nuevo significado bajo el influjo de un elemento semejante existente en otra lengua. Por ejemplo, fr. *réaliser*, en el sentido de ‘darse cuenta’ ‘ser consciente de algo’ (< ingl. *to realise*), no constituye una nueva unidad léxica en la lengua francesa. Solamente ha adquirido un significado nuevo; es decir, su campo semántico se ha extendido gracias al influjo ejercido sobre ella por un elemento semejante de la lengua inglesa (GÓMEZ CAPUZ, 1997: 88). También el IA *eorl* ‘valiente’ ‘guerrero’ ‘líder’ debe su significado actual (*earl* ‘conde’) al influjo del NA *jarl*, palabra que designaba un grado de nobleza. Gracias a esta extensión semántica, ingl. *earl* pudo luego ser equiparado al lat. *comes* ‘conde’ (LEHMANN, 1969: 272).

Dado que, en el caso de los préstamos semánticos, generalmente la palabra modelo y la que recibe su influencia presentan cierta analogía formal o semántica, E. Haugen propuso la siguiente clasificación (1950: 219–220):

- a) *Homologues* (términos homólogos): ambas palabras muestran analogía semántica, pero la forma es distinta. Comparten, en general, un significado primario literal. La palabra modelo transfiere un nuevo significado secundario, muchas veces metafórico. Por ejemplo, en los Estados Unidos, el ingl. *hawk* tiene dos significados: uno primario ‘ave rapaz’ y otro secundario, metafórico, ‘político de línea dura’. Como el esp. *halcón* comparte con el término inglés el significado primario, el segundo sentido metafórico puede también emplearse<sup>8</sup> (GÓMEZ CAPUZ, 1997: 86).
- b) *Analogues* (términos análogos): ambas palabras muestran analogía en la forma y en el significado. Por esta razón, la transferencia semántica entre ellas se realiza fácilmente. Este tipo de préstamo ocurre con mucha frecuencia en las traducciones y el habla de personas bilingües. El término it. *introdurre*, por ejemplo, etimológicamente emparentado con el ingl. *introduce*, tomó de este el significado secundario de ‘presentar (una persona a otra)’. También la expresión castellana *armas convencionales*, con un sentido primario de ‘armas tradicionales’, adoptó el

---

<sup>8</sup> Ver, por ejemplo, el titular de la nota periodística “Murió un duro entre los halcones de la política israelí” publicada en el Diario Clarín el 12 de enero de 2014.

significado de ‘armas no nucleares’ por influjo del equivalente ingl. *conventional weapons* (GÓMEZ CAPUZ, 1997: 86).

c) *Homophones* (términos homófonos): ambas palabras solamente muestran analogía en la forma, sin ninguna similitud semántica. E. Haugen limita este tipo de préstamos semánticos a errores interpretativos en contextos bilingües: el portugués americano *grosseria* ‘grosería’ tomó el significado de ‘almacén’ por influjo del término ingl. *grocery* ‘almacén’ ‘tienda de comestibles’ (HAUGEN, 1950: 220).

Por su parte, U. Weinreich enumera tres clases de préstamos de traducción o calcos (WEINREICH, 1968: 51–53):

a) Calcos propiamente dichos: el modelo es copiado elemento por elemento, con la mayor exactitud posible. Por ejemplo, los calcos revisten una gran importancia en la historia del léxico religioso alemán: *Menschlichkeit* (< lat. *humanitas*); *Barmherzigkeit* (< lat. *miser cordia*); *Dreieinigke it* (< lat. *trinitas*), etc. (BYNON, 1981: 320).

b) *Loan rendition*: el modelo es reproducido con mayor grado de libertad, como al. *Wolkenkratzer* (< ingl. *skyscraper*); *Vaterland* (< lat. *patria*); *Halbinsel* (< lat. *paeninsula*), etc. (WEINREICH, 1968: 51).

c) *Loan creations*: nuevas palabras creadas no por estímulo de alguna innovación cultural, sino para copiar términos existentes en la lengua con la que se está en contacto. Por ejemplo, yidiš *mitkind* creado bajo el estímulo del ingl. *sibling* (hermano sin distinción de género) y del al. *Geschwister* ‘id.’.

En este trabajo, entonces, se emplearán las nociones de *irradiación lingüística* y de *difusión cultural* para demostrar que los procesos lingüísticos que derivan del contacto de lenguas –en este caso, los préstamos lexicales– son producto y consecuencia de procesos socioculturales que exceden (pero, a su vez, engloban) el ámbito de la lingüística.

A su vez, se utilizarán los sistemas de préstamos lexicales descritos en esta introducción para clasificar las voces estudiadas en el presente trabajo.

## II. Germanismos

---

En un sentido restringido, *germanismo* es un préstamo o fenómeno de interferencia que tiene como punto de partida o irradiación la *lengua alemana*. Es esta definición la que recoge actualmente el Diccionario de la Real Academia Española, y es la corriente al tratar los germanismos prestados modernamente, ya que es de uso común indicar con mayor precisión (si es posible) la lengua donante. De esta manera, suele hablarse de *anglicismos* (tomados del inglés), *nordismos* (de las lenguas escandinavas), *neerlandismos* (del neerlandés), etc. Por su parte, el término *alemanismo*, de uso restringido, generalmente refiere a los dialectos alto-alemanes hablados en el sur y sudoeste de Alemania, Suiza y Austria occidental, y no incluye las variantes del bajo alemán aún habladas en las regiones del norte de Alemania y regiones circundantes.

Sin embargo, en un sentido amplio, que es el empleado en el ámbito de la lingüística diacrónica, *germanismo* es también un préstamo o fenómeno de interferencia proveniente de cualquier lengua germana, sea antigua o moderna. V. García Yebra considera que estas vacilaciones en el uso del término y la ausencia de una denominación específica para el fenómeno de los préstamos procedentes de la lengua alemana en particular revelan la poca frecuencia de este último fenómeno en nuestra lengua (GARCÍA YEBRA, 1989: 383).

Dado el objetivo de la presente investigación, por *germanismo* se entiende aquellos préstamos que proceden *directa o indirectamente* de cualquiera de las lenguas germanas antiguas o modernas. Para evitar posibles confusiones, no se utilizará el significado más restringido de germanismo como “préstamo de la lengua alemana”, salvo que así se explicita.

Como podrá verse a lo largo de este trabajo, en la gran mayoría de los casos los germanismos presentes en el castellano provienen de otras variantes latinas, el galorromance principalmente, pero también del italiano y del latín vulgar. Solo durante el reinado visigótico y a partir de mediados del siglo XIX ingresaron (y continúan ingresando) al español importantes cantidades de germanismos directos.

## II.1. Clasificación cronológica

El contacto lingüístico entre hablantes de lenguas germanas y latinas es un proceso que lleva más de dos milenios y que ha sufrido grandes cambios a lo largo de la historia: las variantes latinas han alternado, en distintas épocas y lugares, su posición con respecto a las germánicas. Han servido de adstrato, sustrato o superestrato; regiones han sido romanizadas y luego vueltas a germanizar y viceversa. Si bien en la actualidad la frontera entre ambas familias parece en gran medida estable, aún existen zonas sujetas a este proceso: en varios cantones de Suiza la germanización continúa su marcha, mientras que en regiones como Alsacia (Francia) o el norte de Italia ocurre el proceso inverso, y los dialectos germánicos allí hablados retroceden ante el avance de la romanización.

Al vasto arco temporal de este fenómeno de contacto, se suman otras complicaciones, como la escasa, tardía o nula documentación por escrito<sup>9</sup> de las lenguas germanas que han influido en las latinas, y el hecho de que algunas áreas de la Europa romance vieron la llegada, en distintas épocas, de lenguas de superestrato secundarias, como el NA en Francia o el longobardo en Italia. Además, una vez finalizada la etapa de las grandes migraciones germánicas, las relaciones entre los países que retuvieron su habla romance (más o menos germanizada según la región) tuvieron como consecuencia que un mismo término de raíz germánica haya ingresado a la misma lengua en más de una ocasión, de fuentes distintas y de manera directa e indirecta, lo que complejiza aún más la reconstrucción fonética del término original y, por ende, la posibilidad de adscribirlo a una lengua germánica en particular. R. Lapesa resume la complejidad del tema de la siguiente manera:

[L]a historia detallada de los germanismos en las lenguas romances es sumamente compleja. Unos pertenecen al fondo común germánico; otros son exclusivos de un dialecto; algunos entraron independientemente en cada país, tomados del habla de los respectivos invasores. Los hay propagados a través del latín vulgar y por intermedio del bajo latín. Muchos han pasado de unos romances a otros (LAPESA, 1981: 115).

---

<sup>9</sup> Para un análisis de las fechas de documentación de cada lengua germánica, consultar F. Villar (1996), y para una descripción de la familia germánica en general y de su relación con otras ramas del indoeuropeo, consultar W. Krahe (1977), W. B. Lockwood (1978) y el mismo F. Villar (1996), entre otros.

En el presente trabajo, se ha seguido un criterio cronológico (y una clasificación según la lengua que prestó los germanismos al español) para exponer con la mayor claridad posible las distintas etapas durante las cuales ingresaron germanismos en el español. Si bien cualquier intento de imponer límites temporales puntuales a procesos culturales y lingüísticos que, en cierta forma, aún continúan suele resultar en simplificaciones e inexactitudes, generalmente se distinguen los siguientes períodos:

– Una *primera etapa de contacto* tuvo lugar durante el Imperio romano, entre el latín vulgar y el germánico común y duró hasta la caída de dicha entidad política y el comienzo de las grandes migraciones de los pueblos germanos. Las dos características principales de los préstamos ingresados al latín vulgar durante este período son, por un lado, que no poseen rasgos fonéticos de un determinado dialecto germánico (MEYER-LÜBKE, 1926: 83) y, por el otro, que se encuentran en la mayoría de las lenguas romances occidentales desde sus mismos comienzos<sup>10</sup>. Además, como afirma C. Tagliavini, “ninguno de los préstamos germánicos al latín [...] nos conduce a una fase del germánico tan arcaica como la representada por las palabras germánicas prestadas a las lenguas baltofinesas y al lapón” (TAGLIAVINI, 1993: 358–6). Estos elementos muestran formas fonéticas parecidas a las reconstrucciones teóricas del proto germ. y, por lo tanto, son anteriores a la traducción gótica de la Biblia.

– Una *segunda etapa de contacto* comenzó con la conquista y el asentamiento de pueblos germánicos en las antiguas provincias romanas y finalizó con la romanización lingüística de los conquistadores germanos. La llegada posterior de nuevos colonizadores germanos a Francia e Italia (principalmente, escandinavos y longobardos) también se incluye dentro de esta segunda etapa. Durante ese período, algunas lenguas germanas se convirtieron en superestrato del naciente romance e influyeron en su desarrollo, si bien el alcance de dicha influencia varió enormemente según la región, el poder militar y político de cada pueblo germánico y cuánto perduró cada lengua como superestrato o adstrato del romance. En esta segunda etapa, los germanismos ingresaron a los idiomas latinos de tres maneras principales: directamente de una variante germánica, es decir, como *germanismos directos*; o de

---

<sup>10</sup> Vid. sección II.4.1. de este trabajo.

dos maneras *indirectas*: a través del latín medieval, vehículo escrito de, por ejemplo, los códigos legales que los conquistadores germánicos impusieron a la población latina, o transmitidos de una lengua romance a otra (este último itinerario fue especialmente importante para la penetración de germanismos en el español). Debe tenerse en cuenta que este último proceso y el ingreso de germanismos directos en las lenguas latinas aún continúan.

La característica principal de los préstamos germánicos de este período es que ya muestran rasgos fonéticos que corresponden a un dialecto o lengua germánica en particular (MEYER-LÜBKE, 1926: 89).

– Una *tercera etapa de contacto* comenzó con la Edad Moderna, ya finalizadas las migraciones de pueblos enteros en Europa Occidental, y con relaciones lingüísticas principalmente enmarcadas en contactos culturales y políticos, más que como resultado de conquistas y movimientos poblacionales a gran escala, y se prolonga hasta nuestros días. Hasta finales del siglo XIX aproximadamente, continuó la tendencia general según la cual la mayoría de los germanismos que ingresaron al español lo hicieron de manera indirecta. A partir de entonces, comenzó a crecer el número de anglicismos directos. Ingresaron a las lenguas romances neerlandismos, anglicismos, nordismos y préstamos de la lengua alemana en distintas épocas y en variados campos léxicos, hecho que refleja también el auge y la caída del poder político y económico, del prestigio cultural y lingüístico, de cada una de las naciones de lengua germánica. En lo concerniente a esta etapa, en este trabajo se estudiarán los casos particulares de los neerlandismos y anglicismos presentes en nuestra lengua.

## II.2. Criterios fonéticos

Para determinar la procedencia de los préstamos germánicos que ingresaron a las lenguas latinas, es de suma importancia tener en cuenta los aspectos fonéticos de cada término. Para ello, Alois Pogatscher<sup>11</sup> propuso en 1888 una serie de principios generales que aún son de utilidad:

---

<sup>11</sup> Se sigue aquí la exposición hecha por C. Tagliavini y sus análisis etimológicos (TAGLIAVINI, 1993: 388–391).

– Cuando un germanismo se encuentra en todas las lenguas romances occidentales, el aspecto fonético o morfológico no permite determinar con seguridad la lengua de procedencia y las formas ibéricas contradicen un origen gótico, puede suponerse que dicho germanismo ingresó ya al latín vulgar y, por lo tanto, se halla en las lenguas romances desde sus comienzos. Tal es el caso del EA *huesa* ‘calzado alto de cuero’ ‘bota de montar’. Si postuláramos un origen gótico directo para dicha voz, el diptongo /ue/ de la forma castellana presupondría una forma gótica \**husa*. Sin embargo, las formas italiana (*uosa*) y FA (*huese*), además de las formas del IA (*hose*) y del NA (*hosa*), muestran que la forma germánica original debió ser \**hōsa*<sup>12</sup>. Por otro lado, si EA *huesa* fuese un préstamo posterior procedente del galorromance medieval, /h/ aspirada de origen germánico hubiera dado EA /f/ (por ejemplo, EA *fonta* < FA *honte*; EA *faraute* < FA *haraut*, etc.). Por lo tanto, EA *huesa* (y sus parientes romances) no puede presuponer directamente gót. \**husa*, sino lat. vulg. \**hōsa*.

Cabe agregar que, en el caso de los germanismos del portugués y gallego cuyas formas fonéticas no se condicen con el gótico, ni reflejan un origen francés o italiano posterior, entonces puede suponerse también un origen suevo.

– Cuando un germanismo se encuentra en todas las lenguas romances occidentales, pero razones fonéticas o históricas contradicen un origen en el latín vulgar, puede suponerse que constituyen préstamos independientes, es decir, cada lengua romance tomó prestado el germanismo por separado y de lenguas distintas. Por ejemplo, esp. *espuela*, it. *sperone* y fr. *éperon* no pueden proceder de una misma base: el término castellano procede de un gót. \**spaúra*, mientras que las formas galorromances e italiana derivan de una forma franc. \**sporo*. El antiguo sinónimo castellano *espolón*, documentado ya en el *Cantar de Mío Cid*, es un galicismo que proviene en última instancia del étimo fránico mencionado (DCECH II, 752d).

– Cuando un germanismo no se encuentra en todas las lenguas romances occidentales, y la forma fonética permite atribuirlo a una lengua germánica en particular, entonces se debe considerar en primer lugar a las lenguas que sirvieron como superestrato en cada país. Por ejemplo, el visigótico en la PI y, en segundo

---

<sup>12</sup> /ō/ germánica se convierte regularmente en /ue/ tanto en EA como en FA (TAGLIAVINI, 1993: 387).

lugar, el suevo; en Italia, el ostrogótico y luego el longobardo; en Francia, el fránico y el burgundio, etc. También debe tenerse en cuenta la distribución geográfica del término en cuestión. Por ejemplo, como señala W. Meyer-Lübke, si la forma fonética de un término que solamente existe en Italia puede remontarse a una forma gótica, entonces un origen en el latín vulgar o en un préstamo posterior de otra variante romance debe ser desechado. Del mismo modo, si la voz existe tanto en la PI como en Italia, pero no en Francia, entonces un origen gótico es muy probable (MEYER-LÜBKE, 1926: 91–92).

– Siempre debe tenerse presente la posibilidad de intercambios lingüísticos posteriores entre las distintas lenguas romances. Dado el prestigio cultural de Francia durante la Edad Media, por ejemplo, muchos germanismos de la lengua francesa fueron prestados al castellano, e ingresaron a la PI con formas fonéticas francesas. Lo mismo sucede con los elementos fránicos en el italiano. Esta procedencia romance de un préstamo germánico generalmente queda plasmada en la forma fonética del término en cuestión. Por ejemplo, FA *jart*, *jardin* procede de un fránk. \**gard(o)* ‘recinto’. La palatización de *ga* > *ja* es normal en galorromance, pero ajena a las demás lenguas romances. Por lo tanto, las formas ibéricas (esp. *jardín*, cat. *jardí*, etc.) constituyen préstamos tomados del galorromance, y no directamente de una lengua germánica.

El trato que cada lengua germana dio a las vocales y consonantes del protogerm. también constituye un indicio importante para determinar el origen de los préstamos que no aparecen en ninguna fuente escrita. En el caso del español, la reconstrucción vocálica es muchas veces la única manera de distinguir entre un origen fránico o uno gótico. H. Krahe (1977: 45–47) menciona, en el plano fonético, las principales diferencias en el tratamiento de las vocales protogerm. entre la rama oriental (gótico, burgundio, etc.) y la occidental (fránico, longobardo, etc.):

– protogerm. /-ij-/ y /-uq-/ > gót. /-ddj-/ y /-ggw-/ respectivamente, mientras que en la rama occidental el primer elemento de cada grupo origina nuevos diptongos. Ejemplo: protogerm. \**triuqa* ‘fiel’ > gót. *triggwa* ‘tratado’ (> esp. *tregua*), pero fránk. \**triuwa* ‘fidelidad’.

- protogerm. /e/ > gót. /e/, pero germ. occ. /a/. Ejemplo: got. *letan* ‘dejar’; antiguo sajón *latan* ‘íd.’.
- protogerm. /ai/ y /au/ > gót. /ai/, pero germ. occ. /ē/ y /ō/ respectivamente (cuando aparecen en sílaba secundaria). Ejemplo: gót. *hilpais* ‘ayudar’, pero aaa. *helfēs* ‘íd.’; gót. *sunaus* (forma en genitivo) ‘hijo’, pero aaa. *sunō* (forma en genitivo) ‘íd.’.
- protogerm. /-ō/ > gót. /-a/, pero germ. occ. /-u/. Ejemplo: gót. *giba* ‘ofrenda; regalo’; IA *giefu* ‘íd.’<sup>13</sup>.

### II.3. Germanismos directos: visigodos, suevos y vándalos

Durante el siglo V d.C., la PI sufrió sucesivas invasiones germánicas. La primera de ellas ocurrió en el año 409, cuando vándalos y suevos –junto a los alanos, aliados no germánicos– cruzaron los Pirineos. Los territorios conquistados fueron luego repartidos mediante sorteo: los vándalos hasdingos recibieron la parte norte de la Gallaecia, los suevos el sur de esta misma provincia más parte de la Lusitania, los alanos el resto de la Lusitania y los vándalos silingos la Bética (KREMMER, 2004: 135). Este último pueblo permaneció poco tiempo en la PI y, en el año 429, cruzó el Mediterráneo y se asentó en el norte de África, donde fundaron un reino independiente que sobrevivió hasta el año 533, cuando fueron derrotados definitivamente por Bizancio.

Los vándalos apenas entraron en contacto con la población románica durante su breve estadía en suelo hispano (409–429). De ello se deriva que no hayan dejado rastros lingüísticos discernibles en los romances ibéricos. Solo algunos topónimos, entre ellos *Andalucía*, atestiguan su paso por la Península.

Consumada la migración de los vándalos hacia África, los suevos, que, acompañados de naciones germánicas menores, como los aviones, habían establecido su propio reino en el año 411 con Braga como ciudad capital, se convirtieron en el pueblo dominante de la PI. Gradualmente se extendieron hacia el sur y el este, y llegaron a controlar la mitad occidental de Hispania. Invadieron provincias que aún permanecían (nominalmente) bajo el Imperio romano, y vencieron a los ejércitos romanos enviados

---

<sup>13</sup> Para un análisis exhaustivo del vocalismo germánico, consultar H. Krahe (1977) y W. Harbert (2007), entre otros.

para detener dichas incursiones. Conquistaron Mérida y Mértola, y para el año 441 se habían apoderado de Sevilla, vastos territorios de la Bética y la Cartaginense.

Con fortuna cambiante, el reino suevo sobrevivió 177 años, hasta que fue conquistado por el rey visigodo Leovigildo en el año 585.

El traspaso del poder de manos romanas a suevas parece haberse llevado a cabo sin mayores dificultades. Esto se debió a que Hermenegildo, primer rey suevo de la PI, continuó la administración romana y adoptó la tolerancia religiosa<sup>14</sup> como política de estado. Para la población local siguieron en pie la mayoría de las leyes e instituciones romanas y no hubo alteraciones en el orden económico ni administrativo. La población indígena tampoco parece haberse mostrado hostil hacia los invasores. Al contrario, como sucedería luego en otras antiguas provincias imperiales, los germanos “fueron acogidos como salvadores del yugo tributario romano” (REINHART, 1942: 312).

En su colonización del noroeste de la PI, los suevos se condujeron de manera similar a como lo harían posteriormente los visigodos: la mayor parte de la población rehusó asentarse en las ciudades y grandes núcleos urbanos romanos y eligió tierras fértiles escasamente habitadas para dedicarse, sobre todo, a la agricultura (AVELLO ÁLVAREZ, 1990: 296). Este procedimiento colonizador fue una característica constante de los pueblos germánicos que se asentaron en territorio romano. Ya lo había notado Tácito en su *Germania*: “es de sobra conocido que los pueblos germanos no habitan en ciudades; ni siquiera soportan que sus casas estén agrupadas. Dispersos y separados, viven donde les haya complacido una fuente, un campo o una arboleda” (TÁCITO, 1988: 16). Esta costumbre se mantuvo a lo largo del tiempo y determinó la manera en la que los invasores germanos se dispersaron por la PI. En efecto, hubo pocos intentos de fundar grandes asentamientos o de ocupar en número las ciudades romanas. A este respecto, afirma A. Murdoch: “There appears to have been some nervousness of towns [...] and in fact the German tribes seem actively to have avoided occupying cities, believing that they were ‘tombs surrounded by nets’” (MURDOCH, 2004: 64).

En consecuencia, los suevos no se extendieron por toda Hispania, sino que permanecieron en la primera región conquistada, la cual corresponde aproximadamente

---

<sup>14</sup> A su llegada a la PI, los suevos eran en parte arrianos y en parte paganos. Sin embargo, no hay evidencias de persecuciones ni castigos a la población católica nativa.

a la actual comunidad autónoma de Galicia. Por esta razón, la lengua sueva no parece haber dejado rastro alguno en el castellano, pero sí en el gallego y el portugués. Según E. Gamillscheg (1967: 89–90), en la antroponimia<sup>15</sup>, toponimia<sup>16</sup> y el vocabulario de estas lenguas romances pueden hallarse restos de influencia sueva. Ahora bien, distinguir los préstamos suevos de los visigodos no es una tarea sencilla debido al pobrísimo conocimiento que se posee de la lengua de los primeros. Sin embargo, algunos términos característicos de Portugal y del noroeste de la PI han sido tradicionalmente considerados de origen suevo. En general, dichas voces denotan aspectos de la vida y el trabajo campestre, dada la preferencia que mostraron los suevos por asentarse en ámbitos rurales para dedicarse a la agricultura. En este trabajo, simplemente se enumerarán algunos términos considerados préstamos suevos en el portugués y en el gallego: *britar, lobio, trigar, bouro, ascoa, broa, buxen, drola* (o *grola*), *gabarse, lisca, pouta, trincar, ingreme, enguiçar, meixengra, escá, ouva, marco, groba, maga, esmargar, breinar, trousa, brétema, ornear, zapa, fita, sá*, etc.<sup>17</sup>.

De mayor importancia para el desarrollo político, cultural y lingüístico de Hispania fue la migración de los visigodos, la rama “occidental” del pueblo germánico de los godos. En efecto, fue bajo la monarquía visigoda que se llevó a cabo por primera vez la unificación de la PI. Si bien Hispania había sido gobernada por una única autoridad bajo los romanos, estos la habían dividido en distintas provincias que formaban parte de una entidad política extranjera mucho más extensa. Por lo tanto, “it was the Visigothic kings who first created a monarchy that was purely Spanish in its geographical extent, and which at least in theory controlled the whole land mass of the peninsula” (COLLINS, 2004: 1).

El primer contacto directo atestiguado entre godos y romanos data de mediados del siglo III d.C. (GAMILLSCHEG, 1932: 117), cuando el emperador Aureliano les concedió la colonización de la provincia de Mesia. Sin embargo, a finales del siglo IV, los hunos destruyeron este primer estado gótico, y si bien una parte del pueblo godo

---

<sup>15</sup> Hermericus, Rechila, Ariamirus, Eboricus, Sunila, Neufila, etc. Sobre este tema, consultar J. Piel (1960a).

<sup>16</sup> *Suevos, Suebos, Suegos, Puerto de Sueve, Montes de Sueve*, etc., pero también topónimos que incluyen como segundo elemento formativo *\*burjo*, *\*laubjo* y *\*sala* (KREMMER, 2004: 146. También PIEL, 1960b).

<sup>17</sup> Vid. al respecto el DCECH; W. Reinhart (1946) y E. Gamillscheg (1967), entre otros.

quedó bajo su dominio, otra parte prefirió huir y buscar asilo en territorios imperiales. Este fue concedido por el emperador Flavio Julio Valente, quien permitió a los godos cruzar el Danubio. Sin embargo, el maltrato sufrido por los germanos a manos de los soldados romanos precipitó la guerra gótica (376–382), en la que murió el mismo emperador durante la batalla de Adrianópolis. Los enfrentamientos continuaron y, en el año 405, tropas godas invadieron el norte de Italia, donde fueron derrotadas por los romanos. Doce mil de estos guerreros fueron luego incorporados a las legiones imperiales (GAMILLSCHEG, 1932: 118).

En el año 410, bajo el rey Alarico, se produjo el famoso saqueo de Roma. Era evidente que el Imperio ya no podía hacer frente a la presión germánica. Los visigodos aprovecharon la debilidad romana y continuaron sus campañas. Bajo Ataúlfo, sucesor de Alarico, se asentaron en el sur de la Galia. Los visigodos entraron en la PI por primera vez en el año 415, cuando Ataúlfo llegó hasta Barcelona, pero la conquista definitiva de Hispania comenzaría algunos años después.

En el año 418, Walia, sucesor de Ataúlfo, con el consentimiento del entonces emperador Honorio, fundó un extenso reino *dentro* del moribundo Imperio romano. A cambio de estas tierras, Walia firmó el *foedus* con Roma, tratado que legitimaba la presencia de los visigodos en suelo imperial como “súbditos” del emperador –si bien eran, en realidad, los verdaderos detentores del control militar y político (CAEROLS, 2001: 203)–. Gracias a su condición de “federados”, los visigodos podían regirse según sus propias leyes y conservar sus costumbres, lengua y religión. A cambio, debían prestar al emperador ciertos servicios militares que consistían en restaurar el orden romano en la PI. En cumplimiento de dicho tratado, los visigodos invadieron Hispania y derrotaron allí a los suevos en el año 456. Para el año 500, controlaban la Gallia Aquitania, la Gallia Narbonensis y la mayor parte de la PI.

La migración de los visigodos a Hispania comenzó en la última década del siglo V. Sin embargo, el grueso del pueblo migró a la PI después del año 507, cuando Alarico II y su ejército fueron aniquilados por Clodoveo, rey de los francos. Con esta derrota, prácticamente todo el reino visigodo de la Galia pasó a manos de los francos. Por esta razón, los godos huyeron a Hispania y fundaron allí un nuevo reino con capital primero en Barcelona y luego en Toledo.

La derrota a manos de los francos, entonces, precipitó la migración de los visigodos a la PI. Sin embargo, una parte importante de ellos prefirió permanecer en el sur de la Galia. Abandonaron esas tierras, en primer lugar, el clero arriano, la nobleza, los guerreros, los artesanos y una parte del pueblo agricultor (REINHART, 1945: 127).

No se sabe por cuánto tiempo conservó su lengua la población visigoda que decidió no migrar y que, por lo tanto, quedó bajo el yugo fránico. El gótico, perdido su prestigio y superado en número por hablantes de latín y romance, probablemente desapareció rápidamente. Sin dudas, se extinguió en el sur de Francia mucho antes que en la PI.

La influencia lingüística ejercida por los visigodos sobre los nacientes romances ibéricos fue considerablemente menor a la que los francos y longobardos ejercieron sobre el francés y el italiano, respectivamente. Esto se debió a varios factores que serán analizados a continuación.

Por un lado, los godos estaban ya muy romanizados antes de su llegada a España como consecuencia de largos períodos de relaciones comerciales y políticas, ya como aliados, ya como enemigos del Imperio romano. Habían vivido durante más de un siglo en Mesia, y habían estado allí bajo la influencia cultural del mundo romano oriental. El vocabulario utilizado en la traducción gótica de la Biblia, por ejemplo, muestra claramente la importancia de esta influencia lingüística y cultural grecorromana (GAMILLSCHEG, 1932: 117).

Por otro lado, es probable que la clase dirigente fuese ya bilingüe latinogótico<sup>18</sup> y que el pueblo en general estuviese hasta cierto grado familiarizado con las costumbres y la lengua romanas, si bien el gótico era su principal medio de comunicación. Además, los godos ya habían sido cristianizados, y esta situación, muchas veces traumática por causa del arrianismo que habían adoptado en Oriente, podría suponer acaso cierto vínculo habitual con Roma y su lengua.

---

<sup>18</sup> Existía la costumbre de que jóvenes nobles germánicos crecieran como rehenes en el Imperio romano y, por lo tanto, aprendiesen su lengua y costumbres. Tal fue el caso de Arminio (o Arminius), caudillo de los queruscos, quien fue entrenado como comandante militar romano y obtuvo la ciudadanía romana antes de convertirse en líder de la coalición germánica que derrotaría al Imperio en los bosques de Teutoburgo (GREEN, 1998: 87).

Solía creerse que el número de visigodos que invadieron la PI en el siglo V apenas llegaba al uno o dos por ciento de la población nativa hispanorromana, es decir, numeraban entre ochenta y cien mil almas (GAMILLSCHEG, 1932: 123; REINHART, 1946a: 303; BALDINGER, 1963: 79). Sin embargo, investigaciones más recientes sostienen que el pueblo visigodo entero no superaba las treinta mil personas, mientras que los contingentes suevos y vándalos eran aún más pequeños, de alrededor de diez mil personas (COLLINS, 2004: 18). Por lo tanto, carecían de fuerza numérica y cultural para desplazar el latín, lengua oficial de la administración romana, del derecho y de la Iglesia.

Asimismo, desde el comienzo mismo del reinado visigodo en Hispania, el contacto con la población hispanorromana fue muy somero, ya que los germanos permanecieron por largo tiempo separados de sus súbditos por causas étnicas y religiosas. La toponimia demuestra que muchas veces ambas naciones se agrupaban en poblaciones separadas: *Godos, Goda, Gudín, Revillagodos, y Romanos, Romanillos, Romás*, etc. (LAPESA, 1981: 117–118).

El proceso colonizador godo también fomentó dicha separación, dado que los germanos se asentaron sobre un territorio reducido y rehusaron esparcirse uniformemente por todo su nuevo reino. La motivación, quizá, haya sido el afán de salvaguardar su propia organización familiar, política y religiosa ante la preponderancia demográfica de una población nativa que difería de ellos en todos estos aspectos. Otra razón podría haber sido de orden lingüístico: conservar su propia lengua, la cual aún se hallaba en plena vigencia, como demuestra el hecho de que el rey Eurico (440–484) hablaba el latín solo defectuosamente (REINHART, 1946a: 302).

De todas maneras, los visigodos continuaron la antigua costumbre germánica (a la que ya se ha aludido) de no dispersarse por todo el territorio conquistado. Los cementerios visigodos descubiertos muestran que la mayoría de los germanos se asentó en la actual provincia de Segovia y zonas circundantes, como Madrid, Toledo, Palencia, Burgos, Soria y Guadalajara (THOMPSON, 1971: 154–155; KREMMER, 2004: 136), con una posterior migración –una vez destruido el reino suevo– hacia el noroeste de la PI. El núcleo principal del pueblo visigodo, entonces, habitaba las zonas rurales de Castilla la Vieja y se dedicaba a la agricultura. Dada la concentración demográfica de

los visigodos en estas zonas, es probable que allí haya existido una importante población de godos bilingües. También puede suponerse que su lengua se mantuvo más tiempo allí que en el resto de la PI. Al respecto, como afirma W. Reinhart, la región comprendida entre Castilla la Vieja y las montañas cantábricas “fue probablemente la única en que existió un bilingüismo hasta aproximadamente el fin del siglo VII o principios del VIII, pues es de suponer que allí pudo mantenerse la lengua gótica mucho más tiempo que en el resto de la Península” (REINHART, 1946a: 303).

A diferencia del común de la gente, los guerreros, el clero arriano y la nobleza se establecieron en las grandes ciudades como Barcelona, Sevilla y Toledo, sede de la corte real, donde se apropiaron de las instituciones y la administración romanas. Fue este elemento visigodo el que primero se romanizó. En efecto, afirma D. Kremmer que “esta disociación étnica ocasionada por la separación espacial entre las capas inferiores y la superior tuvo como consecuencia evidentemente la rápida asimilación o romanización de los habitantes de las ciudades y la pervivencia de la lengua familiar y de tradiciones propias entre las capas campesinas inferiores” (KREMMER, 2004: 136).

La separación entre ambas etnias fue fomentada por los mismos gobernantes godos, ya que “el principio básico de gobierno fue el de la separación completa [...] de las dos nacionalidades” (THOMPSON, 1971: 354). Incluso rigió una prohibición de matrimonios interreligiosos hasta la mitad del siglo VII. Cada pueblo tenía sus propios juzgados, jueces y leyes y, sobre todo, su propia confesión. Los visigodos pertenecían a la iglesia arriana y poseían sus propios servicios, administrados por sacerdotes godos en iglesias godas. El arrianismo era “la religión de los godos, y solo de los godos, y eso es lo que pretendía ser” (THOMPSON, 1971: 54). Los germanos utilizaron su confesión arriana como elemento aglutinador y diferenciador frente a una población hispanorromana mayoritariamente católica.

A este respecto, ha afirmado U. Weinreich que “the restricting effect on language contact and interference exercised by religious differences, especially in rural areas, should never be lost sight of” (WEINREICH, 1968: 93), ya que las diferencias religiosas entre dos o más comunidades en contacto pueden constituir uno de los obstáculos más grandes a la integración, el intercambio cultural y el contacto lingüístico. En muchos casos, la religión limita la interacción entre ambos grupos y

confina el uso de la lengua materna al ámbito reducido de los correligionarios, hecho que también restringe las posibilidades de interferencia lingüística. Es probable que esta situación haya sido la habitual entre los godos arrianos y los hispanorromanos católicos hasta la abjuración de Recaredo y el fin de la prohibición de matrimonios mixtos. Por lo tanto, se podría suponer que los goticismos directos presentes en el castellano fueron incorporados luego de la abjuración de Recaredo, cuando ambos pueblos comenzaron a relacionarse más estrechamente, y seguramente se debió a godos bilingües que abandonaban su lengua y no a la población monolingüe latina.

Un hecho fundamental para comprender la pervivencia y, también, la desaparición de la lengua goda en Hispania es que la lengua litúrgica de la fe arriana era el gótico; los actos de culto arrianos se celebraban en dicha lengua, y mientras los visigodos se aferraron a su antigua fe, su lengua se mantuvo viva, aunque fuera como lengua litúrgica. En Hispania, la suerte de la lengua goda estuvo ligada a los avatares de la confesión arriana.

Lamentablemente, es poco lo que se sabe acerca de la iglesia arriana en la PI. No ha sobrevivido ningún documento escrito, ni se conoce el nombre de algún escritor arriano. Por ende, tampoco se sabe si se continuó escribiendo en lengua goda, ni si existió una tradición literaria arriana en la PI. Al respecto, solo existe un indicio aislado de que Recaredo, al convertirse al cristianismo, ordenó la destrucción sistemática de todos los libros litúrgicos y doctrinales arrianos que estaban redactados *en lengua y escritura germánicas* (KREMMER, 2004: 137).

El abandono del arrianismo por Recaredo marcó, en cierto sentido, el comienzo del fin para el elemento visigodo de la población hispánica. La distinción religiosa entre godos e hispanorromanos, que siempre había constituido una característica diferenciadora esencial para los germanos, desapareció. Con el ingreso al catolicismo, los visigodos se vieron obligados a adoptar no solo los servicios y la liturgia hispanorromana, sino también la *lengua oficial* de la iglesia latina. Por lo tanto, la lengua goda, relegada hacía tiempo de la esfera del poder terrenal, ahora perdía su lugar como lengua litúrgica. Sin esta última fuente de prestigio, no tardó en desaparecer completamente. Al decir de A. Murdoch: “The adoption of Latin Catholic Christianity put an end to the liturgical use of Gothic, something which had begun with the

translation for church use of the Bible into Gothic in the fourth century, and was a considerable blow to the Gothic language” (MURDOCH, 2004: 155). A. Tovar también considera la conversión de los godos como un factor determinante en la desaparición de su lengua, la cual, afirma, seguramente dejó de hablarse en la PI incluso antes de la caída del reino visigótico (TOVAR, 1946: 6).

No es de extrañar, entonces, que el período de conversión al catolicismo coincida también con la desaparición de los antiguos modos de vestir godos y el abandono de prácticas de sepultura ancestrales como, por ejemplo, la costumbre de enterrar las posesiones con sus dueños (THOMPSON, 1971: 129).

Por lo tanto, durante el reinado de Recaredo (586–601), los visigodos comenzaron rápidamente a ser absorbidos por el elemento hispanorromano y, para finales del siglo VII, ya habían desaparecido casi por completo como grupo étnico diferenciado.

En conclusión, mientras duró la separación social y religiosa, la lengua gótica debe haber mantenido su función de lengua exclusiva del pueblo godo arriano. Sin embargo, una vez abolida la prohibición de casarse con la población nativa y una vez adoptado el credo de la población románica, sobrevino rápidamente su muerte. Puede suponerse que la latinización de los germanos en Hispania se precipitaría una vez fusionados ambos pueblos (IORDAN, 1989: 123). Perdido el ámbito funcional del gótico (lengua familiar y litúrgica de la etnia goda) –funciones que lo separaban del latín y del romance y permitían la coexistencia de las tres lenguas–, su uso y estatus entre los mismos hablantes decayeron rápidamente en beneficio de la lengua hablada por la mayoría de la población.

La cuestión sobre cuándo dejó de utilizarse definitivamente la lengua goda en la PI sigue sumida en controversias. Es probable que, dado que el godo fue el vehículo de la liturgia arriana en España, la mayor parte de los godos conversaran en su propio idioma al menos hasta el año 589. Documentos del siglo VI parecen confirmar dicha suposición, ya que aluden a que todavía era posible distinguir claramente entre un litigante godo y uno romano<sup>19</sup>. Si estos ya no se diferenciaban por la religión, el arte o la

---

<sup>19</sup> *Vid.* E. A. Thompson (1971: 312) para un análisis de la administración de justicia en la España visigótica.

vestimenta, la pregunta que surge es qué los distinguía con tanta claridad. Quizá la diferencia fuese de orden lingüístico: al presentarse ante el tribunal, los godos hablarían godo y los hispanorromanos romance. Si esta hipótesis fuese cierta, ¿cuánto tiempo duró esta situación? En tiempos de Recesvinto, quien abolió las diferencias jurídicas entre godos e hispanorromanos, ¿aún persistía dicha oposición lingüística? Por ahora, no es posible resolver este problema.

Todos los factores mencionados *ut supra* determinaron que la influencia de la lengua gótica en el latín hispano y en el romance naciente fuese leve. A continuación, se hará un análisis de ella.

La influencia más importante de la lengua goda sobre el castellano se dio a nivel lexical. Se han postulado más de cien etimologías góticas, pero solo un número reducido de ellas puede adscribirse con seguridad a los visigodos. En este caso, el conocimiento fragmentario que se posee del vocabulario de tal variante germánica es el mayor factor limitante. Ante semejante incertidumbre, es entendible que la evaluación de la influencia del gótico fluctúe según la época y según el investigador. Un número importante de las etimologías propuestas por E. Gamillscheg (1932; 1967) –incluso algunas que gozaban de gran aceptación–, por ejemplo, han sido posteriormente desautorizadas. Análoga suerte han corrido muchos de los goticismos presentados por W. Meyer-Lübke en su *REW*. Entre las etimologías rechazadas se encuentran algunas voces tradicionalmente aceptadas como goticismos seguros. Tal es el caso de *aleve*, *ayo*, *rueca*, *cundir* o *lozano*, para las cuales se han postulado convincentemente orígenes diferentes<sup>20</sup>.

Sin embargo, también se han postulado nuevas etimologías góticas, ya que J. Corominas, al mismo tiempo que desconfía del origen gótico de voces como *guiar* y *toalla*, o rechaza préstamos tradicionalmente considerados de procedencia goda como *rueca* o *cundir*, recoge en su diccionario nuevas voces de posible procedencia goda. El Anexo I incluido al final de este trabajo lista los goticismos directos e indirectos tomados en préstamo por el español.

Existen dos vías a través de las cuales penetraron voces godas en el español: a través del latín medieval (tema que será tratado en la sección II.4.2. de este trabajo) y

---

<sup>20</sup> *Vid.* entradas correspondientes a cada término en el *DCECH*.

por medio de los mismos godos ya inmersos en una situación de bilingüismo latino–germánico que desembocaría en el abandono de su lengua nacional. La gran mayoría de los goticismos del español ingresaron al romance gracias a los mismos godos, una vez asentados estos en los territorios conquistados. Son las llamadas, según E. Gamillscheg (1932: 147), *reliquias de la lengua*: expresiones germánicas que utilizaban los godos al hablar el latín vulgar, y que luego la población románica, imitando la forma de hablar de sus vecinos germánicos, adoptó y romanizó. Dentro de este grupo se incluyen voces como *brozno*, *guay* y *grima*, de gran valor expresivo. En efecto,

[L]a romanización de estos fenómenos no se debe a los romanos [...], sino a los germanos que ya hablaban latín. Al expresarse en la lengua adoptiva, no podía satisfacerles el sustituir sus expresiones saturadas de un alto valor afectivo por las correspondientes palabras de la lengua extraña. El latín fue sentido como una lengua de conceptos, que podía bastar para satisfacer sus necesidades intelectuales, pero no afectivas (GAMILLSCHEG, 1932: 247).

Puede suponerse, entonces, que en el romance hablado por los godos durante los siglos VI y VII debieron existir muchos préstamos de este tipo, los cuales habrían desaparecido al no ser adoptados por los hispanorromanos.

Los préstamos góticos del español pueden dividirse en dos grandes grupos. Por un lado, los referentes a la vida de la aristocracia guerrera en su aspecto militar y jurídico y, por el otro, términos referentes a la vida cotidiana. Entre los primeros, se encuentran *agasajar*, *arenga*, *escanciar*<sup>21</sup>, *escarnio*, *lastar*, *sacar* y *sayón*, entre otros. El segundo grupo es mucho más numeroso e incluye las voces *belesa*, *brote*, *esquilar*, *frasco*, *ganso*, *gualda*, *guadaña*, *parra*, *rapar*, *tapa*, *tesugo*, etc. que ilustran el tipo de vida rural practicado por la mayoría del pueblo godo.

En lo que respecta al vocabulario náutico, eje del presente trabajo, ni el visigodo ni el suevo han aportado voces nuevas a las lenguas ibéricas. De hecho, no se conocen préstamos náuticos hispanos que provengan directamente de las lenguas germanas habladas alguna vez en la PI. En esta investigación, se ha encontrado en castellano una

---

<sup>21</sup> J. Corominas (*DCECH* II, 671a), en su análisis del origen de esta voz, indica que el término relacionado *echán* ‘escanciano’, atestiguado a partir del siglo XIII pero caído luego en desuso, es un galicismo que en última instancia proviene de la misma palabra germánica que *escanciar*, pero de su forma fránica. Para un análisis pormenorizado de estas palabras y de un posible origen fránico para todas ellas, *vid.* Y. Malkiel (1986).

serie de términos náuticos que contienen étimos godos. Sin embargo, el significado náutico actual de estos surgió posteriormente a su introducción en el romance, dado que en la lengua goda no poseían dicho significado. Estos términos, que en su mayoría ingresaron al castellano desde otras lenguas romances, son: *bergantín*<sup>22</sup>; *arriar*, variante de *arrear* del lat. vulg. *\*arredrare*, y este del gót. *\*rēths* ‘consejo’ ‘previsión’ ‘provisión’; *espolón* y *esperón* derivados de *espuela*, y este del gót. *\*spaúra* ‘íd.’; *barraganete* ‘madero vertical de la nave’, probablemente del gót. *\*barīka*, *-kans* diminutivo de *baro* ‘barón’ ‘hombre libre y apto para la lucha’; *forro* ‘tablones que cubren el esqueleto del buque’, del cat. *foure* ‘vaina de un arma’, probablemente procedente del gót. *fôdr* ‘vaina’; *estacha* ‘amarra’ ‘cable atado al arpón’ –palabra del mismo origen y significado que *estaca*–, quizá de un gót. *\*stakka* ‘estaca’; *espía* ‘tipo de cabo’ y *espiar* ‘halar de un cabo en un ancla’, del port. *espiar*, y este de un gót. *\*spinnan* ‘hilar’; *banda* ‘costados de la nave’, quizá de un gót. *bandwô* ‘signo’; *raque* ‘acto de recoger objetos perdidos en la costa’, de un probable gót. *\*rakan* ‘recoger con rastrillo’, y *guadafiones* ‘cuerdas pequeñas con las que se atan las velas a la verga correspondiente’, de un probable gót. *\*waithafâhjo* ‘maniota, cuerda o cadena con la que se atan las patas de un animal’<sup>23</sup>.

Para concluir, entonces, la influencia de la lengua goda en el léxico romance hispánico se limitó a la introducción de un reducido número de préstamos que no produjo mayores cambios estructurales en el romance naciente.

A nivel morfológico, la influencia goda fue mínima. Durante la Edad Media tuvo un uso limitado el sufijo *-engo* (< *-ingos*) que sobrevive en palabras como *abadengo*, *abolengo*, *realengo*, *mostrenco*, *azulenco*, *zopenco*, entre otras. También en algunos gentilicios como *salacenco* (de Salazar) o formaciones del tipo *martinenco* (< San Martín, por la época en que madura) ‘variedad de higos’ (PENNY, 1991: 12; KREMMER, 2004: 138).

Por otro lado, la flexión consonántica *-ane* (hoy *-án* o *-ano* por falsa latinización) para palabras masculinas terminadas en *-a* (por ej.: *sacrista*, *-ae* > *sacristane* >

<sup>22</sup> Para el análisis de este término, *vid.* el apartado II.4.3.

<sup>23</sup> *Vid.* entradas correspondientes a cada término en el *DCECH*.

*sacristán; scriba, -ae > scribane > escribán*), puede explicarse a partir de modelos góticos (PENNY, 1991: 11; KREMMER, 2004: 138).

Con respecto a la fonética romance, la idea más difundida es que los godos no ejercieron influencia alguna sobre ella. En palabras de E. Gamillscheg, “no puede hablarse, en lo que se refiere al desarrollo fonético, de una influencia del gótico sobre el iberorrománico” (GAMILLSCHEG, 1932: 260). En el mismo sentido se expresan W. von Wartburg (1971: 89), R. Lapesa (1981: 118) y R. Penny (1993: 11–12), entre otros.

Sin embargo, es sabido que durante el período de dominio visigodo en España, Toledo, capital del reino, fue foco de irradiación de ciertas innovaciones fonéticas. Durante esta época tuvo lugar la diptongación de *ě* y *ǫ* y la palatalización de *l-*, hábitos originados en el centro de la PI (BALDINGER, 1963: 76–77). También R. Lapesa consideró Toledo como el punto de partida del sistema fonológico de las sordas y sonoras (LAPESA, 1981: 126). Por su parte, W. Reinhart (1946a: 305) consideró probable cierta influencia goda en la articulación de la *ch* y *j* castellanas.

No obstante, es poco probable que se puedan atribuir estas innovaciones fonéticas a la influencia de la lengua goda. Quizá la pregunta que debería hacerse no es si la lengua goda influyó fonéticamente sobre el romance naciente en Castilla, sino más bien si el *romance* llevado por los visigodos a Hispania desde el sur de la Galia influyó en el desarrollo fonético de las variantes habladas en la Meseta Castellana. En otras palabras, si el *prestigio* de la corte visigoda de Toledo fue suficiente para que la versión del romance hablada allí por los godos romanizados impusiera hábitos fonéticos al resto de la PI.

Con respecto a este tema, la profunda germanización de la onomástica personal hispánica durante la Edad Media muestra que los visigodos, en su rol de gobernantes y miembros de la nobleza aristocrática, gozaban de gran prestigio. Como afirma J. Piel, “el uso de estos nombres [de origen visigodo] [...] no se limita a determinadas clases sociales: son comunes a clérigos y legos, hombres libres y siervos, nobles y plebeyos” (PIEL, 1960a: 421). El mismo autor luego expresa que “prácticamente la totalidad de los antropónimos germánicos usados hasta los siglos X–XI en el área del reino asturleonés (así como buena parte de los de la Marca Hispánica), presentan un carácter homogéneamente goda” (PIEL, 1960a: 423), por lo que la antroponimia de este origen

–fuera de los límites geográficos y culturales de la España musulmana– ocupó un lugar privilegiado durante varios siglos. Según la teoría del mismo J. Piel, este arraigo de la antroponimia visigoda entre la población conquistada obedeció no solo al hecho de que los germanos constituyesen la elite política y económica, sino también a que la población hispanorromana llegara a unir su destino con el del reino visigodo. Este nuevo sentimiento patrio probablemente fuese profundizado durante los primeros siglos de la Reconquista, cuando se hizo un culto consciente del pasado godo y cristiano ante el enemigo moro e infiel.

Numerosos documentos de la época dan una muestra cabal de la preferencia del pueblo por los nombres visigodos. A continuación se darán solo dos ejemplos: en un documento gallego del año 842, aparecen dieciocho firmas. Entre ellas solo dos son románicas (*Simplicius* y *Benedictus*), mientras que las demás representan nombres godos (*Gondulfus*, *Biddi*, *Sindiuerga*, *Rodericus*, *Gundisaluus*, etc.). En un documento de Braga, fechado en el año 900, la totalidad de los diez nombres listados son de origen godo (*Uidisclus*, *Astramundus*, *Guntildi*, *Adileoba*, etc.)<sup>24</sup>.

La preferencia por los antropónimos germanos en general<sup>25</sup> y visigóticos en particular continuó hasta el siglo XII aproximadamente, cuando comenzaron a imponerse entre la población romance los nombres de santos cristianos, los cuales terminaron por relegar la onomástica germánica a un segundo plano (PIEL, 1960a: 422).

## **II.4. Germanismos indirectos**

### *II.4.1. Germanismos transmitidos a través del latín vulgar*

El primer contacto atestiguado entre romanos y germanos ocurrió durante el segundo siglo a.C., cuando los cimbrios y teutones invadieron territorio republicano. Ambos pueblos penetraron la Galia y después Hispania y el norte de Italia. Tras varias victorias, fueron finalmente derrotados por Roma en dos batallas (años 102 y 101 a.C.). Un

---

<sup>24</sup> Para más ejemplos e información sobre estos documentos, *vid.* J. Piel (1960a: 421–444).

<sup>25</sup> La germanización de la antroponimia fue un fenómeno común a todas las regiones del Imperio romano conquistadas por los germanos. La Galia, en particular, muestra a lo largo de la Edad Media un número sorprendente de nombres germánicos. J. Piel (1960a: 422) habla de una proporción aplastante de nueve nombres germánicos por cada nombre galorromance.

segundo enfrentamiento entre germanos y romanos tuvo lugar cuando Julio César emprendió la conquista de la Galia. Allí, el general romano luchó contra contingentes suevos que habían cruzado el Rin y amenazaban con apoderarse de la Galia. Tras la derrota, los germanos se vieron forzados a replegarse al otro lado del río.

Sin embargo, no fue hasta las primeras décadas de la era cristiana que las relaciones entre ambos pueblos se volvieron cotidianas. Luego de la batalla de Teutoburgo (9 d.C.), en la que Roma perdió tres legiones, un cónsul y numerosos auxiliares, cesaron los intentos imperiales por llevar la frontera septentrional hasta el río Elba. En efecto, fue Augusto, poco tiempo después de esta derrota, quien ordenó la construcción del *limes*, una extensa línea defensiva de fuertes, trincheras y torres a lo largo de los ríos Rin y Danubio que durante siglos sirvió como frontera entre el Imperio y los pueblos no subyugados del norte y centro de Europa. Esta frontera militar, erigida para contener las incursiones germánicas, pronto se convirtió en el centro de un complejo intercambio material y cultural que, si bien recíproco, rápidamente decantó en favor de la influencia lingüística y cultural romana (GREEN, 1998: 183; ADAMS, 2004: 274).

Los legionarios que guarnecían el *limes* tenían contacto diario con los germanos de la zona; los mercaderes romanos pronto repararon en los beneficios de comerciar con estos pueblos, y los militares del Imperio no tardaron en notar las ventajas de reclutar mercenarios germanos para sus propios ejércitos. De esta manera, a partir del siglo I d.C., las relaciones entre Roma y Germania se intensificaron (MEYER-LÜBKE, 1926: 82). La dinastía de los Claudio, por ejemplo, tenía guardia personal y cohortes germánicas, mientras que Ovidio atestigua el uso, entre la aristocracia romana, de pelucas blondas que buscaban imitar peinados germanos, y Tácito menciona la admiración que despertaban entre los romanos los colores que utilizaban los guerreros germanos para decorar sus escudos (MEYER-LÜBKE, 1926: 82).

Los pueblos vecinos de Roma, tanto los occidentales como orientales, parecen haber ejercido una gran influencia, sobre todo en cuestiones de moda. Además de los testimonios de Ovidio y Tácito ya mencionados, se conservan dos edictos de finales del siglo IV d.C., preservados en el código teodosiano, que echan luz sobre la moda indumentaria durante los últimos siglos del Imperio occidental. En ellos, se prohíbe el

uso de botas y pantalones en la ciudad de Roma<sup>26</sup>. Para denominar estas prendas de vestir extranjeras se utilizaron dos vocablos no latinos: *tzangae* y *bracchae*. El primero de ellos es de probable origen persa (*vid. zanca* en *DCECH* VI, 823a). El segundo pareciera ser un celtismo, aunque la misma raíz se halla en las lenguas germanas –cfr. ingl. *breeches* (*OED*, 2009)–, sin que exista consenso sobre si son étimos paralelos o si uno deriva del otro. Procopio, por su parte, también alude a distintos peinados, cortes de pelo, tipos de barba y de bigote copiados por jóvenes romanos de los persas, germanos e, incluso, de los hunos (JAMES, 2009<sup>27</sup>).

La lengua que se empleó para el intercambio entre ambos mundos, por razones de prestigio lingüístico y cultural, fue el latín vulgar, o una jerga fronteriza en la que predominaba el elemento latino (MENÉNDEZ PIDAL, 1962: 20). Esta *koiné* debió expandirse rápidamente entre los germanos (y celtas) que habitaban el valle del Rin, dado que escritores romanos atestiguan que los comerciantes imperiales eran entendidos por la población autóctona y que los germanos comprendían hasta cierto grado los edictos imperiales. Al mismo tiempo, como afirma C. Tagliavini (1993: 383), los romanos raras veces se tomaban la molestia de aprender las lenguas de los pueblos con los que establecían contactos, mientras que muchos nobles germánicos eran educados en el Imperio en calidad de rehenes. Asimismo, la importancia del elemento latino en la formación de dicha jerga puede aún verse en las lenguas germanas: el vocabulario vitivinícola, por ejemplo, es casi en su totalidad de origen romano, mientras que sobreviven en dichas lenguas algunos términos comerciales que datan de esta época de intercambio (por ejemplo, al. *Münze* < lat. *moneta*; ingl. *cheap* y al. *kaufen* < lat. *caupo*; al. *Wein* < lat. *vinum*; al. *Pfund* < lat. *pondo*, etc.) (LÜDTKE, 1974: 160–171).

Así como el intercambio comercial y cultural fue recíproco, también lo fue la influencia lingüística. Al mismo tiempo que términos romanos se difundían por toda la Germania, palabras germánicas penetraban en el latín vulgar. En efecto, ya en los primeros siglos después de Cristo el latín vulgar contenía numerosos préstamos germánicos, los cuales constituyen gran parte de las palabras germanas comunes a los romances occidentales (MENÉNDEZ PIDAL, 1962: 20). Estas voces presentes en el

---

<sup>26</sup> Sin embargo, el uso de pantalones ya era común en el ejército romano desde el siglo III.

<sup>27</sup> Esta obra fue consultada en línea y no fue posible hallar la numeración original de las páginas.

latín vulgar y luego heredadas por las lenguas romances constituyen el primer estrato de germanismos de dichas lenguas. En la presente investigación se considera que esta primera época de contacto lingüístico romano–germánico se extendió hasta el siglo VI d.C., es decir, cuando la fase principal de las *Völkerwanderungen* hubo llegado a su fin.

El número de germanismos atestiguados antes de las invasiones en inscripciones y escritores romanos es muy exiguo. J. Brúch (1913: 16) enumera los siguientes términos: *alce* y *uro* (atestiguados por César); *burgo* (por Vegetio); *melca* ‘leche agria’ (por Apicio); *framea* ‘lanza’ (por Tácito); *ganta* ‘ganso salvaje’; *sapo* ‘tintura’ (por Plinio); *drungus* ‘grupo de guerreros’ (por Vegetio); *glaesum* ‘ámbar’ (por César); *carrago* ‘barricada de carros’ (por Ammiano Marcelino) y *brutis* (atestiguado en inscripciones). Por su parte, W. Meyer–Lübke (1926: 81) también considera como germanismos del latín vulgar *carpa*; *medus* ‘hidromiel’ (por Antimo) y *tejón* (atestiguado por Marcellus Empiricus como *taxonina adeps* ‘grasa de tejón’). Resta añadir a esta pequeña lista *vanga* ‘tipo de pala puntiaguda’, documentado por Paladio, y *barritus*, ‘grito de guerra de los soldados germanos’, documentado por Vegetio (TAGLIAVINI, 1993: 384)<sup>28</sup>.

E. James (2009), por su parte, considera que *carrago* deriva de la voz celtolatina *carrus* y un segundo elemento germánico \**hag* ‘barricada’ ‘cerca’, el cual se halla atestiguado, por ejemplo, en el compuesto anglosajón *bordhaga* ‘pared de escudos’ y el aal. *hag* ‘cercado’.

Otro germanismo presente en el latín y atestiguado en cuatro inscripciones (siglos III–IV) de la parte oriental del Imperio romano es *brutis*, definido por D. H. Green como “a Latin–speaking wife of a Germanic soldier” (GREEN, 1998: 184). Pero este no es el único término de parentesco germánico presente en el latín vulgar, ya que *suecerio* ‘cuñado’ también se encuentra atestiguado en inscripciones latinas (ADAMS, 2004: 447). Ambos préstamos constituyen una prueba de que los matrimonios mixtos eran comunes por lo menos en el este del Imperio, y existen razones para pensar que provenían del germánico oriental, quizá incluso del gótico, dado que solo se encuentran atestiguados en el este del Imperio.

---

<sup>28</sup> El Prof. A. Suárez Pallasá afirma que en Asturias occidental se utiliza aún *barrido* ‘grito’ y *barrar* ‘llorar con fuertes gritos’, ambos términos probablemente derivados del lat. vulg. *barritus*.

Son, por lo tanto, muy escasos los germanismos del latín vulgar atestiguados por escrito. Además, como afirma D.H. Green:

[...] most [of the Germanic loanwords in Latin] are restricted to the army and trade. As such they did not belong to any higher social speech level, they were terms used by merchants and mercenaries, which may explain why they did not find their way into literary Latin and why Roman authors, when they did use them, often took care to add expressly that they were employing a barbarian word for a foreign feature (GREEN, 1998: 188–189).

Sin embargo, son suficientes para dar un indicio del marco en que se produjo este primer contacto. Sin duda, atestiguan la importancia de las relaciones económicas, ya que la actividad principal fue el comercio, a través del cual ambos mundos establecieron por primera vez contactos cotidianos. Incluso antes de la conquista de la Galia, mercaderes romanos cruzaban los Alpes para comerciar con algunos pueblos germanos. En un principio, el intercambio consistía en el trueque de productos romanos (vasijas de bronce, objetos de plata, broches, etc.) por bienes suntuosos que los germanos obtenían mediante el saqueo (MURDOCH, 2004: 64), pero pronto cobró relevancia la importación de vino romano. Los germanos no tardaron en adoptar el uso de monedas imperiales y exportar productos propios, sobre todo productos agrícolas, armas, utensilios domésticos y objetos ornamentales (HALLER, 1960: 13). En el año 18 o 19 d.C., por ejemplo, existía una próspera comunidad romana en Bohemia que se dedicaba al comercio y al préstamo de dinero, señales de un saludable mercado de importación y exportación (MURDOCH, 2004: 65).

Entre los principales productos importados por los romanos se hallaban el ámbar (un antiguo monopolio germánico) y las pieles. Ambos dejaron huellas lingüísticas en el latín vulgar. Por un lado, lat. *glaesum* ‘ámbar’ y, por el otro, *uro*, *alce* y *tejón* que atestiguan la importación de pieles de dichos animales. Aquí puede incluirse también el préstamo *ganta*, dado que las plumas de esta ave eran codiciadas por los romanos para confeccionar almohadones.

Asimismo, muy lucrativa era la importación de tinturas, como indican el término latino *sapo*, originalmente ‘tinte utilizado para teñir el pelo’, y la moda aristocrática femenina de teñirse el cabello al estilo germánico. Aunque falten testimonios lingüísticos al respecto, es probable que los romanos también compraran productos

agrícolas y ganado, ya que la mayor parte de los germanos se dedicaba a estas actividades y eran “famed for their green fingers and their animal husbandry, practicing techniques such as crop rotation and fertilization” (MURDOCH, 2004: 67). Quizá los préstamos *melca* ‘leche agria’ y *medus* ‘hidromiel’ evidencien la existencia de este comercio.

Finalmente, los romanos también importaban en gran número esclavos (tanto germánicos como de otros pueblos), tráfico que siempre ocupó un lugar primordial en el comercio entre ambos mundos (MURDOCH, 2004: 66).

Hacia finales del período romano, los germanos incluso comenzaron a exportar productos que antiguamente importaban del Imperio. Tal es el caso de los *treveri*, asentados en las cercanías de la actual ciudad alemana de Tréveris, quienes llegaron a exportar vino a Lyon y Milán (MURDOCH, 2004: 66).

Sin embargo, debido al siempre creciente número de mercenarios en el ejército romano, al pujante intercambio comercial entre ambos pueblos y a la gran cantidad de germanos que habitaban en territorio imperial como colonos libres o como esclavos, la influencia de los dialectos germanos sobre el latín vulgar fue mucho mayor de lo que los pocos testimonios escritos traslucen. En este sentido, E. Gamillscheg (1932: 118) hace hincapié en la presencia de grandes contingentes de germanos que habitaban suelo imperial. De la presencia de godos en todas las actividades sociales romanas, por ejemplo, dio cuenta el obispo Sinesio: “no hay una sola de nuestras familias que no tenga a su servicio algún godo. En nuestras ciudades, el albañil, el aguador, el mozo de cuerda, todos son godos” (cit. por GAMILLSCHEG, 1932: 119). Es de seguro, entonces, que en el transcurso del siglo V un buen número de palabras góticas penetró en el latín vulgar.

Por estas razones, D. H. Green (1998: 192) considera que el latín contenía unos cien préstamos germanos incluso *antes* del comienzo de las invasiones propiamente dichas. Muchos de ellos se han perdido, pero la existencia de un número considerable de germanismos comunes a todas las lenguas romances occidentales, los cuales se hallan atestiguados desde los mismos orígenes de estas lenguas, habla a favor de dicha tesis. Y es gracias a este conjunto de préstamos que podemos afirmar que, además de las relaciones comerciales, otra esfera importante del período de primer contacto entre

romanos y germanos fue la militar. En efecto, ya afirmaba M. Goldschmidt (1902: 4) que la influencia germana más duradera sobre el latín vulgar y las lenguas romances se dio en el vocabulario militar y guerrero. Este hecho no debería sorprender, dado que el ejército romano absorbió, a partir del siglo III d.C., grandes contingentes de mercenarios germanos<sup>29</sup>, y era, además, una institución eminentemente políglota, dado que también reclutaba soldados sármatas, árabes, persas y griegos, entre otros (ADAMS, 2004: 275). Existen numerosos indicios de que, en algunas unidades auxiliares, la mayoría de los soldados rasos no hablaba latín, aunque sí lo hablarían sus oficiales, generalmente nobles del mismo origen que las tropas bajo sus órdenes (ADAMS, 2004: 275). Por esta razón, dentro del ejército romano los intérpretes cumplían una función esencial, ya que eran los únicos capaces de combinar el latín con otras lenguas, fuesen estas germánicas, celtas u orientales. Con toda probabilidad, la mayoría de los hablantes bilingües germánico–latín (en el período anterior a las invasiones) se encontrarían en el ejército, y serían guerreros germanos que aprenderían latín y no al revés.

Atestiguado en escritores romanos solo se encuentran los préstamos *carrago*, *barritus*, *framea* y *drungus* ya mencionados. Sin embargo, la lista de voces militares germánicas heredadas del latín vulgar por las lenguas romances demuestra claramente la importancia de las relaciones militares entre soldados romanos y guerreros germanos.

Aquí solamente se mencionarán algunos de los germanismos del latín vulgar presentes también en las lenguas romances: *almete*, *alezna*, *brando*, *huesa*, *banco*, *fresco*, *guardar*, *guerra*, *guisa*, *falvus*, *raspar*, *robar*, *sopa*, *yelmo*, *lezna*, *lista*, *bastir*, *bastar*, *venda*, *marrar*, *rueca*, *rocín*, *sien*, *escripia*, *esculca*, *tacha*, *talar*, *arrear*, *bodrio*, *guarir* y *guarnecer* y (des)mayar, entre otros<sup>30</sup>.

A esta lista pueden añadirse los términos híbridos *\*conredare* ‘conrear’ y *\*adredare*, formados por el radical gótico *\*reths* y las preposiciones latinas *cum* y *ad*, respectivamente. Los calcos presentes en la Biblia gótica –como, por ejemplo, *ga–*

---

<sup>29</sup> Con la llegada de Teodosio al poder, la llamada *barbarización* del ejército romano tardío cobró un gran impulso. Aún se debate el alcance de esta transformación: mientras algunos historiadores niegan que haya afectado la estructura militar romana, otros argumentan que este proceso ejerció una importante influencia sobre ella, y citan como ejemplo la adopción, por parte de los romanos, de prácticas como el uso del *barritus* o grito de guerra germano, la costumbre de alzar a los líderes victoriosos en escudos, la adopción de vestimenta extranjera, entre otras (*vid.* al respecto RUCHESI, 2016: 161–184).

<sup>30</sup> *Vid.* entradas correspondientes a cada término en el *DCECH*.

*qumths*, modelado sobre lat. *conventus*– demuestran que los godos, ya desde su ocupación de Mesia, sabían que el prefijo *ga-* correspondía al latino *con-* y *cum-* (MEYER–LÜBKE, 1926: 89). También *\*exsaponare* ‘cubrir de jabón’ ‘enjabonar’, formado por *ex-* latino y *sapo* germánico (DCECH III, 476b); *exculcatores* ‘tropas escogidas que sirven de exploradores’, atestiguado en el siglo V, formado por la preposición latina *ex-* y el préstamo germánico *\*skulkan* (DCECH II, 718a); el préstamo en traducción *compania* ‘compañero’, calco de una forma germánica afín al gót. *ga-hlaiba*<sup>31</sup> (MEYER–LÜBKE, 1926: 89); *concibones*<sup>32</sup> ‘compañero’ ‘camarada’, formado por *cum* + *cibus* ‘comida’ ‘alimento’, otro préstamo en traducción de una palabra germana afín al aaa. *gimazzo* ‘compañero de mesa’, cuyo segundo elemento también significa ‘comida’ (ADAMS, 2004: 279); esp. *gastar*, derivado del lat. *vastare*, pronunciado *\*wastare* hacia finales del Imperio por influjo del germ. occ. *wôstan* (DCECH III, 121b), y *engrudo*, fusión del lat. *glus, -tis* y el germánico *\*grûts* (DCECH II, 626a). Por último, lat. *laetus* ‘siervo’ ‘colono semilibre’, utilizado para referirse a las comunidades de extranjeros que se asentaban en suelo imperial, probablemente derive de un germ. occ. *\*let* ‘libre’, presente tanto en IA *-laet* ‘siervo’–, como en aaa. y frisón antiguo *-laz* ‘hombre libre’ y *lethar* ‘íd.’, respectivamente– (GAMILLSCHEG, 1932: 118).

Como puede observarse, estos términos atestiguan la existencia de cierto grado de bilingüismo entre las poblaciones germanas asentadas a ambos márgenes del *limes* imperial. Además, la cantidad de germanismos militares y de calcos latinos de terminología guerrera germana demuestra el rol importante que cumplió el ejército romano, como institución políglota, en el intercambio lingüístico entre ambos mundos.

#### II.4.2. Germanismos transmitidos a través del latín medieval

Para comienzos del siglo V, el Imperio romano ya no era capaz de guarnecer el *limes* en toda su extensión. Burgundios, suevos y vándalos, entre otros pueblos, supieron aprovechar que grandes extensiones de la frontera estuvieran desguarnecidas y cruzaron el Rin a fines del año 406 y comienzos del 407. Las correrías germanas por la Galia,

<sup>31</sup> Gót. *hlaib* = lat. *panis*.

<sup>32</sup> Atestiguado en el epitafio de un soldado en África (ADAMS, 2004: 279).

Hispania y el norte de Italia se volvieron sucesos cotidianos, y grandes extensiones de territorio imperial cayeron en sus manos. Las autoridades romanas ya no poseían los recursos necesarios para hacer frente a dichas invasiones. Los intentos militares de frenar el avance de los germanos no surtieron el efecto deseado, y los romanos se vieron obligados a recurrir a la diplomacia para intentar frenar el aluvión germánico.

Sin embargo, estas incursiones fueron solo el comienzo de una catástrofe mayor. En el año 410 los godos saquearon Roma durante tres días, y en el año 429, los vándalos invadieron el norte de África, se apoderaron de las flotas de guerra romanas y fundaron el primer reino germánico independiente sobre territorio romano (HALLER, 1960: 46). Este hecho tuvo una importancia decisiva, ya que el Imperio perdía no solo la más rica de sus provincias occidentales, sino también el control del Mediterráneo, e incluso pasaba a depender del enemigo para el suministro de cereales. Los vándalos, no contentos con sus conquistas, aprovecharon el estado indefenso de la península itálica y asaltaron y saquearon Roma en el año 455. El fin del Imperio romano de Occidente era inminente: en el año 475 mercenarios germanos asentados en Italia se rebelaron contra el poder imperial, nombraron a Odoacro como rey y depusieron al último emperador romano de occidente. Italia, por lo tanto, caía en manos germánicas, como ya había ocurrido en el sur de Galia y el norte de África. El mismo destino sufrirían las restantes provincias romanas occidentales.

De esta manera, los germanos se convirtieron en superestrato político, cultural y lingüístico de los romanos. Entre la población común se produjo una situación de bilingüismo más o menos extendido según la región. En el norte de Francia e Italia, sobre todo, la coexistencia de ambas lenguas duró varios siglos e influyó el desarrollo del romance naciente.

El latín, lengua oficial de la Iglesia romana, continuó siendo hablado y escrito aun después de la caída del Imperio. Mantuvo su prestigio como lengua de cultura, literaria y eclesiástica a pesar de que ya no se hablara cotidianamente. También continuó siendo la lengua de los documentos jurídicos. Sin embargo, los escribas no poseían un dominio pleno del latín y “su lenguaje revela inseguridades y admite vulgarismos [...] y acoge, barnizándolas ligeramente, numerosas voces romances o exóticas” (LAPESA, 1981: 69). En otras palabras, la lengua hablada por el escriba se introduce en los textos latinos

mediante términos y construcciones no clásicas y, a veces, incluso no latinas. En las regiones de fuerte presencia germánica, estas vacilaciones, dudas y lagunas léxicas que aquejaban a quienes pretendían escribir en latín fueron muchas veces suplidas por términos semejantes de la variante germánica hablada en la zona. De esta manera, tanto en la corte de los nuevos conquistadores como en monasterios o parroquias rurales, expresiones típicas de la cultura, de la nueva administración del estado y de la organización militar germánicas penetraron en el latín escrito. Muchos de estos préstamos fueron transmitidos a través del latín medieval a otras regiones de Europa. Estas voces, que ingresaron a las lenguas romances desde el latín medieval, forman parte del segundo estrato de germanismos románicos y son contemporáneos a los germanismos importados de manera directa.

A su vez, los nobles y reyes germanos adoptaron el latín como lengua de comunicación con sus súbditos de origen románico. También lo utilizaron para escribir los códigos de leyes que recogían las normas y costumbres que pretendían imponer al pueblo conquistado. De esta manera, el derecho germánico fue redactado por primera vez en la lengua de los vencidos. Todos los códigos germánicos conocidos, a excepción de los anglosajones, fueron redactados en latín.

Sin embargo, muchos de los conceptos e instituciones del derecho germano no tenían equivalentes en el sistema legal romano, por lo que el latín carecía de vocablos para designarlos. La solución adoptada en muchos casos fue incorporar al texto latino voces germánicas que denotaran con mayor precisión esas costumbres y normas (ADAMS, 2007: 329). Así, los códigos fueron también una importante fuente de préstamos germánicos para las lenguas romances.

Sobre todo en el latín medieval escrito en el norte de Francia y en Italia abundan préstamos referentes al nuevo sistema feudal impuesto por los germanos, a las costumbres guerreras de la aristocracia y a los métodos de impartir justicia. En Italia, por ejemplo, una serie de palabras longobardas han sido transmitidas por diversos tipos de documentos escritos en latín (compilación de leyes, edictos, cartas, etc.). Pertenecen a estas *gahagium* ‘bosque’, conservado en siciliano como *gayu* ‘seto’ y como nombre de lugar en la Toscana; *scherpa* de significado dudoso, conservado en lombardo como

*skerpa* ‘ajuar’; *scamara* ‘espía o ladrón’, entre otros (MEYER–LÜBKE, 1926: 92; ADAMS, 2007: 512).

El *Edictum Rothari*, promulgado en el año 643 por el rey Rotario, constituye la primera codificación del derecho longobardo (ADAMS, 2007: 511). Aunque redactado en latín, en él también se hallan numerosas palabras germánicas concernientes a las costumbres legales de aquel pueblo: *aldius* ‘semilibre’; *amundus* ‘libre’; *morgingab* ‘contradote’; *gisil* ‘fiador’; *faida* ‘derecho a la venganza’; *skuldheis* ‘funcionario de un reino o ducado’; *launegild* ‘derecho que regía el intercambio de bienes’; *waregang* ‘leyes que regían el establecimiento de inmigrantes en suelo longobardo’; *mundio* ‘institución jurídica de la tutela’; *walupaus* ‘castigo por ejercer violencia injustificada contra un hombre libre’, etc.<sup>33</sup>.

Además, para el estudio de los préstamos del longobardo en la lengua italiana, también son de gran importancia las cartas. En estas, mayoritariamente escritas en latín, pueden hallarse variados germanismos: *sippe* ‘familia’ ‘parientes’; *fara* ‘estirpe’ ‘agrupación familiar’; *mundualdo* ‘persona autorizada a ejercer la tutela’; *faderfio* ‘bienes que aporta el padre de la novia’; *mefio* ‘dote’, entre otros (BERTONI, 1914: 69–218). Este mismo investigador cita también un ejemplo curioso: en una carta fechada el 10 de junio de 872, un notario de nombre Pedreveto escribe “*in hanc cartolam ih me subscripsi*”, en donde *ih* ha sido interpretado como el pronombre de primera persona longobardo (BERTONI, 1914: 14).

También en la obra latina del médico bizantino Antimo (siglo VI), miembro de la corte de Teodorico el Grande, se encuentran préstamos germánicos que luego ingresaron a algunos dialectos italianos: *brado* ‘porción de carne’; *sitri* ‘eléboro’; *bridum* y *sodinga* –estos últimos de significado discutido–, entre otros (ADAMS, 2007: 334).

Sin embargo, fue el latín escrito en Francia el que mayor número de germanismos transmitió a la Europa romance, dado el gran prestigio que adquirió la cultura franca durante el reinado de los reyes carolingios. La *Lex Salica*, en la cual se codifica el derecho de los francos, “distingue con palabras francas la enorme mayoría de las instituciones jurídicas de los francos y, debido a ello, el lenguaje jurídico del antiguo

---

<sup>33</sup> Vid. glosario incluido en G. Bertoni (1914: 69–218). Vid. también C. Tagliavini (1993: 398–399).

francés está lleno de palabras de origen franco” (GAMILLSCHEG, 1932: 138). Esta misma situación puede aplicarse al latín escrito en la Francia medieval, el cual contiene numerosos germanismos: *machalum* ‘tipo de granero’; *uargi* o *wargus* ‘bandido’, quizá también ‘exiliado’; *sunnis* ‘impedimenta legal’ (fr. *soin* ‘tener cuidado’ ‘preocuparse, etc.’); *scuria* ‘granero’; *skreunia* ‘choza’ ‘habitáculo’; *mallus* ‘juicio’ ‘tribunal’; *wadium* ‘juramento’ (fr. *gage*; también presente en el latín hispánico, pero proveniente del gótico); *fano* ‘trapo’ ‘harapo’; *tropo* ‘manada’ ‘rebaño’ ‘tropel’ (fr. *trop* ‘demasiado’ ‘mucho’); *brunia* ‘coraza’; *haringus* ‘arenque’, entre otros<sup>34</sup>.

Entre los préstamos fránicos del latín medieval llegados al español, se encuentran términos jurídicos como *alodio* y *bando*; del nuevo sistema político–económico como *feudo*, *barón*, *franco* (con el significado de ‘hombre libre’), *mariscal* y *senescal*; de la nueva administración territorial como *floresta*, *marca* ‘frontera’ ‘territorio fronterizo’ y, con algunas dudas, *parque*; concernientes al sistema judicial como *ordalía*; vocabulario relacionado con las costumbres de la nobleza como *bohordar*<sup>35</sup>, y términos de la vida cotidiana como *cofia*, *esturión*, entre otros<sup>36</sup>.

A través del latín medieval también ingresaron al español algunos germanismos referentes a la nueva organización jurídica, política y militar que los visigodos impusieron en Hispania. Estos goticismos fueron primero latinizados, y luego ingresaron al romance hablado. E. Gamillscheg (1932: 138–142) aporta una serie de préstamos de gran valor histórico que se hallan atestiguados en los códigos legales visigodos. Sin embargo, su uso parece haber estado limitado al ámbito jurídico y parecen haber desaparecido prontamente:

- *Gardingio*: nombre con el que se designaba a un alto oficial que formaba parte del círculo íntimo del rey. Dicha palabra ya era incomprensible a fines del siglo VIII. Un lector de las leyes glosaba *gardingus* con la palabra *astualdis*, otra forma gótica latinizada (GAMILLSCHEG, 1932: 138).

---

<sup>34</sup> Para un análisis detallado de estos términos, *vid.* J. Adams (2007: 276–353).

<sup>35</sup> Esp. *bohordar* ‘lanzar bohordos [tipo de lanza utilizada en los torneos] en los juegos de caballería’ y también antiguamente ‘participar en torneos caballerescos’ (DCECH I, 613b). Con la invención del deporte HMB (*Historical Medieval Battles*) en la década de 1990, se introdujo en el español la voz *bohurt* ‘enfrentamiento grupal en un torneo de combate medieval’, proveniente del FA *bohurt*, variante dialectal de *behord* ‘tipo de lanza utilizado en las justas’ ‘justa’ ‘torneo de caballeros’ (GODEFROY, I 614c), y etimológicamente emparentada con esp. *bohordar*.

<sup>36</sup> *Vid.* las entradas correspondientes a cada término en el DCECH.

- *Tiufado*: designaba al jefe militar de una división de mil hombres. Dicha división recibía el nombre de *tiufada* o *tiufadía* (GAMILLSCHEG, 1932: 140).
- *Leudes*: ‘nobles en su condición de caudillos’ ‘vasallos libres con respecto al rey’ (GAMILLSCHEG, 1932: 141).
- *Sayo, sagjo*: ‘sayón’ ‘alguacil’ ‘verdugo’ (GAMILLSCHEG, 1932: 141).

A este grupo de términos jurídicos pertenecen también *escanciar*, *guardián*, *lastar* y *sacar* (en el sentido original de ‘pleitear’). Otros términos atestiguados en los códigos no parecen haber sido nunca romanizados: *morgingebae* ‘dote que los nobles entregaban a sus prometidas, si estas eran vírgenes’ (THOMPSON, 1971: 291); *wadio* ‘forma de garantía’; *fulk* ‘hueste’; *skairpa* ‘dote’, *bawitha* ‘tropa’, entre otros (REINHART, 1946a: 302). Quizá *scrama*, un término militar de significado desconocido, haya sido también de origen gótico (GAMILLSCHEG, 1932: 142).

Por su parte, J. Piel (1960b: 550) aporta el término híbrido godo–latino *gasalianes* ‘compañeros’, plural de *gasalia*, compuesto por la voz gótica *gasalia* y el sufijo latino –*anes*. Durante la Edad Media, dicho término se utilizó como sinónimo de *fratres*, en relación con los miembros de ciertas comunidades religiosas. Era, por lo tanto, un préstamo de la esfera eclesiástica.

Son, por lo tanto, pocas las voces godas presentes en los documentos jurídicos hispánicos. En efecto, parecería que para el siglo VII la terminología oficial de la administración, del derecho y de la organización militar era ya completamente latina (GAMILLSCHEG, 1932: 142). Esto se debió en parte a que, a diferencia de lo sucedido en Francia, la romanización comenzó en España por las clases altas. Al respecto afirmaba el historiador Felix Dahn:

Es innegable que se produjo una temprana y fuerte impregnación románica [...] sobre todo en las clases superiores, en las clases dirigentes, entre los miembros de la familia real, los reyes, los representantes superiores de la nobleza; mucho más tarde penetró lo romano [...] entre las capas inferiores de la población, entre las capas inferiores de los libres, y de aquí, por último, entre los campesinos (cit. por GAMILLSCHEG, 1932: 142).

#### *II.4.3. Germanismos transmitidos a través del italiano*

Tras el destronamiento del último emperador de Occidente en el año 476 d.C., los mercenarios germánicos asentados en la península itálica proclamaron a Odoacro, líder

de los hérulos, como rey de Italia. Ante esta situación, el emperador Zenón ordenó a Teodorico, rey de los ostrogodos, que reconquistara la región y restableciera el poder romano allí. En el año 493, Teodorico venció a los hérulos y sus aliados y fue nombrado por Zenón administrador del antiguo imperio occidental (IORDAN, 1989: 111).

El asentamiento de los ostrogodos en suelo itálico es considerado el primer superestrato germánico de Italia, dado que la anterior presencia de otros pueblos afines (entre ellos los hérulos) no parece haber ejercido influencia lingüística alguna.

Teodorico gobernó por su cuenta y, si bien mantuvo formalmente las instituciones romanas, repartió entre su séquito godo los cargos militares y administrativas. Al igual que el reino visigodo en la PI, en una primera etapa los ostrogodos evitaron fusionarse con la población local por cuestiones étnicas y religiosas, y también como sus hermanos ibéricos, la nobleza ostrogoda llegó a Italia sabiendo ya hablar latín y griego, y el grueso de la población tenía conocimientos más o menos profundos de la cultura y la lengua latinas (TAGLIAVINI, 1993: 392).

El reino ostrogodo de Italia duró poco. Tras unos sesenta años de existencia y largas luchas contra los bizantinos, en el año 555 Italia fue oficialmente reincorporada al Imperio romano de Oriente. Más allá de la derrota, gran parte de los ostrogodos permaneció en suelo itálico y terminó mezclándose con la población local.

La influencia goda sobre los nacientes dialectos romances de la península itálica fue escasa. C. Tagliavini (1993: 393) menciona unos setenta préstamos. Sin embargo, son pocas las palabras italianas que pueden remontarse con seguridad al gótico. Entre ellas se encuentran las siguientes: véneto *bioto* ‘desnudo’, lombardo y piamontés *biot* < gót. \**blauths*; it. *briglia* ‘brida’ < gót. \**brigdil*; it. *fiasco* ‘frasco’ < gót. \**flaskô*; véneto *schitar* ‘diarrea de los pollos’ < gót. \**skeitan*; toscano *greto* ‘fondo de grava’ ‘lecho seco de un río’ < gót. *griuts* ‘íd.’; *tattera* ‘trasto’ < gót. \**tatura* (comparar con el NA *tatur* ‘trapo’); it. *recare* ‘traer’ < gót. *rikan* ‘amontonar’ ‘juntar’; it. *tresca* ‘trillar’ < gót. *priskan*, etc.<sup>37</sup>.

En cuanto a la difusión de los goticismos en Italia, la mayoría de ellos perviven en dialectos, dado que son escasos los que han penetrado en la lengua nacional, y se

---

<sup>37</sup> Vid. glosario incluido en G. Bertoni (1914: 69–218); vid. también W. Meyer-Lübke (1926: 90–91) y C. Tagliavini (1993: 393).

concentran en el norte del país, especialmente en los dialectos del Véneto, Cremona y Brescia (TAGLIAVINI, 1993: 393).

De mayores consecuencias lingüísticas y políticas fue la invasión de los longobardos, quienes cruzaron los Alpes en el año 568 y en pocos años conquistaron toda la Italia septentrional y central. Si bien la mayoría de los longobardos se asentó en el norte de la península (por lo cual la región de Lombardía lleva su nombre), un número considerable de germanos continuó su marcha hacia el sur, donde fundó los ducados de Spoleto y Benevento (TAGLIAVINI, 1993: 395).

El reino de los longobardos en Italia duró unos dos siglos (568–774), y solo sucumbió ante el poderío militar de Carlomagno, quien tomó Pavia, capital de los longobardos, y venció al rey Desiderio, en el año 774. Solamente el ducado de Benevento sobrevivió al poder franco, pero su elemento germánico no tardó en desaparecer.

Si bien dominaron la mayor parte de Italia, los longobardos no se asentaron a lo largo de todo el territorio que nominalmente les pertenecía. Hallazgos arqueológicos muestran que hubo poblaciones germánicas importantes en la región de Brescia y de Bérgamo y en el ducado de Spoleto, mientras que en otras zonas, también bajo administración germánica, no se han hallado testimonios de su presencia. Como afirma C. Tagliavini:

Se repite con ello un hecho observable en todas las regiones donde los pueblos germánicos se establecieron en territorio romano: los hallazgos arqueológicos son muy abundantes en la región de las primeras residencias, pero con la expansión de la dominación política se agotan las fuerzas de los nuevos dominadores y, por consiguiente, escasean los testimonios arqueológicos y lingüísticos (TAGLIAVINI, 1993: 395–6).

No se conservan textos escritos en la lengua hablada por los longobardos. La reconstrucción de su variante germánica se basa en términos jurídicos presentes en códigos legales redactados en latín, en elementos de toponimia y antroponimia y en los préstamos que ha legado a los dialectos italianos. Por esta razón, no es tarea sencilla ubicarla con precisión dentro de la familia germánica. Sin embargo, más allá de esta situación, la lengua longobarda suele clasificarse junto con los demás dialectos alto alemanes como un miembro del germánico occidental (KRAHE, 1977: 38).

A diferencia de los ostrogodos, los longobardos no tenían lazos profundos con el mundo grecolatino. Desconocían la lengua y costumbres de los habitantes de la península itálica y, al no tener vínculos con Bizancio, no dudaron en imponer sus propias estructuras jurídicas, militares y administrativas a la población sometida. Durante su dominio incluso introdujeron en suelo itálico la particular concepción germánica del Estado como “la unión de todos los hombres libres aptos para portar armas, y cuya voluntad se expresaba en asambleas generales” (TAGLIAVINI, 1993: 396). El reino longobardo era, en esencia, un estado militar, y su unidad jurídico-social básica era la *fara* ‘estirpe’ ‘agrupación familiar’, la cual podía reunirse en unidades cada vez mayores. Los jefes de cada *fara* ejercían también funciones judiciales y administrativas, y cada duque reunía bajo su mando un cierto número de *faras* (TAGLIAVINI, 1993: 396).

La importancia social y jurídica que estas cumplían dentro del reino longobardo queda en evidencia gracias a la toponimia. Los nombres de lugar con la estructura ‘*fara* + nombre personal en genitivo’ se repiten en las regiones de mayor asentamiento germánico, y delimitan de manera muy clara las zonas que habitaron. C. Tagliavini (1993: 396–397) recoge, entre otros, los siguientes topónimos: *Farra d’Alpago*, *Farra di Soligo*, *Fara Gera d’Adda*, *Fara Vicentino*, *Fara in Sabina*.

Son también muy frecuentes en Italia los topónimos procedentes de apelativos longobardos: *auja* ‘llanura verde’ > Olgia, Olgiate; *berg* ‘monte’ > Valperga, Valdipergera; *blahha*, latinizado a *blaca* ‘territorio plantado de robles y castaños’ > Biaca, Le Biache; *braidia* ‘llanura’ > Braidia, Brera, etc. (TAGLIAVINI, 1993: 398). Algunas denominaciones reflejan también la administración germánica: *haribann* ‘bando militar’ > Erbanno; *skuldhaizo* ‘juez’ > Casale di Scodosia, Scaldasole, etc. Asimismo, abundan los topónimos derivados de nombres longobardos, muchos de los cuales luego se convirtieron en apellidos (TAGLIAVINI, 1993: 399).

Los préstamos longobardos comprenden unas trescientas palabras, la mayoría de las cuales sobreviven en los dialectos septentrionales de Italia y solo algunas han ingresado a la lengua estándar (TAGLIAVINI, 1993: 400). Pueden hallarse en casi todos los campos semánticos de los dialectos italianos: los hay que se refieren al vocabulario militar (it. *strale* ‘flecha’ < long. *strâl* ‘íd.’; it. *elsa* ‘pomo y empuñadura de

la espada' < long. \**kēlza* 'íd.', etc.); a la construcción (it. *stamberga* 'edificio en mal estado' < long. \**stainberga* 'edificación de piedra'; it. *spalto/spaldo* 'muralla' 'terraplén' < long. \**spalt/spald* 'íd. '; it. *balcone* < *balco/palco* 'tablado' < long. \**balko*/\**palco* 'viga'; it. *banca/panca* 'banco' < long. \**banka*/\**panka* 'íd.', etc.), a la agricultura, cría de animales y la caza, etc. [MEYER-LÜBKE (1926: 92) y TAGLIAVINI (1993: 400–401), entre otros]. Los términos longobardos referentes a la administración del Estado y al ámbito jurídico, muy comunes en documentos medievales italianos<sup>38</sup>, en su mayoría han desaparecido de la lengua viva y perviven solo como términos históricos.

Es imposible determinar cuándo se dejó de hablar la lengua longobarda en suelo italiano. La romanización estaba ya muy avanzada incluso antes de la destrucción del reino a manos de los francos. Sin embargo, Pablo Diácono, en su *Historia de los longobardos* (c. 790) afirma que la lengua germánica continuaba en uso y, en efecto, existen noticias de su pervivencia hasta el siglo XI (MEYER-LÜBKE, 1926: 91).

En el año 744, los ejércitos de Carlomagno derrotaron a los longobardos y se convirtieron en los nuevos amos del norte de Italia. Para esta época, la simbiosis entre las poblaciones franconas y galorromances estaba muy avanzada, y no es posible determinar si los invasores que se asentaron en suelo italiano hablaban fránico, galorromance o ambas lenguas. El propio Carlomagno aún conservaba su corte germánica en Aquisgrán, y el derecho y el sistema feudal germánicos dominaban el orden social francés. Ambas lenguas aún coexistían, como demuestra el juramento de Estrasburgo, redactado poco después de la muerte de Carlomagno, en fránico y romance. Sin embargo, el avance de la cristianización y la expansión del reino a otras regiones de habla romance debieron debilitar progresivamente la posición del fránico dentro de la misma sociedad francesa (TAGLIAVINI, 1993: 404).

Los dialectos italianos adoptaron numerosos préstamos de los francos, la mayoría referidos a las instituciones jurídicas y administrativas y a las costumbres que estos llevaron consigo a Italia. Teniendo en cuenta la situación lingüística mencionada precedentemente, cabe preguntarse si estos préstamos ingresaron a los romances itálicos directamente del fránico o por medio del galorromance, que ya había asimilado

---

<sup>38</sup> Vid. sección II.4.2. de este trabajo.

aquellos germanismos. La forma fonética de estos préstamos evidencia que una cantidad importante de ellos ingresó vía el galorromance. Sin embargo, en muchos casos esto no es suficiente para determinar su origen lingüístico (TAGLIAVINI, 1993: 405). Dadas las prolongadas relaciones entre la península itálica y Francia, es probable que varios de los galicismos que ingresaron a los romances italianos durante la Edad Media hayan entrado directamente de la lengua germánica.

Entre los préstamos fránicos tomados por las variantes romances habladas en la península itálica, se encuentran: it. *bandire* ‘proscribir’; *barigello* (hoy *bargello*) ‘funcionario de la justicia’; *schivino* ‘asesor de tribunal’; *giardino* ‘jardín’; it. ant. *bannire* ‘prohibición’ ‘bando’; véneto *còtola* ‘saya’, etc. (TAGLIAVINI, 1993: 406–407).

Los italianismos de origen germánico en el español son los siguientes: *aguantar*, *bala* ‘proyectil’, *balcón*, *banco*, *bandir* ‘proscribir’, *barrachel* ‘jefe de los alguaciles’, *bisoño* ‘soldado nuevo e inexperto’, *bergantín* (ver más abajo), *berlina* (solamente utilizado en la locución ‘poner en berlina’, es decir, ‘ridiculizar’), *confalón* o *gonfalón* ‘bandera’ ‘estandarte’, *esquife* (ver más abajo), *estafar*, *estringa* ‘cinturón o cinta usada para sujetar algunas prendas de vestir’, *grupo*, *guercho* ‘de vista torcida’, *marcar*, *palco*, *ramplón* ‘pieza de hierro con las extremidades vueltas’ y *sacomano* ‘saqueador’<sup>39</sup>.

El término castellano *alabarda* ‘arma de asta de unos dos metros de largo’ también podría ser un italianismo. Aparece por escrito en 1516 en una causa judicial por denuncia presentada por Francisco de Santa María, vecino de Burgos (*CORDE*). El siguiente testimonio data de 1536 y consta en el *Tratado de rei militari*, escrito por Diego de Salazar (*CORDE*), en el cual se describe minuciosamente el armamento utilizado por la infantería de su época. El étimo último de este vocablo es el alto alemán medio *helmbarte* ‘íd.’ (atestiguado desde el siglo XIII), compuesto de *barte* ‘hacha’ y *helm* ‘empuñadura’, con el significado de ‘hacha de mango largo’ (*FEW* XVI, 194a; *DCECH* I, 100c). Sin embargo, existen dudas sobre la lengua romance que sirvió de intermediario para el vocablo castellano, ya que las formas fonéticas que presenta el término tanto en francés (*alabarde* y *hallebarde*) como en italiano (*alabarda* y *labarda*) pueden explicar la forma española. No caben dudas de que la historia lingüística del

---

<sup>39</sup> Vid. entrada para cada uno de estos términos en el *DCECH* y también J. Terlingen (1960: 263–305).

término va de la mano de *lansquenete*, ya que era esta una de las armas características de aquellos mercenarios suizos y alemanes que participaron en la mayoría de los enfrentamientos bélicos de los siglos XVI y XVII e incluso operaron en suelo español. El hecho de que *lansquenete* provenga del galorromance [< fr. *lansquenet* (siglo XVI) < antiguo alemán medio *Landsknecht* ‘mercenario reclutado en las tierras del Imperio’ (*DCECH* III, 574a)], sumado a que fr. *alabarde* se encuentra atestiguado más de cien años antes que su equivalente italiano, bien podría indicar un origen francés. Sin embargo, *alabarda* comienza a aparecer en español en la época de mayor influencia italiana en España, influencia que abarcó todos los campos semánticos, entre ellos el militar –en especial los nombres de diversas armas–, gracias a las numerosas expediciones que los españoles llevaron a cabo en Italia ya desde fines del siglo XV<sup>40</sup>. Para finalizar, no es un dato menor que Diego de Salazar, mencionado *ut supra*, en su descripción del armamento defensivo y ofensivo utilizado por los infantes de su época (siglo XVI), utilice varios italianismos, como *batallón*; *infantería* e *infantes* (en su sentido militar); *pecto* (> *peto*) ‘parte de la armadura que cubría el pecho’, entre otros.

Dado el tema de la presente investigación, se tratarán con mayor detalle los italianismos náuticos de origen germano *bergantín* y *esquife*:

1. *bergantín* ‘buque veloz y maniobrable de dos palos utilizado en el Mediterráneo’ < cat. *bergantí* ‘bote de pescador’ < it. *brigantino*, deriv. de *brigata* ‘grupo de gente armada’ ‘mercenarios’ < gót. *brikan* ‘romper’ (*DCECH* I, 566a). Atestiguado en español (con significado náutico ausente en el étimo germánico) desde c. 1495 en documentos notariales anónimos (*CORDE*). Tanto *bergantín* como las voces emparentadas *bergante* ‘trabajador que trabaja en brigada’ y *brigada*, existen en catalán, francés e italiano, pero lo más probable es que se hayan originado en Italia (donde están atestiguadas desde el siglo XIV) y que de allí hayan pasado al galorromance y luego al español (*DCECH* I, 566a). En inglés, el término *brigantine* aparece en documentos desde el siglo XVI en textos traducidos de fuentes españolas y fue utilizado para designar una gran gama de buques utilizados en el Mediterráneo (*OED*, 2009). La abreviatura coloquial *brig*, sin embargo, pasó a designar un tipo específico de nave, el

---

<sup>40</sup> Para un análisis de los italianismos del español, *vid.* J. Terlingen (1960: 263–305).

bergantín redondo, caracterizado por portar dos mástiles con el velamen típico de la fragata (PAASCH, 1908: 11).

2. *esquife* ‘embarcación pequeña’ ‘bote’ < cat. *esquif* ‘íd.’ < it. *schifo* ‘íd.’ < long. \**skif* ‘barco’. Atestiguado en castellano desde c. 1430 en la *Crónica del rey Rodrigo...* de Pedro de Corral (*CORDE*). Según el *DCECH* (II, 756g), el punto de partida romance de este término sería la forma genovesa *schifo*, y la –e final sería testimonio del paso a través del catalán. En el *FEW* (XVII, 109b) se indica que también el fr. *esquif* y sus derivados provienen de la lengua italiana.

#### *II.4.4. Germanismos transmitidos a través del galorromance*

Se conoce bajo el nombre de los francos a un conjunto de tribus germánicas procedentes del oeste de la actual Alemania y que habitaban tierras vecinas a las fronteras del Imperio romano. Tras varios enfrentamientos, y ante la amenaza de nuevas invasiones, el emperador Juliano (en el año 358 d.C.) les otorgó tierras en el noroeste de la Galia y en el centro de la Bélgica actual (IORDAN, 1989: 110). Sin embargo, a partir del siglo V, los francos comenzaron a expandirse hacia el sur. Para el año 487 habían conquistado Bélgica y el norte de la Galia, habían establecido su frontera meridional a lo largo del río Loira (IORDAN, 1989: 110) y se habían convertido en vecinos de los visigodos, quienes dominaban entonces el sur de la Galia.

Durante el siglo VII continuó la expansión hacia el este y el sur. Sin embargo, fue bajo la dinastía carolingia que el reino franco alcanzó su mayor extensión territorial. Luego de derrotar a los árabes y anexar el reino longobardo, los francos pasaron a controlar, además de la antigua Galia romana, el norte de Italia, casi toda la región germánica e importantes extensiones de tierra en la PI (TAGLIAVINI, 1993: 404).

También durante el siglo V, otro pueblo germano, los burgundios, se asentó en suelo galo como *foederatus* del Imperio romano. Lograron expandirse más allá del territorio originalmente cedido por Roma, pero su existencia como reino independiente fue breve, dado que pronto fueron vencidos y absorbidos por los francos. Es muy poco lo que se sabe de su lengua y el influjo que ejerció sobre las variantes romances habladas en sus territorios fue muy limitado (MEYER-LÜBKE, 1926: 94). Se han

hallado alrededor de cincuenta términos de posible origen burgundio en los dialectos franco–provenzales (IORDAN, 1989: 118).

El francés es la lengua neolatina que muestra la mayor influencia germánica (WISE, 2003: 34). Los pueblos germánicos que se asentaron en suelo galo –sobre todo los francos– eran numerosos y se consolidaron rápidamente como la elite reinante. A la reorganización política y demográfica que siguió a las migraciones, se sumaron los cambios suscitados por las lenguas habladas por los conquistadores, las cuales conservaron –en algunas regiones– plena vigencia hasta siglos después de la conquista. Siguiendo la tipología de J. Fishman (1967: 29–38)<sup>41</sup>, es posible llevar a cabo una reconstrucción teórica de las etapas lingüísticas que se habrían sucedido en las regiones galas donde se asentaron cantidades importantes de francos: una primera etapa de *diglosia sin bilingüismo*, en la que las dos comunidades monolingües convivían en el mismo territorio como resultado de la unificación política de dos pueblos hablantes de lenguas distintas. Una vez consumadas la conquista y la reorganización política, social y económica que siguió a esta, se habría llegado a una segunda etapa de *bilingüismo social sin diglosia*, en la cual “los contactos lingüísticos en el ámbito de la comunicación oral entre hablantes de niveles sociales intermedios es garantía de equidistancia funcional entre ambas lenguas” (CONDE SILVESTRE, 2007: 213). En estos casos, no existe especialización funcional entre las lenguas en contacto, ya que coexisten en la comunidad y se utilizan en los mismos ámbitos y circunstancias. Si bien esta situación conduce normalmente a la extinción de la lengua minoritaria, también promueve en grado sumo el intercambio y las interferencias en todos los niveles lingüísticos, dado que los hablantes bilingües suelen trasladar características léxicas, fonéticas y morfológicas de una lengua a la otra. Luego, en una tercera etapa, se habría llegado a una *especialización funcional*, en la cual cada lengua cobraría mayor relevancia en algunos ámbitos y paulatinamente dejaría de hablarse en otros.

Esta situación de bilingüismo se mantuvo, en el norte de Francia, por lo menos hasta el siglo IX, como atestiguan los juramentos de Estrasburgo, redactados tanto en una lengua germánica de tipo fránico como en una lengua romance ya claramente

---

<sup>41</sup> Para un análisis sobre el uso del término *diglosia* en el sistema propuesto por Fishman, *vid.* J. C. Conde Silvestre (2007: 204–206).

diferenciada del latín (TAGLIAVINI, 1993: 404). Con el paso del tiempo, la situación de bilingüismo en el norte de Francia viró lentamente hacia una de monolingüismo a medida que el romance cobraba mayor relevancia como lengua oral y escrita y el cristianismo avanzaba por territorios tradicionalmente paganos. Además, como ya quedó dicho, la expansión del reino franco hacia nuevos territorios en los cuales se hablaban lenguas romances debió también debilitar el uso del fránico.

La simbiosis entre ambos pueblos en suelo galo fue tan intensa que, al mismo tiempo que la población germánica adoptaba la lengua romance, sus coterráneos latinos adoptaban el nombre endoétnico de los francos para referirse a su reino, a su lengua y a sí mismos: la Galia pasó a llamarse Francia, los *galli*, franceses y el *romanice* (o *romanz*) se convirtió en la *lingua francisca* (TAGLIAVINI, 1993: 404).

La prolongada situación de contacto lingüístico dejó huellas palpables en todos los niveles de la lengua francesa. En el nivel fonético, por ejemplo, la /h/ aspirada del francés moderno en palabras como *la haine*, *le heurt*, que aún es pronunciada fuertemente en algunos dialectos del norte del país (WISE, 2003: 38; FAGYAL, 2006: 276), tiene un origen germánico. El francés *haut* atestigua niveles de interferencia aún más profundos, dado que un elemento de origen latino (< lat. *altus*) ha sido influenciado por su sinónimo germánico (franc. *\*hoh*), provocando el traspaso del fonema aspirado desde esta palabra hacia la de origen latino (WISE, 2003: 38). Otros fenómenos fonéticos tradicionalmente atribuidos al superestrato germánico son el debilitamiento y posterior caída de muchas vocales no acentuadas, y la diptongación de las acentuadas. Estos fenómenos, particularmente extendidos en el norte de Francia, serían resultado de la fijación del acento en la sílaba inicial de cada palabra<sup>42</sup>, rasgo fonético que era característico de las lenguas germánicas (KRAHE, 1977: 58; FAGYAL, 2006: 222), y que en esta familia lingüística llevó al debilitamiento de las sílabas finales. Como afirma H. Wise, “Such major transformations, which were also to have implications for the morphological structure of the language, are responsible for the fact that French has moved much further from the parent language than any other Romance language” (WISE, 2003: 38).

---

<sup>42</sup> En el caso de los verbos, el acento no recae sobre los prefijos, sino sobre la raíz (KRAHE, 1977: 58).

También tomó el francés elementos morfológicos germánicos: los sufijos *-aud* (< *-ald*) y *-ard/-art*, por ejemplo, que fueron utilizados primero para formar nombres propios (*Eberhart, Renard, Guiraud*, etc.), y que luego sirvieron para formar adjetivos y sustantivos como *salaud* ‘bastardo’, *vantard* ‘jactancioso’, *pétard* ‘cohete’ ‘petardo’, *richard* ‘ricachón’, etc. (WISE, 2003: 37).

Los préstamos lexicales de origen germánico en el FA comprendían alrededor de mil vocablos, de los cuales sobreviven aproximadamente cuatrocientos (WISE, 2003: 37). Muchos de estos préstamos son de uso cotidiano y forman parte del vocabulario básico de la lengua francesa: *besoin, bout, brun, bleu, frais, guère, flèche, banc, rang, laid, gagner, choisir* (WISE, 2003: 37), *garant, tréve, garder, dard*, etc. (IORDAN, 1989: 119–120). En palabras de H. Wise, “Of the thousand most frequent words in the language today [...] thirty–five can be traced to this particular superstratum” (WISE, 2003: 38).

Con respecto a los galicismos de origen germánico presentes en el español, la lista de términos que se presentará a continuación no pretende ser exhaustiva, sino una muestra, organizada cronológicamente, de lo que constituye un tema de gran complejidad. En esta sección se tratarán conjuntamente los préstamos que ingresaron al español tanto a través de las lenguas de oïl, como las de oc, ya que muchas veces no es posible distinguir con seguridad cuál de las lenguas del mundo galorrománico sirvió de intermediario para cierto préstamo germánico. También se mencionarán aquí algunos germanismos que ingresaron al español a través del catalán y una serie de términos náuticos que provienen de lenguas germánicas no estudiadas en este trabajo.

A su vez, las relaciones lingüísticas entre España y Francia constituyen otro tema sumamente complejo que excede el objetivo de la presente investigación. Por esta razón, se dará una visión general de los procesos históricos que facilitaron el intercambio lingüístico y se mencionarán los germanismos que ingresaron a la lengua castellana como consecuencia de dicho intercambio.

A partir del siglo XI, la influencia de las lenguas galorromances sobre la PI creció exponencialmente. Las situaciones de contacto que posibilitaron el intercambio lingüístico entre ambas ramas de la familia romance se dieron, principalmente, en las

ciudades portuarias y los astilleros del norte de España<sup>43</sup>, por un lado, y en los núcleos urbanos a la vera del Camino de Santiago, por el otro, cuando los reinos cristianos hispánicos –entre ellos Navarra bajo el reinado de Sancho el Mayor– intensificaron y profundizaron sus relaciones comerciales y diplomáticas con los territorios ultrapirenaicos (LAPESA, 1981: 168; FOLGAR, 2005: 7). No es de extrañar, entonces, que los primeros galicismos de nuestra lengua aparezcan por escrito durante esta época.

Los esfuerzos realizados por los monarcas españoles tendientes a mejorar la infraestructura y la seguridad a lo largo del itinerario a Santiago de Compostela, tuvieron como consecuencia un aumento considerable en la cantidad de peregrinos que visitaban España (FOLGAR, 2005: 7). De hecho, la cantidad de franceses que cruzaban el norte ibérico creció tanto que pronto todo el itinerario pasó a ser llamado “el camino francés” (POTTIER, 1967: 129), y a lo largo de este surgieron nuevas aldeas y poblados, algunos de ellos integrados casi exclusivamente por colonos franceses, con sus popios jueces y merinos (LAPESA, 1981: 169). En las grandes ciudades españolas, la presencia de estos extranjeros también fue notable, y llegaron a organizarse en “barrios francos” (POTTIER, 1967: 129).

Los peregrinos franceses que se radicaron en las ciudades no tardaron en integrarse en la vida económica y comercial española y llegaron a ocupar puestos de poder e influencia. En efecto, las relaciones comerciales, tanto por mar como por tierra, cobraron un gran impulso gracias a ellos, hecho reflejado en los inventarios notariales españoles, en los cuales, por ejemplo, “muchos nombres de telas llevan calificativo de ciudad francesa, y la adjetivación *francés, francesa*, acompaña el nombre de objetos tales como *silla, escudo, espuelas, saya, toalla...*” (POTTIER, 1967: 129–130).

Otra medida que tuvo un gran efecto sobre las relaciones hispano–francesas fue la introducción de la reforma cluniacense, la cual se expandió rápidamente por los monasterios españoles. Los eclesiásticos franceses llevaron consigo nuevas prácticas religiosas y una nueva liturgia; revolucionaron la enseñanza del latín y de la gramática, y cumplieron un papel destacado en la expansión del arte románico y gótico por el norte de España (POTTIER, 1967: 129). No es de extrañar, entonces, que llegaran a ocupar puestos relevantes tanto en los monasterios como en las cortes hispanas.

---

<sup>43</sup> Se retomará este tema en la sección III.5. del presente trabajo.

Junto con estos peregrinos, comerciantes y clérigos, también llegaron mercenarios y caballeros franceses, ávidos por combatir contra los infieles. Ofrecieron una importante ayuda en la reconquista del territorio andalusí y, por lo tanto, generalmente eran bien recibidos por los pobladores hispanos. Como afirma C. Folgar, “Todos estos hechos [...] cargados de trascendencia social y política, contribuyeron a dotar de un innegable prestigio sociocultural a la población franca” (FOLGAR, 2005: 9).

A medida que los sucesivos reyes españoles persiguieron alianzas matrimoniales con princesas francesas, y estas se radicaron en las ciudades hispanas con sus séquitos, la influencia ultrapirenaica no solo se profundizó, sino que también se expandió a todos los ámbitos de la sociedad española. En este sentido es importante mencionar la influencia que ejercieron en la lengua española las literaturas francesa y provenzal, muy imitadas por poetas y juglares ibéricos, a través de las cuales ingresaron al castellano préstamos concernientes a los ideales de la vida cortesana, a las costumbres guerreras de la nobleza y de la caballería y al sistema feudal que los promulgaba. Tanto la épica como la poesía cortesana españolas reflejan profundas influencias francesas (POTTIER, 1967: 130).

Para concluir, entonces, a partir del siglo XI la presencia de peregrinos, mercaderes, marineros y guerreros franceses en suelo español aumentó considerablemente. El poder político y económico que ejercieron muchos de ellos, sumado a la profunda influencia religiosa y cultural de los clérigos y poetas franceses, dotaron de gran prestigio a las lenguas galorromances. Las consecuencias lingüísticas de estas situaciones de contacto aún pueden verse con claridad en el léxico del español.

Entre los galicismos de origen germano que ingresaron al castellano durante este período y hasta finales del siglo XV<sup>44</sup>, pueden mencionarse los siguientes:

– Vida militar: *adobar* ‘armar caballero’; *baldón* ‘injuria’; *baluarte*; *bisarma* ‘tipo de alabarda’; *blandir*; *bohordar*; *botín*; *bozón* ‘ariete’; *brida*; *bruñir* ‘limpiar’ ‘sacar brillo (a las partes de una armadura)’; *dardo*; *esgrimir*; *gaje* ‘prenda de desafío’; *galope*; *gambaj* ‘prenda gruesa utilizada debajo de la armadura’; *arnés* ‘conjunto de

---

<sup>44</sup> En esta sección, se omitirán, para no repetir, los términos náuticos que serán analizados en los puntos III.4.1. y III.5 del presente trabajo.

armas defensivas'; *estoque*; *espingarda* 'cañón de artillería'; *flecha*; *greba*; *tarja* 'escudo'; *trotar*; *zalagarda* 'emboscada'.

– Vida comercial: *banda* 'cinta'; *cota*; *escote* 'pago de un gasto, especialmente de comida u hospedaje'; *gerifalte*; *lonja* 'tienda donde se venden especias' 'centro de contratación de mercaderes'; *marta* 'especie de animal'; *tabardo* 'prenda exterior'.

– Vida marítima: *batel*; *bauprés*; *borda*; *botar*; *boya*; *mástil*; *trinquete* 'más pequeño de los tres mástiles principales; el más cercano a la proa'.

– Vida literaria: *ardido*; *arpa*; *baldosa* 'antiguo instrumento de cuerda'; *giga* 'instrumento de cuerdas'; *laido* 'ignominioso' 'torpe'.

– Otros términos: *bando* 'edicto solemne'; *bastir* 'construir'; *blanco*; *bruno*; *calambre*; *corchete* 'especie de broche o gancho'; *esmerejón*; *esquina*; *facistol* 'atril grande'; *faraute* 'intérprete de lenguas'; *fruncir*; *gañán* 'mozo de labranza'; *gala*; *gris*; *jardín*; *jirón*; *ribaldo*.

Otro período de gran influencia francesa comenzó en el siglo XVI con la llegada de la casa de los Austria al trono de España mediante la coronación en 1516 de Carlos I. El Imperio español fue durante esta época la mayor potencia de Europa y alcanzó la cima de su influencia política y cultural. La necesidad de defender los amplios dominios y territorios europeos heredados por Carlos I llevó a que España participara de numerosas guerras (incluyendo varias contra Francia) que terminarían por drenar los recursos económicos y militares del gran imperio.

Durante el siglo XVII, la decadencia española se volvería cada vez más evidente, sobre todo en la esfera económica y naval, y la misma casa de los Austria llegaría a su fin con la muerte sin descendencia de Carlos II.

Las guerras que España acometió a lo largo y ancho de Europa dejaron también huellas en el vocabulario castellano. Con respecto a los galicismos de origen germánico que ingresaron al español durante esta época, pueden nombrarse los siguientes: *airón* 'adorno de plumas de garza real'; *berma*; *blindar*; *brecha*; *duna*; *estampar*; *etiqueta*; *ferlín* 'moneda antigua'; *forraje*; *guitón* 'pordiosero' 'holgazán'; *heraldo*; *maleta*; *rampante*; *tope* 'extremo superior de un mástil'; *tropa*; *turba*.

La firma del tratado de Utrecht, que puso fin a la Guerra de Sucesión Española (1701–1713), marcó el punto final del poderío español y de su importancia como

artífice de los destinos de Europa. Con la coronación de Felipe V, se inició el reinado de la Casa de Borbón, de origen francés, por lo cual también comenzó otro período de fuerte influencia lingüística francesa.

Durante la mayor parte del siglo XIX, el francés continuó siendo la lengua que mayor influencia ejerció sobre el castellano, e incluso sirvió de intermediaria para un creciente número de términos anglosajones. Sin embargo, para finales de siglo, fue la lengua inglesa la que comenzó lentamente, pero a paso firme, a ejercer su influencia sobre la técnica, la industria y la construcción naval españolas. A continuación se listarán los galicismos de origen germánico que ingresaron al castellano durante los siglos XVIII y XIX: *armón* ‘parte de un carruaje’; *berlanga* ‘juego de azar’; *bisoñé* ‘media peluca’; *bloque*; *duneta* ‘estancia más alta de la popa del navío’; *colza* ‘tipo de planta’; *corchar* ‘unir las filásticas de un cordón o los cordones de un cabo o de un rebenque, torciéndolos uno sobre otro’; *crup* ‘difteria’; *eperlano*; *etapa*; *estacha* ‘amarra’ ‘cable que se ata al arpón’; *flan*; *flanco*; *frac*; *frambuesa*; *ganga* ‘término minero’; *gratar* ‘limpiar o bruñir plata o armas de fuego portátiles’; *guimbarda* ‘cepillo de carpintero’; *garante*; *instalar*; *lambrequín*; *langa* ‘bacalao curado’; *lote*; *morilla* ‘especie de hongo’; *taca* ‘placa que forma parte del crisol de una forja’.

En este período (siglos XVII a XIX), los germanismos no entraron en la lengua castellana solamente desde el francés. También el catalán continuó siendo lengua intermediaria para ello. Por tanto, a continuación se nombrarán algunos germanismos que ingresaron al castellano a través del catalán: *acotar*; *aguaitar*; *albergue*; *anca*; *bala* ‘fardo de mercadería’; *blandón* ‘vela gruesa’ ‘candelabro’; *brahón* ‘doblez que ceñía la parte superior del brazo’; *bregar*; *brigola* ‘máquina de guerra que lanzaba piedras’; *buque*; *esmalte*; *falda*; *flechaste* ‘cada uno de los cordeles horizontales ligados a los obenques’; *fornir* ‘abastecer’ (de donde deriva el participio *fornido*); *forrar*; *garba* ‘conjunto de mieses’; *grapa* ‘garra’; *guante*; *jaquir* ‘desamparar’; *orgullo*; *ringlera* ‘fila’ ‘orden’; *rustir* ‘asar’. También se han postulado orígenes occitanos para *albergue*, *anca*, *bregar*, *esmalte* y *falda*<sup>45</sup>.

Por último, se mencionan algunos galicismos náuticos de origen germano que han quedado fuera de la presente investigación ya sea porque provienen en última instancia

---

<sup>45</sup> Vid. entradas para cada término en el DCECH.

de lenguas germánicas no estudiadas aquí, o porque no poseían un significado náutico en la lengua germánica en cuestión, pues tal valor fue un desarrollo posterior romance: *bao, bauprés, borda, botalón, botar, boya, brandal, buque, corchar, duneta, espato, estacha, flechaste, grímpola, mástil, tope* y *trinquete*, entre otros.

### III. GALICISMOS NÁUTICOS PROCEDENTES DEL NÓRDICO ANTIGUO

---

De todas las actividades de exploración europea durante la Edad Media, la expansión escandinava fue la más extensa. En palabras de C. R. Beazley: “The Norse discoveries are [...] the leading achievements of Western travel and enterprise in the Unknown, between the time of Constantine and the Crusades. The central fact of European expansion in the Dark Ages [...] is the advance of the Vikings to the Arctic continent and to America” (BEAZLEY, 1931: 51), sin olvidar la penetración comercial que realizaron en Europa Oriental.

La colonización de Islandia y las islas del mar del Norte, el descubrimiento de Groenlandia y América, la fundación de poblados en la región báltica y el este europeo, y la creación de una extensa red comercial constituyeron una serie de logros que transformaron económicamente el continente y que sirvieron de inspiración para las posteriores expansiones hanseática y neerlandesa.

A continuación se estudiará el efecto que las navegaciones de los escandinavos tuvieron en Europa para comprender así cabalmente las razones históricas detrás de la influencia lingüística que el NA ejerció sobre las lenguas de los pueblos con los que entró en contacto.

#### III.1. La expansión nórdica

Suele afirmarse que la Era Vikinga comenzó a mediados del siglo VIII y se extendió hasta el siglo XI. Quienes defienden estos límites cronológicos<sup>46</sup> suelen mencionar el saqueo del monasterio anglosajón de Lindisfarne (en el año 793) como el suceso que dio comienzo a dicha era, y la conquista normanda de Inglaterra, en 1066, como el hecho que la cerró. Sin embargo, dicha cronología –basada exclusivamente en sucesos de la historia inglesa– ha sido puesta en duda por investigadores posteriores, quienes suelen considerar la expansión nórdica hacia el este como un “subproducto de la actividad escandinava [...] iniciada en los siglos anteriores a esa era”, actividades que incluían “expediciones de saqueo y comercio, pero también movimientos de poblamiento y ocupación...” (SZCZAWLINSKA MUCENIECKS, 2017: 226).

---

<sup>46</sup> Al respecto, *vid.* K. Holmann (2003) y S. Brink (2008), entre otros.

Excavaciones arqueológicas también han demostrado que la presencia escandinava en la región báltica data del siglo VII (DURAND, 1975: 19).

También la fecha de cierre de la Era Vikinga ha sido cuestionada. Ciertamente es que la conquista normanda puso fin al poderío danés en Inglaterra, pero el rey Hakon IV de Noruega aún organizaba expediciones a Escocia en el siglo XIII (HOLMAN, 2003: 126), mientras que los asentamientos en Groenlandia sobrevivieron hasta el siglo XV (BRINK, 2008: 594). Dada la importancia que el barco tuvo en la cultura nórdica medieval, el fin de la era del *langskip*, fechado a mediados del siglo XIV (MARCUS, 1980: 120), cuando los buques hanseáticos lograron la supremacía marítima en el mar Báltico y zonas aledañas, parecería ser la fecha más apropiada para dar por finalizada la Era Vikinga.

Más allá de estas consideraciones, es indudable que a partir del siglo IX el ritmo de la expansión escandinava se aceleró y reorientó geográficamente. Desde el año 800 asolaron la costa norte de Europa, comenzaron la penetración de la gran estepa rusa y atacaron Irlanda e Inglaterra. No tardaron en llegar al Mediterráneo y Medio Oriente.

La expansión escandinava siguió tres rutas principales (hacia el noroeste, suroeste y noreste) y se desarrolló en tres fases distintas (MUSSET, 1982: 143). Cada pueblo escandinavo tuvo sus métodos y direcciones favoritas: los suecos lideraron el avance por el este de Europa, los noruegos navegaron hacia occidente y colonizaron las islas escocesas, Irlanda, Gales, Islandia, Groenlandia y América del Norte, mientras que los daneses prefirieron avanzar por la costa gala y alemana y cruzar el canal de la Mancha para luego conquistar Inglaterra. Sin embargo, ninguna zona de influencia fue exclusiva, por lo que podían hallarse noruegos en Francia e Inglaterra, suecos en el Mediterráneo y daneses en la estepa rusa.

La expansión hacia el oeste se inició con las incursiones noruegas en las Islas Británicas y alrededores: saquearon el monasterio de Lindisfarne en el año 793 y el de Wearmouth un año después. En el año 795 llegaron a Gales. En esta época se aceleró también el ritmo de colonización de las islas Shetland, Hébridas, Orcadas, Feroe, la isla de Man y de Caithness (actual Escocia), tierras a las que habían llegado los noruegos antes de lanzarse sobre Inglaterra (MUSSET, 1982: 159). Durante diez años (820–30) atacaron Irlanda y fundaron allí, entre otros pueblos, Dublín, Cork y Limerick, desde

donde zarparon hacia la costa francesa con el fin de llevar a cabo, junto con los daneses, numerosas incursiones, una de las cuales terminó en el saqueo de París (845) tras remontar el río Sena con ciento veinte barcos (MARCUS, 1980: 42). Un año antes los noruegos habían atacado la PI. Más al norte, la colonización de Islandia comenzó en el año 870; Groenlandia fue descubierta en el año 900 y la costa oriental de América del norte en el año 985.

Esta “colonización del Atlántico norte” (DURAND, 1975: 30) por los noruegos fue una de las hazañas navales más impresionantes de la Edad Media, ya que lograron navegar miles de kilómetros a través de uno de los océanos más peligrosos del mundo con barcos capaces de cargar suficientes suministros y personas como para colonizar nuevos territorios. A su vez, el año 999 marcó un hito en la historia de la navegación occidental, ya que fue entonces cuando los escandinavos comenzaron a navegar directamente, sin escalas, desde Groenlandia hasta Noruega. Como afirma G. J. Marcus, “This was the beginning of direct traffic between Greenland and Europe, and the first transatlantic trade–route in history” (MARCUS, 1980: 66). Estos viajes transoceánicos, sumados al descubrimiento de América realizado por Bjarni Herjólfsson y al pequeño asentamiento fundado allí por Leif Erikson, sobresalen entre los logros de la Era Vikinga, y constituyen un testimonio elocuente sobre la capacidad marinera de los hombres del norte.

Los daneses, por el contrario, se encontraban en una posición menos ventajosa. El hecho de hallarse cercados al este por la expansión sueca, al sur por naciones poderosas y al oeste por el imperio carolingio determinó su manera de expandirse y la dirección de este movimiento (DURAND, 1975: 36). En efecto, las empresas danesas tendieron a ser más organizadas y metódicas que las suecas y noruegas. Empleaban regularmente tropas bien adiestradas en campamentos militares, a menudo eran lideradas por miembros de la familia real y ocultaban motivaciones políticas (DURAND, 1975: 36–37).

La ruta de expansión principal de los daneses partía hacia el oeste a lo largo de la costa norte de Europa, luego se bifurcaba hacia Inglaterra y hacia el canal de la Mancha. Al igual que suecos y noruegos, remontaban los ríos para ampliar su radio de ataque.

En el año 810 los daneses superaron las defensas carolingias y conquistaron Frisia. Una vez destruido el poder naval francés, saquearon Dorestad, la principal plaza

mercantil del norte de Europa, en el año 834 (y luego seis veces más), Hamburgo, Ruan, París, Chartres y Tours en numerosas ocasiones y, a partir del año 840, se lanzaron a la conquista de Inglaterra y Francia (DURAND, 1975: 37). Durante quince años, el gran ejército danés (como era conocido por sus enemigos) saqueó y forzó tributos a lo largo de toda Europa septentrional (DURAND, 1975: 38).

Al mismo tiempo que noruegos y daneses se expandían por el oeste, los suecos hacían lo propio en la zona báltica y Rusia. Los saqueos fueron poco frecuentes en estas zonas, ya que los suecos arribaron allí como comerciantes (DURAND, 1975: 49). A partir de mediados del siglo VIII comenzaron a remontar los ríos del este europeo en viajes de exploración y comercio. Que la presencia sueca en esta región era antigua parece confirmarlo el historiador bizantino Jordanes, quien, a mediados del siglo VI, afirmaba que “the Swedes have splendid horses [...] and send through innumerable other peoples sapperine fur for trade” [cit. por WINROTH (2014: 112)].

Los suecos utilizaron los ríos de Europa oriental para atravesar la gran estepa rusa. Del año 839 datan los primeros contactos con los griegos en el mar de Azov, y en el año 864 ocurrió el primer encuentro directo atestiguado entre vikingos y árabes en Tabaristán. Alrededor del año 865 ocuparon Nóvgorod y Kiev y poco después navegaron a lo largo del Dniéper y del Volga hasta Constantinopla y Astracán. Flotas de guerra suecas saquearon las costas del Mar Negro y el Caspio, incluyendo Irán y otras regiones del Califato de Bagdad (MUSSET, 1982: 202). La presencia nórdica en Rusia llegó a su punto más alto en los siglos X y XI (MARCUS, 1980: 42).

Los suecos lograron gran ascendencia política y económica entre los pueblos de la zona. Los cronistas islandeses llamaban a Rusia “la gran Suecia” (DURAND, 1975: 49), y sus coetáneos rusos mencionaban a los *rús*, *vieringjar* y *svei*, grupos provenientes de Suecia (DURAND, 1975: 48). El mismo nombre de Rusia probablemente derive de la primera de estas designaciones.

L. Musset (1982: 145) considera que la expansión nórdica puede dividirse en tres fases bien diferenciadas según el *modus operandi* utilizado por los hombres del norte. Desde el punto de vista cronológico, sin embargo, no es posible separar las fases con precisión, ya que estas no se sucedieron unas a otras, sino que se dieron en simultáneo. La primera fase, por ejemplo, nunca cesó completamente, ya que las incursiones

violentas en busca de botín fue una constante a lo largo de toda la Era Vikinga, mientras que la tercera fase de colonización comenzó más temprano en las islas del mar del Norte y en el Báltico que en Francia e Inglaterra.

La primera fase se caracterizó principalmente por incursiones violentas, saqueos y piratería. Los ataques veloces y sorpresivos contra pueblos o monasterios desprotegidos se convirtieron en sucesos cotidianos. Desde un punto de vista cultural y económico, esta primera fase de la expansión escandinava fue ciertamente negativa para Europa. Por un lado, un número considerable de manuscritos medievales y obras de arte religioso fueron seguramente destruidos durante los saqueos de monasterios. Por otro lado, desde el punto de vista económico, la piratería ejercida por los escandinavos en el mar del Norte y el canal de la Mancha paralizó el comercio marítimo, ya de por sí escaso. También la destrucción de centros urbanos afectó negativamente el comercio terrestre (MUSSET, 1982: 169).

Por el contrario, con la segunda fase, la cual L. Musset (1982: 147) ubica tentativamente entre los años 980 y 1030, empezaron a sentarse las bases de lo que luego sería una verdadera revolución comercial. El intercambio de mercaderías cobró mayor relevancia. Comenzó así la penetración comercial nórdica de Europa, caracterizada por la fundación de pueblos y centros de intercambio fortificados, algunos de los cuales luego darían nacimiento a comunidades políticamente autónomas.

Durante esta fase, los hombres del norte modificaron su estrategia y comenzaron a asentarse en los territorios que sometían y a colonizar regiones deshabitadas. La presencia de contingentes de comerciantes y guerreros escandinavos en las ciudades de Inglaterra, Irlanda, Francia, Alemania, Europa del este, e incluso en Bizancio, está bien documentada. También erigieron campamentos y poblados a las orillas de las desembocaduras de los ríos principales de Europa (RENAUD, 2008: 453). De esta manera, el comercio fluvial quedaba bajo su control. Ya sin obstáculos, remontaron los ríos y recorrieron todo el continente. Cuando la navegación se volvía imposible –cosa que ocurría muy pocas veces, pues sus naves, incluso las más grandes, podían navegar en tan solo 60 cm de agua, y, si no los había, los tripulantes descendían de ellas y las cargaban a hombros hasta otro curso de agua más navegable–, establecían campamentos

fortificados y puestos de avanzada que servían como centros de intercambio a lo largo de extensas rutas comerciales muchas veces inauguradas por ellos mismos.

Fue la tercera fase de la expansión, sin embargo, la que mayor impacto tuvo sobre Europa. Durante esta etapa, los escandinavos no solo establecieron una red comercial que unía Groenlandia con Rusia y Noruega con Bizancio, sino que también comenzaron a organizar políticamente los territorios conquistados y a fundar un número cada vez mayor de poblados. Surgieron de esta manera nuevos estados, algunos escandinavos en su totalidad, como Islandia y las islas Feroe, y nuevas entidades políticas en Irlanda, Gran Bretaña, el norte de Francia y el este de Europa.

Fue durante esta tercera fase que los escandinavos ejercieron su mayor influencia económica y naval, y el NA conquistó nuevos territorios. La influencia lingüística que ejercieron dejó profundas huellas que aún pueden verse en el inglés, el francés y las lenguas célticas de las Islas Británicas.

Para el siglo X los comerciantes nórdicos habían construido una extensa área económica, desde Groenlandia hasta la estepa rusa y ucraniana, a través de la cual el intercambio comercial y humano fue continuo e intenso. La Península Escandinava fue la principal beneficiaria al convertirse en el eje de dicha zona, en un “gigantesco emporio de importación y exportación” (DURAND, 1975: 83) que servía de intermediario entre el este y el oeste, y en un centro de redistribución de mercancías provenientes del continente. Numerosos fueron los centros urbanos escandinavos que vivieron una gran prosperidad en los siglos IX y X: Hedeby (Dinamarca) y Birka (Suecia), principalmente, pero también Skiringssal (Noruega) y Ribe (Dinamarca), entre otros, gozaron de una gran prosperidad. Excavaciones llevadas a cabo cerca de los emplazamientos de estos antiguos centros han desenterrado restos de sedas chinas y bizantinas; platería árabe; lana inglesa; paños frisonos; cristalería y armas francas; esculturas asiáticas y miles de monedas árabes (MUSSET, 1982: 171).

Esta intensa actividad comercial dejó huellas lingüísticas en forma de préstamos lexicales en varias lenguas europeas: ingl. *walrus* ‘morsa’, *aulk* ‘especie de ave ártica’ (OED, 2009); fr. *célerin* ‘pez parecido al arenque’, *cole* ‘(pez) carbonero’, *rohart* ‘marfil proveniente de los colmillos de las morsas’, *hele* ‘alce’ (DE GOROG, 1958: 84–91); irlandés *est* ‘caballo’, *langa* ‘especie de pez’, *rosualt* ‘morsa’ (BORKENT, 2014:

44–45); ruso *sel'd'* ‘arenque’, *skua* ‘especie de gaviota’, finlandés *silli* ‘arenque’ (DE GOROG, 1958: 84), entre muchos otros. También el comercio nórdico de halcones ha dejado su huella, ya que esp. *gerifalte*, el nombre común de la especie groenlandesa, proviene en última instancia del NA *geirfálki* (DCECH III, 146a).

Como afirma A. Winroth (2014: 125), las actividades escandinavas fueron fundamentales para la reactivación del comercio y el crecimiento económico de Europa, empobrecido extraordinariamente, así como la producción industrial, con la caída del Imperio Romano occidental. Antes de la expansión nórdica, Europa sufría un déficit comercial considerable: importaba de Oriente mucho más de lo que exportaba, lo que aparejaba una fuga de metales preciosos hacia Asia para el pago de mercancías. Los escandinavos, gracias sobre todo a las rutas comerciales que inauguraron en el este del continente y a los productos que vendían allí a los árabes, inyectaron en la economía occidental grandes cantidades de plata y oro<sup>47</sup>. En efecto,

It seems that Scandinavians and others who exported slaves, fur, and other articles to the Arab Caliphate and Byzantium rectified for some time the lopsided trade balance between Western Europe and the East, stopping or perhaps even reversing the flow of silver and gold that had been leaving the western economy. The influx strengthened the European stock of silver, the coinage, and thus commerce (WINROTH, 2014: 126).

Simultáneamente, los hombres del norte crearon rutas y circuitos comerciales que no solo los sobrevivirían, sino que continuarían creciendo en importancia incluso después de perdida la hegemonía comercial y naval nórdica. El itinerario Noruega, Escocia y el mar de Irlanda, por ejemplo, inaugurado en el siglo VIII, fue fundamental para el desarrollo económico y comercial de Inglaterra (MUSSET, 1982: 171). Asimismo, los circuitos organizados alrededor del mar Báltico, sumados a la gran cantidad de poblaciones fundadas<sup>48</sup> allí por los suecos, ejercieron una profunda

---

<sup>47</sup> En la Península Escandinava y la región báltica se han desenterrado cientos de miles de monedas de plata acuñadas por los árabes (WINROTH, 2014: 125), testimonio no solo del gran éxito de la red comercial, sino también de la enorme afluencia de plata desde el Califato de Bagdad hacia Escandinavia, y de allí hacia el resto de Europa.

<sup>48</sup> Se han descubierto más de ochenta asentamientos y emplazamientos comerciales alrededor del mar Báltico. Solo en los actuales *oblast* rusos de Vladimir y Yaroslav se han identificado más de 7.700 túmulos escandinavos (DURAND, 1975: 49). F. Durand (1982: 50–51) considera indiscutible que algunas ciudades eslavas (Kiev, Nóvgorod, Smolensk, Rostov, etc.) deben su desarrollo económico a la expansión nórdica.

influencia sobre el desarrollo económico y la posterior organización territorial de Finlandia y los países bálticos. Lo mismo puede afirmarse de los itinerarios fluviales reabiertos por los escandinavos a través del este de Europa, los cuales constituirían los ejes económicos y políticos de los estados medievales polaco y ruso (MUSSET, 1982: 171; SZCZAWLINSKA MUCENIECKS, 2017: 234). La importancia y el éxito de las rutas inauguradas por los suecos fueron de tal magnitud que la Liga Hanseática, con sus buques revolucionarios y capitales en apariencia inagotables, imitó los itinerarios seguidos por los hombres del norte en su penetración comercial del Báltico y Europa oriental (DURAND, 1975: 50).

Para concluir, como afirma L. Musset:

[E]l vikingo contribuyó [...] al desarrollo económico de una parte considerable de Europa. Puso por vez primera los mares del Norte en condiciones de rivalizar con el Mediterráneo como eje económico, lo que compensaba en cierta medida la decadencia del tráfico en las regiones meridionales, debido a las conquistas musulmanas. Inglaterra, el norte de Francia, los Países Bajos y la Alemania litoral dejaron de ser, de este modo, callejones sin salida, aislados en las orillas de un mar prácticamente vacío (MUSSET, 1982: 172).

### **III.2. Los barcos escandinavos**

La expansión marítima, la conquista de grandes territorios y la penetración comercial de Europa solo fueron posibles gracias al conocimiento avanzado de técnicas de navegación, arquitectura y diseño navales que poseían los hombres del norte. En efecto, para mediados del siglo IX, los escandinavos habían desarrollado buques de vela perfectamente adaptados a la navegación de altura (MARCUS, 1980: 39), lo que los convirtió en los marinos más avanzados de Europa.

Es mucho y poco al mismo tiempo lo que se sabe acerca de las técnicas de navegación y el velamen de los buques nórdicos de la Era Vikinga. En primer lugar, las fuentes literarias, con sus extensos catálogos de voces náuticas y descripciones de maniobras en alta mar, no son hoy en día sencillas de interpretar. Resulta imposible determinar con exactitud el significado de muchos de esos términos, o distinguir con precisión entre los numerosos tipos de buques mencionados. En segundo lugar, el material utilizado por los escandinavos para confeccionar las jarcias y velas de sus barcos ha dejado escasos rastros arqueológicos, por lo que existen grandes

controversias sobre sus métodos de navegación y sobre la manera en la cual manipulaban la gran vela cuadrada.

Sin embargo, se posee un conocimiento mucho más completo de la construcción naval y de los materiales utilizados en ella gracias, sobre todo, a tres hallazgos arqueológicos realizados en Noruega. El primero de ellos data de 1867, en Tuna, donde se desenterró un navío muy deteriorado de fines del siglo IX; el segundo, en Gokstad (1880), donde se descubrió un buque intacto del siglo X, y el tercero, en Oseberg (1904), donde se exhumó un navío en perfecto estado de conservación de mediados del siglo VIII que había servido de tumba real<sup>49</sup>.

A estos tres descubrimientos se suman el realizado en el fiordo de Roskilde, Dinamarca (1965), donde se hallaron hundidos, con el propósito de bloquear el acceso por agua a la capital danesa, tres buques de carga y dos de guerra, y el de varios yacimientos suecos, en los que se han recuperado barcas que forman una serie continua del siglo VII al XI (MUSSET, 1982: 156). Por último, se conservan algunas representaciones de barcos escandinavos en piedras rúnicas del siglo IX y en el tapiz de Bayeux del siglo XI.

Por otra parte, los arqueólogos navales escandinavos e ingleses hace ya muchos años que construyen diversas clases de embarcaciones nórdicas, empleando los mismos materiales y las mismas herramientas que utilizaron los carpinteros escandinavos, para experimentar y establecer científicamente con ellas sus condiciones marineras, maniobrabilidad, gobernabilidad con diferentes vientos y diferentes cargas, velocidad, etc.

Basándose en los restos arqueológicos nombrados, suelen clasificarse los buques nórdicos utilizados durante la Era Vikinga en dos grandes grupos: los *langskip* o ‘naves largas’ de uso militar –en latín medieval *navis longa*–, y los *kaupskip* ‘buques mercantes’ (DURAND, 1975: 63). Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la mayoría de los barcos nórdicos podían servir, con leves modificaciones, tanto para la guerra como para el transporte y el comercio.

---

<sup>49</sup> Para descripciones detalladas de estos hallazgos, *vid.* A. W. Brøgger (1951: 78–103) y G. J. Marcus (1980: 35–39).

A. W. Brøgger y H. Shetelig consideran que *langskip* era un término general, bajo el cual se englobaban los barcos de uso militar (BRØGGER, 1951: 184). El nombre alude a su diseño característico: casco largo y esbelto para lograr la mayor velocidad posible. El *langskip*, además, se clasificaba según la cantidad de remos que portaba, que, a su vez, dependía del número de baos que poseyera el buque (BRØGGER 1951: 187). Este método de clasificación dio lugar a un sistema compuesto por tres clases de naves. La primera clase contenía los buques más grandes, que llegaron a tener treinta pares de remos, aunque existen referencias a naves largas de treinta y siete pares (BRØGGER 1951: 187).

Sin embargo, treinta pares de remos no equivalían a treinta metros de eslora. La longitud de las naves variaba considerablemente, ya que el espacio entre los bancos de remos no tenía una distancia fija. Según cálculos basados en hallazgos arqueológicos, A. W. Brøgger y H. Shetelig determinaron que las naves largas de treinta pares de remos tenían, en promedio, 52 m de eslora, aunque en las sagas se mencionan buques aún más grandes (BRØGGER, 1951: 188).

Estas naves comenzaron a ser construidas en el siglo XI y constituyeron el punto límite de la tecnología naval escandinava, ya que el propio método de construcción en tingladillo empleado perdía sus prestaciones características: el gran peso y tamaño volvían las naves poco eficientes y les restaban maniobrabilidad y velocidad. Además, requerían una tripulación numerosa y eran costosas de construir y de mantener.

La segunda clase de naves largas estaba compuesta por buques de veinte a veinticinco pares de remos (en promedio, unos 30 m de eslora). Estos formaban el grueso de las flotas nórdicas, ya que eran los que mejor combinaban las cualidades fundamentales de esta clase de naves de guerra: velocidad, maniobrabilidad y capacidad para transportar tropas (BRØGGER, 1951: 189).

La tercera clase estaba compuesta por naves largas de trece a diecinueve pares de remos. Eran los buques más pequeños utilizados en combate. Dado que eran livianos y de escaso calado, podían utilizarse en lagos y ríos poco profundos e incluso portearse si era necesario (BRØGGER, 1951: 190).

Todas las naves largas poseían una doble proa, es decir, su popa y proa estaban idénticamente apuntadas. Esto facilitaba en gran medida la navegación, ya que volvía

innecesario girar la nave para revertir la dirección que esta llevaba, habilidad esencial para cambiar de frente en los combates navales, correr los vientos, esquivar témpanos de hielo en alta mar y remontar los ríos de Europa.

La capacidad naviera de estos buques fue demostrada en 1893, cuando una réplica de la embarcación descubierta en Gokstad cruzó el océano Atlántico para la feria de Chicago. Zarpó desde Noruega el 30 de abril y arribó a EE. UU., sin contratiempos, el 27 de mayo. El capitán confirmaría después que la elasticidad y liviandad del buque habían permitido llegar a velocidades máximas de 11 nudos –20 km/h– (BRØGGER, 1951: 141–142), y que el aparejo y el timón de espadilla estaban perfectamente adaptados a las características estructurales de la nave.

A partir del siglo IX, los carpinteros navales escandinavos comenzaron a construir otro tipo de barco mejor adaptado para el comercio y el transporte de mercaderías, llamado genéricamente *kaupskip* o también *byrðingr* (DURAND, 1975: 63). El método de construcción era similar al del *langskip* y, como este último, portaba un solo mástil de vela cuadrada y un timón de espadilla a estribor. Sin embargo, era más ancho de manga, más corto de eslora, tenía un mayor calado y un francobordo más elevado. Además, a diferencia de las naves largas, en los *kaupskip* las cuadernas se fijaban al casco del buque mediante clavijas de madera, lo cual otorgaba mayor rigidez estructural y alargaba la vida útil de la embarcación (UNGER, 1981: 241).

Las naves mercantes nórdicas se caracterizaban por su gran capacidad de carga y por su maniobrabilidad. Sin embargo, la gran diferencia entre el *langskip* y el *kaupskip* radicaba en que este último dependía principalmente de la vela como modo de propulsión. No se buscaba la mayor velocidad posible, sino la mayor capacidad de carga posible, por lo que la reducción en la cantidad de remos (solamente se utilizaban a proa y a popa para entrar y salir del puerto) fue un paso lógico para liberar espacio a bordo y así poder transportar mayores cargas (UNGER, 1981: 242).

El desarrollo de un tipo de nave especializado en transportar cargas fue una consecuencia de la fundación de asentamientos escandinavos en el Atlántico (BILL, 2008: 176). En efecto, para comerciar con dichos territorios, se requerían buques capaces de largas travesías oceánicas y aptos para el transporte de personas, animales, herramientas y víveres a un bajo costo.

Las grandes travesías escandinavas, sin embargo, fueron posibles gracias a una nave mercante en particular: el *knórr*, diseñado específicamente para realizar largos viajes a través del océano Atlántico. Sin él no habría sido posible la creación ni la supervivencia de los asentamientos de Islandia y Groenlandia. Los escandinavos fueron los primeros europeos en llegar a América del Norte, y lo hicieron navegando un *knórr*.

Durante la Era Vikinga no hubo en Europa otro tipo de barco capaz de realizar semejantes travesías. La *regularidad* y la *cotidianeidad* de las navegaciones nórdicas durante este período fueron uno de sus logros más impresionantes. El *knórr* cosechó un prestigio tan grande como el *langskip* y fue el líder del comercio marítimo de Europa septentrional hasta la creación de la coca hanseática, en cuyo diseño, por otra parte, influyó poderosamente (UNGER, 1981: 243). En palabras de G. J. Marcus, “six centuries before the English, Germans or Dutch, the Norsemen had evolved a craft that was admirably adapted to the navigation of the Western Ocean” (MARCUS, 1980: 45).

En promedio, el *knórr* media 16 m de eslora y 4,6 m de manga, y era capaz de transportar hasta cincuenta toneladas (UNGER, 1981: 242).

Como afirma A. Winroth, “the secret behind the excellence of Viking Age ships lies in how they were constructed” (WINROTH, 2014: 75). Las naves nórdicas eran construidas utilizando el método llamado “de casco trincado” o “tingladillo”, es decir, las tracas (maderos horizontales) del casco del buque superponían sus bordes unos pocos centímetros –el borde inferior de la traca o tabla superior por fuera del borde superior de la inferior–, y estaban unidas mediante clavos de hierro remachados. Esta técnica de construcción dotaba al navío de estabilidad, resistencia y flexibilidad.

En Escandinavia, los troncos talados que se utilizaban en la construcción naval no eran aserrados, sino cortados y escindidos utilizando hachas y cuñas de madera. De esta manera, los tablones se fabricaban respetando las vetas naturales de la madera, método que los hacía más flexibles –y, por lo tanto, más fáciles de curvar– que los aserrados (WINROTH, 2014: 75–76). Muy temprano descubrieron los carpinteros escandinavos que la mejor madera para construir barcos era la del roble, razón por la cual todo el buque, a excepción del mástil (generalmente de pino) era construido con este material.

Los buques escandinavos poseían una quilla de roble macizo, la cual era la fuente principal de la fuerza estructural del buque, su columna vertebral. Poseer una quilla de

estas características era esencial para realizar viajes transoceánicos, ya que esta no solo brindaba mayor resistencia a todo el forro de la embarcación, sino que también permitía capear los fuertes temporales del Atlántico (BRØGGER, 1951: 113). Además, la flexibilidad de la quilla de roble hacía que el casco se amoldase a la forma de la ola y no se quebrase por el esfuerzo sufrido, ya que toda la estructura podía ceder varios milímetros.

Las cuadernas y los baos de los *langskip* se colocaban a medida que el casco de la nave se iba construyendo y estaban unidos a él mediante anillos flexibles y trincas de materiales naturales resistentes (DURAND, 1975: 61). Este método de asegurar el forro permitía construir el casco utilizando tracas de una delgadez extrema, lo cual daba como resultado una estructura liviana.

Así, se lograba una nave liviana, pero lo suficientemente robusta como para soportar las presiones del océano, una nave maniobrable, veloz y de poco calado. Esto último permitía navegar en aguas de menos de un metro de profundidad, y así varar el buque en cualquier playa para realizar rápidos desembarques y remontar ríos poco profundos. Además, oportuno es recordarlo, el reducido peso facilitaba que el buque pudiese ser portado cuando la navegación se volvía imposible.

Tanto el *langskip* como el *kaupskip* enarbolaban una sola vela cuadrada tendida por una verga o percha horizontal. Esta percha era izada y arriada mediante drizas que también servían como estayes de popa (SAYERS, 1999: 346). La verga podía girarse sobre el eje vertical del mástil para que la vela tomara mejor el viento contrario. Dos obenques sujetaban el palo a cada regala, y otro estay lo sujetaba a la proa del buque<sup>50</sup>.

En el barco de Gokstad se hallaron dos bloques de madera clavados a los costados de la nave, a la altura del mástil. Existe consenso en que estos servían de soporte al *beitiáss*, un palo que, amarrado al grátil de la vela por un extremo y al casco de la nave por el otro, impedía que esta se sacudiera con el viento (MARCUS, 1980: 38). De ser así, el *beitiáss* habría sido utilizado para navegar de bolina o de ceñida (esto es, contra el viento). Al respecto, dice A. Winroth “when zigzagging against the wind,

---

<sup>50</sup> En el Anexo II de este trabajo se incluyen algunas imágenes de naves escandinavas con la terminología española de origen nórdico para facilitar la comprensión de estas descripciones.

square sails were not quite as bad as previously thought<sup>51</sup>. A reconstruction [of a Viking ship] was able to tack against the wind in a very rough sea, covering thirty nautical miles in twenty–four hours. That amounts to an average speed of only 1.3 knots, but at least no distance was lost while the headwind lasted” (WINROTH, 2014: 77). Esta habilidad para navegar con vientos contrarios ayuda a explicar cómo los marinos nórdicos fueron capaces de llevar a cabo navegaciones transoceánicas bajo condiciones atmosféricas adversas.

Por último, las naves escandinavas poseían un timón de espadilla sujeto a estribor, con una caña que llegaba a la mitad del buque. El timón se aferraba a la última cuaderna de popa, que estaba especialmente diseñada para ello. De esta manera el timonel podía girar el gobernalle sobre su eje y elevarlo o bajarlo según fuese necesario. En opinión de A. W. Brøgger y H. Shetelig, esta última invención, sumada al uso de la caña del timón, constituyó un importante avance tecnológico para este tipo de embarcación, ya que “Without the slightest difficulty a man could stand and steer the ship [...] in all kinds of weather and through the roughest seas” (BRØGGER, 1951: 130).

Todas estas razones, desde el método de construcción del casco hasta los aparejos y la posición del timón, hicieron de la nave escandinava de la Era Vikinga un buque único, superior a cualquier otra embarcación de su época. Como afirma L. Musset, en su género, “era una verdadera obra maestra, jamás superada” (MUSSET, 1982: 157).

### **III.3. La colonización de Normandía**

Las costas del norte de la actual Francia fueron uno de los objetivos preferidos por los daneses. Desde los propios comienzos de su expansión hacia el oeste, atacaron la zona en reiteradas ocasiones. Para el año 845, luego del saqueo de París, el norte de Francia se hallaba sometido al *danegeld*, un tributo impuesto por los daneses a los habitantes de la región a cambio de una tregua (WILLIAMS, 2008: 194).

Sin embargo, a pesar del *danegeld*, los ataques continuaron: Ruan fue tomada en el año 856 y París volvió a ser atacada en el año 857. Luego los daneses conquistaron

---

<sup>51</sup> En general suele considerarse la vela cuadrada menos adaptada a los vientos contrarios que la cangreja y la latina.

Chartres. En el año 859 asaltaron Noyon y Beauvais. Cuatro años después remontaron el río Marne hasta el poblado de Meaux, ubicado a unos 300 km de la costa septentrional francesa. Recién allí pudo el ejército galo frenar a los invasores nórdicos. Sin embargo, no fue capaz de derrotarlos, por lo cual se negoció el paso de los daneses a Bretaña (MUSSET, 1982: 6).

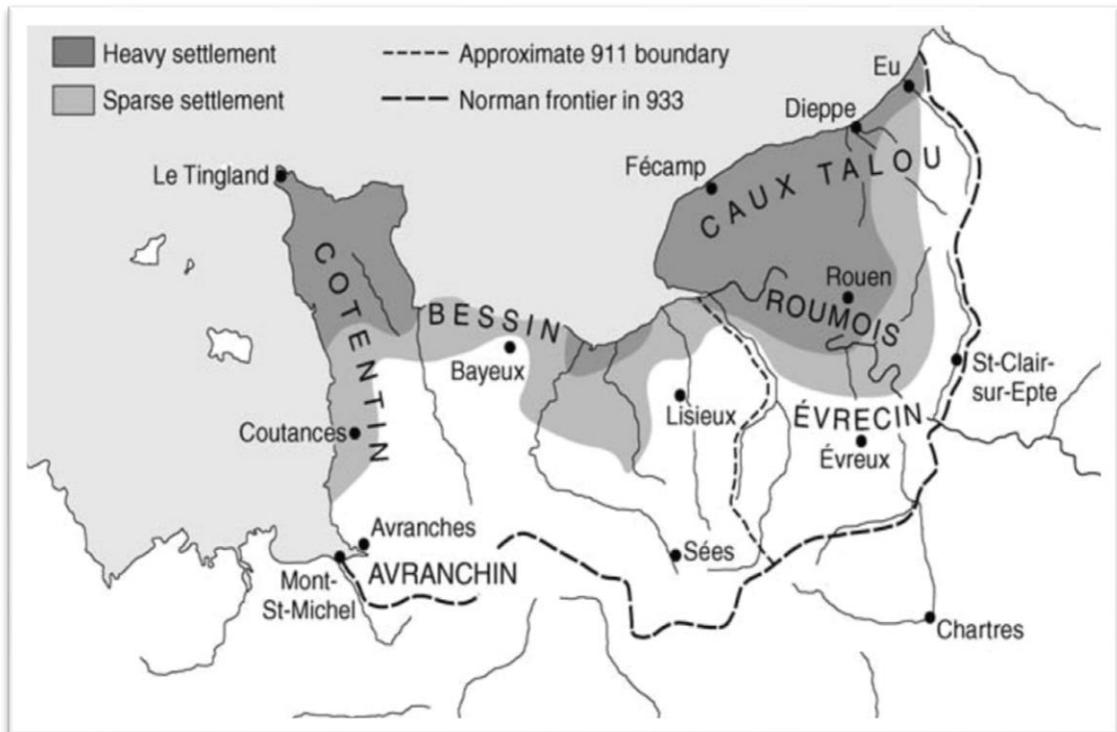
Datan de esta época los primeros campamentos permanentes fundados por los escandinavos a orillas de los ríos principales de Francia, como el Loira y el Sena, los cuales les permitían acceder al interior del país y controlar las vías fluviales más importantes de la región (DURAND, 1975: 39).

La libertad de movimiento que mostraron los escandinavos en el norte de Francia ilustra la incapacidad de los reyes carolingios para defender su propio territorio. En palabras de L. Musset, tanto el poder político francés como la aristocracia guerrera “se mostraron escandalosamente inferiores a su tarea [...] En vez de organizar la resistencia [...] con demasiada facilidad regiones enteras eran abandonadas por sus condes y obispos, que dejaban así sin protección a la masa de la población y los establecimientos monásticos” (MUSSET, 1982: 161). Como consecuencia de esta situación, durante el siglo X gran parte del norte galo se hallaba acéfalo de toda autoridad francesa.

Fue en estas circunstancias que el rey Carlos el Simple decidió entablar negociaciones con Göngu-Hrólf (también conocido como Hrólf Rögnvaldsson o Rollo), el más poderoso de los jefes vikingos que actuaban en suelo francés. Ambos firmaron el llamado “tratado de Saint-Clair-sur Epte”, probablemente en el año 911, por el cual el rey franco cedió a Rollo el territorio que ya se encontraba bajo su control (RENAUD, 2008: 453). A cambio exigió al jefe vikingo que se convirtiera al cristianismo y que defendiera la zona de futuros ataques escandinavos. Con la firma de este tratado, nació el condado de Ruan y comenzó en suelo francés la tercera fase de la expansión nórdica medieval.

Rollo recibió los territorios actualmente conocidos como Alta Normandía. Pero este fue solo un primer paso, ya que en el año 924 Raúl I de Francia le cedió más territorios al oeste, incluyendo Bessin, donde se había asentado una nueva oleada de daneses provenientes de Inglaterra (RENAUD, 2008: 454). Luego, en el año 933, el hijo

y sucesor de Rollo, Guillermo I, recibió las islas de Jersey y Guernesey<sup>52</sup>, y las provincias de Cotentin y Avranchin, gobernadas anteriormente por los bretones. El norte de la primera de estas regiones había sido colonizado por noruegos varios años antes. Así nació Normandía, la tierra de los normandos, los “hombres del norte”.



Fuente: Renaud (2008). “The Duchy of Normandy”. En Brink, S. (ed.) y Price, N. (col.). *The Viking World*.

Como muestra el mapa incluido en esta página, los nórdicos no colonizaron toda Normandía con la misma intensidad (RENAUD, 2008: 455). Prefirieron las zonas costeras, donde podían llevar una vida más cercana a la que habían conocido en Escandinavia, ligada al mar y a los quehaceres náuticos, y donde el influjo de la población autóctona era seguramente menor que en las tierras más alejadas de la costa. Las dos zonas más afectadas por la presencia nórdica fueron, en primer lugar, Caux y Roumois y, en segundo lugar, la mitad norte de Cotentin. Luego, la región de Bayeux.

<sup>52</sup> Nótese que estos topónimos son también de origen escandinavo. Si bien el significado de la raíz no es claro (probablemente deriven de antropónimos nórdicos), contienen el sufijo /-ey/ < NA ey ‘isla’ (ZOËGA, 1967: 119).

La fuerza de la colonización escandinava decrecía hacia el sur, hasta desaparecer debajo de la línea de Évreux.

La presencia escandinava en el centro de Normandía muestra con claridad el método de expansión preferido por los invasores: remontaban los ríos y establecían campamentos en sus orillas para dominar así las principales vías acuáticas y el comercio fluvial. En una posterior etapa, dejaban de lado sus armas y tomaban tierras fértiles para dedicarse a la agricultura y al comercio, y así, de a poco, se extendían por las zonas aledañas a los ríos.

La colonización escandinava de Normandía no solo varió en intensidad, sino también en la manera en que fue llevada a cabo. En Caux y Roumois, por ejemplo, fue un proceso tanto de asentamiento como de integración (RENAUD, 2008: 455). En esta última región se hallaba Ruan, antigua capital de la provincia de Neustria y sede de un obispado. Por lo tanto, para legitimar su posición como sucesor de los condes fráncicos, Rollo estimó oportuno mantener la estructura política carolingia. Se hizo llamar “conde” como sus antecesores en el cargo, y no introdujo entre sus súbditos franceses el procedimiento legal escandinavo del *þing* o asamblea de hombres libres. A su vez, repartió entre sus seguidores tierras de labranza para que estos cultivaran y construyeran granjas a la par de la población local (RENAUD, 2008: 455). De esta manera evitaron constituirse en una elite militar y política segregada de los habitantes locales, como era el caso de los suecos en Europa oriental, o de los noruegos en Irlanda.

Muy diferente parece haber sido la colonización de la mitad norte de Cotentin. Allí los asentamientos fueron casi en su totalidad escandinavos y se regían siguiendo sus propias costumbres. El topónimo moderno Le Tingland podría probar que en Cotentin incluso existió un *þing* (RENAUD, 2008: 455). En efecto, la colonización escandinava dejó una profunda huella en la toponimia del norte de Francia. Se han hallado más de cien nombres de lugar terminados en /-bec/ (< NA *bekk-r* ‘arroyo’) y un número semejante de topónimos terminados en /-tot/ [< NA *topt* ‘granja’ ‘parcela de tierra reservada para construir una granja’<sup>53</sup>, así como muchos otros que contienen /-but/ (< NA *býr* ‘granja’ ‘aldea’), /-beuf/ (< NA *búð* ‘vivienda temporal’ ‘morada’), /-gate/ (< NA *gata* ‘sendero’ ‘camino’ ‘calle’), etc. (RENAUD, 2008: 456).

---

<sup>53</sup> Ejemplos y definiciones tomados de R. De Gorog (1958: 104) y G. T. Zoëga (1967: 439).

Los dos centros urbanos más importantes de la Normandía escandinava fueron Ruan, la capital política y religiosa del ducado, y Bayeux, donde se habló la lengua escandinava durante mucho tiempo (DURAND, 1975: 40). Bajo el gobierno de los invasores, la primera de estas ciudades se convirtió también en un importante centro portuario que controlaba el tráfico del río Sena.

El ducado normando presentó durante mucho tiempo un doble aspecto, uno nórdico y otro franco, evidente sobre todo en las costumbres de la aristocracia y de los marinos (MUSSET, 1982: 192). Esta dualidad puede verse, por ejemplo, en la adopción, por parte de la familia ducal, de nombres escandinavos y francos. Asimismo existen indicios de un derecho de origen nórdico que regía la familia ducal, el orden público y algunos aspectos de la vida marítima (MUSSET, 1982: 193).

Entre las leyes normandas de probable origen escandinavo, se encuentran la del exilio como castigo mayor, la del matrimonio poligínico a la manera danesa o *more danico* (que coexistió junto al matrimonio cristiano), la del sistema de leva conocido como *leiðangr* ‘leva que incluía hombres, embarcaciones y dinero’ (ZOËGA, 1967: 265), la atinente a un crimen específico denominado *hamfara*, consistente en atacar a un hombre dentro de su hogar, y la del derecho de los naufragios, llamado en francés *droit du varech*<sup>54</sup>, que estipulaba que todo naufragio, tesoro o restos que se hallaran en una playa eran propiedad del duque, al igual que todos los peces de mayor tamaño que un esturión (MUSSET, 1982: 193; RENAUD, 2008: 455). Sin embargo, el aporte más duradero de los nórdicos en temas legislativos se dio en el área de la pesca, la construcción naval y la organización marítima. Prueba de esto son los numerosos préstamos escandinavos en el normando antiguo referidos a esta actividad. El más elocuente de estos se halla en un documento del año 1030: norm. ant. *fisigardum* ‘pesquería’, proveniente del NA *fiskigarðr* ‘íd.’. En documentos del siglo XI se encuentra también norm. ant. *valmanni* ‘balleneros’ (< NA *hvalmenn* ‘íd.’) y *valseta* ‘lugar donde se realiza la caza de ballenas’ proveniente del NA *hval[manna]setr* ‘íd.’<sup>55</sup>.

---

<sup>54</sup> El término fr. *varech* deriva del norm. ant. *warec* ‘naufragio’, a su vez del DA *\*vrek* ‘restos de un naufragio que aparecen en la playa’ (DE GOROG, 1958: 83), y está etimológicamente emparentado con el vocablo español *raque* ‘acto de recoger objetos perdidos en la costa’, que procede de la lengua goda.

<sup>55</sup> Ejemplos tomados de J. Renaud (2008: 455).

Sin embargo, la mayoría de estas legislaciones y costumbres nórdicas desaparecieron como consecuencia de la conversión al cristianismo y la adopción de instituciones feudales. Ya en el siglo XI, solo sobrevivían algunos términos legales de origen nórdico.

Como afirma J. Renaud (2008: 456), una de las características principales de la colonización nórdica de Normandía fue la rápida y exitosa fusión de fránicos –o galofránicos– y escandinavos. Los efectos de esta interpenetración cultural y humana pueden verse aún hoy a nivel lingüístico, ya que, tanto en el dialecto normando como en el francés estándar, abundan los préstamos nórdicos que se refieren al quehacer náutico, la pesca, la navegación, la flora y fauna marina y la arquitectura naval. También, como ya se ha mencionado, son comunes los topónimos de origen escandinavo a lo largo del litoral septentrional francés, sobre todo al oeste, donde la colonización noruega fue intensa.

Esta influencia, si bien importante a nivel lexical –L. Musset llega a hablar de “aportaciones masivas en el dominio marítimo: pesca, caza de ballena, construcciones navales, derecho de pecio...” (MUSSET, 1982: 193)–, no ocurre en el plano de la gramática. Tal modo de influjo, reducido al léxico, presupone una intensidad de contacto entre el NA y el galorromance más bien baja y un uso limitado de la lengua de los invasores por los habitantes autóctonos, ya que un bilingüismo extendido entre la población del norte de Francia hubiese dado un tipo distinto de interferencia, el propio del *language shift*, en el cual la interferencia gramatical y fonética prevalece por sobre la lexical (THOMASON, 2001a: 75).

Por tanto, dadas las limitaciones lingüísticas del influjo nórdico, se podría pensar que nunca existió un bilingüismo extendido NA–galorromance entre la población de Normandía. En este sentido, es oportuno recordar que la transferencia de términos pertenecientes a campos específicos del saber humano puede realizarse sin la necesidad de un conocimiento cabal de la lengua que presta dichas voces. Por lo tanto, en los puertos y astilleros normandos es probable que surgiera alguna especie de jerga oral que posibilitara la comunicación cotidiana entre ambas poblaciones. El hecho de que, como ya se ha mencionado, la influencia lingüística nórdica en el galorromance se limitara al léxico indica que en dicha *koiné* regional debía predominar ampliamente el elemento

galorrománico. Sin embargo, la cantidad de préstamos náuticos de origen escandinavo tomados en préstamo por el normando y el francés demuestra que los mismos hablantes de estas lenguas eran conscientes de la superioridad tecnológica de los invasores y que no tuvieron reparos en utilizar los términos náuticos que oían de boca de los escandinavos para referirse a objetos, prácticas y formas de construcción naval que desconocían. Esta situación hipotética –la de una *koiné* regional basada ampliamente en el galorromance, pero con fuerte influencia (o preponderancia) nórdica en los campos semánticos relacionados con la vida marina– podría explicar también el hecho de que ingresaran al galorromance no solo préstamos técnicos específicos, sino también voces más comunes para las cuales existían equivalentes autóctonos de larga tradición, como por ejemplo, fr. *agrés* ‘aparejo’; *cingler* ‘navegar’; *équiper* ‘equipar’ ‘preparar’ ‘orig. embarcar’; FA *eschipe, esquipe* ‘nave’; norm. ant. *esterman(t), est(i)reman, estirman* ‘piloto’ ‘timonel’ ‘marinero’, etc.

En este sentido, el NA reflejaba especialmente la predilección por la vida marítima: las partes de un barco, el equipamiento náutico necesario para la navegación, las condiciones climáticas y las maniobras en alta mar podían designarse con material lingüístico nativo. En medio de esta riqueza léxica nórdica, hay un solo préstamo románico: *akkeri* ‘ancla’, un temprano latinismo (< latín *ancora* ‘id.’, con asimilación recesiva *-nk-* > *-kk-*), común a todas las lenguas germánicas. Como afirma G. J. Marcus, “Old Norse –to a far greater extent even than modern English– is *par excellence* the language of the sea” (MARCUS, 1980: 106).

Al igual que con la lengua goda en España, es imposible saber cuándo dejó de hablarse NA en el norte de Francia. Se sabe que hubo un gran número de matrimonios mixtos, ya que la mayoría de los invasores no llevó consigo mujeres escandinavas. El mismo Rollo dio el ejemplo al casarse con una princesa local. Ahora, si bien lo más frecuente es que los hijos de matrimonios mixtos adopten primariamente la lengua de la madre (en este caso, norm. ant. o FA), sin duda también es cierto que poseen conocimientos más o menos profundos de la lengua paterna (el NA, en este caso). Se podría concluir, entonces, que no hubo (o hubo muy pocos) hablantes monolingües de NA en las ciudades y áreas más pobladas, aparte de los mismos conquistadores. Por su parte, los descendientes monolingües de matrimonios puramente escandinavos se

concentrarían en las zonas de colonización nórdica más intensa, o sea, en regiones rurales y costeras aisladas.

También se sabe que en el año 940 el futuro duque Ricardo I tuvo que viajar a Bayeux para aprender “danés” porque ya no podía hacerlo en Ruan (MUSSET, 1982: 196). Tampoco existen pruebas de que haya sido escrito en Francia alguna vez. Estos datos hablarían a favor de una rápida extinción del NA en suelo francés.

Sin embargo, el asentamiento de noruegos y daneses en el litoral de Normandía continuó hasta, por lo menos, el año 1015 (MUSSET, 1982: 196). Además, los gobernantes normandos no dudaban en alistar mercenarios escandinavos para que lucharan contra los enemigos del ducado, como hizo Ricardo II durante su reinado (996–1026). Muchos de ellos no regresaban a su país de origen, sino que se asentaban en Normandía. Por lo tanto, la presencia de hablantes de NA en el norte de Francia se prolongó durante mucho tiempo. Los nuevos colonos debieron cumplir un papel importante en la conservación del nórdico en suelo galorromance.

Como último testimonio sobre el uso del NA en Normandía, se tiene la afirmación de Benoît de Sainte–Maure, escritor francés del siglo XII, quien menciona en su *Estoire des Ducs de Normandie* que, en su tiempo, el “danés” aún se hablaba en las costas de Normandía (BRUNEAU, 1958: 34).

Puede afirmarse, entonces, que el NA continuó hablándose *hasta por lo menos* el siglo XII (según la propia afirmación de Benoît arriba mencionada) a lo largo de la costa noroccidental de Normandía –cuando ya había desaparecido de las tierras cercanas a los grandes centros urbanos como Ruan– sobre todo en el seno de algunos grupos sociales, como los pescadores o marineros, quienes también serían los primeros en recibir a los colonos y mercenarios escandinavos llegados con posterioridad.

#### **III.4. Préstamos náuticos nórdicos en el normando antiguo y el francés antiguo**

La influencia lexical que el NA ejerció sobre el norm. ant. fue considerable no solo cuantitativa, sino también cualitativamente, ya que incluyó préstamos en el llamado *vocabulario básico* de la lengua como, por ejemplo, en el campo semántico de las relaciones de parentesco y términos de familia –*bruman* y *brun* ‘mujer recién casada o por casarse’; *gouine* ‘mujer de mala vida’; *hore* ‘mujer joven’, etc. (DE GOROG, 1958:

93–97)–, sin duda debido al gran número de matrimonios mixtos entre hombres escandinavos y mujeres normandas; de las partes del cuerpo humano –*heune* ‘cabeza’; *lippe*, ‘labio’, etc. (DE GOROG, 1958: 98)–, además de verbos de uso cotidiano –*bitter* ‘tocar’; *brier* ‘amasar’; *drigo* ‘beber’; *embarnir* ‘embarazar a una mujer’; *eyer* ‘mirar, observar’; *gnaquer* ‘morder’, etc.– (DE GOROG, 1958: 118–121). Quizá también el hecho de que el normando continúe pronunciado la /h/ en posición inicial se deba a los nórdicos, quienes habrían reforzado dicha pronunciación llevada a Francia por los francos. Todavía hoy conserva el normando una cantidad apreciable de nordismos, los cuales constituyen uno de sus rasgos distintivos frente a otras variantes galorromances.

Muchos de estos nordismos fueron luego prestados por el norm. ant. al francés estándar, sobre todo los relativos a arquitectura naval, navegación y fauna marina, y solo a través de esta última lengua llegaron a la PI y penetraron en el castellano. Como consecuencia de ello, la influencia nórdica sobre el francés es menor (comparada con el normando) y, en gran parte, indirecta.

Para el estudio de los préstamos nórdicos en galorromance, la literatura escrita en norm. ant. y anglonormando entre los siglos XII y XIV aproximadamente es de gran importancia, dada la predilección de estos autores por las escenas náuticas, como la descripción pormenorizada de flotas preparándose para zarpar, o de marinos batallando contra fuertes tormentas (SAYERS, 1997: 385). Como consecuencia de ello, en los textos se hace un uso extenso de vocabulario náutico contemporáneo, por lo cual el corpus literario “testifies to the massive transfer of Norse ship–building and sea–faring technology to southern Europe by way of the Scandinavian settlement of the future Normandy” y evidencian el hecho de que “many aspects of Viking–age technology were rapidly adopted: in warfare, transportation, commerce [...] from basic types of ships to the details of construction technique: the shape of hull frames, the joints between planks, the rigging of the mast and sail...” (SAYERS, 1997: 383).

Como podrá verse en la siguiente sección de este trabajo, la mayoría de los términos estudiados aparecen documentados por primera vez en dichos textos literarios.

### III.4.1. Lista de voces náuticas galorromances de origen nórdico antiguo

R. De Gorog enumera un total de 296<sup>56</sup> préstamos (sin contar términos derivados) del NA en el francés y normando<sup>57</sup> (DE GOROG, 1958: 62–128). Dado el tema de la presente investigación, solamente se estudiarán las voces concernientes a la arquitectura naval y la navegación.

Como afirma E. Ridel, el NA no influyó de la misma manera en todos los campos semánticos del FA y del norm. ant.: más del 61% de los nordismos presentes en estas lenguas conciernen el quehacer náutico y el ámbito marino, mientras que el 39% restante se divide entre términos de la vida rural (20%), de la vida doméstica (11%), vocabulario concerniente a la vida institucional y militar (6%), y préstamos generales no incluidos en las categorías anteriores (2%) (RIDEL, 2013: 270).

Un número importante de estos préstamos penetraron solamente en el norm. ant., es decir, no fueron luego tomados por el francés estándar. Sin embargo, si se contabilizan los nordismos presentes únicamente en ciertas regiones de Francia y aquellos préstamos escandinavos caídos en desuso, entonces el número asciende a ciento cincuenta nordismos legados por los escandinavos durante la Era Vikinga, directa o indirectamente, a la lengua francesa. De este número, por ejemplo, sobreviven unos cincuenta términos náuticos (RENAUD, 2008: 456).

A continuación, se listará una serie de nordismos náuticos tomados en préstamo por el francés y el normando para ilustrar lo dicho anteriormente.

1. fr. *agréer*, *agreier*, *agroier* ‘equipar’ (documentado en el siglo XII); término derivado de *gréer* ‘aparejar (un buque)’ < NA *greiða* ‘preparar (usado en referencia a cañas para pescar y aparejos)’ ‘alistar una nave para zarpar’ ‘desatar’ (DE GOROG, 1958: 62; ZOËGA, 1967: 171). El fonema /ð/ intervocálico se mantuvo en norm. ant. y FA hasta el siglo XI aproximadamente (DE GOROG, 1958: 136). En las formas atestiguadas de este nordismo, posteriores a dicho siglo, el fonema ya había dejado de pronunciarse.

---

<sup>56</sup> En este total no se incluyen los nordismos tomados por el galorromance en épocas posteriores a la Era Vikinga, algunos de los cuales R. De Gorog enumera al final de su obra (DE GOROG, 1958: 128–131).

<sup>57</sup> El mismo autor aclara que su investigación no es exhaustiva, dado que no incluye los nordismos presentes en las regiones al oeste de Normandía, como Maine, Anjou y Poitou.

2. fr. *agrés* ‘aparejo’ (documentado en el siglo XII) < NA *greiði* ‘arreglo’ ‘preparación’ ‘desenredo’ (DE GOROG, 1958: 63). Utilizado específicamente de naves a partir del siglo XV.

3. fr. *bâbord* ‘babor’ (documentado en el siglo XV) < NA *bak–borði* ‘íd’. Para justificar su etimología, R. De Gorog postuló un hipotético norm. ant. *\*bacbord*, el cual, influido por el adjetivo *bas* ‘bajo’, dio como resultado fr. *basbord* (atestiguado en el siglo XVI) y luego *bâbord* (DE GOROG, 1958: 63).

4. fr. *bardeau* ‘pequeña balsa’ < NA *barði* ‘clase de barco nórdico’ (DE GOROG, 1958: 64). NA *barði* no era un término comúnmente utilizado por los escandinavos y aparece por escrito solo en un par de documentos (HEIDE, 2012: 90). El sentido original del vocablo es aún debatido, pero la teoría más aceptada es que es un término *pars pro toto* derivado del sustantivo *barð*, definido como “the transition piece between the stem and the keel” (HEIDE, 2012: 92). De esta manera *barði* habría sido originalmente un tipo de nave que se distinguía por las características particulares de su pie de roda.

5. norm. ant. *betas* ‘palo que, amarrado al grátil de la vela por un extremo y al casco de la nave por el otro, impedía que esta se sacudiera con el viento’<sup>58</sup> (documentado en el siglo XII) < DA *\*bētas* ‘verga a la cual se asegura una vela’ (cfr. isl. ant. *beiti–áss* ‘íd.’) (DE GOROG, 1958: 64).

6. fr. *bitte* ‘bita’ ‘travesaño de una embarcación’ (documentado en el siglo XIV, en un texto proveniente de Ruan) < NA *biti* ‘poste’ ‘travesaño (de un buque)’ (DE GOROG, 1958: 64–65).

7. fr. *bouline* ‘bolina’ < norm. ant. *boesline* ‘íd.’ (documentado en el año 1155 aprox., en el *Roman de Brut*) < NA *bóglína* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 65–66). En el *DCECH* (I, 618b) se propone un origen inglés para dicho término (< *bowline*). También el *FEW* (I, 1248) se inclina por esta etimología, dado que el término se halla atestiguado desde el siglo XIII en anglonormando, es decir, está documentada mucho antes que la correspondiente forma neerlandesa. Sin embargo, tanto la fecha temprana de documentación como el hecho de que aparezca por escrito en anglonormando (una variante del FA llevada a Inglaterra desde Normandía) hacen más probable un origen

---

<sup>58</sup> Definición aportada por G. J. Marcus (1980: 38).

escandinavo. En efecto, investigadores posteriores lo listan como un claro nordismo. No solo R. De Gorog (1958: 65–66), sino también E. Erlendsdóttir (2013: 290–291) y E. Ridel (2013: 281) consideran que existen suficientes datos como para atribuirle con seguridad un origen nórdico: a) se halla testimoniado tempranamente en normando; b) el término se encuentra listado como voz náutica en la *Edda* de Snorri Sturlurson (siglo XIII), lo que prueba que efectivamente existió en NA; c) la voz ingl. *bowline* ‘íd.’ está atestiguada mucho después (siglo XIV) y contiene la voz *bow*, también de probable origen nórdico en su acepción náutica, y d) la forma de la voz francesa muestra cambios fonéticos regulares en la adaptación de nordismos a dicha lengua: la caída de /g/ en posición media, intervocálica o no, y el hecho de que toda /ǣ/ no acentuada en NA fue tratada como /ə/ (DE GOROG, 1958: 35; 47). A su vez, la temprana documentación en normando también permite rechazar la etimología neerlandesa, dado que el término neerl. *boelijn* aparece recién en el siglo XVII (VERCOULLIE, 1925).

8. norm. ant. *brant* ‘proa con forma de la hoja de una espada’ ‘beque’ (documentado en el siglo XII) < NA *brand-r* ‘espada’ ‘beque’ ‘madero que forma parte de la proa’ y, por extensión, también ‘proa’. Inglés medio *brand* es del mismo origen (DE GOROG, 1958: 66).

9. fr. *brayer* ‘calafatear’ ‘aplicar brea’ (documentado en el siglo XIII) < NA *bræða* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 66). A su vez, el sustantivo fr. *brai* y el normando *bre* ‘brea’ provienen del NA *bráð* (DE GOROG, 1958: 66).

10. FA *brin* ‘ruido’ < norm. ant. \**brin* ‘ruido de las olas’ < NA *brim* ‘oleaje’ (DE GOROG, 1958: 79).

11. FA *busse* ‘buque grande’ (documentado en el siglo XII) < NA *búza* ‘clase de barco mercante’ (DE GOROG, 1958: 66). El término nórdico probablemente ingresó al galorromance como consecuencia del comercio medieval entre Normandía y los países nórdicos. Sin embargo, FA *busse* aparece documentado casi cien años antes que su equivalente escandinavo. Por esta razón, el origen último de este nordismo y la relación exacta entre la voz galorromance y la nórdica, son muy discutidos. Para la teoría que sostiene que la voz en cuestión realizó el camino inverso y tuvo su origen en la lengua griega, *vid.* R. De Gorog (1958: 66) y la bibliografía citada allí.

12. fr. *carlingue* ‘sobrequilla’ (atestiguado como *calingue*, con asimilación de la /r/ a la /l/, en el siglo XIV) < DA \**karling* (cfr. isl. ant. *kerling*) ‘una de las vigas que soportan la cubierta de un buque’ (DE GOROG, 1958: 66). En el *FEW* se define fr. *carlingue* como un madero, compuesto por dos o más piezas, que recorre la nave de proa a popa en el mismo sentido que la quilla (*FEW* XVI, 313f). En el mencionado diccionario se afirma que el sentido con el que ingresó posteriormente al español (hueco en el que se encaja la mecha del mástil), si bien probablemente existió en galorromance, no fue documentado.

El género femenino de fr. *carlingue* posiblemente se deba al segundo significado del término nórdico (‘mujer anciana’ ‘esposa’), dado que las equiparaciones de orden sexual son muy comunes en el léxico náutico (cfr. *DCECH* I, 875b; *FEW* XVI, 313f). En este caso los maderos que recorren la nave de proa a popa y se colocan por sobre la quilla tienen aberturas circulares en las cuales se insertan los mástiles.

13. fr. *cingler* ‘navegar’ < FA *sigler* ‘íd.’ (documentado en el siglo XI, en la *Chanson de Roland*) < NA *sigla* ‘íd.’. (DE GOROG, 1958: 67). Hacia fines del siglo XIV se encuentra la forma *singler*, y luego *cingler*, ambos cambios probablemente como resultado de la influencia del término fr. *cingler* ‘golpear con un látigo’, utilizado en expresiones como *un vent qui cingle* ‘viento que golpea (las velas) como un látigo’ (DE GOROG, 1958: 67).

14. fr. *croc* ‘garfio’ ‘cloque’ (documentado en el siglo XII) < NA *krókr* ‘garfio’ ‘arpón’ ‘tridente’ (DE GOROG, 1958: 112). En el *OED* (2009) se considera que NA *krókr*, *Umlaut* mediante, está relacionado etimológicamente con el término náutico NA *kraki* ‘arpeo’.

15. fr. *dalot* (*de pont*) ‘imbornal’ ‘bomba de agua’ < norm. ant. *dalle* ‘alcantarilla’ ‘canaleta’ (documentado en el siglo XIV) < DA \**dāla* (cfr. isl. ant. *dæla* ‘instrumento para bombear agua de un navío’ ‘dala’ (DE GOROG, 1958: 67). El significado de *dalle* arriba mencionado es el único atestiguado en norm. ant. Sin embargo, dado que el significado de la voz francesa (en su sentido náutico) está muy cerca del término nórdico del cual deriva, es probable que la variante normanda también retuviera el sentido original de ‘instrumento para bombear agua de un navío’. Según R. De Gorog, “The Old Norse word must have first been used by the bilingual speakers of Neustria in

the sense of ‘pump’, then ‘sewer or apparatus for the flowing of water...’” (DE GOROG, 1958: 67).

El término estudiado se encuentra muy arraigado en todo el norte de Francia, donde tiene varias acepciones (*DCECH* II, 420d).

16. fr. *dran* ‘cabo grueso’ < FA *drenc* (documentado en el siglo XII) < NA *dreng-r* ‘cabo grueso’ (DE GOROG, 1958: 68).

17. fr. *écarver* ‘empalmar’ ‘unir (dos maderos)’ < NA \**skarþa* ‘unir’ (cfr. sueco *skarva* ‘íd.’ y noruego *skarv* ‘pedazo de material agregado para alargar una viga o un vestido’) (DE GOROG, 1958: 68; *FEW* XVII, 634c). El término aparece por escrito muy tardíamente, en el siglo XVIII, pero la pérdida de /s/ ante consonante demuestra que el término es antiguo (DE GOROG, 1958: 68). En el *FEW* se menciona que fr. *écarver* es una voz técnica utilizada en la construcción naval (*FEW* XVII, 634c).

El verbo escandinavo no se encuentra documentado. Sin embargo, es probable que haya existido, dado el sustantivo derivado NA *skarfr* ‘clavo para unir juntas’. En efecto, parece ser una voz común a todas las variantes del germánico septentrional y era, originalmente, un término específico de la construcción naval (*OED*, 2009). Con respecto a un posible origen en el ingl. *scarf* ‘juntura’, si bien en esta lengua aparece por escrito antes que en francés (en el año 1497) y ya se utilizaba en un contexto náutico, el *OED* se inclina por un origen nórdico, dado que a) en noruego y en sueco, además del significado técnico, el término posee sentidos más generales ausentes tanto en inglés como en galorromance, por lo cual podría interpretarse que la voz en cuestión se originó en las lenguas escandinavas, y b) la historia de ingl. *scarf* no es clara, y bien podría ser un préstamo nórdico o incluso un galicismo (*OED*, 2009). R. De Gorog, por su parte, no vacila en calificar el término inglés como un nordismo (DE GOROG, 1958: 68).

18. fr. *écoute* ‘cabo que sirve para cazar (estirar al máximo) las velas cuadradas’ ‘escota’ < FA *escote* ‘íd.’ < norm. ant. *escotes* ‘íd.’ (documentado en el siglo XII) < DA \**skout* ‘ángulo inferior de la vela’ (cfr. isl. ant. *skaut* ‘íd.’) (DE GOROG, 1958: 69; ERLENDSDÓTTIR, 2013: 293). Un origen en el neerl. *shoot* es poco probable, ya que el sentido náutico de aquella voz solo aparece atestiguado en el siglo XVI y, por lo tanto, es muy posterior al testimonio de ese mismo sentido en el término francés (DE GOROG, 1958: 69). En el *DCECH* se postula una etimología fránica, dado que se

rechaza un origen nórdico por razones semánticas y fonéticas (*DCECH* II, 709a). Sin embargo, ya sea que se parta del término atestiguado en isl. ant. *skaut* o de la variante danesa reconstruida *\*skout*, no existen razones fonéticas para rechazar la etimología nórdica: ambos fonemas fueron tratados como /o/ en galorromance, como demuestran normando *hogue* ‘túmulo’ (< NA *haug-r*), y los nombres *Gerloc* (< NA *Geirlaug*) y *Turgot* (< NA *þorgaut-r*) (DE GOROG, 1958: 52). Tampoco existen obstáculos de índole semántica, dado que es bastante simple pasar de ‘ángulo inferior de una vela’ a ‘cabo para cazar la vela’, sobre todo si se tiene en cuenta que este tipo de cabo va sujeto a los puños de las velas, es decir, a sus vértices y ángulos. En apoyo de la etimología escandinava, E. Erlendsdóttir agrega que el término nórdico también fue tomado como préstamo por el irlandés antiguo (*scód*), gaélico escocés (*sgód*), estoniano (*kaud*) y sami (*skakta* y *skafta*), regiones sometidas a una intensa influencia escandinava durante la Edad Media (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 293). Se puede concluir, entonces, que la etimología fránica incluida en el *DCECH* carece de fundamento.

19. fr. *équiper* ‘equipar’ ‘preparar’ ‘orig. embarcar’ < FA *eschiper* ‘proveer de hombres y material un navío’ (documentado en el siglo XII) < NA *skipa* ‘equipar un barco’ ‘embarcar’. La existencia de diversas formas normandas (vid. *FEW* XVII, 116b) constituye, según R. De Gorog, una prueba a favor de un origen nórdico, ya que, si el préstamo fuese anterior al siglo X (en otras palabras, si fuese un préstamo fránico o sajón) no hubiese conservado /p/ intervocálica (DE GOROG, 1958: 69). El *DCECH* (II, 651g), E. Erlendsdóttir (2010: 17) y E. Ridel (2013: 281) también defienden el origen nórdico de esta voz. El significado moderno del término francés se halla atestiguado desde el siglo XVI (DE GOROG, 1958: 69).

20. FA *eschei*, *eschoi*, *escoi* ‘clase de nave’ < norm. ant. *eskei* ‘íd.’ (documentado en el siglo XII) < NA *skeið* ‘tipo de nave larga de uso militar’ (DE GOROG, 1958: 69).

21. FA *eschipe*, *esquipe* ‘nave’ < NA *skip* ‘íd.’. R. De Gorog considera más probable un origen nórdico que uno fránico, dado que el término se halla atestiguado en *La Chevalerie Ogier de Danemarque*, obra del siglo XII que narra la leyenda de un *jarl* danés (DE GOROG, 1958: 69).

22. norm. ant. *esterman(t)*, *est(i)reman*, *estirman* ‘piloto’ ‘timonel’ ‘marinero’ (documentado en el siglo XII) < DA *\*stiūrimann* (cfr. isl. ant. *stýrimaðr* ‘capitán de navío’ (DE GOROG, 1958: 94).

23. FA *estoinc*, *estuinc*, *estuins* ‘cabo sujeto a ambos extremos de la verga’ (documentado en el siglo XII) < NA *stæðing-r* ‘braza’ (DE GOROG, 1958: 71). En el siglo XVIII se encuentra la forma *étouine*. El significado de la voz fr. *étui*, que proviene de esta misma palabra y se encuentra en expresiones náuticas como *bonnette en étui* ‘velas ligeras’, *étui de viole* ‘cubrevela’ y *étui d’embarcation* ‘toldo para cubrir una embarcación’, se debe a una confusión con el término *étui* ‘caja’, de probable origen latino (DE GOROG, 1958: 71).

24. FA *estrenc* ‘tipo de cabo’ ‘estrenque’ < norm. ant. *estrenc* ‘íd.’ (documentado en el siglo XII) < NA *streng-r* ‘cabo’ ‘soga’ ‘cable del ancla’ (ZOËGA, 1967: 412). La etimología nórdica aparece ya en el *FEW* (XVII, 252d), de donde la toma también R. De Gorog (1958: 71).

25. fr. *étambot* ‘madero que hacia la popa del navío hace un ángulo obtuso con la quill’ ‘codaste’ < FA *estambot*, *estambor* (documentado en el siglo XVI) < norm. ant. *\*estambord* < NA *\*stafn-borð* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 71; *FEW* XVII, 194b). El compuesto *\*stafn-borð* no se encuentra atestiguado en las lenguas nórdicas, pero ambos elementos sí lo están por separado: NA *stafn* ‘proa de un barco’ (ZOËGA, 1967: 402) y *borð* ‘viga’ ‘costado de una nave’ ‘madero’ (ZOËGA, 1967: 62), y son elementos comúnmente usados para formar palabras compuestas de sentido técnico [*stafn-búi* ‘hombre que iba apostado en la proa (en un *langskip*)’; *stafn-haf* ‘singladura’ ‘curso’; *stafn-ljár* ‘cloque’, y *stjórn-borði* ‘lit. el lado (de la nave) en el cual se sujeta el timón, es decir, estribor’; *borð-hár* ‘barco que se halla navegando en alta mar’, etc.].

26. fr. *étrave* ‘remate de la quilla del navío, que va en línea curva hacia la proa’; también *étable*, *étante*, *étauve* < FA *\*estavre* ‘íd.’ < NA *stafn* ‘proa de un barco’ (DE GOROG, 1958: 71). El término francés se halla atestiguado en el siglo XVI y deriva de un anterior *\*estavre* < *\*estavne* (*FEW* XVII, 194b). Puede verse una evolución fonética paralela en fr. *havre* y *hable* ‘puerto’ < FA *havene* < DA *\*hafn* ‘íd.’ (cfr. isl. ant. *höfn* ‘íd.’).

27. fr. *flotte* ‘flota’ < NA *floti* ‘flota’ ‘flotar’ ‘balsa’ (DE GOROG, 1958: 72–73). Los tres significados presentes en la voz nórdica aparecen en galorromance: el primero, ‘flota’, se halla atestiguado en norm. ant. en el siglo XI; el segundo aparece en FA *a flotte* ‘en balsa’ (documentado en el siglo XIII), que refleja la expresión NA *a floti* ‘a flote’ < NA *flot* ‘que flota’, y el tercer significado existe en fr. *flotter* ‘flotar’ (DE GOROG, 1958: 72–73). En el *DCECH* se considera esta última acepción proveniente del fránico *\*flotan* (*DCECH*, II 920a), complicación innecesaria si se tiene en cuenta que el término nórdico también poseía dicho significado.

28. norm. ant. *gurdinge* ‘cabo para izar la vela, probablemente el briol’ (documentado en el siglo XII) < NA *gyrðingr* ‘correa’ ‘cabo’ (SAYERS, 1999: 345; RIDEL, 2013: 282). En norm. ant. también aparece la forma *guidinge* y el término compuesto *holgurdine* ‘cabo, probablemente el cargador’ (documentado en el siglo XII).

29. fr. *guindas*, *guindeau* ‘sogas o poleas usadas para izar la vela o levantar objetos pesados’ < norm. ant. *windas* ‘íd.’ (documentado en el siglo XII) < NA *vindáss* ‘íd.’, compuesto por *vinda* ‘guindar’ ‘izar’ + *áss* ‘eje horizontal’ ‘polea’ (DE GOROG, 1958: 73). Norm. ant. *windas* muestra el cambio /v/ > /w/ característico de dicho dialecto, mientras que *guindas* (documentado en el siglo XII) es la forma propia del francés central: *windas* > *\*gwindas* > *guindas* (DE GOROG, 1958: 73).

30. fr. *guinder* ‘izar’ ‘guindar’ ‘levantar’ < norm. ant. *winder* ‘íd.’ (documentado en el siglo XII) < NA *vinda* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 73). Verbo bien documentado en la lengua escandinava, en la cual se encuentran expresiones como *vinda segl* ‘guindar o izar las velas’ y *vinda akkeri* ‘levantar el ancla’ (ERLENDSDÓTTIR, 2009: 104). La voz, al pasar del normando al francés, sufrió los mismos cambios fonéticos que *guindas*. Los términos derivados fr. *guindelle* ‘clase de nave’ y fr. *guindaresse* ‘tipo de cabo’ están atestiguados desde los siglos XVI y XVII, respectivamente (DE GOROG, 1958: 73).

31. fr. *hauban* ‘jarcia fija usada para reforzar el mástil’ < FA *hobent*, *hoban*, *hobenc* < norm. ant. *hoben* (documentado en el siglo XII) < DA *\*hafuð–benda* (cfr. isl. ant. *høfuð–benda* ‘estay’ ‘obenque’) (DE GOROG, 1958: 74; *FEW* XVI, 218c). Se afirma en el *DCECH* que la terminación de esta voz galorromance se explica porque deriva de

la forma plural escandinava *hofuð–bendur*, dado que casi siempre se habla de los obenques en plural (*DCECH* IV, 257c). Además, parece claro que los escandinavos bilingües asentados en Normandía sabían que con frecuencia la /-r/ nórdica era el signo de plural que equivalía a la /-s/ romance. Por lo tanto, el término escandinavo habría sido romanizado como *\*hovobends*, que luego pasaría a *ho(v)ben(d)s* (*DCECH* IV, 257c). Por otra parte, la existencia de las formas francesas *hobent* y *hobenc* se debe a que las terminaciones /-ent/ y /-enc/ ya se confundían en plural en el francés del siglo XII (DE GOROG, 1958: 74).

32. fr. *hune* ‘tope del mástil’ ‘calcés’ ‘plataforma sujeta al mástil que sirve como puesto de observación’ (documentado desde el siglo XII) < NA *hún–n* ‘tope del mástil’ (DE GOROG, 1958: 74). El término derivado fr. *hunier* ‘(vela de) gavia’ se halla atestiguado desde el siglo XVII (*FEW* XVI, 266a). El término nórdico continúa en uso en varias lenguas escandinavas y mantiene el mismo significado: isl. *húnn*, feroés *húni* y noruego *hûn* (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 302).

33. fr. *itague* ‘cabo utilizado para izar la vela’ < FA *uitage* ‘atar’ ‘amarrar’ < norm. ant. *e(s)tague*, *(h)utage* ‘íd.’ (documentado en el siglo XII) < NA *\*útstag* ‘estay externo’ (*FEW* XVII, 417b). Según R. De Gorog, del NA *stag* ‘estay, sobre todo el que fija el mástil a la proa’, pero reconoce dificultades para derivar las formas con /u-/ –que son las más antiguas– de dicho término (DE GOROG, 1958: 70). En el *DCECH* se retoma la etimología propuesta en el *REW*: NA *\*uptaug*, compuesto por el adverbio *upp* ‘hacia arriba’ y *taug* ‘cabo’ (*REW* 9075a), ya que las formas galorromances indican que el término nórdico no tenía /s/ (*DCECH* IV, 320c). Sin embargo, es necesario rechazar esta etimología por razones fonéticas, ya que no explica la segunda sílaba: /au/ hubiese dado /o/ en francés (DE GOROG, 1958: 52). Además, existió en dicha lengua una forma *estagues* (documentada en el siglo XVI) con /s/ (*FEW* XVII, 417b). E. Erlendsdóttir (2013: 295–297) y E. Ridet (2013: 284) rechazan la etimología propuesta en el *DCECH* y retoman la incluida en el *FEW* (XVII, 417b): NA *\*útstag*, compuesto por *út* ‘externo’ ‘por fuera’, y *stag* ‘estay’. De esta manera quedarían explicadas la /u-/ de las formas más antiguas y también la composición de la segunda sílaba. En el *DCECH* se aclara que en francés, dada la rareza de las palabras en /u-/, el término se convirtió en *étague* e *itague* (*DCECH* IV, 320c).

34. fr. *jaumière* ‘abertura en la popa por donde pasa la cabeza del timón’ < FA *jaume* ‘timón’ < NA *hjálm* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 75). También se halla atestiguada una forma francesa *heaulme* (en el siglo XVI) y dos normandas: *hel* y *helm* (en el siglo XII). Las relaciones entre las formas normandas y francesas no están del todo claras. Las voces normandas proceden del NA, dada la temprana aparición en el *Roman de Brut* (aprox. 1155). Sin embargo, para la etimología de las variantes francesas también se han postulado orígenes neerlandeses y fránicos, dado que el paso de /h/ a /j/ en las formas más modernas no ha sido explicado satisfactoriamente (FEW XVI, 193b).

35. fr. *lof* ‘costado del navío hacia la cual sopla el viento’ < norm. ant. *lof* ‘íd’ (documentado en el siglo XII) < NA *\*lóf* ‘barlovento’ (DCECH I, 513a). El origen de este término es muy discutido. No hay duda de que es un germanismo (cfr. ingl. *luff*, neerl. *loef*, al. *Liek*, etc.), y el hecho de que aparezca en un texto normando del siglo XII, en medio de una larga descripción de actividad náutica colmada de nordismos, hablaría a favor de un origen escandinavo. Pero no es posible asegurarlo, ya que la voz no está atestiguada en NA y los términos utilizados actualmente en danés y sueco parecen ser préstamos del bajo alemán (DE GOROG, 1958: 62). Por esta razón, y a pesar de la temprana documentación en norm. ant., en el FEW se postula un origen en el neerl. *loek* ‘barlovento’ (FEW XVI, 477b). R. De Gorog omite el análisis del término justamente porque no aparece atestiguado en NA y se limita a mencionar que se ha postulado una etimología nórdica basada en el término hipotético NA *\*lóf* (DE GOROG, 1958: 62). Sin embargo, varios autores han propuesto orígenes diversos, tanto nórdicos como neerlandeses y fránicos. W. Sayers en un principio derivaba norm. ant. *lof* del NA *loppa* ‘pata’ ‘zarpa’, o NA *lófillópi* ‘palma’ ‘palmo’ (SAYERS, 1999: 345), pero ambas teorías son poco convincentes desde el punto de vista fonético y semántico. Luego, en un artículo publicado online en 2005, el mismo autor presentó una nueva etimología: fr. *lof* < NA *úfr* ‘astilla’ ‘pequeño pedazo de madera’ con un artículo galorromance aglutinado: *úfr* > *l’of* > *le lof*. En un principio el término aludiría a alguna clase de verga pequeña, utilizada para amarrar el estay de popa o la vela cuadrada, y solo tardíamente habría pasado a designar el grátil de una vela (SAYERS, 2005). E. Ridel, por su parte, rechaza un origen nórdico y postula un frác. *\*lóf* como origen de la familia de palabras galorromances (RIDEL, 2013: 283).

36. fr. *matelot* ‘marinero’ < FA *matenot* ‘id.’ (documentado en el siglo XIV) < DA *\*matunaut-r* ‘compañero’ (cfr. isl. ant. *mōtunaut-r* ‘id.’). En el *FEW* se postula un origen neerlandés (*FEW* XVI, 543b), pero neerl. *matroos* aparece un siglo más tarde que el término francés y muestra influencias de esta lengua a nivel semántico (DE GOROG, 1958: 97). Tampoco puede rechazarse un origen nórdico por razones fonéticas, dado que NA /q/ es regularmente adaptado como /a/ en francés (DE GOROG, 1958: 97).

37. fr. *quille* ‘quilla’ (documentado en el siglo XIV) < NA *kilir*, pl. de *kjǫl-r* ‘quilla’ (DE GOROG, 1958: 75; ERLENDSDÓTTIR, 2012: 69). La forma plural se utilizaba probablemente con sentido colectivo, dado que se requerían varios maderos para formar la quilla (*DCECH* IV, 729b). Se postula generalmente una etimología neerlandesa para fr. *quille*. Sin embargo, neerl. *kiel* significaba una clase de nave y, por lo tanto, pertenece a un conjunto de términos germánicos –representado asimismo por IA *ceol* y aaa. *kiol* (*FEW* XVI, 328a)– que no están conectados con NA *kjǫl-r* (*OED*, 2009). Recién a partir del siglo XVI neerl. *kiel* adoptó el sentido de ‘quilla’ (DE GOROG, 1958: 75), es decir, más de un siglo después de la documentación del término francés y de su equivalente ingl. *keel* (documentado en el siglo XIV) y también de origen nórdico (*OED*, 2009).

38. fr. *raque* ‘anillo que sujeta las vergas a sus palos’ ‘racamento’ (documentado en el siglo XIV) < NA *rakki* ‘racamento’ (DE GOROG, 1958: 76). Como se afirma en el *DCECH*, tanto la etimología inglesa como la neerlandesa deben desecharse, ya que el término aparece tardíamente en ambas lenguas –siglo XVII en neerlandés, y siglo XVIII en inglés– (*DCECH* IV, 746b). La voz derivada *racquement* aparece por escrito en la lengua francesa a partir del siglo XVII (*FEW* XVI, 656e).

39. fr. *ralingue* ‘relinga’ < norm. ant. *raelingue* ‘id.’ (documentado en el siglo XII) < NA *\*rár-lík* > ‘id.’, compuesto por *ra* ‘verga’ y *lik* ‘borde de una vela’ (*FEW* XVI, 667c). En el *DCECH* se postula un origen en el neerl. *raalijk* ‘relinga de la parte de la verga’, pero la fecha muy tardía de primera documentación de este término [siglo XIX, según el *FEW* (XVI, 667c)] obliga a postular una forma neerlandesa anterior *râlîk* (*DCECH* IV, 868a), que no se encuentra documentada en dicha lengua, y para la cual el *DCECH* no cita fuentes ni pruebas. Además, la temprana aparición por escrito en el norte de Francia hace dudar aún más de un origen neerlandés. En efecto,

*raelingues* ya aparece en el *Roman de Brut* de Wace (aprox. 1155), autor conocido por su amplio uso de terminología náutica escandinava. En el *FEW* se defiende la mencionada etimología nórdica y se explica que la primera parte del compuesto *-rár-* lleva la terminación del genitivo singular, al igual que varias voces náuticas semejantes atestiguadas en Escandinavia: *rár-endi*, *rár-hlutr*, etc. (*FEW* XVI, 667c). Una variante con */-ll-/* documentada en Wace podría deberse a la asimilación de *r* ante *l*, mientras que la nasalización en el segundo elemento (*-lingue* < *-lík*) probablemente se deba a la influencia de galicismos náuticos como *eslingue*, *bouline*, etc. (*FEW*, XVI, 667c). R. De Gorog, por su parte, no trata este término dado que no se halla atestiguado directamente en NA.

40. norm. ant. *ris* ‘rizo’ ‘cabo usado para recoger o aferrar la vela’ (documentado en el siglo XII), probablemente procedente de una forma plural *\*rifs* < NA *rif* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 76). En francés existen además los verbos *riser* y *arriser* ‘tesar las jarcias’, documentados a partir del siglo XVII (*FEW* XVI, 708b).

41. FA *run* ‘sentina’ (documentado en el siglo XIV) < NA *rúm* ‘cabina de un buque’ espacio entre cada pareja de remeros’ (DE GOROG, 1958: 76; ZOËGA, 1967: 343). Generalmente se deriva el término del germ. occ. (*FEW* XVI, 743c). Entre las etimologías propuestas, una derivación del neerl. *ruim* ‘espacio’ ‘lugar’ es la más difundida. Sin embargo, los datos aportados por R. De Gorog hacen dudar de este origen. En primer lugar, el término se halla atestiguado tempranamente en todo el norte de Francia: picardo y norm. ant. *arrumer* ‘estibar la carga’ y *arrun* ‘orden’ ‘arreglo’; en Guernsey se utiliza aún *run* ‘lugar’; valón *rume* ‘escotilla’; FA *arrumer*, *arruner* (documentados en el siglo XIV) ‘colocar’ ‘ordenar (la carga en un buque)’, etc. (DE GOROG, 1958: 76). En segundo lugar, el número de derivados en estas lenguas habla a favor de una gran antigüedad en el idioma [DE GOROG (1958: 43) y el *FEW* (XVI, 743c) contienen listas de los términos derivados]. También cabe la posibilidad de que el término germánico haya ingresado al galorromance en más de una ocasión, de distintas lenguas y portando significados diferentes. En el *REW*, por ejemplo, se dan orígenes distintos para los tres significados principales del término galorromance: a) FA *run* ‘lugar’ orden’ < frânc. *\*rúm* ‘íd.’; b) FA *rum* ‘espacio en una nave donde se guardan

mercancías' < ingl. *room*, y c) FA *réum* 'capacidad de carga de un buque' < neerl. *ruim* (REW7435).

42. FA, norm. ant. (*e*)*scolaringe* 'tipo de cabo' 'trapa' (documentado en el siglo XII) < NA \**skolingr* 'íd.' (SAYERS, 1999: 347). R. De Gorog no trata este término dado que no se halla atestiguado directamente en NA. Sin embargo, estudios más recientes tienden a tratarlo como un nordismo, si bien persisten dudas sobre su significado exacto y la palabra escandinava de la cual procedería. Para E. Ridel, FA *escolaringe* significaría "collier de mât composé de boules" y derivaría de un compuesto NA \**skála-hringr*, literalmente 'cuenco-anillo', formado por *skál* 'cuenco' y *hringr* 'anillo' 'círculo', pero con el significado náutico de 'atadura que fija una verga al mástil' (RIDEL, 2013: 283–284). W. Sayers (1999: 346–347), sin embargo, rechaza dicha etimología por razones semánticas: en primer lugar, el compuesto NA \**skála-hringr* no transmite el significado de 'atadura'; en segundo lugar, la idea de una atadura circular para fijar una verga al mástil no se condice con los restos arqueológicos. En efecto, los marinos escandinavos medievales utilizaban para ese fin utensilios de hierro de forma curvada, parecidos a bumeranes, es decir que no eran circulares, dado que así hubiesen sido demasiado débiles para soportar el peso de una verga (SAYERS, 1999: 347). Por estas razones, W. Sayers propone otra etimología y otro significado. Para él, el contexto en que aparece FA *scolaringe* evidencia que se trata de una jarcia de labor, más específicamente de la trapa<sup>59</sup> (SAYERS, 1999: 347), definida por M. Fernández Navarrete como un "cabo provisional con que se ayuda a cargar y cerrar una vela cuando hay mucho viento" (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 532). Con este significado en mente, W. Sayers propone el verbo NA *skola* 'lavar' 'vaciar', "as the notion of emptying a container of unwanted matter accords well with that of spilling the wind from the sail" (SAYERS, 1999: 347), más un sufijo funcional o agente (cfr., por ejemplo, el verbo NA *gyrða* 'cinchar' y *gyrðingr* 'ceñidor').

43. fr. *sonde* 'sonda de plomo' (documentado en el siglo XII) < NA *sund* 'estrecho de agua' 'canal' (DE GOROG, 1958: 82), o quizá de un compuesto no atestiguado semejante al IA *sundgyrð* 'vara utilizada para medir la profundidad de un cuerpo de agua' (DCECH V, 303a). El verbo fr. *sonder* se encuentra documentado desde el siglo

---

<sup>59</sup> La jarcia en cuestión corresponde a la que los ingleses llaman *spilling line*.

XIV. La etimología latina ha sido largamente desacreditada y ya no se duda de un origen germánico, pero tanto en el *FEW* como en el *DCECH* se postula un origen inglés, si bien no se descarta un posible origen nórdico (*FEW* XVII, 270c; *DCECH* V, 303a). R. De Gorog, por su parte, enumera tres razones para justificar un origen escandinavo: 1) fr. *sonde* está tempranamente atestiguado en textos normandos; 2) el topónimo *Le Sund*, presente en las costas de Normandía, es de origen nórdico y probablemente proviene de la misma voz que dio fr. *sonde*, y 2) ingl. *sound* ‘estrecho de agua’ también proviene del NA o, por lo menos, fue influido semánticamente por su equivalente nórdico (DE GOROG, 1958: 82). El único obstáculo para asegurar un origen nórdico es el hecho de que el nombre de la sonda en NA no ha sido documentado.

44. fr. *tanguer* ‘cabecear de un buque’ < norm. *tanguer* ‘arreglar una filtración de agua’ (documentado en el siglo XVII) < NA *tangi* ‘punta de tierra que se proyecta en el mar’ ‘parte de la hoja del cuchillo que se inserta en el mango’ (DE GOROG, 1958: 77). El término se encuentra emparentado al FA *tangre* ‘parte de la hoja del cuchillo que se inserta en el mango’ y al norm. *tangue* ‘porción estrecha de tierra que se adentra en el mar’, y ambos significados están presentes en el término nórdico (DE GOROG, 1958: 77). Por otra parte, en picardo ya se encuentra en el siglo XIII una forma *tangre*, del mismo significado que las voces citadas (*DCECH* V, 406a). Si bien existen dudas sobre la etimología nórdica, continúa siendo la más verosímil de todas las propuestas (*vid.* al respecto *DCECH* V, 406a). Fr. *tangon* ‘cada uno de los dos botalones que se colocan a cada lado de la proa’ se halla atestiguado en el siglo XVIII, y de él deriva el esp. *tangón*<sup>60</sup> ‘íd.’

45. norm. ant. *tialz* ‘tolda que se tiende sobre un buque a la manera escandinava’ (documentado en el siglo XI) y fr. *taud* ‘íd.’ (documentado en el siglo XIX) < NA *tjald* ‘carpa utilizada en tierra o en un barco cuando este se encuentra amarrado en el puerto’ (DE GOROG, 1958: 78). No caben dudas de que es un germanismo y las primeras formas documentadas en dicha familia suelen aludir a contextos náuticos (*FEW* XVII,

---

<sup>60</sup> Esp. *tangón* no será analizado en este trabajo dado que el sentido náutico de esta voz fue un desarrollo posterior galorromance, ausente del término germánico original.

340a). Este significado náutico, sumado a la temprana documentación en el norte de Francia, vuelve más probable un origen nórdico que uno inglés o neerlandés.

46. fr. *tille* ‘pequeño compartimiento a proa y a popa que sirve de armario para la tripulación’ ‘tilla’ < norm. ant. *tille* ‘íd.’ (documentado en el siglo XIII) < NA *þilja* ‘madero que forma la cubierta’; pl. *þiljur* ‘cubierta de un barco’ (DE GOROG, 1958: 78). El término fr. *tille* aparece por escrito en el siglo XVIII, pero debe ser más antiguo, dado que el derivado *tillac* ‘puente alto de un barco’ se halla atestiguado desde el siglo XIV, y también proviene de la misma voz escandinava, más un sufijo de origen desconocido (DCECH V, 491a).

47. FA *tingler*; *tringler* ‘unir las tablas de un buque’ (documentado en el siglo XIV) < algún derivado del NA *tengja* ‘atar un cabo’ ‘unir, que en un contexto náutico aludía a la forma de construcción conocida como en tingladillo’ (DCECH V, 634a). Este término no fue tratado por R. De Gorog. En el DCECH se propuso, de manera convincente, dicho origen nórdico<sup>61</sup>.

48. fr. *tolet*, *toulet*, *touret* ‘tolete’ ‘escálaro’ (documentado en el siglo XVII bajo la forma *tollet*) < norm. ant. *\*tol* ‘íd.’ (documentado en el siglo XIV bajo la forma *toliz*) < NA *þoll-r* ‘escálaro’ ‘clavija de madera’ (DE GOROG, 1958: 78; FEW XVII, 395a). IA *þoll* ‘perno del remo’ (ingl. *thole*) probablemente provenga también del mismo término nórdico.

49. fr. *touer* ‘remolcar’ ‘toar’ (documentado en el siglo XV) < FA *toer* ‘íd.’ < NA *toga* ‘arrastrar’ ‘empujar’ ‘remolcar’ (DE GOROG, 1958: 78). El sustantivo derivado fr. *touage* se halla atestiguado en el siglo XIII. Algunos términos derivados son fr. *touée* ‘soga para toar’; *toue* ‘barcaza de fondo plano’, etc. (DE GOROG, 1958: 78).

50. fr. *tribord* ‘estribor’ < *estribord* (documentado en el siglo XVI) < FA *estribord* < norm. ant. *\*estierebord* < DA *\*stiorborð* ‘estribor’ (cfr. isl. ant. *stjornborði* ‘íd.’) (DE GOROG, 1958: 79). Una forma fr. *treboit*, con el mismo significado que *tribord*, se encuentra por escrito desde el siglo XV (FEW XVII, 230d). En norm. ant. existían también los nordismos *estiere* ‘timón’ y *est(i)ereman* ‘piloto’ ‘marino’, hecho que vuelve aún más probable que norm. ant. *\*estierebord* –etimológica y semánticamente emparentado a ellos– haya ingresado al galorromance junto con los mencionados

---

<sup>61</sup> Vid. análisis de esp. *tingladillo* y *trincar* en la sección III.5. de este trabajo.

términos. Tanto el *DCECH* como el *FEW* se inclinan más por un origen neerlandés, aunque no niegan la posibilidad de un origen nórdico (*DCECH* II, 809a; *FEW* XVII, 230d).

51. fr. *varangue* ‘madero unido a la quilla que sostiene la cubierta’ ‘varenga’ (documentado en el siglo XIV) < DA \**vrang* ‘curvado’ ‘doblado’ ‘cuaderna de un buque’ (cfr. isl. ant. *ronng* ‘cuaderna de un buque’) (DE GOROG, 1958: 79). El origen germánico del término francés es aceptado unánimamente. Sin embargo, también se ha postulado un origen inglés, neerlandés y fránico (*DCECH* V, 743a).

52. fr. *vibord* ‘traca de cinta’ (documentado en el siglo XVII) < NA \**vígi–borð* (cfr. isl. ant. *vígi* ‘regala’ y *borð* ‘borda’ ‘madero de un buque’) (DE GOROG, 1958: 79; *FEW* XVII, 428b).

Como puede verse, la interferencia del NA sobre el galorromance en lo que concierne al quehacer náutico fue notable, y abarcó todas las esferas de la vida marítima. Sin embargo, dos fueron las áreas más afectadas: la arquitectura naval y los aparejos. En lo concerniente a la primera, los hombres del norte no solo construyeron nuevas clases de naves (*busse, esneque, eschei, bardeau*, etc.), sino que también introdujeron en Europa un método de construcción que perfeccionó el rendimiento hidrostático de los barcos y mejoró notablemente la navegación. Estas innovaciones se ven reflejadas en los numerosos nordismos referentes a la arquitectura naval tomados por el francés y el normando: *brant, bitta, carlingue, écarver, étambot, quille, tille, tingler, varangue, vibord*, etc.

No obstante, la influencia más notoria se dio en el aparejo y, sobre todo, en la jarcia de labor. Afirma E. Ridel: “...les Vikings ont perfectionné le grément courant, comme le suggèrent les termes de langue d’oïl d’origine scandinave qui s’y rapportent” (RIDEL, 2013: 273). En efecto, numerosos son los nordismos concernientes a los aparejos de una nave (*agrés, betas, bouline, dran, écoute, estoine, estrenc, feste, gurdinge, hauban, itague, raquement, ris, scolaringe, ralingue*, etc.), toda una nomenclatura de gran complejidad que designa los cabos necesarios para manipular la gran vela cuadrada durante la navegación de altura y para fijar el mástil al casco de la nave.

### III.5. Galicismos náuticos provenientes del nórdico antiguo en el español

Las voces náuticas de origen NA en el castellano ingresaron a través del galorromance. Son, por lo tanto, *germanismos indirectos*. Casi todas ellas fueron transmitidos a la PI por el francés, aunque también cabe la posibilidad de que algunos de estos términos provengan directamente del normando (por ejemplo, *branque*), o que hayan sido transmitidos primero del francés al gascón (quizá *obenque*), o catalán y luego al español. Más allá de estas posibles excepciones, los préstamos náuticos provenientes del NA fueron tratados fonéticamente como galicismos al ingresar al castellano.

Los préstamos aquí estudiados ingresaron en el español a partir del siglo XIII aproximadamente (ERLENDSDÓTTIR, 2009: 98), cuando en los astilleros vascos y cantábricos comenzaron a construirse barcos de indudable influencia normanda y escandinava: los sellos<sup>62</sup> emitidos por las ciudades portuarias muestran barcos contruidos en tingladio, de doble proa, gobernados mediante timones de espadilla y con un solo mástil que enarbolaba una gran vela cuadrada (MANERA REGUEYRA, 1981a: 24).

Estos barcos, con el surgimiento de Flandes como uno de los principales centros manufactureros de Europa, comenzaron a cubrir la rama marítima de un nuevo circuito económico que unía España con la ciudad de Brujas y con los puertos ingleses y de la Liga Hanseática. Gracias al papel crucial que cumplían en la exportación de lana castellana y su presencia en los principales puertos y rutas marítimas del norte europeo, para el siglo XIII la marina vasco-cantábrica se había convertido en una de las más prestigiosas del mundo septentrional europeo. Por lo tanto, como afirman X. Alberdi Lonbide y A. Aragón Ruano:

La transmisión de las técnicas de construcción naval de los pueblos nórdicos a los habitantes del Cantábrico se produjo durante los siglos XI–XII [...] [Esta transmisión] no se hizo a partir de focos vikingos establecidos en la costa vasca, sino de contactos comerciales y sociales con comerciantes normandos que desde las costas francesas o inglesas acudían a este litoral (ALBERDI LONBIDE, 1998: 15).

---

<sup>62</sup> Para un análisis de las fuentes iconográficas comúnmente utilizadas para estudiar la construcción naval en el norte español durante la Edad Media, consultar X. Alberdi Lonbide y A. Aragón Ruano (1998: 13–33).

E. Erlendsdóttir (2009: 95; 2012: 60) afirma que existen unos doscientos nordismos en la lengua española, la mitad de los cuales pertenecen al campo de la navegación y de la marina. Es necesario aclarar que semejante cantidad se debe a la metodología seguida por la investigadora islandesa: por un lado, al enumerar los nordismos, considera los términos derivados y compuestos como préstamos independientes de la base léxica de la cual derivan; por el otro, trata simultáneamente los préstamos procedentes de todos los campos léxicos, tomados tanto de las lenguas escandinavas antiguas como modernas. De este total, solo la tercera parte (66 préstamos aproximadamente) son bases léxicas, y en este número se encuentran, de manera indiscriminada, nordismos antiguos y modernos pertenecientes a todos los campos semánticos (ERLENDSDÓTTIR, 2009: 102).

En lo que respecta al presente trabajo, el método de investigación elegido difiere en tres puntos del utilizado por la investigadora islandesa: a) el marco cronológico se circunscribe a la Era Vikinga, por lo tanto solo se estudiarán aquellos préstamos nórdicos que ingresaron al galorromance durante dicha época; b) se tratan solo los préstamos náuticos y de la construcción naval, y c) no se contabilizan los términos derivados y compuestos como préstamos independientes. Así, como resultado de la presente investigación se han hallado *35 préstamos náuticos* en el español que provienen, por medio del galorromance, del NA.

De esta lista, los sustantivos representan la mayor parte, mientras que los verbos suman nueve: *arrumar, barloar, brear, equipar, guindar, singlar, tinglar, toar* y *trincar*. La abundancia de sustantivos se debe a que la gran mayoría de los galicismos nórdicos tomados en préstamo por el español designaba objetos nuevos o innovaciones técnicas para los cuales no existían equivalentes en la lengua receptora. En el caso de aquellos préstamos para los cuales sí existían términos autóctonos (*quilla, flota, tolete, babor, estribor*, etc.), la tendencia general fue que estos, luego de un tiempo de convivencia, desplazaran las voces patrimoniales. Excepciones a esta tendencia son, por ejemplo, *estambor* y *huna*, que han desaparecido del castellano, o *branque, singlar* y *toar*, los cuales tienen actualmente un uso reducido en comparación con *roda, navegar* y *remolcar*.

Con respecto a la fecha de primera documentación en español, en el siglo XIII se registró solo un nordismo náutico (*flota*). En los siglos XIV y XV se encuentra documentado el 25% del total estudiado, mientras que casi la mitad de los nordismos aparecen en fuentes escritas por primera vez en el siglo XVI (48%). En el período que abarcan los siglos XVIII a XIX, los préstamos decrecen pronunciadamente (21% del total).

En España, la mayoría de los marinerismos nórdicos se registró por primera vez en diccionarios náuticos y tratados de construcción naval del siglo XVI, varios de estos meras traducciones de originales en francés. Sin embargo, es probable que muchos de estos términos hayan ingresado al castellano varios siglos antes, durante el apogeo de la marina medieval vasco-cantábrica descrito anteriormente, como es el caso de *flota* (atestiguado en el siglo XIII). La construcción de buques durante la Edad Media dependía en gran medida del saber tradicional, transmitido oralmente, que poseía cada constructor, quien utilizaba planos elementales (que se han perdido) y encaraba su tarea “sin más guía que la experiencia acumulada en los astilleros por los carpinteros de ribera, calafates y maestros veleros” (MANERA REGUEYRA, 1981a: 32).

No fue hasta finales del siglo XV, y principalmente durante el siglo XVI, que aparecieron en España numerosos diarios de navegación y tratados náuticos, y en ellos ya se encuentran bien establecidos los términos germánicos aquí analizados. En efecto, fue el descubrimiento de América –y la consecuente necesidad de grandes flotas para abastecer y defender las tierras conquistadas– el hecho que impulsó la redacción de manuales y textos que describían con precisión el arte de la navegación y la construcción de buques, además de tratados de astronomía y cosmografía (CARRIAZO RUIZ, 1998: 33). La fundación de escuelas navales, la redacción de obras nuevas (y la traducción de otras extranjeras) y la contratación de especialistas italianos y portugueses convirtieron España en uno de los centros de ciencia náutica más importantes de Europa. Este proceso, que abarcó desde 1458 hasta la derrota de la Gran Armada en 1588 (CARRIAZO RUIZ, 1998: 34), tuvo una importancia crucial para la historia de la lengua española, ya que “en estos años se constituye el vocabulario técnico náutico y naval del español clásico”, en el cual, “[a]bundan los préstamos [...] con una adaptación rapidísima propia del gran uso que se da a los términos, importados por una necesidad

designativa específica. La mayor parte de los tecnicismos náuticos del español clásico aparecen en la lengua en este momento” (CARRIAZO RUIZ, 1998: 34).

Entre las principales obras náuticas que se redactaron en este período, pueden nombrarse: *Suma de geographia* de Fernández de Enciso (1519); *Tratado de la esfera y del arte de marear* de Francisco Falero (1535); *Quatru partitu en cosmografía práctica o espejo de navegantes* de Alonso de Chaves (1535)<sup>63</sup>; *Arte de navegar* (1545) y *Regimiento de navegación* (1552), ambos de Pedro de Medina, etc.<sup>64</sup>.

También pueden hallarse marinerismos nórdicos en obras de variada índole, como crónicas, relatos de viaje, diccionarios y crónicas de Indias. En el *Diario de a bordo* de Colón, por ejemplo, se encuentran atestiguados por primera vez varios nordismos náuticos: *bolina, quilla, flota, barloventear, relinga*, entre otros.

A continuación se analizarán los galicismos náuticos de origen NA en el español.

1. esp. *arrumar*; *arrumbar* ‘estivar la carga’ < fr. *arrumer* ‘íd.’ < FA *run* ‘sentina’ (documentado en el siglo XIV) < NA *rúm* ‘cabina de un buque’ ‘espacio entre cada pareja de remeros’ (DE GOROG, 1958: 76; ZOËGA, 1967: 343). El término español se halla atestiguado desde 1519 (*DCECH* I, 355a). Es correcta la afirmación incluida en el *DCECH* de que es palabra independiente de *arrimar*, aunque fue confundida con esta al ingresar al español, como muestra el cambio de la terminación de infinitivo<sup>65</sup>. Mientras suele considerarse que *arrimar* deriva de *rima* y, por lo tanto, es de origen grecolatino, el punto de irradiación de la familia romance que dio esp. *arrumar*, que desde sus comienzos poseyó un significado náutico, suele situarse en el norte de Francia, a donde habría ingresado desde una fuente germánica. Al respecto, las teorías más difundidas consideran que proviene del neerl. *ruim* ‘espacio’ ‘lugar’, o bien de un inglés medio *rimen* ‘despejar’ (*DCECH* I, 355a). Sin embargo, los datos aportados por R. De Gorog (mencionados en la sección III.4., núm. 41 de este trabajo) hacen dudar de estas etimologías. Dada la antigüedad de este étimo en el norte de Francia y el hecho de que

---

<sup>63</sup> F. Fernández González considera que esta obra incluye “el primer tratado hispano de construcción naval y su primer vocabulario razonado, que [Alonso de Chaves] aplica a una nao [...] de la carrera de las Indias” (FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 1995: 199).

<sup>64</sup> Para una lista más completa de obras náuticas, *vid.* F. Fernández González (1995).

<sup>65</sup> La confusión con *rumbo* probablemente dio la forma *arrumbar* (*DCECH* I, 355a).

su significado principal sea náutico, cabría pensar en un origen nórdico. Desde el punto de vista fonético también este origen es posible, incluso si se considera el verbo NA *rýma* ‘hacer más espacio en un lugar cerrado’ (ZOËGA, 1967: 344) como origen del préstamo, dado que la /ý/ del NA fue tratada como /u/ en galorromance, como atestiguan varios topónimos y antropónimos: NA *Styrr* > norm. ant. *Esturus* y *Eturville*; NA *Styrkár* > normando *Sturgarvilla*, *Sturcavilla*, *Turcavile*; NA *Skúli* + *topt* > *escultot*; NA *hús* > *-hus*, etc. (DE GOROG, 1958: 76).

2. esp. *babor* ‘lado izquierdo de una embarcación mirando hacia la proa’ < fr. *bâbord* ‘íd.’ < NA *bak-borði* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 63). Atestiguado c. 1527 en la obra de Alonso de Chaves (*CORDE*). Tanto en el *FEW* como en el *DCECH* se postula un origen neerlandés (*FEW* XV.1 28b; *DCECH* I, 444c): fr. *bâbord* < neerl. *bak-boord*, dado lo tardío del primer testimonio en francés (siglo XV). En efecto, el único obstáculo válido que se ha postulado para la etimología escandinava es el de la aparición tardía en fuentes escritas galorromances. Sin embargo, como afirma W. Sayers “...Norse-derived technical vocabulary [...] continue[d] in active use among sailors on both sides of the Channel. Numerous terms that one might assume to have been known to Wace and Benoît are *first attested only some centuries later*” (SAYERS, 1997: 414) [el destacado nos pertenece]. Así es el caso, por ejemplo, de fr. *estambot* y *étrave* (documentados en el siglo XVI), cuya tardía aparición por escrito no ha sido óbice para que sean considerados nordismos. Además, es común que fenómenos lingüísticos (entre ellos, los ocasionados por el contacto entre lenguas) estén en *estado latente* (MENÉNDEZ PIDAL, 1980: 533) durante siglos, antes de ser recogidos por la lengua escrita<sup>66</sup>. Por esta razón, el testimonio tardío no es causa suficiente para rechazar una etimología, e investigaciones más modernas se inclinan por considerar *bâbord* (y también *tribord* ‘estribor’) como de origen nórdico (DE GOROG, 1958: 63; SAYERS, 1997: 414; ERLENDSDÓTTIR, 2009: 98). Sin embargo, dado que en las lenguas germánicas

---

<sup>66</sup> No debería extrañar que un fenómeno lingüístico exista durante siglos, pero sea desconocido –o activamente rechazado– por quienes escriben. En palabras de R. Menéndez Pidal, para explicar por qué cierto fenómeno lingüístico puede aparecer testimoniado tardíamente, una vez consumada la desaparición de la lengua responsable de dicho fenómeno, “bastan estos dos conceptos históricos: la plurisecular duración de un proceso lingüístico y el estado latente en que perdura toda innovación antes de hacerse manifiesta” (MENÉNDEZ PIDAL, 1950: 6).

occidentales y septentrionales el término era muy similar (neerl. *bakboord*, IA *bæcbord*, NA *bak–borði*), se vuelve difícil postular una etimología segura.

3. esp. *barloar* ‘situar un buque con el costado muy próximo a un muelle o a otro buque’ < cast. ant. \**barloo* ‘barlovento’ < fr. *venir par lof* < fr. *lof* ‘costado del navío por el cual sopla el viento’ < norm. ant. *lof* ‘íd’ < NA \**lóf* ‘barlovento’ (*DCECH* I, 513a). El *CORDE* aporta 1527 como fecha de primera documentación en la obra *Quatri partitu...* de Alonso de Chaves. En el *DCECH* (I, 513a) se menciona 1587 como año de primer testimonio en la *Instrucción náutica...* de García de Palacios. Según este mismo diccionario, la expresión anticuada *venir barloando* es un reflejo inmediato de la locución francesa, la cual se alteraría en castellano primero en *venir de barloo*, con /b-/ por influjo del sinónimo *ir de bolina*. Dado que *venir par lof* no se encuentra atestiguado directamente en francés, en el *DCECH* también se expresa la posibilidad de que sea un germanismo directo, quizá del neerl. *bij loef* ‘por barlovento’ (*DCECH* I, 513a). De \**barloo* derivan no solo *barloa* y *abarloar*, sino también *barloventear* y *barlovento*, ambos términos documentados en el *Diario...* de Colón (este último creado por contraposición a *sotavento*). También existió en español *loo* ‘barlovento’ (documentado en el siglo XVI), utilizado en locuciones del tipo *andar de loo*, *ir de loo*, etc. (*DCECH* I, 513a).

4. esp. *bita* ‘poste al que se ata el cable del ancla al fondear’ ‘travesaño de una embarcación’ < fr. *bitte* ‘íd.’ < NA *biti* ‘poste’ ‘travesaño de un buque’ (DE GOROG, 1958: 64–65). Atestiguado en español desde 1504 (ERLENDSDÓTTIR, 2010: 16) con simplificación de la geminada francesa y terminación femenina. En el *DCECH* se menciona 1538 como fecha de primera documentación en la obra náutica de Alonso de Chaves (*DCECH* I, 594a). El verbo derivado *abitar* ‘amarrar y asegurar el cable a las bitas’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 3) y el sustantivo (*a*)*bitadura* ‘vuelta con que se sujeta o amarra el cable alrededor de la cruz de las bitas’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 94) se hallan documentados en 1831 y 1732, respectivamente (ERLENDSDÓTTIR, 2016: 88).

5. esp. *bolina* ‘cabo usado en halar hacia proa la relinga de barlovento de una vela para que reciba mejor el viento’ < fr. *bouline* ‘íd.’ < norm. ant. *boesline* ‘íd.’ < NA *bóglína* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 65–66). Documentado por primera vez en 1492, en el

*Diario...* de Colón (*DCECH* I, 618b; ERLENDSDÓTTIR, 2012: 63). En español, este marinerismo aparece también en expresiones como *ir de bolina* o *navegar de bolina* ‘navegar de modo que la dirección de la quilla forme con la del viento el ángulo menor posible’ (ERLENDSDÓTTIR, 2012: 65).

6. esp. *branque* ‘roda’ ‘pieza de madera que forma la proa de la nave’ < norm. ant. *brant* ‘remate de la proa’ ‘beque’ < NA *brand-r* ‘beque’ ‘madero que forma parte de la proa’; por extensión también ‘proa’ (DE GOROG, 1958: 66). Esp. *branque* aparece en varios textos y glosarios náuticos publicados en los siglos XVI y XVII, y la primera documentación del término se encuentra en el *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* de Juan de Escalante de Mendoza de 1575 (ERLENDSDÓTTIR, 2016: 81). Por su parte, en el *DCECH* se indica 1611 como fecha de primera aparición, en la obra *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante* de Tomé Cano (*DCECH* I, 651b).

El término parece haber ingresado al castellano a través de Gascuña, donde se halla la voz *branka* ‘proa’. La sílaba final del término castellano se debe a una confusión con *branc* ‘rama’, probablemente ocurrida al haber pasado este marinerismo por el gascón (*DCECH* I, 651b). Existió en español también el compuesto *contrabranque* ‘contrarroda’, documentado en el siglo XIX (ERLENDSDÓTTIR, 2016: 82). Sin embargo, no logró desplazar el sinónimo nativo *contrarroda*, por lo que cayó en desuso.

7. esp. *brear* ‘untar con brea’ ‘calafatear’ < fr. *brayer* ‘íd.’ < NA *bræða* ‘íd.’ (*DCECH* I, 657d; DE GOROG, 1958: 66). Según el *CORDE* y el *DCECH*, atestiguado por primera vez en documentos notariales de c. 1519, al igual que el sustantivo derivado *brea* (*DCECH* I, 657d). En este mismo diccionario se afirma que la voz castellana *brea* proviene del occitano *breà*.

8. esp. *carlinga* ‘hueco en el que se encaja la mecha del mástil’ < fr. *carlingue* ‘sobrequilla’ < DA *\*karling* (cfr. isl. ant. *kerling*) ‘una de las vigas que soportan la cubierta de un buque’ (DE GOROG, 1958: 66). La fuente de primera documentación en español es la obra náutica de Alonso de Chaves de 1538 (ERLENDSDÓTTIR, 2010: 17). En el *DCECH* se indica 1573 como el año de primera documentación (*DCECH* I, 875b). Este diccionario incluye una definición errada del término nórdico, ya que este

no significaba originalmente ‘carlinga’, sino que refería a una viga de soporte, probablemente la sobrequilla, dado el significado que adquirió tempranamente en galorromance. Cuando aparece por escrito, esp. *carlinga* ya posee el sentido de ‘hueco en el que se encaja la mecha del mástil’, y no parece haber significado originalmente ‘sobrequilla’ ni haber tenido un sentido más amplio como su equivalente nórdico. Dada la especificidad de esta voz en castellano, en el *FEW* se considera que este mismo significado debió existir en galorromance, si bien no fue documentado (*FEW* XVI, 313f).

9. esp. *cloque* sinónimo de *arpeo*: ‘instrumento que [...] tiene cuatro garfios [...] y sirve para aferrarse dos embarcaciones en un abordaje’ ‘gancho utilizado en la pesca de atunes y de ballenas’ < fr. *croc* ‘garfio; cloque’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 52) < NA *krókr* ‘garfio’ ‘arpón’ ‘tridente’ (DE GOROG, 1958: 112). Según el *DCECH*, documentado desde 1599 en el diccionario de Percivale (*DCECH* II, 102c). Existió una forma antigua *cocle* que manifiesta la metátesis de consonantes líquidas tan común en el español y que llevó a la forma final *cloque*.

10. esp. *dala* ‘canal de tablas por donde salía a la mar el agua que la bomba achicaba’ < fr. *dalot* (*de pont*) ‘imbornal’ ‘bomba de agua’ < norm. ant. *dalle* ‘alcantarilla’ ‘canaleta’ < DA *\*dāla* (cfr. isl. ant. *dæla* ‘instrumento para bombear agua de un navío’ ‘dala’ (DE GOROG, 1958: 67). La fecha de primera documentación es 1573, en las *Cartas* de Eugenio de Salazar (*DCECH* II, 420d). Ambos sentidos presentes en galorromance, ‘bomba de agua’ y ‘canaleta’, se hallan fusionados en el término castellano.

11. esp. *equipar* ‘proveer a una nave de lo necesario para su avío y defensa’ < fr. *équiper* ‘equipar’ ‘preparar’, orig. ‘embarcar’ < FA *eschiper* ‘proveer de hombres y material un navío’ < NA *skipa* ‘equipar un barco’ ‘embarcar’. La forma antigua *esquipar* ‘tripular’ ‘dotar de personal una embarcación’ se encuentra atestiguada desde 1587 en la obra náutica de García de Palacio (ERLENDSDÓTTIR, 2010: 17). En el *DCECH* (II, 651g) se considera que *equipar* proviene directamente del fr. *équiper*, mientras que E. Erlendsdóttir (2010: 17) afirma que fue tomado del FA *eschiper* ‘pourvoir un navire en hommes et en matériel’ (RIDEL, 2013: 281), dada la similitud

semántica entre este y el cast. *esquipar*. El préstamo ingresó al español únicamente como voz náutica y luego fue tomando acepciones secundarias de la lengua francesa.

12. esp. *escarba* ‘junta de las maderas, quillas, rodas o cintas’ < fr. *écarver* ‘empalmar’ unir (dos maderos)’ < NA \**skarþa* ‘unir’ (cfr. sueco *skarva* y noruego *skarve*) (DE GOROG, 1958: 68; *FEW* XVII, 634c). Documentado desde 1587 (*DCECH* II, 679a). En el *DCECH* no se dedica una entrada independiente a este término, sino que se lo menciona junto con *escarbar*, y solo para indicar que es una palabra distinta y de probable origen germánico. La voz española provendría de una forma francesa anterior \**escarver*, no documentada, pero necesaria para explicar la /s/ de la voz castellana.

13. esp. *escota* ‘cabo que sirve para cazar (estirar al máximo) las velas’ < FA *escote* ‘íd.’ (hoy *écoute*) < norm. ant. *escotes* ‘íd.’ < DA \**skout* ‘ángulo inferior de la vela’ (cfr. isl. ant. *skaut* ‘íd.’) (DE GOROG, 1958: 69; ERLENDSDÓTTIR, 2013: 293). Documentado por primera vez en 1511 en el *Cancionero general de muchos y diversos autores*, antología lírica recopilada por Hernando del Castillo (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 293). En el *DCECH* (II, 709a), por su parte, se menciona como primera fecha de aparición 1539, en la obra de A. de Guevara. La etimología escandinava es defendida por R. De Gorog (1958: 69), E. Erlendsóttir (2013: 293) y E. Ridet (2013: 282), entre otros<sup>67</sup>.

Términos derivados de *escota* son: *escotera* ‘aberturas [...] en cada costado del buque para el paso y laboreo de las escotas mayores y de trinquete’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 255), documentado por primera vez en 1538 (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 293) y *escotín* ‘la escota de las gavias, juanetes y demás velas altas de cruz’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 255), documentado en 1587 (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 293).

14. esp. *estambor* ‘madero que hacia la popa del navío hace un ángulo obtuso con la quilla’ < FA *estambot*, *estambor* ‘íd.’ (hoy *étambot*) < norm. ant. \**estambord* < NA \**stafn-borð* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 71; *FEW* XVII, 194b). En español, *estambor* es un término raro, en desuso, que no ha sido estudiado. Aparece listado en el tomo III del *Diccionario de autoridades* (1732), donde se indica que es un sinónimo de *capión de*

---

<sup>67</sup> Para un análisis de la etimología propuesta en el *DCECH*, vid. sección III.4.1., núm. 18 de este trabajo.

*popa*. No se incluye en el *DCECH* ni en diccionarios náuticos modernos. H. Paasch traduce fr. *étambot* como ‘codaste’ (PAASCH, 1885: 37).

15. esp. *estrave* ‘remate de la quilla del navío, que va en línea curva hacia la proa’ < FA *\*estavre* ‘íd.’ (hoy *étrave*) < NA *stafn* ‘proa de un barco’ (DE GOROG, 1958: 71). Documentado en 1708 en el *Compendio matemático* de Vicente Tosca (*DCECH* II, 804b), aunque debe ser mucho más antiguo, dado que fr. *étrave* se haya atestiguado desde 1573, y la /s/ de *estrave* indica que este provino de la anterior forma francesa *\*estavre*. E. Erlendsdóttir (2016: 80) también incluye *estrave* en su lista de nordismos náuticos del español.

16. esp. *estrenque* ‘maroma gruesa de esparto para uso marino’ < FA *estrenc* ‘tipo de cabo’ ‘estrenque’ < norm. ant. *estrenc* ‘íd.’ < NA *streng-r* ‘cabo’ ‘soga’ ‘cable del ancla’ (ZOËGA, 1967: 412). La etimología nórdica aparece ya en el *FEW* (XVII, 252d) y de este diccionario la toma R. De Gorog (1958: 71). En español se encuentra atestiguado en documentos inéditos procedentes del continente americano que datan de 1519 (*DCECH* II, 805c).

17. esp. *estribor* ‘lado derecho de una embarcación mirando de popa a proa’ < FA *estribord* ‘íd.’ < norm. ant. *\*estierebord* < DA *\*stiorborð* ‘estribor’ (cfr. isl. ant. *stjornborði* ‘íd.’) (DE GOROG, 1958: 79). Documentado en 1526 (*DCECH* II, 809a). Como ya se ha mencionado, tanto el *DCECH* como el *FEW* se inclinan más por un origen neerlandés, aunque no niegan la posibilidad de un origen nórdico (*DCECH* II, 809a; *FEW* XVII, 230d). En ambos diccionarios se parte del isl. ant. *stjornborði* y no de la versión danesa reconstruida por R. De Gorog (1958: 79). Cabe mencionar que en el *REW* ya se postulaba un origen nórdico, si bien se derivaban las variantes romances del término danés actual *stjrbord* (*REW* 8341). Al igual que con la voz *babor*, investigadores más recientes postulan un origen nórdico (DE GOROG, 1958: 79; SAYERS, 1997: 414, entre otros).

18. esp. *flota* ‘conjunto de barcos’ ‘escuadra’ < fr. *flotte* ‘flota’ < NA *floti* ‘flota’ ‘flotar’ ‘balsa’ (DE GOROG, 1958: 72–73). Atestiguado por primera vez en el año 1260, en las *Partidas* de Alfonso X (*DCECH*, II 920a). Como queda dicho, los tres significados primarios de este vocablo ya aparecen en galorromance desde el siglo XI. Sin embargo, en el *DCECH* se considera que la acepción *flotar* es palabra distinta,

proveniente de un frânc. \**flotan*, complicación innecesaria si se tiene en cuenta que el término nórdico también significaba ‘flotar’. La aplicación muy posterior de este término a otras agrupaciones de objetos, como *flota de coches* o *flota de aviones*, constituyen, según la clasificación de C. Pratt, anglicismos semánticos paronímicos de comienzos del siglo XX (PRATT, 1980: 165).

19. esp. *guindar* ‘orig. izar una vela, entena, verga, etc.’ < fr. *guinder* ‘izar’ ‘guindar’ ‘levantar’ < norm. ant. *winder* ‘íd.’ < NA *vinda* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 73). Documentado en español desde 1302 en el *Ordenamiento portuario de Sevilla* (ERLENDSDÓTTIR, 2009: 108). En el *DCECH*, por su parte, se menciona 1430–50 como fecha de primera documentación, en los textos de Díaz de Gámez (*DCECH* III, 267a). De *guindar* se han formado derivados importantes: *guinda* ‘altura total de la arboladura de un buque’, atestiguado en 1675 en el *Breve diccionario de términos de marina* de P. Fernández Navarrete (ERLENDSDÓTTIR, 2009: 111–112), aunque en el *DCECH* se menciona 1696 como fecha de primera documentación; *guindaleza* ‘tipo de cabo’, documentado en 1504 bajo la forma *guindalera* < fr. *guindaresse* ‘íd.’, derivado de *guinder* con el sufijo de verbal de adjetivos /-esse/ (ERLENDSDÓTTIR, 2009: 112), y *guindola* ‘pequeño andamio volante utilizado para mantenimiento de los palos’ ‘aparato salvavidas’ ‘barquilla de la corredera’, documentado en 1696 en el *Vocabulario de Sevilla*<sup>68</sup>.

20. esp. *guindaste* ‘especie de cabria usada para izar vela’ < fr. *guindas* ‘sogas o poleas usadas para izar la vela o levantar objetos pesados’ < norm. ant. *windas* ‘íd.’ < NA *vindáss* ‘íd.’, compuesto por *vinda* ‘guindar’ ‘izar’ + *áss* ‘eje horizontal’ ‘polea’ (DE GOROG, 1958: 73). Documentado en 1506 en el *Lexicon iuris ciuilis* de Antonio de Nebrija (ERLENDSDÓTTIR, 2009: 105). En el *DCECH* se da 1587 como fecha de primera documentación en García de Palacios (*DCECH* III, 267a). En el mencionado diccionario se afirma que *guindaste* ingresó al español por conducto del occitano \**guindatz*, con imitación imperfecta de la final *-atz*, ajena al castellano.

21. esp. *huna* ‘parte superior de los palos mayores y masteleros de gavia’ < fr. *hune* ‘tope del mástil’ ‘calcés’ ‘plataforma sujeta al mástil que sirve como puesto de observación’ < NA *hún-n* ‘tope del mástil’ (DE GOROG, 1958: 74). Sinónimo raro de

---

<sup>68</sup> Para una lista exhaustiva de derivados, vid. E. ERLENDSDÓTTIR, 2009: 17–23.

*calcés*, de uso muy reducido y con escasos testimonios. Según E. Erlendsdóttir, este tecnicismo náutico aparece en el diccionario español–francés de Giorolamo Vittori de 1609, en el cual se lo define justamente como sinónimo de *calcés*, y también en 1616 en el diccionario de Oudin (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 302–303). Actualmente no consta en ningún diccionario náutico, ni en el *DCECH*. Sin embargo, la investigadora islandesa se pregunta si el léxico marinero *una* podría provenir de este vocablo nórdico. Se emplea aún en frases como *halar a una* y *trabajar a una*, cuyo significado actual es ‘ejercer a un tiempo los esfuerzos para halar de un cabo o ejercer un trabajo semejante’. La primera de estas expresiones parece reflejar el isl. *draga að húni* ‘izar o halar una bandera o una vela hasta el calcés’, es decir, *halar a una* (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 303).

22. esp. *obenque* ‘cada uno de los cabos gruesos atados a la cabeza de un mástil y a los costados del buque para sujetarlo y reforzarlo’ < FA *hobenc* ‘íd.’ < norm. ant. *hoben* ‘íd.’ < DA \**hafuð–benda* (cfr. isl. ant. *hofuð–benda* ‘estay’ ‘obenque’) (DE GOROG, 1958: 74; FEW XVI, 218c). Documentado por primera vez en 1538 en la obra náutica de Alonso de Chaves (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 299). En el *DCECH* se menciona 1573 como primera fecha de documentación, en la obra de E. de Salazar (*DCECH* IV, 257c). E. Erlendsdóttir considera que el término castellano deriva del fr. *hobenc*, puesto que en varios textos náuticos ibéricos de los siglos XVI y XVII se halla la forma *hobenque* (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 300). En el *DCECH* se considera que esp. *obenque* se corresponde con una forma gascona (bordelés *auben*), lengua que habría servido de intermediaria entre el francés y el español (*DCECH* IV, 257c).

23. esp. *ostaga/ustaga* ‘cabo que sirve para izar la vela’ < FA *uitage* (hoy *itague*) < NA \**útstag* ‘estay externo’ (FEW XVII, 417b). En español, la forma *hustaga* se halla desde 1527 en la obra *Quatri partitu encosmographía práctica i por otro nombre llamado espeio de navegantes* de Alonso de Chaves, mientras que *ustaga* se encuentra documentado desde 1675 en el *Breve diccionario de términos de Marina* de P. Fernández Navarrete. Finalmente, la forma actual *ostaga* tiene registro desde 1605–9, cuando aparece en la *Historia del descubrimiento de las regiones australes* (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 295–296). Como se afirma en el *DCECH*, en castellano este vocablo sufrió el influjo progresivo del marinerismo *osta* ‘cabos o aparejos que

mantienen firmes los picos cangrejos en los balances’, que llevó primero a la forma *ustaga* y luego a *ostaga*, hecho que causó confusión en cuanto a su origen último, dado que se pensó durante mucho tiempo que procedía de *osta* (*DCECH* IV, 320c).

24. esp. *quilla* ‘pieza de madera o hierro que va de popa a proa por la parte inferior del buque en que se asienta toda su armazón’ < fr. *quille* ‘íd.’ < NA *kilir*, pl. de *kjøl-r* ‘quilla’ (DE GOROG, 1958: 75; ERLENDSDÓTTIR, 2012: 69). Como ya se ha mencionado, la forma plural se utilizaba probablemente con sentido colectivo, dado que se requerían varios maderos para formar la quilla (*DCECH* IV, 729b). Documentado en el *Diario...* de Colón, texto en el cual aparece bajo la entrada del 14 de enero de 1493 (ERLENDSDÓTTIR, 2012: 69). En el *DCECH* se menciona 1504 como año de primera documentación (*DCECH* IV, 729b). Se trata de una voz ajena al Mediterráneo –donde los términos nativos derivaban del lat. *carina*–, como demuestran las fechas de primera documentación del portugués *quilha* (principios del siglo XVI) y del it. *chiglia* (siglo XVII, pero que solo se volvió corriente en el siglo XIX) (*DCECH* IV, 729b).

25. esp. *racamento* ‘anillo por medio del cual las vergas se mueven alrededor de los mástiles’ < fr. *racquement* < *racque* ‘anillo que sujeta las vergas a sus palos’ < NA *rakki* ‘racamento’ (DE GOROG, 1958: 76). Atestiguado en castellano por primera vez en 1527, cuando se recoge en la obra náutica de Alonso de Chaves (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 304). En el *DCECH* se menciona 1573 como fecha de primera aparición (*DCECH* IV, 746b). También se encontraba en español la forma *raca*, caída en desuso y de documentación tardía, ya que aparece por escrito recién en 1765 en la *Cartilla marítima que contiene los nombres de los palos y vergas de un navío* de Santiago Agustín Zuloaga (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 303). No debe confundirse esp. *raca* con el marinerismo *raque* ‘acto de recoger objetos perdidos en las costas por algún naufragio o echazón’, que también es un germanismo, pero derivado de una probable forma gót. *\*rakan* ‘recoger con rastrillo’ (*DCECH* IV, 784a).

26. esp. *relinga* ‘cabo con que se refuerzan las orillas de las velas’ < esp. *ralinga* < fr. *ralingue* ‘íd.’ < norm. ant. *raelingue* ‘íd.’ < NA *\*rár-lík* > ‘íd.’, compuesto por *ra* ‘verga’ y *lik* ‘borde de una vela’ (*FEW* XVI, 667c). La forma *ralinga* se encuentra documentada en el *Diario...* de Colón, y el verbo derivado *relingar* desde mediados del siglo XV (*DCECH* IV, 868a). Según M. Fernández Navarrete, en español *relinga*

sustituyó el término autóctono *testa*, también documentado bajo la forma *tiesta* (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 462–463)<sup>69</sup>.

27. esp. *rizo* ‘pedazo de cabo blanco para recoger una vela con objeto de disminuir su superficie’ < norm. ant. *ris* ‘rizo’ ‘cabo usado para recoger o aferrar la vela’, probablemente procedente de una forma plural *\*rifs* < NA *rif* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 76). Documentado por primera vez en 1675, cuando aparece en el *Breve diccionario de términos de Marina* de P. Fernández Navarrete (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 298). En el *DCECH*, por su parte, se da 1738 como fecha de primera documentación (*DCECH* V, 36b). Derivados de esp. *rizo* son los sinónimos *rizar* y *arrizar* ‘coger rizos’ ‘aferrar a la verga una parte de las velas, disminuyendo su superficie’, este último del fr. *arrizer* ‘íd.’, atestiguado en español desde el siglo XVI (ERLENDSDÓTTIR, 2013: 299).

28. esp. *singlar* ‘navegar’ ‘andar la nave con rumbo fijo’ < fr. *cingler* ‘navegar’ ‘singlar’ < FA *sigler* ‘navegar’ < NA *sigla* ‘íd.’ (DE GOROG, 1958: 67). Documentado en español en 1380 en el *Cuento de Otas* (*DCECH* V, 257a), y de uso corriente en narraciones de navegantes de los siglos XVI y XVII (ERLENDSDÓTTIR, 2012: 70). De *singlar* se ha formado *singladura* ‘distancia recorrida por una nave en 24 horas’, voz atestiguada desde 1494 (*DCECH* V, 257a). Son alteraciones del mismo étimo *singar* ‘remar con un remo en la popa’ y *singa* ‘acción y efecto de singlar’ (ERLENDSDÓTTIR, 2012: 70).

29. esp. *tilla* ‘entablado que cubre una parte de las embarcaciones menores’ < fr. *tille* ‘tilla’ ‘pequeño compartimiento a proa y a popa que sirve de armario para la tripulación’ < norm. ant. *tille* ‘íd.’ < NA *þilja* ‘madero que forma la cubierta’; pl. *þiljur* ‘cubierta de un barco’ (DE GOROG, 1958: 78). Documentado por primera vez en 1471–1476 en la *Istoria de las bienandanzas e fortunas* de Lope García de Salazar (*CORDE*). En el *DCECH* se menciona el año 1492 como fecha de primera documentación en el *Diccionario latino–español* de Nebrija (*DCECH* V, 491a). El término derivado *tillado* ‘suelo de tablas’ (documentado desde mediados del siglo XV) proviene del occitano *tilhat*, tomado a su vez del fr. *tille* (*DCECH* V, 491a).

30. esp. (construcción en) *tingladillo* ‘disposición de las tablas de forro de algunas embarcaciones en la que las tracas del casco superponen sus bordes unos pocos

---

<sup>69</sup> Para las distintas propuestas etimológicas, *vid.* sección III.4.1., núm. 39 de este trabajo.

centímetros (el borde inferior de la traca o tabla superior sobre el borde superior de la inferior y por fuera de ella)' < *tinglado* 'cobertizo armado a la ligera, en que una tabla va puesta sobre la otra' < *tinglar* 'cubrir parcialmente una tabla a otra' < FA *tingler*; *tringler* 'unir las tablas de un buque' < algún derivado del NA *tengja* 'atar un cabo' 'unir, que en un contexto náutico aludía a la forma de construcción conocida como en tingladillo' (*DCECH* V, 634a). En Galicia *trincado* aparece en 1456 con el significado 'tipo de barco cuyas tablas se unen con solapas'. Esp. *tingladillo* se halla documentado desde 1675 en el *Breve diccionario de términos de Marina* de P. Fernández Navarrete (*DCECH* V, 495a). No hay duda de que la voz ibérica sea un galicismo, dado que en FA *tingle* tenía un significado puramente náutico relacionado con la manera de unir las tablas del forro de una nave, y se halla atestiguado en el norte de Francia desde el siglo XIV.

También se ha postulado un origen neerlandés (*REW* 8749), pero este es poco probable debido a la fecha tardía en que aparece neerl. *tingel* (posterior al siglo XVI) y la falta de términos derivados o emparentados en dicha lengua (*DCECH* V, 495a), datos que apoyan el camino inverso: que del galorromance pasó al neerlandés. Además, no debe olvidarse que la construcción en tingladillo es utilizada por los pueblos nórdicos desde tiempos muy antiguos, y que fue adoptada luego por los normandos, quienes la propagaron al norte de la PI. Por estas razones, es mucho más probable que la voz sea un nordismo tomado en préstamo primero por el galorromance, el cual luego lo propagó a la PI, al neerlandés y probablemente también al alemán (*tingel*).

31. esp. *toar/atoar* 'llevar a remolque una nave por medio de un cabo que se echa por la proa para que tiren de él una o más lanchas' < FA *toer* 'íd.' < NA *toga* 'arrastrar' 'empujar' 'remolcar' (DE GOROG, 1958: 78). La forma *atoar* se halla atestiguada aprox. en el año 1573, cuando aparece en la obra de E. de Salazar, y *toa* se encuentra documentado desde el siglo XVI, en la obra de Juan de Castellanos (*DCECH* V, 513b). El *REW* (8816a) parte del ingl. *tow*, pero dada la fecha temprana en que aparece la voz francesa (a partir del siglo XIII) es más verosímil considerar esp. *toar* como un galicismo de origen nórdico.

32. esp. *toldo* 'orig. tolda para cubrir barcos' < fr. *taud* 'tolda que se tiende sobre un buque a la manera escandinava' < norm. ant. *tialz* 'íd.' < NA *tjald* 'carpa utilizada en

tierra o en un barco cuando este se encuentra amarrado en puerto' (DE GOROG, 1958: 78). Esp. *tolda* se halla atestiguado desde mediados del siglo XV en Juan de Dueñas, y *toldo* desde 1585, en Góngora (*DCECH* V, 531b). Se trata de un término germánico originariamente náutico, como demuestran no solo el significado primitivo de la voz francesa, sino también el hecho de que la documentación temprana en castellano sea de procedencia náutica (*cf.* ejemplos listados en el *DCECH* V, 531b). A partir del siglo XVI, sufrió una ampliación semántica a cualquier tipo de tienda o carpa.

En lo que concierne a su etimología, en el *DCECH* se vacila entre adscribir a la voz galorromance un origen neerlandés o nórdico, pero se inclina más por este último dada la gran antigüedad del marinerismo *tialtz* en el norte de Francia, además del documentado uso de toldos para proteger naves entre los nórdicos durante la Edad Media. En efecto, como afirman A. W. Brøgger y H. Shetelig, en las sagas nórdicas el uso de toldos en los buques escandinavos es descrito como un hecho común, dado que estos eran abiertos y no poseían una cubierta bajo la cual proteger la mercadería ni a los marinos (BRØGGER, 1951: 137). En los mismos textos también aparece documentado el uso de toldos como carpas cuando la tripulación dormía en tierra: "On the bigger vessels the tent was stretched over the ship itself as frequently mentioned in the sagas, but we also hear of tents being pitched ashore after the ship had been made fast for the night" (BRØGGER, 1951: 137). Restos de estos toldos y carpas fueron desenterrados junto a los barcos hallados en Oseberg y Gokstad.

33. esp. *tolete* 'estaca pequeña y redonda encajada en el borde de la embarcación, a la cual se ata el remo' 'escálamu' < fr. *tolet*, 'íd.' < norm. ant. \**tol* 'íd.' (documentado en el siglo XIV bajo la forma *toliz*) < NA *poll-r* 'escálamu' 'clavija de madera' (DE GOROG, 1958: 78; *FEW* XVII, 395a). Documentado en 1587 en la *Instrucción náutica...* de García de Palacios (*DCECH* V, 534a; ERLENDSDÓTTIR, 2012: 71). En el *DCECH* se menciona la posibilidad de que sea un anglicismo (IA *poll* 'íd.', atestiguado desde el siglo VIII), dada la aparición tardía de la voz francesa *tolet*, cuya fecha de primera documentación se afirma que es 1611, si bien luego se admite que el término debe ser anterior (*DCECH* V, 534a). De todas maneras, en el mencionado diccionario se parece ignorar que este marinerismo ya se encuentra documentado en norm. ant. desde el año 1385, bajo la forma *toliz* (MERLIN-CHAZELAS, 1977: 291),

lo que hace un origen escandinavo más probable que un origen anglosajón. Cabe mencionar también que la historia del término inglés propuesto en el *DCECH* no está del todo clara, dado que no hay registros de él durante quinientos años ni tampoco se sabe con certeza su relación exacta con el NA *þoll-r* (*OED*, 2009).

34. esp. *trincar*<sup>70</sup> ‘asegurar o sujetar los efectos de a bordo’ < FA *tingler*, *tringler* ‘unir las tablas de un buque’ < algún derivado del NA *tengja* ‘atar (un cabo)’ ‘unir, que en un contexto náutico aludía a la forma de construcción conocida como en tingladillo’ (*DCECH* V, 634a). Atestiguado en 1587 en la *Instrucción náutica...* de García de Palacios (*DCECH* V, 634a). Sin embargo, como se afirma en el mencionado diccionario, el término debe haber ingresado antes a nuestra lengua, dado que el derivado *trancanil* se encuentra atestiguado desde la misma época (en it. *trincarino* está documentado desde 1330). Se han postulado diversas teorías sobre el origen de esta voz y sus derivados (*DCECH* V, 634a). Sin embargo, la más convincente, desde un punto de vista semántico y fonético, es la que postula que esp. *trincar* es un galicismo de origen escandinavo, etimología defendida y ampliada en el mencionado diccionario. Derivados náuticos importantes son *trancanil* ‘serie de maderos fuertes tendidos tope a tope y desde la proa a la popa, para ligar los baos a las cuadernas y al forro exterior’ (documentado en el siglo XIV); *trinca* ‘tipo de cabo’ (documentado en el siglo XVI), y *trincadura* ‘lancha de gran tamaño y de dos palos con velas al tercio’ (documentado en el siglo XVIII).

35. esp. *varenga* ‘madero que se fija en las bandas para el enjaretado’ ‘pieza curva que se coloca atravesada sobre la quilla para formar la cuaderna’ < fr. *varangue* ‘madero unido a la quilla que sostiene la cubierta’ ‘varenga’ < DA *\*vrang* ‘curvado’ ‘doblado’ ‘cuaderna de un buque’ (cfr. isl. ant. *rǫng* ‘cuaderna de un buque’) (DE GOROG, 1958: 79). Documentado bajo la forma *orenga* por primera vez en 1611, cuando aparece en la obra *Arte para fabricar...* de Tomé Cano (*DCECH* V, 743a). También en dicho siglo se encuentran las formas *vorrenga* y *varenga* (ERLENDSDÓTTIR, 2016: 82). La forma actual del vocablo aparece ya en el *Diccionario de Autoridades* de 1739 (ERLENDSDÓTTIR, 2016: 82).

---

<sup>70</sup> La diferencia semántica con respecto a *tingladillo* justifica que se trate como voz independiente, si bien comparten el mismo origen etimológico.

El origen germánico de este galicismo está fuera de duda. No así la lengua de la cual deriva. Se ha postulado un origen fránico, neerlandés, anglosajón y escandinavo, ya que en todas ellas se encuentran términos semejantes que derivan de un germ. \*wringan, con el sentido básico de ‘tabla torcida o arqueada’ (DCECH V, 743a). Sin embargo, un análisis más detallado permite eliminar algunas de las citadas proposiciones. En primer lugar, IA *wrang* está muy alejado semánticamente de la voz francesa, ya que denota la bodega del barco y no un madero específico (OED, 2009). En segundo lugar, como se afirma en el DCECH, la /v-/ francesa prueba que no es un préstamo fránico, ya que el cambio de /w-/ germánica a /v-/ ocurrió secundariamente solo en normando varios siglos después de la extinción de la lengua fránica en suelo galorromance (DCECH V, 743a). Quedaría, entonces, las dudas entre un origen neerlandés o nórdico. Sin embargo, la cercanía semántica entre el término DA *vrang* y la voz francesa inclina la balanza a favor de este último, en detrimento del neerl. *wrang*, el cual solamente adquiere significado náutico en época moderna.

## **IV. NEERLANDISMOS NÁUTICOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN EL ESPAÑOL**

---

### **IV.1. El nacimiento de una nueva potencia comercial: las Provincias Unidas en el Báltico y el Mediterráneo**

A comienzos de la Edad Moderna, Europa poseía dos grandes centros comerciales e industriales que, a su vez, constituían las zonas más densamente pobladas del continente: el norte de Italia y los Países Bajos. Amberes era el mayor productor y exportador textil de Europa septentrional y sus manufacturas dominaban los mercados bálticos, escandinavos, ingleses y del norte de España. Por lo tanto, era también la capital comercial y financiera de gran parte del norte europeo (PARRY, 1980: 174). A su vez, Brabante dominaba el comercio de metales alemanes y lanas inglesas, y constituía el término de las importantes rutas terrestres que unían el norte de Europa con Italia y el Mediterráneo.

Tanto Flandes como Brabante importaban de España e Inglaterra la mayor parte de la materia prima necesaria para sus industrias textiles (PARRY, 1980: 174). La exportación de lana castellana a Flandes y la subsiguiente importación de manufacturas de esta región a España contaban ya en el siglo XIV con una larga tradición. Este intercambio se había iniciado en el siglo XII, cuando marinos y comerciantes flamencos y holandeses comenzaron a navegar hacia los puertos del norte ibérico para vender allí diversas mercancías, en especial tejidos (VIDOS, 1972: 233). El comercio de lana castellana había hecho interdependientes a las economías de Castilla y los Países Bajos hasta el punto de que, a mediados del siglo XVI, cerca de la mitad de las exportaciones españolas iba a los Países Bajos, que, a su vez, mandaban a España un tercio de las suyas (ELLIOT, 1983: 144).

El motor de la expansión de los Países Bajos fue la región de Holanda y las provincias al norte de los grandes ríos. A pesar del atraso que existía allí con respecto a las regiones ricas de Flandes y Brabante, para finales del siglo XV Holanda, gracias sobre todo a su litoral marítimo, había comenzado a rivalizar económicamente con ellas. En una época en la que el transporte de mercancías por mar comenzaba a ser más eficiente y barato que las caravanas terrestres, Holanda poseía una gran ventaja gracias a sus numerosos puertos, canales, ríos y centros navales, entre ellos, Ámsterdam.

El creciente desarrollo de Holanda y regiones aledañas, además de la decadencia económica del Imperio español, habría de inclinar la balanza comercial entre ambos a favor de los primeros. España se volvería tan dependiente de las importaciones de los Países Bajos que el intercambio comercial jamás cesaría del todo, a pesar de los embargos reales, prohibiciones y confiscación de buques holandeses en puertos españoles durante la Guerra de los Ochenta Años<sup>71</sup>. En efecto, los ibéricos dependían de Europa septentrional no solo para su abastecimiento de manufacturas textiles, sino también de granos, madera, pescado salado, cobre y hierro (ELLIOT, 1983: 316). Con la crisis de los astilleros vascos, evidente a partir del siglo XVII (PARRY, 1980: 182), España comenzó a depender de su tradicional enemigo incluso para el suministro de madera, pólvora y pertrechos navales (como lona para confeccionar velas y cáñamo para las jarcias). Además, las reservas naturales de roble y pino comenzaron a escasear, tanto en España como en Inglaterra, a mediados del siglo XVI, por culpa, principalmente, de la industria naval y la fundición del hierro (PARRY, 1980: 182). Para las naciones de la época, el suministro de madera era vital para el mantenimiento de sus fuerzas navales y el comercio marítimo. Por lo tanto, quien controlara el comercio de madera báltica (la región más rica en este recurso) dominaría naval y económicamente el Mar del Norte. A principios del siglo XVII, los holandeses manejaban la mayor parte del comercio europeo de madera nórdica.

A medida que la crisis naviera española se profundizaba y caía fuertemente la construcción de buques, los monarcas españoles se vieron obligados a comprar naves neerlandesas, a alquilar fletes ingleses y a hacerse de los servicios de pilotos y marineros nórdicos ante la imposibilidad de botar la cantidad de navíos que requería su Imperio. Poco a poco España necesitaría más y más el apoyo de los navíos y pilotos holandeses, hasta el extremo de verse obligada a solicitar ayuda –durante el reinado de Carlos II– a la escuadra del almirante Van Ruyter para combatir contra Francia en el Mediterráneo (ALCALÁ–ZAMORA, 1975: 70).

El primer centro naval español en entrar en crisis fue Cataluña. Felipe II intentó revivir sus astilleros en 1562 transfiriendo arquitectos navales desde el norte de España,

---

<sup>71</sup> Las confiscaciones de buques holandeses atracados en puertos ibéricos, ordenadas por Felipe II en 1595 y 1598, constituyen un claro ejemplo de esta dependencia: los españoles se hicieron de más de 800 naves (PARRY, 1980: 170).

en especial, desde Bilbao (PARRY, 1980: 181). Durante el siglo XVI Bilbao poseía el puerto más importante y el mayor centro naviero de España, gracias, en parte, a sus reservas de roble, pino y su producción de brea. Sin embargo, las sucesivas bancarrotas españolas, los ataques del corso inglés y holandés, sumados a la destrucción de los bosques nativos y una actitud conservadora en lo concerniente al diseño naval, también llevaron a una caída importante en la calidad y cantidad de buques construidos en los astilleros cantábricos y vascos (PARRY, 1980: 182). La decadencia de la industria naval fue la consecuencia de un problema mayor que afectaba a todo el reino: producto de las recurrentes crisis económicas y agrarias, y la costosa política exterior de los monarcas Habsburgo, España había caído en un estado de atraso tanto en infraestructura como en conocimiento científico y tecnológico. Como afirma J. H. Elliot, una especie de parálisis mental, alimentada por el cansancio y el pesimismo creciente del pueblo castellano y, sobre todo, por la persecución y censura ideológica de la Inquisición, engullía todo el país (ELLIOT, 1983: 323).

España ofrecía al mundo nórdico variados productos americanos, además de lana, aceite y vino. Sin embargo, las dos exportaciones ibéricas más requeridas en los mercados septentrionales eran los metales preciosos indianos y la sal. La plata americana constituía el motor del mercado financiero nórdico (ALCALÁ-ZAMORA, 1975: 72), mientras que la sal era un artículo esencial en la industria pesquera y de conserva holandesa, la cual constituyó (junto con el transporte de trigo báltico) la base sobre la cual las Provincias Unidas construyeron su poderío comercial.

La primera mitad del siglo XV constituyó el punto de partida del crecimiento de Holanda y las provincias norteñas de los Países Bajos (ISRAEL, 1995: 16). Fundamental para este desarrollo comercial fue la construcción de las primeras naves de aparejo completo, capaces de largas travesías oceánicas y gran capacidad de carga, especialmente adaptadas al comercio a granel. Estos buques navegaban en números cada vez mayores hacia el Báltico, donde cargaban madera y trigo, y también hacia Francia y España para comprar sal. Fue también durante este siglo que los holandeses perfeccionaron los *bussen* o *buizen*, buques factoría de gran capacidad y alcance, capaces de pescar y faenar durante semanas en alta mar y salar el arenque en su propia bodega para conservarlo hasta llegar a puerto (PARRY, 1980: 172). Los *buizen*

permitieron a los holandeses y zelandeses dominar las zonas de pesca durante más de tres siglos (ISRAEL, 1995: 16–17).

El poderío naval de los Países Bajos creció rápidamente durante los siglos XV y XVI. A comienzos de 1565 Holanda poseía más de mil ochocientas naves capaces de largas travesías oceánicas, un número mayor al de cualquier otra nación contemporánea (ISRAEL, 1995: 107). Mil de estos buques entraban y salían del Mar Báltico cada año, cantidad que triplicaba, por ejemplo, el número de barcos hanseáticos presentes en la misma zona (ISRAEL, 1995: 107).

Fueron dos los sucesos puntuales que ayudaron a que los Países Bajos lograran el monopolio del comercio báltico y el dominio del Mar del Norte. Por un lado, la toma de Amberes –el centro cultural, económico y financiero más importante de Europa septentrional– por las tropas españolas, en 1585, dejó a la ciudad debilitada, y llevó a la quiebra a muchas de las principales casas mercantiles allí radicadas. El temor a represalias religiosas y masacres, como la perpetrada en 1576 por las tropas españolas sublevadas (episodio conocido como “la furia española”) empujó al exilio a miles de grandes mercaderes, artesanos y técnicos protestantes, quienes, en su mayoría, se radicaron en Ámsterdam (PARRY, 1980: 169). Gracias a este gran flujo migratorio de trabajadores calificados y de mercaderes que huían del avance español, Ámsterdam reemplazó rápidamente a Amberes como el centro económico más importante de los Países Bajos.

Por otro lado, el dominio ejercido sobre el comercio marítimo del Mar del Norte por los mercaderes hanseáticos –ya en decadencia– llegó a su fin con el estallido de la Guerra de los Treinta Años (1618–1648), la cual paralizó completamente la vida económica de las ciudades alemanas (PARRY, 1980: 189). Los holandeses supieron aprovechar el vacío de poder creado por los enfrentamientos en el continente y pronto arrebataron a los hanseáticos el comercio marítimo de paños, pieles, hierro, trigo, madera y pescado salado en el Mar del Norte y el Báltico (ISRAEL, 1995: 316). Ámsterdam se convirtió, así, en el mayor mercado europeo para la compra y venta de cereales, y mantendría su posición dominante en el comercio del trigo báltico hasta el siglo XVIII.

El dominio ibérico de los mares y, por ende, de las rutas comerciales marítimas comenzó a ser desafiado por las nuevas potencias septentrionales a finales del siglo XVI, con el arribo masivo de naves del norte al Mediterráneo, sobre todo a partir de 1590 (BRAUDEL, 1976: 459). Hasta 1620 España fue la mayor potencia naval tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico y aún poseía una importante flota mercantil. Sin embargo, para 1659 la balanza del poder naval había cambiado completamente, y las flotas ibéricas eran inferiores a las fuerzas navales inglesas y holandesas en ambos cuerpos de agua (COOPER, 1971: 227).

Los ingleses y holandeses no solo se hicieron del comercio entre el Mediterráneo y el norte de Europa, sino que también comenzaron a adueñarse del intercambio entre las mismas naciones mediterráneas. En esencia, el éxito de la penetración comercial holandesa del Mediterráneo se debió a las características de sus naves: estas eran más pequeñas que las grandes galeras italianas y las carracas portuguesas, pero eran más veloces, más maniobrables y, sobre todo, mucho más económicas y sencillas de construir y dotar (PARRY, 1980: 187). De hecho aquí radicaba su gran ventaja: los capitanes holandeses podían cobrar tarifas más bajas para el transporte de mercadería que sus competidores mediterráneos, ya que los costos de tripulación, construcción y reparación de sus naves eran bastante menores. Gran parte del éxito holandés se debió a que nadie podía competir con sus tarifas, lo que les permitió convertirse en los transportistas y fleteros más requeridos y exitosos de Europa, sobre todo en el comercio a granel. Como afirma J. H. Parry:

*In general [...] in the carriage of bulky and varied cargoes, the Dutch were unrivalled. They served England, France, Germany and Scandinavia alike [...] At the end of the seventeenth century the whole carrying trade between France and northern Europe, and most of the corresponding English trade, was still in Dutch hands. It was not until the eighteenth century that English shippers [...] seriously challenged the Dutch lead in the trade of northern Europe (PARRY, 1980: 177)*

En este sentido, afirma J. Alcalá-Zamora que los beneficios obtenidos por el sector primario de la producción eran mínimos en comparación con las ganancias manejadas por los intermediarios y transportistas, quienes distribuían los productos a toda Europa. Por lo tanto, quienes consiguieran monopolizar el negocio del transporte

se alzarían como los máximos beneficiarios de todo el circuito comercial. Justamente fue esta una de las razones detrás de la penetración comercial nórdica del Mediterráneo (ALCALÁ–ZAMORA, 1975: 68).

La “invasión” angloholandesa del mar latino hacia finales del siglo XVI fue posible, en primer lugar, gracias a una seguidilla de malas cosechas que trastocó el comercio normal de cereales en la cuenca mediterránea. La situación se tornó crítica a mediados del siglo XVI, cuando Sicilia dejó de exportar cereales (PARRY, 1980: 158). Las hambrunas se volvieron frecuentes y más severas. Noticias de la situación que vivía el sur de Europa no tardaron en llegar al norte, y los ingleses y holandeses rápidamente comenzaron a enviar buques colmados de cereales con el fin de venderlos, a precio varias veces inflado, en los desabastecidos mercados mediterráneos. Las ganancias permitieron a los navegantes nórdicos incursionar en otros mercados más lucrativos.

Una situación semejante ocurrió con el pescado salado, otra fuente esencial de alimento. Ante la escasez reinante, las ciudades de Italia y España comenzaron a importar arenque pescado, salado y procesado en el Mar del Norte. A partir de 1585 aproximadamente, toneladas de este alimento esencial llegaban al Mediterráneo en barcos holandeses (PARRY, 1980: 159). Europa meridional dependía cada vez más del Atlántico y de las potencias del norte para satisfacer sus necesidades básicas.

El comercio más lucrativo, sin embargo, era el de las especias orientales. A comienzos del siglo XVI, la mayor parte del comercio marítimo entre el Mediterráneo y el Atlántico estaba en manos de venecianos y genoveses, quienes mantuvieron su supremacía hasta mediados de dicho siglo, cuando la escasez de madera volvió más caro y difícil construir y reparar sus naves (PARRY, 1980: 186). Además, las ciudades italianas continuaban utilizando grandes galeras para comerciar con el norte de Europa, pero estas se volvían cada vez menos competitivas, ya que solo podían navegar en verano, transportaban poca carga y eran costosas de dotar y mantener. Por lo tanto, fueron reemplazadas por enormes carracas de más de 600 toneladas, de construcción sólida, pero aparejo anticuado y poca maniobrabilidad (PARRY, 1980: 186). Las carracas italianas tampoco eran capaces de competir con las naves inglesas y holandesas, más pequeñas, pero mucho más económicas y eficientes. Los mercaderes

venecianos, por lo tanto, se vieron obligados a comprar o alquilar buques de sus competidores protestantes solo para mantener a flote su comercio marítimo. De hecho

Era bastante natural [para los venecianos] buscar e incluso imitar esos barcos del Norte, aptos para tantos usos, buenos veleros, grandes cargueros, manejables, con tripulaciones relativamente poco numerosas, capaces, además, de llevar una pesada artillería [...] Fueron pronto imitados en Livorno [...] y también en otras partes (BRAUDEL, 1976: 417).

Con sus nuevos barcos, los holandeses no tardaron en penetrar el monopolio italiano sobre el comercio oriental: en 1612 ya poseían autorización real para comerciar con el Imperio otomano (PARRY, 1980: 189). Luego, durante la primera guerra anglo-holandesa (1652–54), destruyeron la flota mediterránea británica y lograron hacerse del comercio inglés con el Levante.

Para mediados del siglo XVII, entonces, el comercio marítimo entre el sur y el norte de Europa estaba mayoritariamente en manos holandesas<sup>72</sup>, quienes, además, mantenían escuadras de guerra estables en el Mediterráneo, y tanto los españoles como los italianos compraban y alquilaban buques nórdicos para aumentar el poderío de sus propias flotas.

#### **IV.2. El largo siglo de oro neerlandés (1590–1740)**

Desde 1590 hasta aproximadamente 1740 las Provincias Unidas, integradas por las siete regiones del norte de los Países Bajos (Frisia, Groninga, Güeldres, Holanda, Overijssel, Utrecht y Zelanda) que se habían rebelado contra el rey de España, dominaron el comercio marítimo internacional y fueron la mayor potencia naval y militar de Europa. Sus puertos, sobre todo Ámsterdam, se convirtieron en grandes depósitos en los cuales se almacenaban productos y mercancías provenientes de todas partes del mundo. En palabras de J. I. Israel, Holanda “was the central storehouse not only of commodities from all parts of the globe but also of information about them, techniques for storing and processing them, methods for classifying and testing them, and ways of advertising and negotiating them” (ISRAEL, 1995: 2).

---

<sup>72</sup> Para 1670 los holandeses empleaban en el comercio mediterráneo alrededor de doscientas naves de unas 360 toneladas (PARRY, 1980: 190).

Durante el siglo XVII hasta los enemigos de la República imitaban sus métodos financieros y comerciales y contrataban artesanos e ingenieros holandeses. Durante más de un siglo, las Provincias Unidas fueron los líderes tecnológicos de Europa en numerosos campos de la actividad humana, y los inventos y mejoras que allí se produjeron atrajeron visitantes de todo el continente, como Pedro el Grande de Rusia, quien visitó Holanda en dos ocasiones con el fin de aplicar en su patria los avances técnicos desarrollados en la joven república (ISRAEL, 1995: 2). Nuevos métodos de construcción naval; diques y compuertas revolucionarios; grúas, aserraderos, telares y molinos más eficientes; avances en la agricultura, la iluminación e higiene públicas; las imprentas y librerías, y múltiples innovaciones en tácticas y estrategias militares, entre otros logros, convirtieron a las Provincias Unidas en el país más desarrollado e innovador del hemisferio occidental.

Como afirma J. I. Israel:

Visitors continually marveled at the prodigious extent of Dutch shipping and commerce, the technical sophistication of industry and finance, the beauty and orderliness, as well as cleanliness, of the cities, the degree of religious and intellectual toleration to be found there, the excellence of the orphanages and hospitals, the limited character of ecclesiastical power, the subordination of military to civilian authority, and the remarkable achievements of Dutch art, philosophy, and science (ISRAEL, 1995: 2).

Esta tendencia a la investigación, experimentación e innovación fue posible gracias al clima de libertad y tolerancia religiosa que caracterizaba a los Países Bajos. De hecho, el concepto de “libertad” había sido el estandarte alzado por los rebeldes para justificar su lucha contra el dominio español (ISRAEL, 1995: 4). En un principio, aludía al hecho de que los reyes españoles violaban la libertad y los privilegios ancestrales de las provincias imponiendo fuertes impuestos y tributos para mantener la maquinaria bélica imperial, pero pronto su sentido se amplió para abarcar la libertad de expresión, de conciencia y de credo. Esta última fue expresamente promulgada en el artículo 13 de la Unión de Utrecht (1579), hecho que atrajo a Holanda a científicos y filósofos europeos que sufrían persecuciones en sus países de origen (FREIST, 2012: 11). Sin censura estatal, Ámsterdam pronto se convirtió en el principal editor y librero del continente. Allí se traducían trabajos escritos en otras lenguas y se permitía la publicación de obras prohibidas en otros países. Tampoco existían restricciones a la

puesta en práctica de nuevos métodos y diseños técnicos (EMMER, 2003: 4). Así, el espíritu de libertad intelectual atrajo, por ejemplo, a Baruch Espinoza, René Descartes y John Locke, entre otros. Fue también la época de Rembrandt, Johannes Vermeer y Frans Hals; de Anton van Leeuwenhoek, inventor del microscopio y fundador de la microbiología; de Willebrond Snell, quien descubrió la ley de refracción de la luz, y del astrónomo y matemático Christiaan Huygens, quien resolvió uno de los problemas clave para la navegación marítima al inventar el reloj de péndulo, que permitió calcular la longitud y la posición de la nave en medio del océano (ISRAEL, 1995: 903). Este invento dio una gran ventaja a los pilotos holandeses, sobre todo a los que realizaban las largas travesías para comerciar con Asia.

Fue también la época del geógrafo, cartógrafo y matemático flamenco Gerard Kremer –mejor conocido por su nombre latinizado Gerardus Mercator–, quien, a mediados del siglo XVI, inventó la proyección cartográfica que lleva su nombre, una nueva forma de elaborar mapas particularmente útil para la confección de cartas náuticas. Su invento reemplazó los antiguos *Portolani*, aún utilizados en esa época por ibéricos e italianos. Así, Ámsterdam sustituyó a Lisboa como el centro principal para la publicación y confección de cartas náuticas, atlas y manuales de navegación (PARRY, 1980: 214).

Cabe mencionar también a Cornelis Corneliszoon van Uitgeest (c. 1550–1600), inventor del cigüeñal y el aserradero de energía eólica, que permitía cortar tablones hasta treinta veces más rápido que los métodos manuales anteriores. Este tipo de aserradero –sumado a los molinos también inventados o perfeccionados en Holanda durante la misma época– sentó las bases de la producción estandarizada a gran escala, que, aplicada a la industria naval, permitió por primera vez la construcción en masa de naves, por lo que se redujeron sensiblemente los tiempos y costos de botar buques (PARRY, 1980: 211). En palabras de J. H. Parry, “The cost of construction in Dutch shipyards was commonly reckoned to be 40 or 50 per cent lower than in English [shipyards] in the middle years of the seventeenth century” (PARRY, 1980: 211).

Desde el año 1580 hasta comienzos del siglo XVIII, en los Países Bajos se llevaron a cabo una serie de innovaciones e inventos militares que convirtieron la región en “the principal school of warfare of both Protestant and Catholic Europe” (ISRAEL,

1995: 3). Una revolución caracterizada no solo por avances en la fabricación de artillería<sup>73</sup> y armas, nuevas tácticas y clases de fortificaciones, medios de transporte y técnicas de asedio, sino también por una mejora en la disciplina e higiene de los soldados. Gracias a estos cambios, hacia finales del siglo XVI el ejército republicano era el más disciplinado y mejor equipado de Europa, y el segundo más grande después del español (ISRAEL, 1995: 3).

Las reformas militares desarrolladas por los republicanos a partir de 1590 y puestas en práctica durante la guerra hispano–holandesa fueron rápidamente adoptadas por otras naciones. Los códigos militares redactados en neerlandés, como el de Jacob de Gheyn (1607), ejercieron gran influencia y fueron traducidos a las lenguas principales del continente. Como se verá más adelante, las traducciones de estos códigos y manuales al francés fueron el medio principal a través del cual varios términos militares neerlandeses ingresaron de manera indirecta al español.

Durante los siglos XVII y XVIII, la cultura, técnica y ciencia neerlandesas ejercieron una gran influencia en el continente, especialmente en Europa central, Francia, Escandinavia, España y Rusia (ISRAEL, 1995: 271). La contratación de especialistas holandeses por parte de estados extranjeros fue un hecho frecuente. Surgieron de este modo diásporas de comerciantes, ingenieros, marinos y artesanos neerlandeses en ciudades como Lisboa, Sevilla, Moscú, y en los países escandinavos y bálticos. La influencia que ejercieron fue determinante para el desarrollo de varias naciones europeas: en Inglaterra, por ejemplo, la segunda mitad del siglo XVII está caracterizada por una “imitación consciente” del modelo económico holandés (SWART, 1967: 6). En la zona báltica y los países escandinavos, la influencia fue incluso mayor. Allí, como sucedió también en el norte de Francia, la lengua neerlandesa era hasta cierto punto comprendida (y a veces hasta hablada) por los mercaderes y nobles nativos. Esto explica el hecho curioso de que el discurso de inauguración de la universidad finlandesa

---

<sup>73</sup> La industria siderúrgica española ya se encontraba en un estado de atraso en comparación con la holandesa e inglesa y era incapaz de responder a la creciente demanda de cañones para uso militar y naval. Los reyes españoles intentaron varias veces hacerse con el “secreto septentrional”, es decir, el horno alto de fundición de hierro, pero hasta la época de Felipe IV no se logró introducir este avance tecnológico en la PI (ALCALÁ–ZAMORA, 1975: 45).

de Åbo (en 1640) fuese dado por un profesor holandés en su propia lengua ante un auditorio mayormente sueco y finlandés (SWART, 1967: 6).

En España y Portugal, países rezagados tecnológicamente, los neerlandeses católicos ocuparon posiciones prominentes no solo en el creciente comercio americano de Sevilla y Lisboa, sino también en numerosas áreas productivas que requerían de habilidades técnicas avanzadas, como la construcción naval, la impresión de libros, la minería, la irrigación y el drenaje de tierras de cultivo (ISRAEL, 1995: 272). La experiencia holandesa en recuperación de tierras también fue muy requerida en Europa. Tanto en Francia como en las ciudades italianas y los estados papales, se contrataron en variadas ocasiones técnicos holandeses para que diseñaran y construyeran modernos sistemas de drenaje (ISRAEL, 1995: 272).

Para comienzos del siglo XVII, en consecuencia, el cuerpo de ingenieros de la República se había convertido en un importante agente de su creciente influencia internacional, y el influjo tecnológico holandés era ya evidente no solo en Europa, sino también en el Caribe y en Asia (ISRAEL, 1995: 273).

Con la caída de Amberes y la consiguiente migración de mercaderes y artesanos protestantes hacia el norte, se instalaron en las Provincias Unidas nuevas industrias y métodos productivos, como el teñido de telas y paños; tejidos de seda y lanas; refinado de azúcar; confección y pulido de diamantes; producción de cobre, etc., los cuales también dejaron huellas en el léxico de las lenguas europeas.

En la lengua española aún pueden encontrarse diversos neerlandismos que atestiguan el prestigio del cual gozó dicha lengua durante su largo siglo de oro. A continuación se listarán algunos ejemplos<sup>74</sup>:

- En lo concerniente a la esfera militar: *berma* ‘espacio al pie de la muralla y declive exterior del terraplén, que servía para que la tierra y las piedras que se desprendían de ella al batirla el enemigo, se detuviesen y no cayeran dentro del foso’; *baluarte* ‘obra de fortificación que sobresale en el encuentro de dos cortinas o lienzos de muralla y se compone de dos caras que forman ángulo saliente, dos flancos que las unen al muro y una gola de entrada’; *bloque* > *blocus* ‘fortín de asedio’; *bracamarte* ‘tipo de espada’; *estoque* ‘espada estrecha, con la cual solo se puede herir de punta’;

---

<sup>74</sup> Los préstamos náuticos serán tratados en la sección VI.5.3.

*arcabuz* ‘tipo de arma de fuego’; *hornabeque* ‘fortificación exterior que se compone de dos medios baluartes trabados con una cortina’; *ribadoquín* ‘antigua pieza de artillería’; *metralla* ‘munición menuda con que se cargaban las piezas de artillería, proyectiles y bombas’, entre otros.

– En lo concerniente al comercio: *guelte* ‘dinero’; *paquete* < *paca* ‘fardo’, orig. un término utilizado por los comerciantes de paños flamencos; *etapa* orig. ‘mercado’ ‘depósito’; *etiqueta* ‘pieza de papel u otro material semejante, que se coloca en una mercancía para identificación’, entre otros. Los neerlandeses, gracias a sus factorías en Malasia, se convirtieron, a mediados del siglo XVII, en los principales importadores de té a Europa. Con anterioridad, los portugueses habían dominado dicho comercio, y este cambio político–económico también ha dejado huellas en las lenguas de Europa: en el siglo XVI, la palabra inglesa para “té” era *chaa*, *cha* o *tcha*, formas derivadas del portugués *cha* (atestiguado en 1550), a su vez del mandarín *ch’a*. En castellano también existió una forma derivada de dicho vocablo lusitano: *cha*, empleada en 1610 y 1637 (*DCECH* V, 444a). Sin embargo, a partir de 1650, en inglés comenzó a utilizarse *tea*, y casi un siglo más tarde hallamos *té* en el Diccionario de Autoridades. Estas formas fueron tomadas en préstamo del neerlandés *thee*, del malayo *teh*, a su vez proveniente del dialecto chino Amoy *t’e*, término cognado con el mandarín *ch’a*. De esta manera, cast. *té*, ingl. *tea*, francés *thé*, alemán *Tee*, etc., derivan de la forma neerlandesa, mientras que la forma del mandarín *ch’a* pasó por vía terrestre a los idiomas eslavos, y por vía marítima al portugués (*DCECH* V, 444a).

– En lo concerniente a profesiones e industria: *belduque* ‘tipo de cuchillo’; *frasqueta* ‘en las prensas de mano, cuadro con bastidor de hierro y crucetas de papel o pergamino con que se sujeta al tímpano y se cubre en los blancos la hoja de papel que se va a imprimir’; *grujidor* ‘barreta de hierro usada por los vidrieros’; *espeque* ‘palanca de artilleros’; *hulla* ‘carbón de piedra’; *placa*; *berbiquí* ‘manubrio semicircular que sirve para taladrar’; *garlopa* ‘cepillo grande para desbastar la madera’, *maniquí*; *valona* ‘parte del yugo’, etc.

La importación de productos textiles provenientes de los Países Bajos también dejó su marca en el vocabulario español, generalmente en la forma de topónimos que se

convirtieron en apelativos comunes: *popelín* (de la ciudad flamenca Poperinge) ‘tela delgada’; *frisa* (de la provincia de Frisia) ‘tela de lana’; *holanda* ‘lienzo muy fino’; *gante* (de la ciudad de Gante) ‘tipo de lienzo crudo’; *galdrés* (de la provincia de Gúeldres) ‘capote’, etc. (ejemplos tomados de ROHLFS, 1966: 62–63).

– En lo concerniente a la hidráulica y reclamación de tierras: *dique*; *duna*; *pólder* ‘terreno pantanoso ganado al mar y que una vez desecado se dedica al cultivo’, entre otros.

### **IV.3. El imperio colonial neerlandés**

Para comienzos del siglo XVII, la mayor parte del comercio entre España y los Países Bajos estaba en manos de comerciantes holandeses. Como ya se ha dicho, estos compraban en la PI variados productos coloniales americanos y asiáticos que luego revendían y distribuían por el norte de Europa. También dependían de la plata americana y de la sal ibérica, esta última vital para la industria pesquera y de conserva. Muy pronto, los ministros de Felipe III se dieron cuenta de que el comercio con las provincias rebeldes otorgaba a estas un virtual monopolio sobre la distribución de especias, azúcar y otros productos coloniales y mediterráneos a lo largo de Europa septentrional, y que las ganancias provenientes del ejercicio de dicho monopolio servían para financiar el poder militar y naval de la República. Por lo tanto, Felipe III decidió, en 1598, decretar un embargo —el tercero, luego de los de 1585 y 1595— contra las naves, bienes y comerciantes neerlandeses (ISRAEL, 1995: 312). Este logró impedir, en gran medida, que los rebeldes se hicieran de la sal ibérica, tan importante para su economía. No obstante, la prohibición de comerciar con las Provincias Unidas no obtuvo el resultado buscado por los españoles: al interrumpir el flujo de productos coloniales desde la PI, los ministros de Felipe III buscaban cortar de raíz todo el sistema de reexportación neerlandesa. Sin embargo, ante la escasez de sal y la amenaza que esta significaba para su industria pesquera, los mercaderes de Holanda y Zelanda decidieron comerciar directamente con las indias orientales y occidentales, es decir, evitar la PI e ir a las zonas de origen de los productos que requerían (ELLIOT, 1983: 316). De esta manera, a partir de finales del siglo XVI y comienzos del XVII, los holandeses expandieron su red comercial e inauguraron sus primeras rutas transoceánicas.

Luego de la caída de Amberes, las Provincias Unidas se embarcaron en una guerra contra las potencias ibéricas<sup>75</sup> que se extendió por todo el mundo. Tanto en Asia, como a lo largo de las costas de África occidental, América del Sur y el Caribe hubo enfrentamientos navales. La ofensiva tenía dos objetivos centrales: debilitar económica y navalmente a los ibéricos y acrecentar los beneficios derivados del comercio internacional, lo cual, a su vez, ayudaría a financiar los costos de la guerra terrestre contra España y sus aliados (EMMER, 2003: 1).

Sin embargo, el transporte de los metales preciosos desde América a la PI estaba bien organizado y defendido a través de un sistema de convoyes costoso, pero muy eficaz en cuanto a seguridad (PARRY, 1980: 202). Además, la presencia española en las Indias occidentales era ya muy fuerte a comienzos del siglo XVI, con numerosas colonias y fuertes.

Durante este período, el Caribe constituía el punto débil del Imperio español en América. La presencia europea estaba disminuyendo y solo en las Antillas Mayores había asentamientos coloniales de importancia (EMMER, 2003: 10). Además, las naves mercantes españolas que se dedicaban al comercio entre las mismas islas eran presa de los piratas ingleses y franceses. En un principio, los holandeses se lanzaron a una guerra de corso con el objetivo de capturar buques ibéricos, pero también aprovechaban para vender a los colonos españoles –asentados en áreas remotas, lejos de los grandes centros de autoridad– sus manufacturas a cambio de pieles y tabaco, este último en gran demanda en Europa, y para comerciar con los pueblos originarios de las Guayanas y la cuenca del Amazonas (ISRAEL, 1995: 325).

Sin embargo, a partir de 1594 el foco de la actividad comercial neerlandesa en el Caribe se concentró en la adquisición de sal, un bien abundante en la zona gracias a las salinas de las costas venezolanas. A pesar de los intentos españoles por desbaratarlo, este comercio no dejó de crecer: en el período 1600–5, por ejemplo, más de 611 embarcaciones neerlandesas atracaron en Punta Araya para abastecerse de sal (EMMER, 2003: 9).

---

<sup>75</sup> Vale recordar que en el año 1580 se produjo la unión de las Coronas de España y Portugal, hecho que convirtió a este último en enemigo de los holandeses, y las colonias lusitanas en presas legítimas.

El Imperio español centró sus esfuerzos en erradicar la presencia neerlandesa y, si bien logró durante un tiempo reducir el impacto comercial y naval de la República en el Caribe, la cantidad de naves perdidas permitió que tanto ingleses como franceses comenzaran a ocupar las Antillas Menores y la costa atlántica de Norteamérica.

E. Sluiter distingue cuatro fases en la expansión colonial neerlandesa (SLUITER, 1942: 29–35). La primera de ellas abarcó el período 1585–97, y su objetivo principal era la obtención de aquellos bienes que ya no podían conseguir en la PI. A partir de 1585, la falta de sal incentivó los primeros viajes a Cabo Verde, mientras que la necesidad de hallar nuevos mercados para comprar vino y azúcar llevó a que visitaran por primera vez las islas Canarias y Madeira (SLUITER, 1942: 31).

Desde 1587 se tienen noticias de la presencia de naves neerlandesas en los puertos de Brasil. Un derivado del comercio brasileño fue el de Guinea, inaugurado en 1593. Pronto, los marineros holandeses se hicieron del comercio de esclavos desde África a Brasil y lograron dominar la mayor parte del comercio brasileño con Europa (ISRAEL, 1995: 327).

La segunda fase de la expansión neerlandesa (1598–1609) se caracterizó por un incremento pronunciado en todas las ramas del comercio internacional. Durante este período, buques holandeses navegaban anualmente a África occidental y regresaban con cargamentos de oro, pimienta y marfil. A su vez contrabandeaban, en Cuba, Tierra Firme, Esequibo y la Española, manufacturas europeas por pieles, azúcar, jengibre y perlas. Los primeros indicios de contrabando de esclavos en el Caribe también datan de este período (SLUITER, 1942: 30).

A pesar de esta exitosa intrusión comercial en el mundo colonial americano, las Provincias Unidas no poseían aún flotas permanentes capaces de respaldar estas incursiones. De hecho, la Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales no fue fundada hasta 1621. Por esta razón, la ofensiva americana carecía de un organismo conductor y, al tener un carácter descentralizado, casi individual, era vulnerable a contrataques (SLUITER, 1942: 32). Españoles y portugueses eran conscientes tanto del peligro que significaban estas incursiones neerlandesas para sus monopolios comerciales, como del hecho de que la posición protestante en América era aún débil. Así, a partir de 1605 pusieron en marcha un contrataque coordinado en América, África

y Asia: ese mismo año, Luis Fajardo destruyó cerca de veinte naves holandesas que cargaban sal, y al año siguiente dispersó una flota de veinticuatro buques que se dedicaban al contrabando en el Caribe (SLUITER, 1942: 34). La respuesta neerlandesa no se hizo esperar: en 1606, 130 corsarios holandeses invadieron el Atlántico, y diversas flotas holandesas comenzaron a hostigar las costas de España y Portugal. En 1607 las naves protestantes destruyeron veinte galeones en la Bahía de Algeciras (SLUITER, 1942: 34). Los enfrentamientos dieron lugar a la firma de la Tregua de los Doce Años (1609–21), la cual fue honrada (con algunas excepciones) en el Atlántico, pero no se implementó en los océanos Pacífico ni Índico.

A partir del año 1610 comenzó la tercera fase de la expansión neerlandesa, caracterizada por la fundación de colonias propias en suelo americano (SLUITER, 1942: 36) y la organización de nuevos circuitos comerciales en zonas alejadas de la presencia ibérica. Con estos fines en mente comenzaron a explorar la Guyana, desde el Esequibo hasta el Amazonas, donde fundaron, entre 1610 y 1611, varios puestos comerciales. Unos años después comenzaron a explorar el río Hudson en América del norte, donde fundaron un pequeño asentamiento en 1614 dedicado al comercio de pieles (SLUITER, 1942: 36).

Simultáneamente ampliaron su presencia en África occidental, y en 1612 conquistaron su primera base, Nassau, sobre las costas de Guinea.

Luego de finalizada la tregua en 1621 comenzó la cuarta y última fase de la intrusión neerlandesa en el mundo colonial ibérico. Durante esta etapa las Provincias Unidas destruyeron definitivamente los últimos vestigios del monopolio colonial ibérico, y sus flotas llevaron a la República a la cima de su poder militar y económico. Para 1640 las Provincias Unidas controlaban un vasto imperio colonial y comercial.

Los republicanos enviaron nuevamente sus flotas al Caribe, y en 1628 ocurrió el desastre: el vicealmirante Piet Heyn capturó la flota del tesoro en Cuba –la primera vez que la plata americana caía en manos enemigas<sup>76</sup>– (ELLIOT, 1983: 197). Este hecho fue doblemente negativo para España, ya que, por un lado, en la batalla perdió cerca de un tercio de todas las naves utilizadas en el comercio sevillano con América y, además, el

---

<sup>76</sup> La flota del tesoro caería dos veces más en manos enemigas, ya que en 1656 y 1657 fue destruida por el británico Robert Blake (ELLIOT, 1983: 197).

faltante de plata americana produjo otra crisis económica; por el otro lado, el oro y la plata capturados permitió a la Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales financiar incursiones en Brasil (COOPER, 1971: 229). En 1630 conquistaron Recife y fundaron allí la colonia de Nueva Holanda. Durante los siguientes años, siete de las catorce provincias brasileñas pasaron a manos neerlandesas.

Las catástrofes navales se sucedieron durante estos años, ya que, entre 1623 y 1636, la Compañía neerlandesa tomó o destruyó 547 naves ibéricas (COOPER, 1971: 229). Para mediados de siglo el tonelaje total empleado en el comercio entre Sevilla y América había caído a la mitad (COOPER, 1971: 230) y España ya no tenía los medios económicos ni técnicos para reemplazar las pérdidas. La cantidad de naves botadas en astilleros protestantes y utilizadas por España en el comercio ibérico colonial creció por encima del 17% (COOPER, 1971: 230). De hecho, gracias a la mayor eficiencia de sus naves, los holandeses pronto se convirtieron en los transportistas preferidos por España y Portugal para llevar sus mercancías a América. Incluso se hicieron de gran parte del comercio interamericano y del Brasil (PARRY, 1980: 204).

El golpe final fue dado en 1639, cuando el almirante Tromp destruyó la gran armada de Olivares –cuidadosamente construida a lo largo de varios años con el fin de recuperar el control del Canal de la Mancha–, compuesta por casi cien naves, en la batalla de las Dunas. El enfrentamiento dejó en evidencia que los pesados y poco maniobrables buques españoles (además de las tácticas anticuadas utilizadas por sus capitanes) ya no eran capaces de competir con las flotas neerlandesas. La batalla de las Dunas constituyó el último intento español por frenar el poderío naval protestante en Europa. La derrota dejó al Imperio gravemente debilitado y eliminó toda posibilidad de que recuperara el control de los Países Bajos (ISRAEL, 1995: 740).

Simultáneamente a la penetración de América, los neerlandeses se lanzaron a la conquista de las rutas comerciales hacia Oriente: entre 1597 y 1609 capturaron más de treinta buques ibéricos utilizados en el comercio asiático (EMMER, 2003: 12).

A finales del siglo XV existían más de ocho compañías privadas holandesas participando del comercio en las Indias orientales y, dos años después, más de catorce flotas neerlandesas –unos 65 buques en total– zarparon de los puertos republicanos con

destino asiático, una cantidad de naves que superaba ampliamente el tonelaje lusitano e inglés dedicado al comercio con Oriente en esa misma época (FREIST, 2012: 4).

La Compañía neerlandesa de las Indias Orientales fue establecida en 1602, y desde su fundación recibió amplios privilegios y libertades para operar en Asia: mantenía ejércitos y flotas privados; nombraba gobernadores en las regiones conquistadas; firmaba tratados y establecía alianzas propias con reyes y naciones asiáticas (ISRAEL, 1995: 322). Fuertemente armada, la Compañía fue fundada con el objetivo principal de destruir el monopolio que ejercía Portugal sobre el comercio oceánico con Asia (FIELDHOUSE, 1998: 89).

Los neerlandeses, que comenzaron emulando las rutas marítimas utilizadas por sus competidores lusitanos, pronto se diferenciaron de estos. Al respecto, afirma J. H. Parry:

The groups of Dutch adventurers who began voyages to the East on their own account in 1595, and who in 1602 coalesced in the Dutch East India Company, made a deliberate and radical departure from Portuguese practice by leaving India on their flank and establishing direct contact with the Indonesian sources of spices. It was a fixed principle of Dutch commercial policy to go behind the middleman where possible; and prudence initially suggested that fleets whose purpose was declared to be peaceful trade should keep well clear of Goa and Malacca. The Dutch, therefore, from an early date used the alternative entrance to the Java Sea, through the Sunda Strait (PARRY, 1980: 195).

De esta manera, navegaban directamente desde el Cabo de Buena Esperanza (colonia fundada en 1652) a Batavia (actual Indonesia), itinerario que permitía a los comerciantes neerlandeses acortar los tiempos de navegación y evitar la presencia portuguesa e inglesa en el subcontinente indio.

La Compañía logró sus primeros éxitos en 1605, cuando arrebató las islas Molucas a los portugueses. Catorce años después conquistó Yakarta. Rebautizada como Batavia, Indonesia se convirtió en la principal base militar, naval y comercial europea en Asia, posición que ocupó hasta finales del siglo XVIII (ISRAEL, 1995: 323). Desde su misma fundación, Batavia se transformó en la capital del imperio colonial holandés en Oriente (FIELDHOUSE, 1998: 90). Ese mismo año la Compañía estableció factorías en Java, Sumatra, Borneo, la India y la Península Malaya. Cada año, flotas neerlandesas

regresaban del Oriente con cargamentos de té, especias, café, porcelanas y sedas (SLUITER, 1942: 39).

La agresión neerlandesa continuó: tomaron el control del comercio portugués con Formosa; extendieron su influencia a lo largo del mundo árabe y persa; se hicieron, en 1639, del limitado comercio permitido a los europeos en Japón; conquistaron Ceilán, productor principal de canela, en 1640, y Malaca en 1641. Para comienzos del siglo XVIII, la Compañía dominaba un vasto imperio comercial que incluía la colonia del Cabo de Buena Esperanza, Ceilán y Batavia, factorías en Calicut, Cochín y otras regiones de la India, en Bengala, Camboya, Siam, Vietnam, Filipinas y Japón.

La caída de Malaca, sobre todo, marcó el fin de una época: medio siglo de una agresiva política expansionista neerlandesa había destruido el antiguo *status quo* del monopolio colonial ibérico. Como afirma E. Sluiter (1942: 37): “Masters of the East, with vast territorial holdings in the West, enjoying commercial and naval supremacy in Europe, and recognized as leaders in science and art, the United Netherlands had virtually reached the crest of its power and influence”.

#### **IV.4. La industria naval neerlandesa**

Durante los siglos XVI y XVII la construcción y botadura de navíos aumentó considerablemente en Europa. Las Provincias Unidas lideraron este crecimiento, de tal manera que, a comienzos del año 1670 sus flotas superaban en número a la española, portuguesa, francesa, inglesa y alemana combinadas (PARRY, 1980: 210).

Mantener y construir semejante cantidad de buques fue posible gracias a dos conceptos básicos que guiaban la industria naval neerlandesa: construcción barata y diseños especializados (PARRY, 1980: 211). Los arquitectos navales holandeses utilizaban eficientemente sus materiales y usaban distintos tipos de madera –como la de pino, más económica que el roble– siempre que fuera posible. Igualmente importantes para reducir costos eran los mecanismos utilizados en los astilleros y puertos, los cuales reducían no solo los tiempos de construcción, sino también los costos de mano de obra: los neerlandeses tenían a su disposición toda una gama de cabrestantes, cabrias, grúas, molinos, etc., que sentaron las bases de la construcción estandarizada a gran escala característica de la industria naval neerlandesa de los siglos XVI y XVII (PARRY,

1980: 211). Así, botar un buque en las Provincias Unidas costaba entre un 40 y 50% menos que en los astilleros ingleses de la misma época (PARRY, 1980: 211).

Los bajos costos de construcción se traducían en tarifas de flete más económicas, lo que, a su vez, aseguró la supremacía neerlandesa en el transporte de mercancías durante casi doscientos años. En 1669 el ministro francés J. B. Colbert calculaba que las Provincias Unidas eran dueñas del 75% del tonelaje total europeo (COOPER, 1971: 233). A mediados del siglo XVII los republicanos poseían entre 4500 y 4800 naves con un desplazamiento total de 600.000 o 700.000 toneladas, es decir, cuatro o cinco veces más que las fuerzas navales inglesas de la misma época (COOPER, 1971: 233).

Los buques neerlandeses no solo eran más baratos, sino que también eran mejores y más eficientes. Durante dos siglos los arquitectos navales holandeses se mantuvieron a la vanguardia en el diseño de buques mercantes (PARRY, 1980: 211). Las innovaciones más radicales se dieron en cuanto al diseño del casco, ya que consiguieron aumentar la capacidad de carga de las naves y al mismo tiempo reducir los costos operativos, es decir, achicar la tripulación, sin sacrificar maniobrabilidad, velocidad ni navegabilidad. Sus buques mercantes poseían mayor eslora y menor calado que los construidos en otras naciones, con un casco de fondo casi plano que permitía una mayor capacidad de carga sin afectar las prestaciones del navío, con proas y popas redondeadas para mayor estabilidad (PARRY, 1980: 212).

A este tipo de naves mercantes pertenecía el *fluyt*, traducido a veces como *flauta* o *filibote*, diseñados para el transporte a granel, y que dominaron el comercio marítimo del norte europeo durante el siglo XVII (PARRY, 1980: 212). Eran naves de diseño simple que podían ser navegadas por una pequeña tripulación gracias a la simpleza de su aparejo y velamen. Con naves de estas características, los neerlandeses podían ofrecer tarifas de flete entre un 30 y 50% más bajas que sus competidores (PARRY, 1980: 212).

El *fluyt* representó un avance importante en el diseño de las naves mercantes. Por un lado, sus proporciones generales se convirtieron en las medidas estándar para las naves de carga europeas hasta la invención de los cascos de hierro; por el otro, demostró las ventajas de los buques mercantes medianos por sobre las pequeñas carabelas y las enormes carracas del sur de Europa (PARRY, 1980: 212). Los navíos de guerra

tendieron a crecer en tamaño y poder de fuego, pero los grandes buques mercantes cayeron rápidamente en desuso.

El segundo concepto que guiaba la industria naval neerlandesa era el de la especialización, que iba más allá de la mera distinción entre buques militares y de uso comercial. Entre estos últimos, el casco y las proporciones generales variaban según la región en la cual eran empleados y el comercio en el cual participaban. Las naves utilizadas en el transporte de madera desde Suecia, por ejemplo, tenían un mayor calado y distintos tipos de aberturas en el casco para facilitar la carga de troncos o tablones, mientras que los buques que cargaban cereales en la zona báltica eran de menor calado, dado que debían surcar aguas poco profundas (PARRY, 1980: 213).

Sin embargo, más allá de las diferencias entre las clases de buques, “all these specialized types [...] had in common simplicity, buoyancy and avoidance of waste space; the characteristics to which their commercial success was largely due” (PARRY, 1980: 213).

Los neerlandeses también introdujeron cambios significativos en el velamen y los aparejos, que luego fueron imitados por ingleses, ibéricos y franceses. Los marinos republicanos estaban acostumbrados a utilizar numerosos tipos de aparejos y velas para navegar y maniobrar botes, barcos y barcasas en los estrechos canales de su país. Durante el siglo XVIII trasladaron muchos de ellos a sus buques oceánicos (PARRY, 1980: 215). Fueron los holandeses quienes perfeccionaron el aparejo proa–popa y crearon nuevos tipos de velas trapezoidales y áuricas, las cuales otorgaban mayor maniobrabilidad a las naves en aguas confinadas (CHATERTON, 1914: 244), y que pronto fueron adoptadas por buques que surcaban el Mar del Norte y el Atlántico.

Entre los tipos de velámenes y aparejos inventados, modificados o reintroducidos por los neerlandeses, se pueden nombrar la vela de abanico o tarquina; la vela de estay; la vela al tercio; los foques y la vela cangreja, característica de la escuna o goleta holandesa del siglo XVIII (PARRY, 1980: 215).

Además, los neerlandeses fueron los inventores del yate y sentaron las bases del *yachting* recreativo. Si bien en sus comienzos el yate era el buque de placer de los nobles y mercaderes ricos, gracias a su velocidad fue utilizado también en el comercio con Oriente (CHATERTON, 1914: 244).

## **IV.5. Galicismos náuticos de origen neerlandés**

### *IV.5.1. Las relaciones entre Francia y los Países Bajos*

Entre los siglos XI y XIII, las relaciones entre Francia y los Países Bajos se dieron mayoritariamente en dos esferas: la comercial y la militar. Dada la posición de los Países Bajos como país de tránsito, adonde arribaba mercadería del norte europeo, los comerciantes franceses compraban a sus homólogos neerlandeses pescado, paños, vestimenta, cuero, hierro, además de quesos, cerveza y cereales (VAN DEN BERG, 2003–2004), y exportaban vino, miel, lana, sal, frutas y especias.

También era común la presencia de mercenarios neerlandeses en los ejércitos franceses. La afluencia de estos soldados tendió a crecer a partir del siglo XII, cuando ocurrieron grandes migraciones de población flamenca hacia Francia, debido a la superpoblación de ciertas regiones de Flandes y Brabante (VAN DEN BERG, 2003–2004). El número cada vez más grande de estos mercenarios en las filas francesas llevó a que se formaran regimientos exclusivamente neerlandeses.

Estas migraciones, que incluyeron comerciantes y artesanos además de soldados, crearon diásporas neerlandesas en distintas ciudades de Francia. El papel significativo que estas cumplieron en la vida económica gala, sobre todo a partir del siglo XIII, convirtió el neerlandés en una lengua importante en el norte francés. En efecto, los condes, el clero y la burguesía empleaban dicha lengua para asuntos cotidianos, y en las cortes había trovadores y juglares que recitaban y componían en ella (VAN DEN BERG, 2003–2004).

A partir del siglo XIV también creció la presencia de mercaderes y buques neerlandeses que participaban en el comercio internacional francés. En 1566, por ejemplo, había más de 170 naves holandesas descargando en puertos galos. Dos años más tarde, el número ascendía a 221 (VAN DEN BERG, 2003–2004). A finales del siglo XVI, las principales exportaciones francesas –como el vino, el brandy y la sal– eran transportadas en buques holandeses (ISRAEL, 1995: 779).

Simultáneamente, el creciente prestigio internacional de los técnicos y arquitectos navales neerlandeses llevó a que Enrique IV (1553–1610) contratara ingenieros y mano de obra de dicho origen para diseñar y realizar distintos proyectos hidráulicos.

Sin embargo, fue a partir del reinado de Luis XIII (1610–43) cuando se comenzó a sentir con mayor fuerza la influencia neerlandesa en la industria, técnica y construcción naval francesas. Con el fin de botar una flota capaz de rivalizar con la española, el secretario de estado, el Cardenal Richelieu, puso en práctica un ambicioso plan de construcción naval. Los primeros buques de guerra fueron encargados a astilleros holandeses y, para dirigir y organizar la industria naviera nacional, Richelieu ordenó la contratación de obreros, técnicos y diseñadores navales provenientes de dicha región (VAN DEN BERG, 2003–2004). Para el año 1635, los franceses disponían de una flota atlántica de unos treinta y cinco buques, la mayoría de los cuales había sido adquirida en el exterior o construida bajo supervisión republicana (COOPER, 1971: 230). No es de extrañar, entonces, que fuese durante este período que ingresó la mayor cantidad de neerlandismos náuticos a la lengua francesa. También se produjo una migración de mercaderes, técnicos, ingenieros y artesanos de las Provincias Unidas hacia Francia, y grandes sectores de la industria gala quedaron bajo su control.

En parte, esta penetración comercial respondió a una activa política de estado: la Corona francesa, buscando concretar una alianza con las Provincias Unidas en sus guerras contra el Imperio español, no opuso obstáculos a la creciente influencia extranjera en la economía nacional (ISRAEL, 1995: 779). Así, en 1640 la importación de paños, mercancías orientales, pescado, productos balleneros, tabaco y azúcar refinada desde Holanda y en buques holandeses aumentó considerablemente (ISRAEL, 1995: 779).

La influencia político–económica de los mercaderes holandeses comenzó a decrecer a partir del siglo XVIII, y también disminuyó la importancia de la lengua neerlandesa en suelo francés a medida que las colonias de inmigrantes adoptaban el galorromance. Sin embargo, capitales y mano de obra holandeses continuaron dominando grandes secciones de la industria francesa, entre ellas, la de confección de diamantes, hasta el siglo XIX (VAN DEN BERG, 2003–2004).

#### *IV.5.2. Los neerlandismos náuticos del francés*

La lengua francesa y neerlandesa han estado en situación de contacto durante aproximadamente ochocientos años. Los primeros neerlandismos registrados datan del siglo XII, y el francés continúa incorporando préstamos de este origen, aunque a un ritmo mucho menor. Si bien el intercambio lingüístico ha sido constante desde mediados de la Edad Media, durante el siglo XVII la influencia ejercida por el neerlandés sobre el francés llegó a su punto más alto gracias al prestigio cultural, económico y técnico que alcanzaron las Provincias Unidas durante dicho período (VAN DEN BERG, 2003–2004).

Sin embargo, esta situación de contacto, tan amplia desde el punto de vista cronológico, no significó una influencia lexical intensa. Al contrario, los neerlandismos apenas suman un 0,3% del vocabulario francés, es decir, unos 208 préstamos (VAN DEN BERG, 2003–2004). Si bien estos se encuentran distribuidos a lo largo de numerosos campos lexicales, las dos áreas más afectadas por el influjo neerlandés son el vocabulario náutico y el concerniente a las profesiones y el comercio, los cuales, juntos, suman casi la mitad del material lexical total prestado (VAN DEN BERG, 2003–2004).

Con respecto a la introducción de estas voces, el siglo XVII, como se ha dicho, constituye el período de mayor influencia lingüística neerlandesa, con más de 40 préstamos tomados por el francés durante esta época (VAN DEN BERG, 2003–2004). A partir del siguiente siglo, el influjo disminuyó lenta pero inexorablemente a medida que decaía el poder económico y militar de las Provincias Unidas y las colonias de inmigrantes neerlandeses en suelo francés abandonaban su lengua.

Vale recordar que el origen neerlandés de varios préstamos náuticos franceses ha sido rechazado o puesto en duda por estudios más modernos, en los cuales, a diferencia de lo que sucedía en los diccionarios etimológicos clásicos, se tiende a otorgar mayor importancia a la influencia nórdica por sobre la neerlandesa en lo concerniente al vocabulario náutico francés.

Dado el tema de este trabajo, a continuación se listarán solamente los neerlandismos náuticos presentes en la lengua francesa.

1. fr. anticuado *aileure* (hoy *hiloire*) ‘eslora’ ‘madero de refuerzo que atraviesa la nave de proa a popa’ (documentado en 1573) < \**eslorie* < \**eslure* < neerl. *sloerie* ‘íd.’, derivado del verbo *sloeren* ‘medir un barco’ (*FEW* XVII, 154a; *DCECH* II, 728b). Según se afirma en el *FEW*, la voz francesa tomó en una primera etapa el sufijo *-ure*, pero luego adoptó el sufijo instrumental *-oire* (*FEW* XVII, 154a).

2. fr. *amarrer* ‘amarrar’ (documentado en el siglo XIII) < neerl. \**aanmarren* (hoy *aanmeren*) ‘amarrar’ ‘atar’ ‘retener’ (*DCECH* I, 236b; VAN DEN BERG, 2003–2004). En el *FEW* se considera que la voz neerlandesa ingresó a la lengua francesa en dos ocasiones distintas: fr. *marrer* (documentado en el siglo XV) < neerl. *marren*, y fr. *amarrer* < neerl. *aanmarren* (*FEW* XVI, 534a). Fr. *amarrer* aparece por escrito en los *Rôles d’Oleron* (VAN DEN BERG, 2003–2004). A partir del siglo XV la voz francesa fue restringiéndose semánticamente hasta perder el sentido general de ‘atar’ que también poseía la voz neerlandesa (VAN DEN BERG, 2003–2004). Se trata de un término presente también en frisón antiguo (*mere* ‘atadura’) y en algunos dialectos alemanes (*DCECH* I, 236b).

3. fr. *anspect* ‘palanca utilizada antiguamente por los artilleros para mover los cañones de una nave’ ‘barrote por medio de los cuales se da vuelta el molinete del ancla’ (documentado en 1694) < neerl. *handspaecke* ‘lit. palo de mano’ (*FEW* XVI, 140c; *DCECH* II, 740d). El ingl. *handspike* también proviene del término neerlandés (*DCECH* II, 740d).

4. fr. (*voile*) *aurique* ‘(vela) trapezoidal o (vela) áurica’ (documentado en 1788) < neerl. *oorig* ‘con forma de oreja’. Etimología propuesta en el *FEW* (XVI, 605e) y retomada por M. Van den Berg (2003–2004). Sin embargo, no existe evidencia de que en neerlandés se hubiese comparado esta vela con una oreja. Por otro lado, el término inglés equivalente *lug-sail* parece contener la palabra dialectal *lugge*, que en Escocia significa ‘oreja’, lo que daría mayor verosimilitud a la etimología neerlandesa mencionada. En efecto, existe la posibilidad de que *lug-sail*, voz atestiguada por primera vez en el norte del Reino Unido (*OED*, 2009), sea un calco del término neerlandés, ya que son varios los préstamos de este origen que ingresaron al inglés estándar desde el inglés escocés (por ejemplo, *boom* ‘palo largo’; *croon* ‘canturrear’; *sledge* ‘trineo’; *scone* ‘tipo de torta’, entre otros).

5. fr. *balandre* ‘embarcación de transporte de fondo plano, utilizada comúnmente en ríos y canales’ ‘balandra’ (documentado en 1721) < *bélandre* ‘id.’ (documentado en 1643) < neerl. *bijlander* ‘embarcación de transporte de un solo palo utilizada en canales y ríos’ (*FEW* XV.1, 108a; VAN DEN BERG, 2003–2004). El término derivado fr. *bélandrier* ‘marinero que navega en una balandra’ aparece ya en 1650 (*FEW* XV.1, 108a).

6. fr. *bôme* ‘percha donde se envergan velas áuricas y triangulares’ (documentado en 1793) < neerl. *boom* ‘mástil’ (VAN DEN BERG, 2003–2004). Fr. *bôme* se encuentra atestiguado por primera vez en la *Enclopédie méthodique*, publicada entre 1782 y 1832 (VAN DEN BERG, 2003–2004). El término en francés sufrió una restricción semántica. Ingl. *boom* ‘palo largo’ también proviene del neerlandés (*OED*, 2009).

7. fr. *cambuse* ‘cabina donde se guardan provisiones’ ‘pañol’ (documentado en 1773) < neerl. *cabuse* (hoy *kabuis*) ‘cocina de una nave’ ‘pañol’ [*FEW* XVI, 292e). Ingl. *caboose* ‘cocina ubicada en la cubierta principal de un barco mercante’ también procede del neerlandés (*OED*, 2009). La historia de esta voz es oscura y no ha sido bien estudiada. En francés posee múltiples significados, ajenos al ámbito náutico, que están ausentes de la voz neerlandesa o que aparecen mucho después en esta última lengua, prueba de que la palabra en cuestión fue prestado del neerlandés al francés y luego del francés al neerlandés (*FEW* XVI, 292e).

8. fr. *corvette* ‘corbeta’ (documentado en 1476) < *corbe* ‘id.’ < neerl. *korb* o *korver* ‘barco de pesca’, más un sufijo romance *-ette* (*FEW* XVI, 345b). En el *REW* se afirma que el término proviene originalmente del siciliano y, en última instancia, del lat. *corbita* ‘nave de transporte’ (*REW* 2225), pero esta teoría ha sido rechazada. Fr. *corvette* aparece en documentos franceses siempre en referencia a naves que surcaban el Canal de la Mancha y el Mar del Norte. Así, en el siglo XVI se lista fr. *corbe* como el nombre de un buque propio de los Países Bajos (*DCECH* II, 192c) y en 1678 se aclara que son naves muy comunes en Calais y Dunquerque (*FEW* XVI, 345b). El término puede hallarse también en todas las lenguas europeas y en el norte de África. Sin embargo, estas variantes aparecen por escrito posteriormente y con toda probabilidad deriven del término francés. La semejanza con la voz latina, por lo tanto, es casual.

9. fr. *dogre* ‘barco utilizado para la pesca del arenque’ ‘dogre’ (documentado en 1678) < neerl. *dogger* ‘íd.’ (*FEW* XV.2, 65c). El origen último del término neerlandés es incierto, pero está relacionado con neerl. *dogge*, atestiguado en frases como *ten dogge varen* ‘ir a pescar bacalao’ (*OED*, 2009). Isl. *dugga* está emparentado con este último, y se halla atestiguado c. 1413 en un texto en el cual se mencionan treinta *fiski-duggur* ingleses que fueron a pescar cerca de las costas de Islandia (*OED*, 2009). Más allá de la incertidumbre con respecto al origen último de este término, no caben dudas de que en francés constituye un neerlandismo náutico.

10. fr. *écore* ‘madero con el que se apuntala una embarcación’ ‘escora’ (documentado en 1382–4) < *escore* < neerl. *schoor* ‘íd.’ (*DCECH* 706, IIb). Germanismo náutico que se encuentra en el inglés, frisón y neerlandés. El *DCECH* se inclina por esta última lengua como origen de la voz francesa (*DCECH* 706, IIb).

11. fr. *étalinguer* ‘amarrar al cable el ancla para dar fondo’ ‘entalingar’ (documentado en 1643 bajo la forma *talinguer*) < \**étalingue* < neerl. \**staaglijne* ‘cabo grueso que sujeta el mástil hacia adelante’, formado por *staag* ‘cable grueso que sujeta los mástiles hacia adelante’ y *lijne* ‘cuerda’ ‘cabo’ (*FEW* XVII, 194d). En el *DCECH* –s. v. *entalingar*– se duda de esta etimología, ya que, si bien se considera que la mencionada propuesta es la única correcta desde el punto de vista fonético, existen dos razones para dudar de ella: a) los términos ibéricos están documentados casi un siglo antes que la voz francesa, por lo que no es seguro que deriven del galorromance, y b) ni el sustantivo francés del cual derivaría el verbo *étalinguer*, ni el compuesto neerlandés en cuestión se encuentran atestiguados (*DCECH* II, 641b).

12. fr. *étarquer* ‘sujetar o tesar la vela al máximo’ (documentado en 1773) < *esterquer* < neerl. *strecken* ‘afirmar’ ‘consolidar’ ‘fijar una vela’ (*FEW* XVII, 229a). La caída de la /-s-/ indica que el término es más antiguo que la fecha en que aparece por escrito. De hecho, en el *DCECH* se aporta el término fr. *estarquer*, atestiguado ya en el siglo XII (*DCECH* V, 425a), aunque no se aclara si poseía un significado náutico o no. Por esta razón, algunos lingüistas proponen etimologías alternativas (*FEW* XVII, 229a). Sin embargo, no debe olvidarse que fr. (*viole*) *étarque* ‘vela izada y tesada’ ‘vela tarquina’ deriva de este mismo término, y que estas velas fueron utilizadas en las costas de Holanda desde, por lo menos, el año 1416 (*DCECH* V, 425a). También existen

testimonios de que barcos alemanes con vela tarquina estuvieron a principios del siglo XVI en Gran Bretaña y Escandinavia, y poco después arribaron a la costa norte de Francia (*DCECH* V, 425a). Recién a comienzos del siglo XVII parecen haber sido adoptadas por marinos franceses. Es lógico, por lo tanto, que, si el objeto en cuestión fuese un invento neerlandés, se denominara con un vocablo proveniente de dicha lengua (*DCECH* V, 425a).

13. fr. *filibot*, *flibot* ‘tipo de embarcación mercante pequeña’ (documentado 1628 bajo la forma *phlibot*) < neerl. *vlieboot* ‘íd’, literalmente ‘embarcación (*boot*) utilizada en la vía marítima conocida como *Vlie*’ (*FEW* XVII, 433b; *DCECH* II, 897a). En el *DCECH* se defiende esta etimología (*DCECH* II, 897a). En el *REW* se postula una derivación del ingl. *fly-boat* (*REW* 3395). Sin embargo, la voz inglesa también proviene del neerlandés (*OED*, 2009). Desde un punto de vista histórico, los filibotes fueron extensamente utilizados por los rebeldes holandeses como buques de corso en el Canal de la Mancha y en el océano Atlántico en épocas anteriores a la aparición por escrito de las voces inglesa y francesa.

14. fr. *flibustier* ‘miembro de una asociación de piratas caribeños’ ‘filibustero’ (documentado en 1667 bajo la forma *fribustier*) < neerl. *vrijbuit* ‘corsario’, compuesto de *vrij* ‘libre’ y *buit* ‘saquear’ ‘conseguir botín’ (*FEW* XVII, 436c; *DCECH* II, 897b). En neerlandés la locución *op vrijbuit gaen* ‘entregarse a la piratería’ se encuentra atestiguada antes del siglo XVI (*DCECH* II, 897b), y *vrijbuit* pasó también al alemán (*Freibeuter*), al inglés (*freebooter*) y a las lenguas escandinavas (*FEW* XVII, 436c). En el *DCECH* se postula que la /s/ de la voz francesa *flibustier* probablemente se deba a una falsa grafía del francés hablado en las Antillas (*DCECH* II, 897b). En contraposición, J. N. Lipski (1982: 230) considera que el añadido de dicho fonema ocurrió en español y que luego la forma castellana influyó en la francesa.

Dada la presencia de piratas, bucaneros y filibusteros franceses, ingleses, españoles y neerlandeses en el Caribe durante los siglos XVI y XVII, y el surgimiento de variadas lenguas francas en aquella zona, la relación lingüística exacta entre los términos arriba mencionados es extremadamente difícil de desentrañar<sup>77</sup>.

---

<sup>77</sup> Vid. el detallado artículo de J. N. Lipski (1982).

15. fr. *flûte* ‘nave de fondo plano’ ‘buque de guerra utilizado para transportar material’ (documentado en 1559 bajo la forma *fluste*) < neerl. *fluyt* ‘id.’ (FEW XV.2, 151c). Sin embargo, el hecho de que esta voz se encuentre atestiguada en francés y en alemán más de un siglo antes que en la lengua neerlandesa (1681) echa un manto de duda sobre esta etimología (FEW XV.2, 151c). No obstante, esta clase de navío fue desarrollada en astilleros republicanos y fue utilizada y popularizada en Europa por marinos neerlandeses, sobre todo en el siglo XVII (como ya se ha explicado en la sección IV.4. de este trabajo), por lo que un origen neerlandés para fr. *flûte* es muy probable.

16. fr. *foc* ‘vela triangular que se amura sobre el bauprés’ ‘foque’ (documentado en 1722) < neerl. *fok* ‘id.’, derivado de *fokken* ‘izar una vela’ (FEW XV.2, 161c; DCECH II, 931b). El foque fue una de las tantas velas triangulares inventadas por los holandeses durante el siglo XVI, y aparece documentado en neerlandés desde el año 1500. El bajo alemán, danés y sueco *fok* o *focke* también derivan de esta voz (DCECH II, 931b). Fr. *petit foc* ‘petifoque’ y *faux foc* ‘fofoque’ se hallan atestiguados desde 1771 (FEW XV.2, 161c).

17. fr. *fret* ‘precio estipulado para transportar mercancías por mar’ (documentado a principios del siglo XIII) ‘costo de alquiler de una nave’ ‘flete’ (documentado en 1606) < neerl. *vrecht*, *vracht* ‘carga de un barco’ ‘precio estipulado para transportar mercancías por mar’ (FEW XVII, 435m; DCECH II, 915a; VAN DEN BERG, 2003–2004). El término neerlandés también fue tomado en préstamo por el inglés (*freight*) y el alemán (*fracht*). En italiano y catalán ‘flete’ se denomina *nolo* y *nólit* respectivamente, formas que continúan la voz grecolatina nativa *naulum*. El sinónimo raro y anticuado *nólit(o)*, documentado en español en el siglo XV, procede del mencionado término catalán (DCECH II, 915a).

18. fr. *gournable* ‘cabilla de madera que sirve para fijar los tablones de un navío al forro’ (documentado en 1678) < neerl. *\*gordnagel* ‘clavija de madera utilizada en los barcos’, compuesto por *gord* ‘costado del barco’ y *nagel* ‘clavo’ (FEW XVI, 47e). El paso de /g/ > /b/ en la segunda parte del compuesto es producto de una disimilación fonética con el fin de “afrancesar” el vocablo extranjero (FEW XVI, 47e).

19. FA *hulke* ‘tipo de barco mercante’ ‘urca’ (documentado en 1326); fr. *hourque* (documentado en el siglo XIV) < neerl. *hulke* ‘íd.’ (*FEW* XVI, 264a; *DCECH* V, 717a). Esta voz es muy antigua en las lenguas germánicas y se encuentra también en el bajo alemán medio (*holke* y *holk*), en el aaa. (*holcho*), en el NA (*holk*) y en inglés (*hulk*). La /h/ aspirada del francés, sumado a que los más antiguos documentos franceses y españoles hacen mención de las urcas holandesas, zelandesas y de Brabante, indican un origen germánico, más precisamente, neerlandés (*DCECH* V, 717a). Según el *DCECH* el paso de neerl. *hulke* al fr. *hourque* puede explicarse sin problemas, ya que en el siglo XV no había voces populares francesas con /l/ en final de sílaba (*DCECH* V, 717a). El *FEW* es más cauto y considera que las vacilaciones vocálicas que muestran las numerosas formas francesas registradas pueden deberse a préstamos independientes de distintas lenguas germánicas (*FEW* XVI, 264a).

También se ha postulado un origen en el NA *holk*. Sin embargo, esta última teoría es inverosímil desde el punto de vista fonético, ya que dicho término nórdico hubiera dado *\*houc* en francés (*DCECH* V, 717a).

20. fr. *lamaneur* ‘piloto’ (documentado en 1584 < *laman*; *lomant* ‘piloto que navega un buque a través de un puerto, río o rada’ (documentados en 1355 y 1345 respectivamente) < neerl. *lootsman* ‘íd.’ (*FEW* XVI, 480e). Actualmente en español se utiliza el término *práctico* para referirse a aquellos pilotos que conocen profundamente un puerto, río o canal en particular y asesoran al capitán del navío que debe navegarlos. En el *FEW* se detalla que esta clase de piloto especializado no era necesario en el Mediterráneo, pero sí lo era para guiar los buques a través de los canales, bancos de arena y archipiélagos característicos de las costas neerlandesa y danesa (*FEW* XVI, 480e).

21. fr. *lest* ‘peso de piedras, arena u otro material colocado en el fondo de una nave para equilibrarla en el agua’ < FA *last* ‘carga de mercancías’ ‘lastre’ (documentado en el siglo XIII) < neerl. *last* ‘lastre’ ‘carga (de un barco)’ (*DCECH* III, 596a). Si bien generalmente se acepta un origen germánico para este término, su historia es compleja y no ha sido estudiada en profundidad. La existencia de varias voces semejantes en galorromance, con significados divergentes y documentadas en distintas épocas (*FEW* XVI, 445m), podría ser prueba de préstamos independientes de diferentes lenguas

germánicas. A pesar de las dudas, el *DCECH* se inclina por un origen neerlandés, dado que en la Edad Media *last* se encuentra en toda Picardía con el sentido de ‘carga de mercancías’, significado que también poseía la voz neerlandesa, pero no así la inglesa, ni la frisona (*DCECH* III, 596a).

22. fr. *livarde* ‘palo largo’ ‘verga a la que se amarra una vela áurica para orientarla hacia sotavento’ (documentado en 1752) < neerl. *lijwaarts* ‘sotavento’ (*FEW* XVI, 465d; VAN DEN BERG, 2003–2004).

23. fr. *lusin* ‘cabo fino hecho de dos hebras entrelazadas’ (documentado en 1678) < neerl. *huising* ‘íd.’ (*FEW* XVI, 258e). Términos emparentados existen a lo largo de toda la costa del Mar del Norte: frisón *húsing*; ingl. *housing*; bajo alemán *husinge*, etc. (*FEW* XVI, 258e). La /l-/ del término francés seguramente se deba a la aglutinación del artículo galorromance.

24. fr. *merlin* ‘cabo delgado hecho de dos o tres hebras’ ‘merlín’ (documentado en 1636) < neerl. *marling* ‘íd.’ (*FEW* XVI, 546b; *DCECH* IV, 51a). El término neerlandés es un derivado del verbo *marlen* ‘sujetar con merlín’, que a su vez deriva de *marren* ‘atar’ ‘amarrar’ (*DCECH* IV, 51a). Es posible que ingl. *marline* y las otras dos variantes neerlandesas, *meerlijn* y *marlijn*, hayan sido tomadas a su vez del francés, o pueden ser germanismos genuinos alterados por etimología popular (*DCECH* IV, 51a).

25. fr. *moque* ‘trozo redondo de madera o metal con un agujero en el centro por donde pasa la escota’ (documentado en 1687) < neerl. *mok* ‘pedazo de madera redonda’ (*FEW* XVI, 562c; VAN DEN BERG, 2003–2004).

26. fr. *nable* ‘clavija utilizada para tapar los orificios de drenaje del barco’ (documentado en 1820) < neerl. *nagel* ‘clavija’ ‘perno’ (*FEW* XVI, 596a; VAN DEN BERG, 2003–2004).

27. fr. *raban* ‘tipo de cabo’ ‘rebenque’ (documentado en 1573) < neerl. *raband* ‘íd.’ compuesto de *rá* ‘verga de un navío’ y *band* ‘lazo’ ‘atadura’ (*FEW* XVI, 652d). En el *DCECH* se duda entre esta etimología y un origen escandinavo, a pesar de que no se halla atestiguado en NA el sustantivo correspondiente, aunque sí existió el verbo emparentado *rá-benda* ‘sujetar una vela’ (*DCECH* IV, 812a). En este caso, la fecha de primera documentación en francés no alcanza para dirimir la cuestión.

28. fr. *rouf* ‘cabina u obra ligera que se construye sobre la cubierta principal de un buque para diversos fines’ (documentado en 1582) < neerl. *roef*; *roof* ‘techo’ ‘puente de un barco’ ‘habitación techada en una nave’ (*FEW* XVI, 735a; VAN DEN BERG, 2003–2004).

29. fr. *semaque* ‘barco de un palo utilizado en los ríos de Holanda’ ‘sumaca’ (documentado en 1678 bajo la forma *smack* y en 1688 como *saumaque*) < neerl. *smak* ‘tipo de barco utilizado en los ríos’ (*FEW* XVII, 155c; *DCECH* V, 335b). La forma *smack* mencionada, que es la que aparece atestiguada antes en galorromance, prueba su origen neerlandés. El segundo sentido que posee fr. *smack*, ‘gran barco de cabotaje utilizado por los ingleses’, documentado muy posteriormente (en el siglo XIX), es en realidad un anglicismo y deriva del ingl. *smack*, a su vez procedente de la misma voz neerlandesa.

El vocablo se halla en neerlandés desde finales del siglo XVI bajo la forma *smakke* (*DCECH* V, 335b). En este diccionario se duda del origen último de la voz neerlandesa y se menciona la posibilidad de que sea un préstamo del bajo alemán *smakke* ‘tipo de vela’, documentado en 1525, es decir, unas décadas antes que la correspondiente voz neerlandesa (*DCECH* V, 335b). Es una teoría plausible, ya que la diferencia cronológica entre la documentación de la forma bajo alemana y la neerlandesa es demasiado pequeña como para distinguir en qué dirección viajó originalmente el término en cuestión.

30. fr. *vaigre* ‘madero utilizado en el interior de una nave’ ‘vagras’ (documentado en 1636 bajo la forma *bégre*; desde 1678 se encuentra la forma moderna) < neerl. *weger* o *wager* ‘tabla de revestimiento de una nave’, derivado de *weeg* ‘pared’ ‘costado’ ‘partición’ (*FEW* XVII, 552e). Esta voz náutica no se halla en el *DCECH*. En el *REW* se postula al. *Weiger* como origen del término francés sin dar explicación alguna (*REW* 9519). Sin embargo, los diccionarios etimológicos neerlandeses invariablemente proponen un origen en dicha lengua y coinciden en señalar neerl. *weger* (documentado en 1530) como origen del fr. *vaigre* (FRANCK, 1892; VERCOULLIE, 1925; DE VRIES, 1971, entre otros).

31. fr. *yacht* ‘embarcación de recreo’ ‘yate’ (documentado en 1572) < neerl. *jacht* ‘barco corsario’ ‘pequeño buque de guerra’, derivado de *jagen* ‘cazar’ (*FEW* XVI,

279g). Existen muchas dudas respecto al origen último del término francés y al modo de transmisión, debido a la semejanza entre el neerl. *jacht* y el ingl. *yacht*. Es probable que el francés haya tomado *yacht* directamente del neerlandés, y que esta voz luego sufriera influencia semántica del cognado inglés. Sin embargo, fr. *yacht* tiene desde un principio el significado de ‘embarcación de recreo’, ausente en neerlandés, pero presente ya en el ingl. *yacht*. De hecho, ante esta situación, en el *FEW* se explica que el cambio semántico quizá se haya debido a la predilección del rey inglés Carlos II por esta clase de navío (llegó a poseer veintisiete). Al ascender al trono, la Compañía neerlandesa de las Indias Orientales le regaló un yate, y el rey lo utilizó como su nave personal (*FEW* XVI, 279g). Por lo tanto, si el paso de ‘buque de guerra’ a ‘buque de placer’ se debió efectivamente a este hecho, entonces un origen inglés para la voz francesa parece más probable.

En el *FEW* se recogen distintas formas francesas: *yaque* (documentado en 1641), *yak* (1677), *yac* (1678), *yach* (1751), etc. (*FEW* XVI, 279g). Todas ellas parecen ser intentos de adaptar el sonido neerlandés *ch* (= *j* castellana) al sistema fonológico de la lengua francesa. Por esta razón, el *FEW* se inclina por un origen neerlandés (*FEW* XVI, 279g). Los términos franceses *yachting*, *yachtsman*, *yachtclub* y *yachtswoman*, muy posteriores (atestiguados a partir de la segunda mitad del siglo XIX), provienen claramente de la lengua inglesa.

32. fr. *yole* ‘canoa estrecha y ligera’ ‘yola’ (documentado en 1713) < neerl. *jol* ‘íd.’ (*FEW* XVI, 287a). Voz náutica presente en todas las lenguas germánicas: ingl. *yawl*, bajo alemán medio *jolle*, neerl. *jol*, etc. (*DCECH* VI, 780a). En neerlandés se encuentra documentado ya en 1520, mucho antes que el ingl. *yawl*, que aparece por escrito recién en 1660 (*FEW* XVI, 287a). En el *DCECH* se menciona la posibilidad de que fr. *yole* sea un anglicismo, pero no se profundiza en el tema (*DCECH* VI, 780a).

#### *IV.5.3. Neerlandismos directos e indirectos en el español*

La primera etapa documentada de las relaciones comerciales entre España y los Países Bajos comenzó en el siglo XII, cuando mercaderes flamencos, holandeses y frisones empezaron a arribar a los puertos del norte de la PI con grandes cargamentos de

tejidos, y continuó de manera ininterrumpida hasta mediados del siglo XIV (VIDOS, 1972: 233).

Las relaciones se intensificaron a finales del siglo XV y principios del XVI, cuando Flandes y Holanda pasaron a formar parte del Imperio español. Luego, durante la Guerra de los Ochenta Años, las relaciones se estrecharon aún más, dada la presencia de grandes contingentes de soldados y marinos españoles en suelo rebelde, y la influencia que la cultura hispana ejerció sobre los súbditos católicos allí radicados (VIDOS, 1972: 234).

La situación lingüística de los Países Bajos durante esta época era compleja, ya que, además del bilingüismo francés (valón)–neerlandés (flamenco) –que aún perdura en Bélgica–, el castellano era ampliamente hablado y comprendido allí. Es más, junto con el francés, era esta la segunda lengua de la aristocracia flamenca (VIDOS, 1972: 235). Dada esta coexistencia lingüística, es lógico que el castellano tomara préstamos neerlandeses, sobre todo en el campo náutico y militar, en los cuales se destacaron estos últimos durante siglos.

Por lo tanto, el mayor problema con que se encuentran los lingüistas al estudiar los neerlandismos presentes en el castellano reside en determinar si esas voces constituyen préstamos directos o si ingresaron de manera indirecta, es decir, a través del francés. Dada la convivencia del flamenco, francés y español, el hecho de que cierto vocablo neerlandés se halle atestiguado en un documento castellano contemporáneo a las guerras de Flandes no es suficiente para afirmar que sea un préstamo directo, ya que también podría ser un galicismo.

Ante este conflicto, tanto M–F. Valkhoff (1966: 367–368) como B. E. Vidos (1972: 236–237) propusieron criterios útiles para determinar si un préstamo constituye un neerlandismo directo:

- I. El término en cuestión no existe en francés. Tal es el caso de *becabunga* (< neerl. *beekbunge*) ‘planta antiescorbútica’ y *escaparate*, entre otros.
- II. La palabra española posee una forma propia que difiere completamente de la forma francesa. Este criterio, sin embargo, debe emplearse con cautela, dado que la voz o voces francesas atestiguadas por escrito no siempre son las formas de las

cuales deriva el término español (cf. las teorías sobre esp. *espeque* y fr. *anspect*; *eslora* y *aileure*; *vagra* y *vaigre* que se mencionan más abajo).

III. Cuando la voz española aparece documentada antes que su contraparte francesa.

Sin embargo, dado que el francés contiene numerosos préstamos neerlandeses y era una lengua ampliamente hablada en los Países Bajos, sobre todo en las regiones meridionales, es lógico que la mayoría de los neerlandismos presentes en el español sean, en realidad, galicismos. Por lo tanto, la cantidad de préstamos directos en castellano que puede afirmarse con seguridad que proviene de dicha lengua germánica es muy baja.

A continuación, se presentan los neerlandismos náuticos presentes en el español.

1. esp. *amarrar* ‘sujetar el buque en el puerto o en cualquier fondeadero por medio de anclas y cadenas o cables’ ‘atar y asegurar algo por medio de cuerdas, maromas, cadenas, etc.’ < fr. *amarrer* ‘amarrar’ < neerl. \**aanmarren* (hoy *aanmeren*) ‘amarrar’ ‘atar’ ‘retener’ (*DCECH* I, 236b; VAN DEN BERG, 2003–2004). Según el *CORDE*, documentado por primera vez en 1487 en *Autos y diligencias* (colección documental del archivo municipal de Lequeitio). En el *DCECH*, por su parte, se menciona 1492 como fecha de primer testimonio (*DCECH* I, 236b). El hecho de que en español y portugués este término sea de empleo general y no solo náutico, como sucede con el vocablo francés moderno, ha generado dudas respecto a un origen septentrional. Sin embargo, no debe olvidarse que, como bien afirma M. Van den Berg (2003–2004), hasta el siglo XV inclusive el término galorromance aún conservaba la acepción general de ‘atar’ también presente en neerlandés. Por lo tanto, no debe sorprender que en español y portugués, lenguas que tomaron en préstamo fr. *amarrer* durante el siglo XV (o antes) se conserve también dicho sentido general.

2. esp. (vela) *áurica* ‘tipo de vela con forma trapezoidal’ < fr. (*voile*) *aurique* ‘(vela) trapezoidal o (vela) áurica’ < neerl. *oorig* ‘con forma de oreja’. Etimología propuesta en el *FEW* (XVI, 605e) y retomada por M. Van den Berg (2003–2004). No fue posible hallar la fecha de primera documentación en español, pero el término aparece ya en el *Diccionario marítimo español* de Navarrete, definido como “la [vela] que se enverga en

su palo mismo por medio de racas” (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 547). El *DCECH* no recoge este término.

3. esp. *balandra* ‘embarcación ligera con cubierta y un solo palo’ < fr. *balandre* ‘embarcación de transporte de fondo plano, utilizada comúnmente en ríos y canales’ ‘balandra’ < *bélandre* ‘íd.’ < neerl. *bijlander* ‘embarcación de transporte de un solo palo utilizada en canales y ríos’ (*FEW* XV.1, 108a; VAN DEN BERG, 2003–2004). Documentado por primera vez en 1573 (*DCECH* I, 469b). Debido a la fecha temprana de documentación en español, en el *DCECH* se postula que esp. *balandra* es el resultado de una amalgama de dos voces diferentes: fr. *bélandre* o *balandre*, y *palandra*, embarcación mediterránea de origen turco utilizada para el transporte de tropas. Esta última voz habría llegado a la PI a través de la lengua árabe, con la pronunciación de /p/ como /b/. Luego, en el siglo XVI, al confundirse con fr. *bélandre*, se aplicaría a la embarcación ligera originaria del Mar del Norte (*DCECH* I, 469b).

4. esp. *corbeta* ‘embarcación más pequeña que la fragata, pero en todo lo demás semejante a ella’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 178) < fr. *corvette* ‘íd.’ < *corbe* ‘íd.’ < neerl. *korb* o *korver* ‘barco de pesca’, más un sufijo romance *-ette* (*FEW* XVI, 345b). Documentado por primera vez entre 1750–1765 en el *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes en las tres lenguas francesa, latina e italiana* de Esteban de Terreros y Pando (*DCECH* II, 192c). En este diccionario se menciona solamente que esp. *corbeta* es de origen incierto, quizá germánico, pero un origen septentrional y galorromance es la teoría más aceptada<sup>78</sup>.

5. esp. *dogre* ‘embarcación grande holandesa que navega en los mares del norte y se emplea en la pesca del arenque’ < fr. *dogre* ‘barco utilizado para la pesca del arenque’ ‘dogre’ < neerl. *dogger* ‘íd.’ (*FEW* XV.2, 65c). El término aparece listado en el diccionario de M. Fernández Navarrete (1831: 226–227), quien afirma que los marinos españoles suelen preferir la forma *drogue*. En el *DCECH* no se recoge esta voz.

6. esp. *entalingar* ‘amarrar el extremo de un cable o calabrote al arganeo del ancla para darle fondo’ < fr. *étalinguer* ‘íd.’ < \**étalingue* < neerl. \**staaglijne* ‘cabo grueso que sujeta el mástil hacia adelante’, formado por *staag* ‘cable grueso que sujeta los mástiles hacia adelante’ y *lijne* ‘cuerda; cabo’ (*FEW* XVII, 194d). Documentado por

---

<sup>78</sup> Vid. sección IV.5.2, núm. 8 de este trabajo.

primera vez en 1587, en la obra de García de Palacios (*DCECH* II, 641b). Además de las dificultades mencionadas en la sección IV.5.2., núm. 11 de este trabajo, aún falta una explicación plausible que detalle el cambio semántico del neerl. ‘cabo que sujeta el mástil’ al galorromance ‘amarrar el cable del ancla’. El término derivado *entalingadura* se encuentra documentado desde 1696 (*DCECH* II, 641b).

7. esp. *escaparate* ‘especie de armario con puertas de cristal para guardar cosas delicadas’ ‘hueco que hay en las fachadas de las tiendas, resguardado con cristales, que sirve para colocar muestras de los géneros que se vende’ < neerl. *schaprade* (hoy *schapraai*) ‘armario (especialmente de cocina)’ ‘estante’ (*DCECH* II, 674c). Documentado por primera vez en el año 1563 en *Valuación anónima hecha en la villa de Bilbao del precio de las mercaderías que venían de fuera del Reino*. Del mismo año es la *Valuación hecha en la villa de Burgos...* (*CORDE*). En ambos documentos aparece descrito como un mueble de madera proveniente del extranjero. El *DCECH* (II 674c), por su parte, postula 1616 como año de primera documentación en la obra de Cervantes. En este autor aparece con la primera acepción de ‘especie de armario...’, mientras que hoy en España es más viva la segunda, y en ciertas zonas de Centroamérica significa ‘armario en general’ (*DCECH* II, 674c). En el mencionado diccionario se sugiere que el vocablo constituye un *término náutico para designar un mueble propio de los buques holandeses*. Entonces, *escaparate*, uno de los pocos neerlandismos directos en español, originalmente haría referencia a una parte estructural de las naves de dicho origen, probablemente las mercantes, dada la presencia de los significados de ‘armario’, ‘estantería’ y de ‘vidriera para mostrar mercancías’ en el vocablo español.

Sin embargo, cabe aclarar que, si bien su origen neerlandés está fuera de duda, en las investigaciones realizadas para este trabajo no se han encontrado pruebas de que esta voz haya tenido originalmente un sentido náutico en castellano, ni que el contexto en el que se produjo su ingreso al español haya tenido relación alguna con el comercio naval. Por un lado, esp. *escaparate* no aparece en ninguno de los diccionarios marítimos estudiados y, por el otro, los diccionarios etimológicos neerlandeses consultados solamente aportan significados generales de ‘armario’ o ‘estantería’, sin alusión alguna

a sentidos propios del ámbito náutico (FRANCK, 1892; VERCOULLIE, 1925; DE VRIES, 1971).

En lo concerniente a la adaptación fonética del término, la /d/ germánica pasó a /t/ por ser parcialmente sorda y por ser la terminación /-ate/ más común en castellano, mientras que el grupo neerl. /sch-/ (*ch* = *j* castellana), al no existir en el español, fue sustituido por /esc-/, de pronunciación cercana (DCECH II, 674c), más una /e/ protética para facilitar la articulación de /s + cons./ a comienzo de palabra.

8. esp. *escora* ‘inclinación que toma un buque a una u otra banda’ ‘cada uno de los puntales que sostienen los costados del buque en construcción o varadero’ < fr. *écore* ‘madero con el que se apuntala una embarcación’ *escora* < *escore* < neerl. *schoor* ‘íd.’ (DCECH 706, IIb). Atestiguado en la obra de G. de Palacios, año 1587, mientras que el verbo derivado *escorar* aparece por escrito en 1696 con el significado de ‘afirmar y asegurar cualquier cosa en los navíos para que no se caiga o ruede con los movimientos de él’ (DCECH II, 706b). La acepción secundario del mencionado verbo (‘llegar la marea a su nivel más bajo’) probablemente se deba a la interferencia semántica de un homónimo, también de origen germánico, como el neerl. *schor* o ingl. *shore* ‘territorio escarpado’ ‘costa’ (DCECH II, 706b; OED, 2009).

9. esp. *eslora* ‘longitud de la nave’ ‘maderos colocados de popa a proa para reforzar el asiento de las cubiertas’ < fr. anticuado *aileure* (hoy *hiloire*) ‘eslora’ ‘madero de refuerzo que atraviesa la nave de proa a popa’ < \**eslorie* < \**eslure* < neerl. *sloerie* ‘íd.’, derivado del verbo *sloeren* ‘medir un barco’ (FEW XVII, 154a; DCECH 728, IIb). Documentado por primera vez en 1575 con la forma *esloria* y el significado ‘longitud de la nave’, en la obra de Juan Escalante de Mendoza (CORDE). La segunda acepción ‘maderos colocados...’ se halla atestiguada desde 1680, y la forma actual *eslora* desde 1611 (DCECH II, 728b). No puede asegurarse si la voz castellana constituye un neerlandismo directo o si proviene de un fr. arcaico no documentado \**eslorie*. Las formas más tempranas atestiguadas en galorromance (fr. *aileure* e *alleure*) no explican las formas españolas, y la variante *eslures* recogida por Jal en 1690 es muy posterior al esp. *esloria*. Por otra parte, en ambas lenguas el término aparece documentado simultáneamente. Parecería, entonces, que la voz neerlandesa fue tomada en préstamo por el francés y el español de manera independiente. Sin embargo, no debe descartarse

la posibilidad de que haya entrado al castellano desde el francés, dado que esta situación coincidiría con la forma habitual de transmisión de los germanismos náuticos al castellano antes del predominio de la lengua inglesa.

10. esp. *espeque* ‘palanca utilizada antiguamente por los artilleros para mover los cañones de una nave’ ‘barrote por medio de los cuales se da vuelta el molinete del ancla’ < fr. *anspect* ‘íd.’ < neerl. *handspaecke* ‘lit. palo de mano’ (*FEW* XVI, 140c; *DCECH* II, 740d). Documentado por primera vez en 1582, en la *Relación, acaecimientos y navegación de la armada del Marqués de Santa Cruz...* de autor desconocido (*CORDE*), donde se explica que cada artillero naval portaba su propio espeque. En el *DCECH* se menciona 1587 como fecha de primera documentación en la obra de G. de Palacios (*DCECH* II, 740d). La temprana aparición por escrito en español (casi cien años antes que la forma francesa) y la forma fonética de *espeque* echan dudas sobre esta etimología, ya que también podría argumentarse que la voz española es un neerlandismo directo.

11. esp. *filibote* ‘pequeña embarcación semejante a la urca’ < fr. *filibot*, *flibot* ‘tipo de embarcación mercante pequeña’ < neerl. *vlieboot* ‘íd’, literalmente ‘embarcación (*boot*) utilizada en la vía marítima conocida como Vlie’ (*FEW* XVII, 433b; *DCECH* II, 897a). Documentado por primera vez c. 1680 en la *Recopilación de leyes de las Indias* (*DCECH*, II 897a).

La derivación inglesa del término francés, si bien mayormente dejada de lado, no era descabellada, ya que se encuentran documentadas las expresiones *barco mosca* y *bote-mosca* como sinónimos de *filibote* en escritos caribeños y sudamericanos de finales del siglo XIX y comienzos del XX (LIPSKI, 1982: 220), lo que demuestra que, si bien la lengua donante fue el neerlandés, posteriormente el término español fue influenciado formal y semánticamente por la voz ingl. *fly-boat*, la cual, por etimología popular, fue asociada con ingl. *fly* ‘mosca’.

12. esp. *filibustero* ‘pirata de las Antillas’ < fr. *flibustier* ‘miembro de una asociación de piratas caribeños’ ‘filibustero’ < neerl. *vrijbuitier* ‘corsario’, compuesto de *vrij* ‘libre’ y *buitier* ‘saquear’ ‘conseguir botín’ (*FEW* XVII, 436c; *DCECH* II, 897b). Documentado por primera vez en 1708 en una carta anónima dirigida al virrey del Perú (*CORDE*), en la cual se aplica el término a un marino de origen inglés. J. N. Lipski

menciona un documento redactado en Colombia, fechado en 1758, y otro escrito en Santo Domingo, fechado en 1783 (LIPSKI, 1982: 223–224). En el *DCECH* (II 897b) se menciona 1836 como fecha de primera aparición por escrito, en la obra del cubano Pichardo. En castellano resalta la tardía aparición del vocablo, dado que por mucho tiempo se prefirió el uso de *piratas*, *enemigos*, *corsarios*, e incluso de *ladrón* (LIPSKI, 1982: 225), y solo posteriormente comenzó a utilizarse *filibustero* para denominar a los piratas franceses e ingleses que surcaban por el Caribe. Ante esta situación cronológica, J. N. Lipski argumenta: “There is no ready explanation for the fact that the word became accepted earlier in French and English [...] although one might suggest that the origin of the most famous writers and pirates is influential. There were few well-known Spanish pirates [...] and [they] never attained the stature of the French, English, and Dutch, who also supplied the writers to describe the deeds” (LIPSKI, 1982: 227).

Sin embargo, es posible que el vocablo hubiese comenzado a circular entre los marinos españoles de la zona, y a ellos podría deberse el cambio de *\*flibutero* a *filibustero*, por influjo del cast. *farabustear* ‘hurtar o estafar’ o *finibusterre* ‘horca’ ‘fin de la vida’, en relación a que a los piratas se los solía ahorcar cuando eran capturados (*DCECH* II, 897b). Por otro lado, tampoco habría que descartar la posible influencia de *filibote* sobre este término, dado que esta clase de nave era muy utilizada por los piratas ingleses, franceses y neerlandeses que surcaban el Caribe. Como ya se ha mencionado, aún se desconoce la relación lingüística exacta entre los términos español, inglés, francés y neerlandés.

13. *flete* ‘precio estipulado por el alquiler de una nave’ < fr. *fret* ‘precio estipulado para transportar mercancías por mar’ ‘costo de alquiler de una nave’ ‘flete’ < neerl. *vrecht*, *vracht* ‘carga de un barco’ ‘precio estipulado para transportar mercancías por mar’ (*FEW* XVII, 435m; *DCECH* II, 915a; VAN DEN BERG, 2003–2004). Primera documentación bajo la forma *frete* en Nebrija (1478), mientras que la forma moderna se halla desde 1587 (*DCECH* II, 915a). El verbo *fletar* ‘alquilar una nave’, sin embargo, se encuentra ya en las *Partidas...* (h. 1260) bajo la forma *afretar*. En el castellano rioplatense, generalizó *flete* su significado a ‘cualquier medio de transporte’, según la tendencia que muestra el español americano de extender el campo semántico de los términos marinos al uso terrestre (*DCECH* II, 915a; ERLENDSDÓTTIR, 2010 y 2012).

14. esp. *foque* ‘toda vela triangular que se orienta y amura sobre el bauprés’ < fr. *foc* ‘íd.’ < neerl. *fok* ‘íd.’, derivado de *fokken* ‘izar una vela’ (*FEW* XV.2, 161c; *DCECH* II, 931b). Atestiguado en 1696 en el *Vocabulario marítimo de Sevilla* (*DCECH* II, 931b). Los compuestos *petifoque* ‘foque más pequeño que el principal’ y *fofoque* ‘el segundo foque que se iza entre el foque principal y el contrafoque’ derivan del fr. *petit foc* y *faux foc*, respectivamente, y están documentados en castellano c. 1884 (*DCECH* II, 931b).

15. esp. *lastre* ‘peso de piedra, arena, etc. que se pone en el fondo de la embarcación para que esta entre al agua hasta donde convenga’ < fr. *lest* ‘peso de piedras, arena u otro material colocado en el fondo de una nave para equilibrarla en el agua’ < FA *last* ‘carga de mercancías’ ‘lastre’ < neerl. *last* ‘lastre’ ‘carga de un barco’ (*DCECH* III, 596a). Primera documentación en Nebrija, 1494 (*DCECH* III, 596a). Esta raíz germánica desplazó el término mediterráneo nativo *zahorra* de la PI (en catalán se decía antiguamente *sorra* por ‘lastre’) y del galorromance, aunque este sobrevive aún en el italiano *zaborra*, lengua en la cual también existe la voz *lasto*, pero esta es rara y ha caído en desuso (*DCECH* III, 596a).

Por su parte, esp. *lastrar* ‘poner lastre a la embarcación’ ‘afirmar una cosa cargándola de peso’ no procede del mismo étimo, ya que parece ser resultado de una disimilación de *arrastrar*, quizá influido por el mismo término germánico del cual proviene *lastre* (*DCECH* III, 596a). Por último, esp. *lastra* ‘piedra plana y de poco grueso’ no está emparentado etimológicamente con el marinerismo estudiado. En el *DCECH* se postula un origen prerromano o italiano<sup>79</sup>.

16. esp. *merlín* ‘cabo delgado de cáñamo alquitranado’ < fr. *merlin* ‘cabo delgado hecho de dos o tres hebras’ ‘merlín’ < neerl. *marling* ‘íd.’ (*FEW* XVI, 546b; *DCECH* IV, 51a). El término neerlandés es un derivado del verbo *marlen* ‘sujetar con merlín’, que a su vez deriva de *marren* ‘atar’ ‘amarrar’ (*DCECH* IV, 51a). Documentado por primera vez entre 1750–1765, en el *Diccionario castellano...* de Esteban de Terreros y Pando (*DCECH* IV, 51a). De la misma voz francesa derivan port. *marlim* e it. *merlino*.

17. esp. *rebenque* ‘cuerda o cabo corto’ ‘látigo de cuero o cáñamo con el cual se castigaba a los galeotes’ < fr. *raban* ‘tipo de cabo’ ‘rebenque’ < neerl. *raband* ‘íd.’ compuesto de *rá* ‘verga de un navío’ y *band* ‘lazo, atadura’ (*FEW* XVI, 652d).

---

<sup>79</sup> Vid. *DCECH* III, 596a.

Documentado por primera vez en 1571 en una relación anónima (*CORDE*), donde se dice que “iba en cada galera un cómite, vestido de raso carmesí, con su cristo de plata y rebenque en la mano...”. En el *DCECH* (IV 812a) se lista 1587 como fecha de primera documentación en la obra de G. de Palacio. Si bien hoy en día en el español americano se ha extendido a cualquier tipo de látigo, originalmente era un término náutico. El sentido de ‘cuerda o cabo corto’ parece ser el original, mientras que el de ‘látigo para castigar a los galeotes’ sería una acepción secundaria, ya que generalmente se utilizaban cabos gruesos para azotar a los marinos o remeros. La terminación *-enque* de la forma castellana se debe a una falsa analogía de otros galicismos náuticos, como *obenque*, *orinque*, etc. (*DCECH* IV, 812a).

18. esp. *sumaca* ‘embarcación pequeña’ < fr. *semaque* ‘barco de un palo utilizado en los ríos de Holanda’ ‘sumaca’ < neerl. *smak* ‘tipo de barco utilizado en los ríos’ (*FEW* XVII, 155c; *DCECH* V, 335b). Documentado por primera vez en 1843 (*DCECH* V, 335b). En el *FEW* (XVII 155c) se afirma que el neerl. *smak* era un ‘tipo de barco utilizado en los ríos’. Sin embargo, el *DCECH* se inclina más por considerar que el neerl. *smak* originalmente hacía referencia a un tipo de vela, ya que con este significado aparece en bajo alemán desde 1525<sup>80</sup>.

19. esp. (*vela*) *tarquina* ‘tipo de vela trapezoidal’ < fr. (*virole*) *étarque* ‘vela izada y tesada’ ‘vela tarquina’, derivado de *étarquer* ‘sujetar o tesar la vela al máximo’ < *esterquer* < neerl. *strecken* ‘afirmar’ ‘consolidar’ ‘fijar una vela’ (*FEW* XVII, 229a). Documentado por primera vez en 1831 en el *Diccionario marítimo...* de M. Fernández Navarrete (*DCECH* V, 425a). Se ha postulado también un origen italiano para este término, pero este es poco convincente por numerosas razones, las cuales se listan detalladamente en el *DCECH*. Dado que la vela tarquina fue un invento atlántico y germánico, no parece lógico intentar encontrarle un origen mediterráneo y latino.

Con respecto al origen germánico del fr. *étarque*, es verdad que no se poseen testimonios neerlandeses de un uso de *strecken* semejante al fr. *étarque la voile*, como sí existe en danés: *straekke et seil* (*DCECH* V, 425a). Sin embargo, este verbo es un préstamo reciente del bajo alemán en las lenguas escandinavas, ya que el término usual en NA era *rétta*, voz conservada actualmente con la misma forma y significado en

---

<sup>80</sup> Vid. *DCECH* V, 335b y la sección IV.5.2., núm. 29 de este trabajo.

islandés. Por lo tanto, es poco probable que se haya tomada del nórdico. La teoría más convincente, entonces, es que sea un neerlandismo.

Por último, esp. *tarquina* debe su forma al modelo de (*vela*) *latina* (DCECH V, 425a).

20. *urca* ‘embarcación ancha por el centro que sirve para el transporte a granel’ < FA *hulke* ‘tipo de barco mercante’ ‘urca’ o fr. *hourque* < neerl. *hulke* ‘íd.’ (FEW XVI, 264a; DCECH V, 717a). Documentado en la segunda mitad del siglo XV en la crónica *Victorial*; también aparece en *La Jerusalén conquistada* de Lope de Vega (DCECH V, 717a). Fue además utilizada como buque militar, como demuestra el hecho de que la Armada Invencible incluyera veinticinco urcas de entre 200 y 900 toneladas, la mayor de las cuales portaba treinta piezas de artillería (DCECH V, 717a).

21. esp. *vagras* ‘listones de madera flexible que se clavan de popa a proa sobre los ligazones de un buque, interiormente, para mantenerlas en situación conveniente mientras se sujetan los baos y se colocan las cintas’ ‘piezas longitudinales que se colocan en el casco para trabar las cuadernas’ ‘paredes longitudinales del doble fondo de un buque’ (PAASCH, 1908: 17) < fr. *vaigre* ‘madero utilizado en el interior de una nave’ ‘vagras’ < neerl. *weger* o *wager* ‘tabla de revestimiento de una nave’, derivado de *weeg* ‘pared’ ‘costado’ ‘partición’ (FEW XVII, 552e). No se halla listado en el DCECH. Incluido ya en M. Fernández Navarrete (1831) bajo la forma *vagara*, que recoge, además de la definición citada por H. Paasch (1908), la siguiente: “cada una de las líneas que representan en los planos los cortes oblicuos con los que los constructores consideran dividido el buque’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 542). El mismo autor indica que también suele llamarse *maestra* y *vagra*. Debe advertirse que en M. Fernández Navarrete *vagara* no tiene tilde de acentuación, por lo cual debe entenderse como de acentuación grave. Por otro lado, el diccionario de J. De Lorenzo *et. al.* recoge *vágara* con la indicación de que es término anticuado, y lo define como ‘lo que vagra’, o sea, como sinónimo de *vagra*, que este diccionario lista a continuación (DE LORENZO, 1865: 520). Para él recoge las mismas definiciones expuestas por M. Fernández Navarrete, pero con la indicación de su prosodia: se trata de un vocablo proparoxítono. Dada esta prosodia y la serie –gar– similar a la neerlandesa –ger y que en francés ella es invariablemente –gre en el primitivo y también –gre– en el derivado,

¿cabría la posibilidad de que la forma *vagara*, ya anticuada para 1865 (como indica J. De Lorenzo) haya sido un neerlandismo directo? Aunque aquí se considera que un neerlandismo directo es improbable, las dos partes de la cuestión –prosodia de *vagara* y orden de los fonemas– requieren de un examen cuidadoso para poder arribar a una conclusión verosímil. Respecto de este tema, el Prof. A. Suárez Pallasá aporta algunas ideas que se desarrollarán a continuación.

Con respecto a la prosodia del término español, puesto que en los testimonios constan dos prosodias distintas –*vagara* y *vágara*–, se debe determinar cuál de ellas es la original y genuina. Dos argumentos a su favor posee *vágara*: 1) el castellano es lengua que tipológicamente tiene preferencia por la posición paroxítona de la sílaba tónica, lo cual se manifiesta además en una tendencia histórica a convertir los proparoxítonos latinos en paroxítonos, ya por síncope de vocal interior postónica, ya por simple desplazamiento del acento de posición proparoxítona a posición paroxítona. Luego, en virtud de tal rasgo tipológico y de tal tendencia histórica, podría afirmarse que la forma *vagara* es secundaria con respecto a la forma *vágara* y necesariamente derivada de ella. A menos que, contra toda verosimilitud, se estime que el vocablo ingresó al castellano dos veces y con distinta forma; 2) a reforzar el carácter original y genuino de *vágara* contribuye el que, a través de la forma paroxítona francesa *vaigre*, perdure en la castellana la posición del acento neerlandés. Establecida teóricamente la relación de precedencia *vágara* > *vagara*, hay que explicar ahora la relación de *vágara* con *vagra*, y ello teniendo en cuenta que el orden de los fonemas –*gra* de la segunda sílaba corresponde a la forma francesa, por lo cual es préstamo directo francés exactamente reflejado en la forma castellana, y presumiendo provisionalmente que tampoco hubo doble préstamo. Todo lo cual equivale a explicar cómo de la forma más simple procedió la más compleja, es decir *vagra* > *vágara*. Pues bien, el hecho de que no se conservan testimonios de una forma francesa con vocal después de la /g/ puede indicar que en español la presencia de /a/ después de /g/ se debería a un proceso fonético divergente. Ese proceso divergente tiene lugar por la ocurrencia de anaptixis, esto es, por el desarrollo epentético de la resonancia vocálica de una consonante oclusiva sorda o sonora que forma diptongo consonántico con las líquidas *l* o *r* seguido de vocal. Es un fenómeno muy frecuente en el español. Es lo que ocurre, por ejemplo,

en el paso de *crónica* a *corónica* –independientemente de la motivación semántica–, *Inglaterra* > *Ingala terra*, latín *agr* > *ag<sup>o</sup>r* > *ager*, etc., y, de igual modo, castellano *vagra* > *vágara*. Como puede verse, es necesario que el acento tónico permanezca en la misma sílaba. Ello exige que la acentuación original del término derivado por anaptixis sea proparoxítona, es decir *vágara*, como testimonia J. De Lorenzo *et. al.* en su diccionario. El que, desde el punto de vista semántico, *vágara* esté más cerca de las acepciones ‘partición’ y ‘pared’ que poseía el neerl. *weger*, como demuestra la definición dada por M. Fernández Navarrete (1831), parecería indicar que, ya establecido el par *vagra/vágara*, ocurrió en ellos la difracción semántica mencionada. Ahora bien, resulta evidente que la difracción semántica siguió a la fonética y que, en esencia, no consistió más que en una especialización semántica de ambos vocablos.

En conclusión podría firmarse que en español entró como préstamo francés solamente *vagra* y que luego se produjeron la anaptixis y las mencionadas difracciones. Resuelto un aspecto de la cuestión, se suman, sin embargo, otros dos problemas: el de la documentación del vocablo y el del modo de constatar la presencia de tilde de acentuación en ella. ¿La prosodia de *vágara* que indican algunos autores se funda en testimonios escritos o en la tradición oral del lenguaje de los astilleros y de los carpinteros de ribera?

Los términos castellanos *vagra* y *vágara* no han sido estudiados en profundidad y para hacerlo son necesarios mayores datos sobre las primeras documentaciones de ambas voces a fin de poder establecer con seguridad la relación exacta entre esp. *vagra* y *vágara/vagara*, fr. *begre/vaigre* y neerl. *weger*. En todo caso, es evidente que la verificación de la posición de la sílaba tónica en *vágara* es clave para ello.

A pesar de lo expuesto hasta aquí a favor de la difracción fonética y semántica, la tesis a favor del préstamo neerlandés directo no debe ser descartada sin nuevo examen, dadas sobre todo las circunstancias históricas de la relación de España y los Países Bajos. En este caso, sin la intermediación del francés, las dificultades fonéticas son mayores que en el precedente y merecen, por lo tanto, una atención mucho más cuidadosa.

22. esp. *yate* ‘embarcación de gala o recreo < fr. *yacht* ‘embarcación de recreo’ ‘yate’ < neerl. *jacht* ‘barco corsario’ ‘pequeño buque de guerra’, derivado de *jagen* ‘cazar’

(*FEW XVI*, 279g). En el *DCECH* se indica que el término está documentado desde 1884 (*DCECH VI*, 774b), pero ya aparece en el *Diccionario...* de M. Fernández Navarrete, en el cual es definido como “embarcación inglesa, parecida al queche” (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 563). Como ya se ha mencionado, existen muchas dudas respecto al origen último del término francés y al modo de transmisión, debido a la semejanza entre el neerl. *jacht* y el ingl. *yacht*, y al hecho de que la pronunciación española no coincide propiamente ni con la inglesa, ni con la francesa (*DCECH VI*, 774b). En español podría haber sido tomado tanto directamente del inglés (que es la teoría aceptada en el *DCECH*), como del francés, en cuyo caso sería un neerlandismo, pero este ya poseía rasgos semánticos propios del término inglés: ‘buque de placer’.

23. esp. *yola* ‘embarcación ligera con remos y vela’ < fr. *yole* ‘canoa estrecha y ligera’ ‘yola’ < neerl. *jol* ‘íd.’ (*FEW XVI*, 287a). Atestiguado desde 1831 en M. Fernández Navarrete bajo la forma *yole* (*DCECH VI*, 780a). En dicho diccionario se aclara que es un tipo de bote inglés (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 564), pero la voz en sí es mucho más antigua en neerlandés (1520) que en la lengua inglesa (*yawl* aparece documentado a partir de 1660) (*FEW XVI*, 287a). El *OED* (2009), por su parte, cree probable que ingl. *yawl* sea un neerlandismo. No se conoce con seguridad la relación exacta entre las formas inglesa, francesa y neerlandesa, ni tampoco el modo exacto en que pasó de una lengua a otra.

Esp. *yola* sigue vivo en el Caribe, donde no solo alude a cualquier bote pesquero de construcción barata, sino que también se aplica a los botes utilizados por inmigrantes dominicanos que huyen hacia Puerto Rico, travesía que suele llamarse ‘viaje en yola’, y la gente que la emprende ‘yoleros’<sup>81</sup>.

Como se ha visto, los neerlandismos náuticos del español son en su gran mayoría préstamos indirectos, ya que ingresaron a través de la lengua francesa. Los primeros aparecen documentados en el siglo XV, pero el mayor ingreso de neerlandismos náuticos ocurrió durante los siglos XVI y XIX (siete y ocho, respectivamente).

---

<sup>81</sup> Ver, por ejemplo, “Vivir para contarlo: relato de un yolero” publicado en El Diario NY online el 9 de febrero de 2012.

La influencia ejercida por el neerlandés en el castellano es un tema complejo que abarca numerosos términos mal estudiados, tanto en sus aspectos semánticos, como en lo concerniente a sus fechas de primera documentación y la ruta exacta que siguieron hasta llegar a la PI. Por lo tanto, se necesitan nuevas investigaciones que incluyan estudios semánticos y fonéticos no solo de las voces españolas, sino también de los étimos galorromances y neerlandeses que están relacionados con ellas.

## V. ANGLICISMOS NÁUTICOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN EL ESPAÑOL ANTERIORES AL SIGLO XX

---

### V.1. El primer imperio británico

Los ingleses se interesaron tardíamente por la adquisición y fundación de colonias transoceánicas. A finales del siglo XVI la mayor parte de la clase política e intelectual inglesa continuaba enfocada en la “cuestión irlandesa”. Era prioritario, creían, civilizar y convertir a sus vecinos católicos antes de involucrarse en empresas lejanas y riesgosas. Irlanda, por lo tanto, era el objetivo principal de quienes abogaban por la expansión ultramarina de Londres (CANNY, 1988: 3).

Con su conquista definitiva en 1603 y la firma de la Unión de las Coronas, los reinos de Inglaterra, Escocia e Irlanda y el principado de Gales quedaron aunados bajo un solo monarca. Siguió años de fuerte migración inglesa, sobre todo hacia Irlanda, con el fin de fundar allí “colonias agrícolas” (ing. *plantations*) de protestantes angloparlantes que minimizaran el peligro de rebeliones locales contra el nuevo poder. De esta manera la migración a gran escala de ingleses a Ulster y Munster se convirtió en la empresa colonial británica más grande de todo el siglo XVII (CANNY, 1988: 16).

La reorganización territorial y colonización de Irlanda absorvieron el interés tanto de los monarcas ingleses como de los mercaderes, y retrasaron la fundación de factorías o colonias al otro lado del Atlántico, ya que la isla atrajo las inversiones y el tipo de colono y peón calificados necesarios para la organización de empresas transoceánicas (CANNY, 1988: 16).

Asimismo, los grandes comerciantes y mercaderes británicos de la época, así como el mismo Estado inglés, mostraron una actitud conservadora y reticente hacia el colonialismo comercial. Los mercaderes parecieron contentarse con los tradicionales circuitos comerciales europeos, gracias a los cuales la mayoría de los productos asiáticos, africanos y americanos consumidos por los británicos llegaba a Londres en barcos hanseáticos, italianos o neerlandeses, y las grandes casas comerciales pertenecían a capitales extranjeros (CANNY, 1988: 4). Cuando por alguna razón se interrumpía la importación de estos productos, para asegurar el abastecimiento recurrían rápidamente al corso y la piratería contra los buques españoles que cruzaban el Atlántico.

Si bien en fecha tan temprana como 1530 se realizaron intentos por irrumpir en los circuitos económicos establecidos por portugueses y españoles con América y África Occidental, estos fueron esporádicos y estuvieron mal organizados. Hasta 1558 la mayor parte de la actividad marítima inglesa se desarrollaba en aguas europeas (APPLEBY, 1988: 55).

Fue solo a partir de mediados de 1580, simultáneamente con el comienzo de la invasión comercial anglo-holandesa del Mediterráneo, que el Estado inglés volvió a interesarse por la costa occidental africana. Como consecuencia de la unión de Portugal y España (1580) y el estallido de la guerra entre esta e Inglaterra (1585), los ingleses renovaron sus intentos de romper el monopolio lusitano sobre el comercio de oro, marfil y esclavos africanos (APPLEBY, 1988: 59). El objetivo que perseguían era exclusivamente económico. Por lo tanto, los pocos asentamientos que lograron erigir sobre la costa africana eran simples factorías o puestos comerciales. Solo los más importantes poseían fuertes como protección contra ataques de sus rivales europeos.

A mediados del siglo XVII, los ingleses poseían suficientes hombres y barcos como para desafiar el dominio neerlandés sobre el comercio de Guinea. Esta competencia comercial derivó en una serie de escaramuzas que, a su vez, llevaron a una declaración formal de guerra (la llamada “segunda guerra anglo-neerlandesa”, entre 1665 y 1667). Los principales enfrentamientos se dieron en las aguas de África occidental, del Caribe y en las Indias Orientales<sup>82</sup> (ISRAEL, 1995: 766). Las pérdidas sufridas por Ámsterdam durante esta y la posterior “tercera guerra anglo-neerlandesa” (1672-4) debilitaron su poderío naval y, por ende, su capacidad para dominar el comercio internacional. A finales del siglo XVII, los británicos se habían convertido en la principal potencia comercial y naval europea en aguas africanas, controlaban el comercio de esclavos y exportaban grandes cantidades de oro y marfil a Europa.

Durante el siglo XVI los productos asiáticos llegaban a Inglaterra por dos vías tradicionales: transportados por barcos italianos que cargaban la mercadería en los puertos del Mediterráneo oriental, o en naves portuguesas que doblaban el Cabo de Buena Esperanza en sus viajes a y desde Asia. En la década de 1570 buques ingleses

---

<sup>82</sup> Fue durante este conflicto que las fuerzas británicas invadieron la colonia neerlandesa de los Nuevos Países Bajos y rebautizaron su capital como Nueva York (ISRAEL, 1995: 766).

empezaron a comerciar directamente con el Imperio otomano, a cuyos puertos arribaban bienes suntuosos por vía terrestre.

Sin embargo, la llegada de los holandeses a Asia, y el consiguiente peligro de que establecieran su propio monopolio y desviarán el flujo de bienes orientales hacia Indonesia, convenció al Estado inglés de que debía emular a sus rivales y organizar sus propias expediciones a Oriente para adquirir directamente allí los bienes requeridos en Europa.

Por lo tanto, también en Asia, donde la presencia inglesa era mayor que en África, el objetivo principal fue el comercio. Para ello, el Estado inglés organizó en el año 1600 la Compañía Británica de las Indias Orientales. Esta fundó factorías y puestos comerciales permanentes, dirigidos por miembros de la misma compañía, en áreas estratégicas de Asia. Sus objetivos inmediatos eran la adquisición de pimienta y otras especias que antaño habían conseguido en los puertos otomanos, y asegurarse el comercio de las más exóticas, como la nuez moscada y el clavo de olor, entre otras (MARSHALL, 1988: 269).

Así, el archipiélago de Indonesia, uno de los mayores centros cultivadores de especias, se convirtió en el objetivo principal de los primeros viajes ingleses a Asia. Sin embargo, esta intromisión en el comercio del sudeste asiático provocó enfrentamientos con los holandeses (MARSHALL, 1988: 271). En 1609 estos comenzaron a perseguir los buques ingleses que intentaban atracar en las islas. Los británicos respondieron, en 1618, saqueando las factorías neerlandesas en Java, acción que precipitó una respuesta naval holandesa a gran escala. La superioridad en organización y barcos que las Provincias Unidas poseían en aguas asiáticas se hizo evidente, y los ingleses perdieron numerosas naves en esos enfrentamientos. Cuatro años después los holandeses lograron echar definitivamente a los comerciantes británicos del archipiélago. Por ende, la Compañía se vio obligada a hallar nuevos mercados y concentró sus esfuerzos sobre la India, donde la presencia neerlandesa era menor y los portugueses se encontraban debilitados. En efecto, los verdaderos sucesores de los lusitanos en el subcontinente indio fueron los británicos (PARRY, 1980: 198).

Hasta mediados del siglo XVIII Londres prefirió una política de expansión poco agresiva con respecto a las naciones orientales: solo establecía factorías allí donde se lo

permitían los gobernantes locales, y estas se caracterizaban por ser comunidades mixtas de mercaderes nativos y europeos con pequeños contingentes militares. Las cuatro factorías inglesas más importantes de la India –Madrás, Surat y Calcuta– fueron adquiridas mediante tratados con las autoridades autóctonas (PARRY, 1980: 198). La razón detrás de esta manera de operar era simple: para los grandes mercaderes que financiaban los viajes a Asia y África, la conquista y colonización de territorios nuevos eran demasiado costosas. Así, como afirma P. J. Marshall:

This strategy of limited commitment paid off in economic terms. While trading in textiles with low overheads was making the English Company increasingly profitable in the later seventeenth century, the cost of the network of bases set up by the Dutch for inter-Asian trade and to control the output of pepper and spices was plunging their Company into deficits in Asia from which it was never to recover (MARSHALL, 1988: 281).

Desde Surat, la Compañía extendió su influencia comercial hacia las provincias y grandes ciudades del norte de la India, como Gujarat, Lahore, Bengala y la costa de Coromandel. Durante esta primera etapa de expansión, la exportación de textiles indios fue la base del éxito comercial británico en Oriente.

De sus factorías asiáticas, que para mediados del siglo XVII se extendían desde el Mar Rojo hasta Japón, los británicos exportaban algodón, muselina, índigo, porcelana, seda, alfombras, plata y salitre. Luego dominarían también el comercio del calicó indio, del té y del café, tres bienes de consumo masivo en Occidente (MARSHALL, 1988: 282).

Gracias a la actividad mercantil de la Compañía Británica de las Indias Orientales, a comienzos del siglo XVIII Asia pasó a ocupar una posición privilegiada en la red de comercio internacional del Imperio británico:

In 1700–01 the value of imports from Asia was comparable to those from the West Indies and twice those from North America. Re-exported goods from Asia were among the most important items traded on the African coast for slaves [...] The Company had introduced one item of mass consumption, calicoes, and it was about to introduce another, tea. Direct shipments by the East India Company from Yemen also began to increase the amount of coffee reaching England. Calicoes, tea, and coffee became thoroughly domesticated to English tastes, but they also retained something of the exotic (MARSHALL, 1988: 283–4).

Menos exitosas fueron las primeras expediciones inglesas al Nuevo Mundo, como las comandadas por Martin Frobisher en 1576, 1577 y 1578, que fracasaron en su intento de hallar imperios ricos en oro y plata, como le había sucedido a los españoles con anterioridad (PAGDEN, 1988: 36).

La guerra contra España (1585–1604) produjo cambios profundos en la visión que tenían los ingleses con respecto al comercio internacional. Durante el conflicto, las flotas españolas lograron interrumpir la importación de productos coloniales a Inglaterra y demostraron a los mercaderes locales (y al Estado británico) cuán peligrosa era su dependencia de fletes y capitales extranjeros para el abastecimiento nacional. Se vieron obligados a aceptar que, para satisfacer la demanda local de productos extranjeros, debían establecer relaciones comerciales directas con el mundo y, además, fundar una presencia duradera en América para explotar por sí mismos los recursos de dicho continente (CANNY, 1988: 4).

Lejos de las prácticas comerciales llevadas a cabo en África y Asia, los británicos en América basaron su expansión en la conquista y dominación de poblaciones y territorios, en la fundación de plantaciones agrícolas formadas por colonos británicos y esclavos africanos, y en la imposición de un monopolio comercial con aquellos territorios conquistados (CANNY, 1988: 25).

Sin embargo, cuando el Estado inglés comenzó a planear seriamente la fundación de colonias en América a finales del siglo XVI, España y Portugal ya eran dueños de vastos territorios, sobre los cuales ejercían, con mayor o menor éxito, monopolios comerciales. Por lo tanto, las potencias más rezagadas que buscaban participar del comercio colonial adoptaron métodos agresivos con el fin de debilitar el monopolio de sus rivales. Así, tanto en Francia como en las Provincias Unidas e Inglaterra se fomentó, desde el mismo Estado, la piratería y el corso en el océano Atlántico y el Caribe, con el objetivo principal de entorpecer el comercio ibérico con América y capturar la flota del tesoro español.

Estos ataques en las Indias Occidentales forzaron a España a concentrar allí sus flotas, lo que, a su vez, dejó desguarnecidas áreas periféricas, como la costa este de Norteamérica y las Antillas Menores (APPLEBY, 1988: 61). Fue justamente en esas zonas, donde la presencia ibérica había desaparecido o se hallaba muy debilitada, que

los ingleses pusieron en práctica sus proyectos de colonización: Virginia e Islas Bermudas (1609), Terranova (1610), Carolina del Norte y del Sur (1663), Pensilvania (1681). Durante las guerras anglo-neerlandesas, los británicos también conquistaron Nueva York y Nueva Jersey (1664). Para 1776 habían colonizado casi toda la costa oriental de Norteamérica y eran dueños de muchas islas caribeñas, entre ellas las Islas Vírgenes, Anguilla, Montserrat, Bahamas y Jamaica. Durante el siglo XVII estas posesiones caribeñas fueron las colonias más lucrativas del Imperio británico gracias a sus exportaciones de azúcar, tabaco, algodón, jengibre e índigo. En palabras de H. M. Beckles, “these small islands were the backbone of England's seaborne Empire, and the primary location of capital accumulation in the Americas” (BECKLES, 1988: 221–2).

Durante el siglo XVII los intereses comerciales de los mercaderes británicos cambiaron radicalmente: hubo una caída abrupta en la exportación de materias primas y una marcada suba en la exportación de manufacturas (BRADDICK, 1988: 292). Londres dejó de ser un satélite comercial de Amberes y Ámsterdam para convertirse en uno de los ejes principales del comercio mundial, en un centro de reexportación y distribución de productos coloniales. La creciente sofisticación de la estructura financiera y mercantil inglesa permitió que, para finales del siglo XVII, el comercio nacional, concentrado tradicionalmente en el Mar del Norte y el Báltico, abarcara el mundo entero (BRADDICK, 1988: 292).

En lo que respecta al comercio mediterráneo, en fecha tan temprana como 1511, la lana, los paños y el estaño ingleses eran muy requeridos en los mercados australes. Sin embargo, Gran Bretaña carecía de la sofisticación financiera y de las flotas necesarias para exportarlos: la lana y el estaño llegaban al Mediterráneo en barcos italianos, mientras que el transporte de paños ingleses estaba en manos de la Liga Hanseática, la cual, además, poseía el monopolio de la importación de productos bálticos a Inglaterra (PARRY, 1980: 175). La decadencia de las ciudades alemanas permitió a los mercaderes ingleses hacerse de la exportación de los paños de producción nacional y navegar hacia el Báltico en busca de cereales, madera y pertrechos navales. No obstante, el vacío de poder dejado por los alemanes fue rápidamente llenado por los holandeses, quienes dominaron gran parte del comercio internacional inglés durante varios siglos (PARRY, 1980: 177).

También en el comercio ibérico la presencia británica creció notablemente en el siglo XVII. La progresiva inhabilidad de la industria española para abastecer de bienes manufacturados los mercados americanos llevó a que el comercio con dichas colonias cayera en mano de mercaderes extranjeros, quienes, asentados en Sevilla –el principal puerto español en el comercio con América– pronto dominaron la vida económica, social y cultural de la ciudad. Afirma H. Kamen que durante este período Sevilla dejó de ser un puerto español, dado que la mayoría de los bienes que de allí partía hacia América era de origen extranjero, y la mayoría de los que llegaban (incluyendo los metales preciosos) se reexportaba a Inglaterra, las Provincias Unidas y Francia (KAMEN, 2005: 53).

Lo mismo sucedió con el transporte comercial marítimo. Ante la decadencia de los astilleros ibéricos y la falta crónica de buques, la Corona española se vio forzada a alquilar fletes extranjeros, principalmente neerlandeses y británicos. Para mediados del siglo XVII, la mayoría de los buques que atracaban en puertos españoles eran extranjeros, y en algunos de los principales centros comerciales, como Alicante, el transporte marítimo se realizaba casi exclusivamente en fletes pertenecientes a los tres grandes rivales de la Corona española: las Provincias Unidas, Gran Bretaña y Francia (KAMEN, 2005: 54).

Asimismo, ante la necesidad de financiar los costos militares del Imperio, España se vio obligada a exportar plata y oro. Además, dado que todo el sistema comercial ibérico se hallaba en manos de banqueros extranjeros, eran estos quienes recibían el dinero y se quedaban con los intereses derivados de las deudas del Estado español. Como consecuencia de ello, “throughout the great age of trade the peninsula functioned less as exporter or importer than merely as a channel for the distribution to other countries of wealth received from the colonies” (KAMEN, 2005: 42). Las colonias españolas en América enriquecieron en gran medida a los mismos enemigos del Imperio, quienes, además, no tenían que soportar los costos que implicaban mantener y defender aquellos territorios ultramarinos.

Simultáneamente, los británicos compitieron con los holandeses por el dominio del comercio marítimo mediterráneo. La supremacía neerlandesa se mantuvo a lo largo de casi todo el siglo XVII. Sin embargo, en 1713 Gibraltar y Menorca pasaron a manos

británicas gracias al Tratado de Utrecht. Estos puertos permitieron a la flota real británica dominar el acceso al estrecho de Gibraltar, controlar el sur de Europa y regular el comercio mediterráneo. En palabras de J. H. Parry (1980: 190–1): “The Mediterranean trade in the seventeenth century [...] increased steadily [...] and was increasingly supported by naval force, by treaties with the Barbary rulers and later by the establishment of bases. It was this combination which eventually, in the eighteenth century, produced that unlikely paradox, an *English Mediterranean*”.

En el siglo XVI el rival más poderoso de Inglaterra había sido España. A partir del siglo XVII, sin embargo, ese lugar fue ocupado por las Provincias Unidas. Las victorias navales británicas en las tres guerras anglo–neerlandesas (1652–4; 1665–7 y 1672–4) estremecieron el equilibrio de poder en Europa<sup>83</sup>. Si a principios de dicho siglo el Imperio británico parecía ser una potencia de segundo nivel, con colonias pequeñas situadas en las periferias de la influencia europea, en 1713 el temor a que los ingleses dominaran los océanos y el comercio marítimo americano y asiático parecía a punto de convertirse en realidad.

En efecto, luego de que el Imperio recibiera Gibraltar, Menorca, Terranova, Nueva Escocia y Hudson con el tratado de Utrecht (1713), “Britain was without any doubt the supreme maritime and colonial power and the hub of global commerce” (ISRAEL, 1988: 423).

Sin embargo, la derrota sufrida durante la guerra de independencia estadounidense asestó un duro golpe al Imperio británico. Perdida la mayor parte de América del Norte, con las economías de las colonias caribeñas y la India devastadas por las continuas guerras, y sus tradicionales rivales rearmándose a un ritmo mayor de lo previsto, los británicos necesitaban refundar su sistema comercial y reorganizar su debilitado imperio. Nadie, hacia finales del siglo XVIII, hubiese podido prever los éxitos que cosecharían en el siguiente siglo.

---

<sup>83</sup> Solo durante el primero de estos enfrentamientos, los ingleses capturaron más de 1000 buques neerlandeses (COOPER, 1971: 236).

## V.2. El segundo imperio británico

El primero había sido un imperio atlántico, basado en América del Norte y el Caribe. Sin embargo, a partir de las últimas décadas del siglo XVIII, las mayores conquistas tuvieron lugar en África y el Oriente. Por lo tanto, la aceleración del ritmo de expansión británica en Asia, África y Australasia, este “unplanned and unintentional *swing to the East*”, en palabras de M. Duffy (1998: 184), fue uno de los indicios principales de que nacía un imperio distinto. El paso de una expansión puramente comercial a un afán imperialista por conquistar y dominar nuevas naciones y pueblos confirmaría dicho proceso.

A pesar de la pérdida de sus territorios norteamericanos, el Imperio británico mantuvo sus aspiraciones coloniales y mercantiles. Durante el período de 1793–1815, la expansión de Londres se haría a expensas del Imperio francés, gracias a una serie de enfrentamientos, primero con la Francia revolucionaria y luego con Napoleón. La derrota final de este último en 1815 puso fin a casi 250 años de rivalidades y guerras intermitentes entre las potencias europeas. Las flotas de los enemigos tradicionales del Imperio británico fueron destruidas o confiscadas, y el dominio británico sobre Europa se profundizó.

De estas guerras surgió un Imperio británico fortalecido: tras las pérdidas sufridas por los franceses, la flota mercante británica se convirtió en la más grande del mundo, y la decadencia de las fuerzas navales españolas y neerlandesas permitió a la *Royal Navy* dominar completamente los mares: a comienzos de 1815 los británicos poseían más buques que todas las demás flotas del mundo combinadas (LENMAN, 1998: 166). Su comercio internacional superaba al de sus rivales europeos y, luego de la independencia de las colonias españolas en América, los británicos eran los únicos que poseían un imperio colonial propiamente dicho en plena expansión: en 1846 Londres poseía cuarenta y seis colonias; en 1920 los británicos dominaban el 24% de la superficie terrestre (FIELDHOUSE, 1998: 185).

A la pérdida de las colonias americanas suelen contraponerse las grandes victorias logradas en el subcontinente indio. Con la capitulación del último emperador mogol, la Compañía Británica de las Indias Orientales se convirtió en la mayor potencia militar y comercial de la India, lo que eliminó la necesidad de negociar alianzas y buscar la

protección de gobernantes nativos para asegurar su presencia allí (MARSHALL, 1998: 4). Sin oponentes, la Compañía conquistó gran parte del subcontinente y del valle del Ganges. Los británicos también ocuparon la costa de Ceilán, y su influencia comenzó a extenderse por la península malaya gracias a la fundación de un centro de intercambio en Penang (1786). A su vez, la presencia británica en el puerto de Cantón permitió a la Compañía controlar la mayor parte del comercio internacional chino (MARSHALL, 1998: 4).

En poco tiempo Londres extendió su poderío a todo Oriente, lo que llevó a que el centro económico del Imperio se mudara del Atlántico al océano Índico. Así, la India se convirtió en la “gran joya” del Imperio británico, no solo por sus riquezas, sino también porque toda su maquinaria militar respondía a los europeos. Como afirma P. J. Marshall: “Supremacy in India by the end of the eighteenth century meant that Britain could deploy military resources all over maritime Asia on a scale that no other European power could hope to match” (MARSHALL, 1998: 22–3). Estos ejércitos de cipayos indios, sumados al despliegue de la *Royal Navy*, mantuvieron a un ritmo constante la expansión británica: las factorías neerlandesas en Ambon y Banda fueron conquistadas en 1796; Java en 1811; Sri Lanka en 1818; Singapur y Malasia en 1819; Hong Kong en 1842; Borneo en 1846, etc.

También en el Mediterráneo los británicos lograron acrecentar su poder. Durante las guerras contra Francia aprovecharon para bloquear e invadir las bases galas en el Mediterráneo: tomaron Malta en el año 1800, conquistaron las Islas Jonias en 1815 y Chipre en 1878. Desde estas bases los británicos invadieron Egipto, país que para 1882 ya era colonia imperial. El poderío inglés en la zona llegó a su cenit después de la Primera Guerra Mundial, con la adquisición de los protectorados de Palestina, Transjordania y Mesopotamia (FIELDHOUSE, 1998: 187).

Sin embargo, la mayor y más espectacular expansión británica se dio en el continente africano. Hasta 1860, exceptuando la Colonia del Cabo, la presencia inglesa se reducía a pequeños asentamientos fortificados en algunas zonas de la costa, y a la colonia de Sierra Leona, establecida en 1808. Sin embargo, en los siguientes cincuenta años, los británicos conquistaron más de siete millones de kilómetros cuadrados (PORTER, 1999: 6).

### **V.3. La Revolución Industrial, la influencia económica británica y el imperio informal**

A mediados del siglo XVIII, la economía británica se encontraba ya muy desarrollada y diversificada. Inglaterra, que había exportado durante siglos principalmente materias primas (lana, estaño, plomo, carbón, etc.), se había convertido en uno de los mayores exportadores de manufacturas. La “industrialización de la mano de obra” (O’BRIEN, 1998: 74), es decir, la acumulación de mano de obra calificada y barata capaz de fabricar bienes solicitados en distintos mercados, constituía la principal ventaja que poseía Gran Bretaña por sobre el resto de Europa a comienzos del siglo XIX.

La industrialización, diversificación y mecanización de la economía acrecentaron la envergadura de las actividades comerciales británicas en el exterior. Esto, a su vez, llevó a un incremento en la construcción de naves, ya que se necesitaban constantemente más buques mercantes para transportar las manufacturas británicas hacia los mercados coloniales y para traer de vuelta la materia prima necesaria para abastecer la industria nacional, y aún más naves de uso militar para defender las rutas comerciales y los convoyes mercantes.

El perfeccionamiento de la máquina de vapor y los hornos de fundición, la mecanización de los telares y la minería, la invención del ferrocarril, el telégrafo y el buque de vapor, entre otros avances tecnológicos, mejoraron notablemente la capacidad del Estado británico para expandirse y dominar regiones lejanas (KUBICEK, 1999: 248). También convirtieron a Gran Bretaña en la primera economía industrial moderna. Asimismo, como afirma C. Knick Harley (2004: 175) “During the century and a half after 1750, British firms and British investors provided leadership in industrial revolution technology and policy shift that created a fully globalized trading world”.

El éxito económico británico permitió al Imperio elaborar planes para extender su dominio a nuevas zonas del globo. Su prestigio militar y mercantil muchas veces bastaba para que regiones enteras abrieran su mercado al comercio británico. Forzar esta apertura comercial con el fin de que la región en cuestión se desarrollara según los intereses británicos y extender por el mundo el libre comercio se convirtieron en políticas de estado que acrecentaron la influencia internacional y el prestigio socioeconómico del Imperio a lo largo de todo el siglo XIX.

La confianza en el desarrollo industrial y en el comercio como agentes civilizadores llevó al surgimiento de una ideología nacional mesiánica íntimamente unida a los intereses económicos imperiales. El objetivo del Estado británico era llevar el progreso a aquellas naciones menos favorecidas y civilizar a la humanidad haciéndola partícipe de su sistema mercantil. Los líderes británicos hablaban de mejorar y regenerar el mundo (BAYLY, 1999b: 54), lo que requería, en realidad, la *anglicización* de los pueblos. Imponer el cristianismo, la educación victoriana, la lengua inglesa y los principios políticos británicos era esencial para regenerar la humanidad. Todo esto se lograría a través del agente principal de anglicización decimonónica: el comercio. En palabras de S. Bayly, la visión predominante era que

Britain's territorial Empire in Asia, the Americas, and even the Mediterranean world, being the natural result of the expansion of human enlightenment and industry, was heartily to be welcomed. This vision of Empire as moral improvement became a dominant sentiment during the Napoleonic Wars, uniting conservatives and many liberals and radicals. It received support from an evangelical Christian public [...] which saw Empire as part of God's work. It also drew on an emerging official tradition of political economy, buttressed by Utilitarians who argued that government should bring the greatest good to the greatest number (BAYLY, 1999b: 54–5).

Este afán civilizador, sumado al hecho de que sus colonias no podían absorber la producción industrial británica, llevó a un cambio en la política exterior imperial. La búsqueda de nuevos mercados y fuentes alternativas de materia prima para mantener el ritmo de crecimiento económico tuvo como consecuencia inmediata un incremento significativo de la presencia británica en regiones que no formaban parte del Imperio, sobre todo en China, el Imperio otomano y Latinoamérica, cuyos mercados ofrecían grandes oportunidades para los agentes imperiales (PORTER, 1999: 8).

No todos los Estados sujetos a la presión diplomática y comercial británica reaccionaron de la misma manera. En el caso de Sudamérica, la mayoría de las naciones logró controlar en mayor o menor medida la presión imperial manteniendo una actitud complaciente hacia los intereses de Londres, como fue el caso de la Argentina (PORTER, 1999: 8). Sin embargo, el impacto y la influencia económica, cultural y diplomática fueron a menudo muy profundos y se dejaron sentir en toda la sociedad

local. Estas naciones pasaron a formar parte de lo que suele denominarse el “imperio informal británico”, es decir

[W]holly independent states over whom Britain perhaps could not, but certainly neither needed nor wished to exercise authority [...] where Britain nevertheless both wanted and directly or indirectly exercised a dominant political and economic influence. They were areas of control without responsibility, best described as parts of a British ‘informal empire’, their subordinate position shaped by the workings of ‘the imperialism of free trade’ (PORTER, 1999: 8).

Con este fin en mente, el Imperio británico buscó apoyar económica y diplomáticamente las guerras de independencia sudamericanas para así destruir el monopolio comercial que la Corona española ejercía sobre sus colonias. Una vez derrotadas las tropas realistas, el gobierno británico siguió una política intervencionista en toda Latinoamérica con el fin de construir un marco institucional local que asegurara su dominio económico sobre la región (PORTER, 1999: 10).

Los cónsules y agentes británicos también dirigieron y financiaron grandes proyectos de infraestructura, destinados esencialmente a mejorar el transporte y almacenamiento de los productos agropecuarios que la región exportaba a Gran Bretaña. Estas inversiones en infraestructura, consideradas como un “imperialismo tecnológico” o “imperialismo ferroviario” (KUBICEK, 1999: 258), tenían como fin hacer más eficiente y lucrativo el comercio con Londres. Así, firmas británicas construyeron canales y trenes en México, muelles en Canadá y la red ferroviaria argentina, esta última diseñada para enriquecer a Buenos Aires, centro de operaciones de los agentes imperiales en el país.

Como afirma M. Lynn (1999: 100), centrar el estudio de la expansión británica exclusivamente en sus colonias oficiales es ignorar el carácter multifacético que dicho movimiento tuvo durante el siglo XIX, ya que la influencia internacional del Imperio no se limitó al ámbito militar y económico, sino que también incluyó el religioso y cultural, y sobrepasó las fronteras de sus colonias oficiales. Así, “The naval officer in the Atlantic, the missionary in Africa, and the trader in China were as much agents of potential British influence as the colonial administrator in India” (LYNN, 1999: 101).

#### **V.4. La *Royal Navy* y el comienzo del dominio de los mares**

Si bien la tradición marítima inglesa se remonta a la invasión anglosajona de Britannia en el siglo V, fueron los monarcas de la casa Tudor quienes pusieron en marcha por primera vez planes a largo plazo para la construcción y el mantenimiento de flotas mercantes (LINDSAY, 1874: 50). Enrique VIII (1491–1547), quien había heredado de su padre un puñado de naves y algunos astilleros reales, hizo de la expansión de las fuerzas navales una política de estado, ordenando la compra de buques españoles, venecianos y hanseáticos, y la construcción de embarcaciones en astilleros propios (CHATTERTON, 1914: 173). Durante esta época la influencia mediterránea sobre la industria naval inglesa fue profunda, como muestran, por ejemplo, la adopción del casco liso (que suplantó el tradicional casco de tingladillo utilizado en las Islas Británicas desde las invasiones nórdicas), la implementación de un velamen mixto mediante el añadido de velas latinas a las tradicionales velas cuadradas del norte europeo y la copia de tipos de naves mediterráneas como la carraca, galera, galeaza y pinaza.

También fue en esta época que se botó la famosa carraca *Henry Grace à Dieu*, de 1.500 toneladas de desplazamiento, el primer buque inglés de dos cubiertas, capaz de enfrentarse a los buques insignia ibéricos y neerlandeses de la época (CHATTERTON, 1914: 179).

Asimismo, Enrique VIII sentó las bases de una industria nacional de cañones, hecho que tuvo importantes consecuencias para la producción naval británica (RODGER, 1988: 86). También durante esta época los ingleses adoptaron el horno alto de fundición de hierro y lo aplicaron a la manufactura de artillería naval. Si bien las prestaciones de los cañones de hierro eran inferiores a las de los cañones de bronce, eran mucho más baratos de producir<sup>84</sup>, por lo cual volvían más sencillo el equipamiento de las flotas reales y permitían armar los buques con un mayor número de cañones. Mientras que en otras naciones la artillería pesada resultaba tan costosa que era vista como un símbolo de riqueza y estatus, en Inglaterra, para el año 1580, los grandes cañones se habían convertido en armas comunes. Como afirma N. A. Rodger:

---

<sup>84</sup> N. A. Rodger calcula que los cañones de hierro costaban una quinta parte que los de bronce (RODGER, 1988: 86).

This striking technical advantage, which lasted in certain respects into the nineteenth century, distinctly marked the character of English expansion. It made English ships, however small, unusually ready to fight other ships; it gave the English advantages at sea which they did not have on land; it tended to make them more successful at taking colonial products from the ships of other European powers than in developing colonies of their own (RODGER, 1988: 86–7).

Durante el siglo XVII los carpinteros de ribera ingleses se apartaron de los diseños mediterráneos y comenzaron a construir buques de líneas más finas y mayor eslora que imitaban las naves producidas en los astilleros de las Provincias Unidas. Como sus homólogos neerlandeses, abandonaron las proas y popas adornadas con grandes superestructuras –que afectaban el rendimiento de las naves– y añadieron una tercera cubierta debajo de la línea de flotación<sup>85</sup>, donde dormía la tripulación y se almacenaban pertrechos navales. Los diseños copiados de los neerlandeses permitieron a los buques ingleses ganar en velocidad, maniobrabilidad e ir mejor armados, pero al mismo tiempo limitaron su capacidad de carga (RODGERS, 1988: 87). Como resultado, los marinos ingleses no podían competir aún con la flota mercante neerlandesa en el comercio a granel.

La guerra anglo-española de 1585–1604 marcó, en cierto modo, el triunfo del barco a vela armado con cañones por sobre las tradicionales galeras y galeazas mediterráneas que los españoles también utilizaban para combatir en el Atlántico (RODGER, 1988: 80). En general las naves inglesas se mostraron más maniobrables y veloces que las ibéricas, mientras que sus cañones poseían mayor alcance.

Asimismo, los ataques perpetrados por los corsarios ingleses a lo largo de la costa norte de la PI durante dicho enfrentamiento afectaron seriamente la industria naval española, dado que los astilleros gallegos y vascos fueron asaltados en reiteradas ocasiones; la pérdida de naves y vidas humanas fue significativa y algunos astilleros jamás recuperaron los niveles de producción que ostentaban antes del conflicto. En palabras de J. Alcalá-Zamora:

Hacia el final de los años treinta del siglo XVII [...] comenzará a descender peligrosamente el nivel de rendimiento de la industria marinera peninsular, efecto de la destrucción de astilleros [...] en nuestro litoral del Norte y de la ruina de armadores y

---

<sup>85</sup> Esta tercera cubierta es llamada *orlop* (*deck*) en inglés, término naval que, como tantos otros, proviene del neerlandés (OED, 2009).

asentistas, provocada por el cese de las consignaciones del angustiado erario madrileño. Desde 1635 se empieza a depender más y más de los limitados astilleros flamencos y de sus fragatas. La “empresa” de la gran armada de 1639 es acometida, literalmente, haciendo uso de las últimas energías de España (ALCALÁ-ZAMORA, 1975: 93).

Al mismo tiempo que decaían las fuerzas navales españolas, Inglaterra expandía sus flotas militares y mercantes. Entre 1582 y 1624, por ejemplo, los ingleses lograron duplicar la cantidad de buques que poseían (COOPER, 1971: 177). Sin embargo, los dos mayores logros ingleses de este período fueron, en primer lugar, la construcción de los primeros navíos de tres cubiertas, el *Prince Royal* y el famoso *Soberano de los mares* (botado en 1637), el cual portaba 104 cañones y fue el buque más poderoso de su época (GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, 1985: 45), y, en segundo lugar, la creación del gran navío de línea, el cual dominaría los mares hasta mediados del siglo XIX.

El navío de línea de tres cubiertas rápidamente reemplazó los galeones en las escuadras europeas. Los neerlandeses y los franceses, sobre todo, no tardaron en botar sus propios buques de este tipo. La excepción fue España, donde la decadencia económica e industrial sufrida por la nación a partir de la derrota de Las Dunas en 1639 hizo que la construcción de navíos de tres puentes empezara muy tardíamente (GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, 1985: 46). En efecto, la botadura del primer navío español de tres puentes, el *Real Felipe*, ocurrió recién en 1732, casi cien años después de la construcción del *Soberano de los mares* inglés. La armada española, además, tuvo que esperar más de treinta años para poder contar con un segundo buque de estas características (el *Santísima Trinidad*, construido en Cuba y botado en 1769). En comparación, la *Royal Navy* contaba en esa misma época con más de veinticinco navíos de tres puentes, y la marina francesa poseía una cantidad semejante (GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, 1985: 49).

El poderío naval de Inglaterra quedó en evidencia durante la primera guerra anglo-holandesa (1652-4), ya que, desde el comienzo del conflicto, los buques de la joven república se vieron superados por el poder de fuego de las flotas inglesas. Estas, durante el primer año de la guerra, ganaron la mayoría de las batallas y capturaron o hundieron una gran cantidad de naves mercantes (ISRAEL, 1995: 716), por lo que el comercio internacional neerlandés se vio seriamente debilitado. Sin embargo, los ingleses no fueron capaces de destruir el dominio que sus enemigos ejercían sobre las

principales rutas comerciales. Así, Ámsterdam pudo, a pesar de las pérdidas sufridas, destruir dos flotas rivales en el Mediterráneo (ISRAEL, 1995: 721). Las consecuencias económicas del conflicto se volvieron insoportables para ambos bandos, por lo que llegaron a un acuerdo en 1654 que puso fin al conflicto.

Sin embargo, la mayor presencia inglesa en los mares llevó a nuevos enfrentamientos diplomáticos entre ambas potencias. Los ataques ingleses a los buques mercantes y a las colonias republicanas fueron la causa de un nuevo conflicto, que comenzó en 1664 y duró hasta 1667. Esta segunda guerra anglo-holandesa vio algunas de las batallas navales más grandes de la historia europea. En el primer enfrentamiento de importancia, ocurrido en junio de 1665, por ejemplo, combatieron más de doscientas naves (ISRAEL, 1995: 768). Al igual que en la primera guerra, los buques ingleses se mostraron superiores en poder de fuego y más sólidos que sus rivales. Sin embargo, los astilleros ingleses no eran capaces de competir con el ritmo de producción de la industria naviera neerlandesa. Las Provincias Unidas pudieron suplir las pérdidas sufridas con naves incluso más grandes y con mayor capacidad de fuego. Con su comercio internacional paralizado y ante la posibilidad de una ofensiva neerlandesa a gran escala, los ingleses decidieron poner fin a las hostilidades en 1667.

A pesar de las pérdidas sufridas durante estos conflictos, las flotas inglesas crecieron a ritmo sostenido entre 1660 y 1730 (COOPER, 1971: 206). Para comienzos del siglo XVIII, los ingleses eran capaces de botar la suficiente cantidad de naves –tanto en Inglaterra como en sus colonias americanas– como para proteger su nuevo imperio comercial, y los sucesivos métodos de construcción implementados entre 1691 y 1745, basados en la observación empírica y en sólidos principios físico-matemáticos, permitieron desarrollar naves cada vez más sólidas y de mayor porte (GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, 1985: 55).

### **V.5. El siglo XIX y la consolidación del dominio naval británico**

Durante el siglo XIX la industrialización y la consecuente especialización de la producción en serie, sumadas a la expansión global del colonialismo británico, provocaron un gran incremento en la demanda de naves. La influencia económica imperial sobre tierras distantes, así como el sometimiento militar de pueblos y naciones

en América, África, Asia y Oceanía llevaron a que cada vez más buques participaran del comercio de larga distancia, actividad que requería mayor especialización en el diseño de las naves mercantes –sobre todo en el comercio a granel de maderas, lana, algodón y esclavos– y grandes cantidades de buques de guerra para proteger las rutas comerciales y los convoyes. Todos estos cambios operados en la economía e industria británicas impulsaron una serie de inventos tecnológicos y cambios en la manera misma de hacer negocios que aseguraron el dominio naval, comercial y financiero de Londres durante más de cien años. Como afirma R. Kubicek, durante el siglo XIX “domestic productive power increased dramatically as mining and manufacture were mechanized. Increased capacities both to produce and consume gave the British a new cutting edge overseas” (KUBICEK, 1999: 249).

La industrialización también revolucionó la producción de pertrechos navales. La fabricación a gran escala de velas, jarcias, tablones y el creciente uso del hierro en la construcción de cascos y mástiles permitieron confeccionar arboladuras y velámenes más altos y complejos. Los británicos también comenzaron a utilizar jarcias de alambre de hierro y cables de acero, materiales que mejoraron la durabilidad y resistencia de los aparejos.

A su vez, la búsqueda de mayor velocidad y eficiencia en la navegación produjo avances significativos en el diseño de los cascos. Como consecuencia de los nuevos métodos utilizados en la industria metalúrgica, también se volvió posible revestir con cobre los cascos de las naves<sup>86</sup>, sobre todo las que debían prestar servicios en aguas tropicales, con el fin de proteger la obra viva y así alargar la vida útil de los barcos (KUBICEK, 1999: 249).

Estos avances en el diseño de los cascos, en la ampliación de los velámenes y en la construcción naval convirtieron la *Royal Navy* en la marina más avanzada y poderosa del mundo. Sin embargo, el hecho que garantizó su dominio fue la adopción del barco de vapor. En palabras de R. Kubicek: “Among the many tools of Empire which empowered both the state and the private sector none was more significant than the

---

<sup>86</sup> En España, la generalización del uso de cascos de cobre fue muy posterior, lo que llevó a que las naves ibéricas tuvieran un andar inferior y menor vida útil que sus contrapartes británicas (MANERA REGUEYRA, 1981c: 217).

steamship [...] as a ship owner put it in 1844, ‘steam has been a spur to everything’” (KUBICEK, 1999: 249).

En fecha tan temprana como 1821, la *Royal Navy* adquirió un buque de vapor de ruedas e inmediatamente ordenó la construcción de otro similar. A partir de 1841 los británicos comenzaron a reemplazar algunos buques de vela por los nuevos propulsados por vapor, luego de que la Compañía británica de las Indias Orientales enviara al mar de China el *Némesis*, el primer vapor de ruedas transoceánico militar provisto de un casco de hierro dividido por mamparos (KUBICEK, 1999: 249). El papel clave que esta nave desempeñó durante la primera guerra del opio convenció al Almirantazgo británico sobre la necesidad de dotar las flotas reales con estas nuevas máquinas de guerra. Fue sobre todo su capacidad para remontar ríos –y así transportar fácilmente tropas y mercancías al interior de zonas inhóspitas– lo que impulsó el interés, tanto del Estado como del sector privado, por los vapores (KUBICEK, 1999: 250).

En la segunda mitad del siglo XIX, nuevos avances en la industria británica llevaron a la invención de los motores de vapor de doble y triple expansión, de las turbinas, de los condensadores de superficie y de las calderas de acero de alta presión, entre otros. Aplicados a la industria naval, estos inventos permitieron reducir significativamente el uso de carbón y los peligros inherentes a las calderas, y construir buques más seguros y con mayor capacidad de carga. Así, como afirma S. Ville: “steam in shipping brought higher speeds, shorter distances since vessels no longer had to pursue circuitous courses in search of trade winds, and greater regularity through not being reliant upon the vagaries of changing wind directions” (VILLE, 2004: 302). Además, se hicieron grandes avances en la especialización de los buques, y surgieron nuevos tipos como los buques frigoríficos, los petroleros y graneleros, entre otros. En palabras de R. Kubicek: “with ships becoming more purpose-built (to carry, for example, frozen meat or petroleum), and with their owners fashioning much larger corporate structures to cope with these changes, Britain's maritime hegemony, once substantial, now became pervasive” (KUBICEK, 1999: 258).

A pesar del éxito de los barcos de vapor, los veleros continuaron cumpliendo una función importante en las flotas europeas a lo largo de todo el siglo XIX, e incluso adoptaron algunas de las tecnologías desarrolladas para los buques de vapor como, por

ejemplo, los cascos de hierro y las jarcias hechas con cables de acero. Sin embargo, durante la década de 1860 la construcción de veleros comenzó a caer notablemente y para 1880 el número de vapores que surcaban los océanos superaba el de los veleros (VILLE, 2004: 302).

## **V.6. La influencia inglesa y francesa en la construcción naval española**

### *V.6.1. El siglo XVIII*

El siglo XVIII comenzó para el Imperio español con la muerte sin descendencia del rey Carlos II (1661–1700). La cuestión de quién sucedería al difunto monarca sobrepasó las fronteras españolas y despertó la preocupación de Europa, sobre todo de los tradicionales enemigos de Madrid, quienes miraban con temor una posible unión de las Coronas francesa y española. Comenzó así la Guerra de Sucesión Española (1701–1713). Se llegó a un acuerdo con las potencias extranjeras en el año 1713, pero el conflicto continuó en suelo español por dos años más.

La firma del tratado de Utrecht significó al mismo tiempo el fin del poder español en Europa y el ascenso definitivo del Imperio inglés al estatus de gran potencia. Mientras que Felipe V de España se vio forzado a renunciar a todo derecho sucesorio al trono francés y a entregar a sus enemigos las posesiones imperiales en Europa, Inglaterra se hizo de grandes extensiones de territorio en Norteamérica, de Menorca, Gibraltar y la isla de San Cristóbal (en el Mar Caribe), además de conseguir el monopolio de la venta de esclavos africanos a las colonias americanas y numerosas ventajas comerciales (ISRAEL, 1995: 975).

La marina española se encontraba en un estado de postración incluso antes del estallido de la Guerra de Sucesión. Durante el reinado de Carlos II, los grandes astilleros cantábricos y vascongados estuvieron paralizados como consecuencia de la falta de pedidos oficiales, la demora en los pagos y los ataques de corsarios enemigos (MANERA REGUEYRA, 1981*b*: 171). En un intento por ordenar y revitalizar la industria naval española, se puso en marcha un plan para la construcción de una flota moderna (pero de capacidades estratégicas limitadas) en la cual el navío de sesenta cañones sería el componente principal (MANERA REGUEYRA, 1981*b*: 171). Sin embargo, estos buques no fueron capaces de competir por el dominio del mar con las

naves inglesas y neerlandesas, las cuales portaban ya entre ochenta y cien cañones. En efecto, durante la Guerra de Sucesión las pérdidas españolas fueron numerosas y el estado de deterioro de las unidades navales restantes supuso una pérdida significativa del poder naval de la Corona (APESTEGUI, 2001: 169).

Durante el siglo XVIII la Corona española puso en práctica sucesivamente distintos sistemas de construcción naval con el objetivo principal de reconstruir la marina y recuperar el poderío naval nacional. Dos modelos se ofrecían para esta renovación: el inglés y el francés. La superioridad de las flotas británicas se volvía cada vez más evidente, pero, en determinados aspectos organizativos y administrativos, el sistema francés ofrecía un modelo de eficiencia difícil de ignorar (APESTEGUI, 2001: 172). Por lo tanto, a lo largo de todo el siglo ambas influencias se fueron superponiendo y enfrentando, a veces debido a criterios técnicos, pero otras como consecuencias de cambios políticos que determinaron los vaivenes de la industria naval española.

El primer sistema, puesto en práctica por Antonio Gaztañeta en las primeras décadas del siglo, consistió en la aplicación del modelo organizativo francés al “último sistema [de construcción naval] genuino, exclusivo y puramente español” (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 52). Sus diseños y proyectos, a pesar de producir naves marineras gracias principalmente a su insistencia en alargar la eslora con respecto a la manga, sufrían de varios defectos, entre ellos, dimensiones pequeñas y falta de solidez en las ligazones, lo que se traducían en un tiempo de vida útil muy breve (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 51). Además, la artillería de sus buques era de menor calibre que la utilizada por los enemigos tradicionales de España, hecho que los ponía en inferioridad de condiciones en cada combate.

El estado de atraso que sufría la industria naval española desde finales del siglo XVII la volvía incapaz de construir buques grandes aptos para desafiar el dominio de los mares que poseían sus adversarios. Por esta razón Gaztañeta tomó la decisión de continuar la adquisición de buques en el extranjero, la mayoría de ellos construidos en Inglaterra, Holanda y Francia. El número de naves compradas en el extranjero tendió a crecer a lo largo del siglo, pero ya en el período 1700–1715 suponían un 31,2% de las toneladas transportadas (APESTEGUI, 2001: 171).

Los diseños y métodos desarrollados por Gaztañeta continuaron en uso hasta mediados del siglo. Gracias a ellos los españoles lograron botar un importante número de navíos de guerra, incluyendo el *Real Felipe* de 114 cañones y el *Santa Isabel* de 80. Fue el *Real Felipe* de tres puentes el primer buque de gran tamaño en ser construido totalmente en España. Su poder de fuego era potentísimo para la época, y superaba a las grandes naves inglesas contemporáneas.

Sin embargo, con la llegada al poder del Marqués de Ensenada entraron en la Armada aires de renovación que afectaron profundamente la industria naval. Con el objetivo de terminar con los defectos del sistema de Gaztañeta, Ensenada nombró al oficial de marina Jorge Juan, reconocido físico, matemático y crítico de los métodos de construcción seguidos en España. En 1748 el Marqués tomó la decisión de enviarlo secretamente a Inglaterra para estudiar los métodos locales de construcción (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 54). Cuando Jorge Juan regresó a su país, acompañado por más de cincuenta técnicos y arquitectos navales británicos especializados en la construcción de cascos, jarcias y mástiles<sup>87</sup>, introdujo en España un segundo sistema de construcción naval que por su origen fue llamado *método de construcción inglés* (QUINTERO GONZÁLEZ, 2015: 243). Las directrices sentadas por Jorge Juan y sus técnicos extranjeros fueron práctica nacional hasta 1770, cuando se produjo un cambio brusco de criterios.

Imitando los navíos ingleses, Jorge Juan introdujo en España el casco *a la inglesa*, según el cual “los planos [de las cuadernas] estaban separados por una pulgada, unidos entre sí por dados atravesados por pernos, con lo que resultaba el casco algo más ligero” (MOYA BLANCO 1981: 247). Los técnicos ingleses introdujeron también la novedad de emplear cabillas de madera para disminuir peso, además de diversos métodos para ahorrar materiales durante la construcción (MOYA BLANCO 1981: 248). La adopción del sistema inglés buscaba dotar de mayor estabilidad a los buques españoles, mejorar su capacidad artillera y reforzar la solidez de la obra viva.

Durante la administración de Jorge Juan, la industria naviera se volcó a la construcción de buques de menor tamaño, técnicamente mejor ligados y ensamblados,

---

<sup>87</sup> Richard Rooth, Thomas Hewitt y John Harris, quienes se asentaron en Ferrol; David Howell y Mathew Mullan, quienes trabajaron en La Carraca, y Edward Bryant, quien fue enviado a Cartagena, entre otros (QUINTERO GONZÁLEZ, 2015: 243).

sin pesos inútiles y fabricados con maderas mejor tratadas (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 55). Sin embargo, Jorge Juan consiguió sus objetivos solo parcialmente, dado que “si bien en lo tocante a la fortaleza y vida útil de los navíos se avanzó mucho [...], también tenían defectos como el de no ser excesivamente marineros y, principalmente, no ceñir bien al viento” (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 55).

La llegada al trono de Carlos III (1759) marcó un nuevo acercamiento político con Francia. En cumplimiento del tercer pacto de familia firmado por ambos monarcas, España se vio forzada a auxiliar a los franceses en su guerra contra el Imperio británico. El afrancesamiento de la corte de Carlos III y la admiración que sentían sus ministros hacia la construcción naval gala determinaron que Jorge Juan fuese reemplazado por un constructor y general francés, de nombre Francisco Gautier, quien fue el responsable de introducir en España el tercer sistema de construcción naval del siglo, el cual fue llamado, por su origen, *sistema francés* (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 58). De la mano de Guatier, otros destacados ingenieros franceses se instalaron en los principales astilleros españoles: Juan de Frérière, Juan Foucoult y Pedro Daubeterre, entre otros.

A mediados del siglo XVIII la marina francesa había puesto sus miras en la construcción de naves más veloces que las de sus rivales. Los capitanes franceses consideraban que así podrían elegir cuándo entrar en batalla y cuándo no, por lo que la iniciativa durante todo enfrentamiento estaría en sus manos. Con este fin en mente los arquitectos navales galos introdujeron dos cambios fundamentales: cascos más finos y alargados que disminuían la resistencia del agua durante la navegación, y un incremento considerable de la arboladura para ampliar la superficie vélica (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 57).

Sin embargo, los buques construidos bajo este método resultaron ser poco estables; las escoras, incluso con vientos leves, resultaban ser tan pronunciadas que las baterías de sotavento solían inundarse, por lo que quedaban inutilizadas para el combate, mientras que apuntar los cañones con precisión era en extremo difícil, dado el cabeceo exagerado de la nave. Además, la relación eslora/manga resultaba en un menor poder artillero. Por lo tanto, los barcos galos y españoles construidos siguiendo el

modelo francés “ganaban en velocidad, pero a costa de sacrificar su valor militar” (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 58).

Bajo el sistema francés se construyeron solamente dos navíos de tres puentes: el *Purísima Concepción* y el *San José*, botados en 1779 y 1783, respectivamente. Ambos navíos fueron de los más grandes de su época. Los problemas de navegación comunes al sistema de Gautier fueron superados gracias a la adopción de focos en sustitución de la cebadera y sobrecebadera<sup>88</sup>, y la adopción de la cangreja en lugar de la latina (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 58), pero aun así ambos sucumbieron ante el poderío naval británico.

En 1782, después de la muerte de Gautier, el matemático José Romero y Landa fue nombrado director de la Marina. Fue el creador del cuarto sistema, utilizado hasta finales de siglo. Introdujo importantes correcciones a los gálibos de su predecesor, con las cuales logró mejorar el rendimiento y la estabilidad de los navíos españoles, aunque estos aún se mostraban difíciles de gobernar con mar gruesa (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 59). Bajo su dirección se botaron los últimos buques españoles de tres puentes.

A partir de 1794 el general Retamosa acometió la tarea de mejorar el rendimiento de los navíos españoles introduciendo modificaciones en los gálibos de Romero y Landa. El resultado fue, en palabras de J. González–Aller Hierro, “la máxima perfección lograda por España en la construcción naval en madera [...] Sus propiedades navegando de bolina, a un largo o en popa fueron extraordinarias y pudieron compararse con ventaja a los mejores extranjeros” (GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, 1985: 68).

A lo largo del siglo XVIII, el Estado español buscó recuperar la grandeza naval nacional y volver así al primer plano de los acontecimientos internacionales. Con este fin invirtió grandes cantidades de recursos en el desarrollo de la armada, los cuales, unidos casi siempre al conocimiento técnico extranjero, posibilitaron botar numerosos buques, algunos superiores incluso a los construidos en Francia e Inglaterra.

Sin embargo, como afirma C. Villar Rey, “el XVIII es un siglo de desorganización y mera apariencia” (VILLAR REY, 2001: 13). Desorganización porque

---

<sup>88</sup> Si bien, como queda dicho, la voz *foque* aparece por escrito en español a partir de 1696, su uso no se generalizó en la PI hasta mucho después. Nótese que los focos ya eran utilizados por los holandeses desde comienzos del siglo XVI.

la sucesión de distintos sistemas (algunos de ellos mutuamente excluyentes) tuvo como consecuencia la construcción de buques muy disímiles entre sí en rendimiento, navegabilidad, poder de fuego y distribución del velamen, lo que hacía imposible desarrollar tácticas navales que permitieran a dichos buques pelear como un todo orgánico. Además, fue un siglo de “mera apariencia” porque, por un lado, al dirigir todo los recursos a la armada, la marina mercante nacional prácticamente desapareció. En consecuencia el comercio exterior, perjudicado también por los tratados y pactos firmados por la Corona española, quedó en manos de buques y capitales extranjeros. Tan acuciante fue la situación que se delegó en los aliados franceses la vigilancia y defensa de las colonias españolas (VILLAR REY, 2001: 12).

Por otro lado, la rápida destrucción de esta marina de guerra a comienzos del siglo XIX dejó en evidencia que durante el siglo anterior se había construido una “armada aparente, sin conexión con la realidad del país, sin cimientos en él, numerosa y cara, pero débil e inútil” (VILLAR REY, 2001: 12).

#### *V.6.2. El siglo XIX*

Los primeros años del siglo XIX estuvieron para España llenos de acontecimientos trágicos. El tratado de San Ildefonso, firmado con Francia en 1796 –cuando la construcción naval española había logrado grandes progresos y sus buques tenían fama de estar entre los mejores de Europa–, obligó a Madrid a entrar en guerra contra el Imperio británico, conflicto que duró hasta 1802. Al año siguiente del tratado tuvo lugar la batalla del cabo San Vicente, durante la cual los británicos derrotaron a los españoles y apresaron cuatro de sus navíos de línea. Siguieron años de traspiés militares, entre ellos la pérdida de la isla Trinidad y la ocupación de Menorca por parte de los británicos. La paz de Amiens, firmada en 1802, resultó ser efímera, dado que un año después Inglaterra y Francia reanudaron las hostilidades. En 1804, tras un intento de neutralidad, Madrid declaró la guerra a Londres. Este nuevo enfrentamiento condujo a la batalla de Trafalgar de 1805, en la cual la alianza franco-española sufrió una importante derrota.

En palabras de C. Villar Rey, “El fracaso de Trafalgar supuso no solo el fin de la influencia ejercida en Europa por la marina de guerra española, sino su total decadencia,

amén de ser un factor más en el origen de la pérdida de las colonias” (VILLAR REY, 2001: 14–15). La posterior invasión napoleónica de España, el comienzo de las independencias americanas y las guerras civiles que siguieron a la muerte de Fernando VII, sumados a años de crisis económica que dejaron el erario real agotado, imposibilitaron cualquier intento de reconstruir la flota nacional. Al contrario, la falta de recursos no solo llevó a la paralización de la industria naviera, sino también a una larga sucesión de desguaces y a un estado de abandono casi completo de los astilleros reales (VILLAR REY, 2001: 15). Como consecuencia, la marina de guerra y la ya escasa flota mercante cayeron a un nivel muy inferior al de las otras potencias navales europeas. Ante tal situación, en 1819 –y luego también en 1829– se autorizó la importación de buques extranjeros de segunda mano, como los ofrecidos por el zar Alejandro I, que resultaron ser inútiles (VILLAR REY, 2001: 18), y en 1825, ante la falta de recursos, se ordenó la supresión del cuerpo de ingenieros de la armada y el cierre de las escuelas técnicas especializadas en construcción naval.

Como consecuencia de los múltiples problemas que acuciaban al país, para 1830 España poseía un número muy reducido de naves en servicio<sup>89</sup> y su industria naval se hallaba paralizada. En este estado de abandono y retraso se encontraba España a la llegada del barco de vapor.

Como ya se ha mencionado, el almirantazgo británico adquirió el primer buque de vapor de ruedas en 1821. En 1829 la marina francesa poseía treinta naves propulsadas por vapor (VILLAR REY, 2001: 21). Todas las marinas occidentales buscaban adaptar sus naves a esta nueva tecnología. Sin embargo no fue hasta 1834 que la Corona española autorizó la compra de un buque de vapor a Gran Bretaña, dado que no poseía ni el conocimiento técnico ni los recursos necesarios para construirlos en sus propios astilleros. Fue este el *Royal William*, rebautizado *Isabel II*, el cual arribó a Santander en septiembre. Durante los siguientes años España fletó numerosos buques de vapor a los ingleses e incluso compró dos al gobierno de México (GONZÁLEZ ECHEGARAY, 1981: 261).

---

<sup>89</sup> En 1825 los registros españoles listan tan solo veintidós naves en servicio activo (GONZÁLEZ ECHEGARAY, 1981: 259).

La compra de los primeros vapores generó gran controversia en España debido a que sus tripulaciones –incluyendo los oficiales– eran inglesas (VILLAR REY, 2001: 22). La llegada de dotaciones extranjeras encargadas no solo de la navegación, sino también del mantenimiento y la reparación de las calderas, tenía como fin suplir la falta de ingenieros y especialistas españoles. A su vez el atraso tecnológico e industrial ibérico obligó, en fecha tan temprana como 1837, a que la Corona autorizara la libre importación de todo tipo de maquinaria necesaria para la construcción de buques de vapor (VILLAR REY, 2001: 24).

Para empeorar la situación de la marina de guerra española, a partir de la segunda mitad del siglo XIX fuera de España se llevaron a cabo avances fundamentales en la concepción misma del blindaje y del buque militar en general. Al desarrollo del casco de hierro siguió la invención de las minas y los torpedos, los cuales llevaron al nacimiento de nuevos tipos de naves, como la lancha torpedera, el destructor y el acorazado. Una vez más ni la industria, ni los astilleros españoles estaban preparados para absorber estos avances, por lo que nuevamente se recurrió a la compra de buques británicos y franceses, y a la contratación de personal extranjero. Así adquirió España sus primeros acorazados y destructores, buques cuyos cascos blindados y equipos de propulsión poseían características técnicas imposibles de imitar en los astilleros y fábricas siderúrgicas españoles de aquella época. En palabras de C. Villar Rey:

La producción de aceros especiales o de hierros de calidad semejante a los ingleses era prácticamente nula. Las fábricas nacionales no estaban capacitadas para la producción de grandes piezas forjadas de hierro o de acero, tales como rodas, codastes, ejes y barras de conexión para máquinas o cigüeñales; no se fabricaban blindajes y serían precisas grandes inversiones para lograrlos, capital que los empresarios no estaban dispuestos a arriesgar [...] Nuestra industria estaba muy lejos de los 475 altos hornos ingleses o los 151 de Francia. La siderurgia, como muestra palpable de su atraso, exporta lingotes e importa manufacturas (VILLAR REY, 2001: 34).

Con respecto a las dotaciones extranjeras, los maquinistas ingleses fueron puestos al frente de numerosos astilleros y talleres españoles y se convirtieron así en los maestros de toda una generación de obreros y marinos españoles. Como afirma C. Villar Rey: “La presencia foránea será constante a lo largo de todo el siglo, tanto en la marina mercante como en la Armada, ocupando puestos de maquinistas o ayudantes

embarcados, o bien como técnicos contratados para la inspección de los barcos que se proyectaba adquirir” (VILLAR REY, 2001: 28).

### V.7. Anglicismos náuticos en el español

El XIX es el primer siglo en que se da una importante influencia de la lengua inglesa en Europa. En el caso del español esta afectará principalmente el léxico técnico y naval, pero también, sobre todo hacia finales del siglo, comenzarán a ingresar en cantidades importantes préstamos concernientes al ocio, el deporte y la moda. Anglicismos técnicos directos o indirectos como *tranvía, vagón, balastro, trole, trolebús, riel/raíl, ténder, tílburí, sulky, expreso, revólver, rifle, túnel, claxon*; de la industria del ocio y de la moda como *dandi, rosbif, bistec, confort, turista, esmoquin, frac, jersey, cóctel, brandy, whiskey, esnob, redingote*, y de la industria textil como *carisea, paletó, dril, franela, trafalgar, yute, nansú, surá, casimir* (estas últimas cuatro telas provenientes originalmente de las colonias británicas de Asia) constituyen solo una pequeña muestra de aquella influencia. En efecto, durante este período el inglés no solo influyó en las lenguas menores con las que entró en contacto, sino también las grandes lenguas de cultura, como el castellano, el francés, el árabe, el malayo y el hindi, entre otras.

En Latinoamérica, donde la influencia lingüística y cultural norteamericana comenzó antes que en España (PRATT, 1980: 56), para mediados del siglo XIX el uso de anglicismos en el habla cotidiana de las capas altas de la sociedad ya era considerado una señal de buena educación y elegancia, hasta el punto de que el lingüista venezolano Baldomero Rivodó (1821–1915) confeccionó con tono irónico una larga lista de anglicismos que ya eran de uso común entre los hispanohablantes de cierto nivel socioeconómico: *bistec, rosbif, relief, dessert, plum pudding, cóctel, seibord* (< *sideboard*) ‘mueble en el que se guarda lo necesario para el servicio de mesa’, *brandi, ticket, pick-pocket, cheque, dock, gentleman, jockey-club, dandi, lunch, mitin, sir, speech, sport, stock, toast*, etc. (RIVODÓ, 1889: 149–159).

También la literatura rusa da cabida muestra del “ingente prestigio de las costumbres inglesas por toda Europa”, como afirma Ch. Pratt (1980: 44). Si bien fue el francés (y, en menor medida, el alemán) la lengua que mayor influencia lingüística ejerció sobre el ruso durante este período, en *Suelo virgen* de I. S. Turgénev, por

ejemplo, publicada originalmente en 1877, se describen cómo las costumbres británicas eran moda entre la aristocracia zarista: los nobles se peinaban a la manera inglesa (es decir, con dos cepillos a la vez); se saludaban con un *shakehands* [sic] (TURGÉNEV, 1997: 119); decoraban sus baños y alcobas con cerraduras y accesorios ingleses; daban *speeches* [sic] (TURGÉNEV, 1997: 268) y caminaban ayudados por bastones ingleses de bambú, nuevas costumbres que los convertían en verdaderos *country-gentleman* [sic] (TURGÉNEV, 1997: 129) rusos<sup>90</sup>.

Como ya se ha mencionado, los marinos y técnicos ingleses ejercieron una influencia determinante sobre la industria naviera y siderúrgica española a lo largo de todo el siglo XIX. La presencia de angloparlantes en suelo ibérico, sumada a la traducción de tratados, cursos y manuales escritos originalmente en inglés<sup>91</sup>, además de numerosos diccionarios polilingües, facilitaron el ingreso de anglicismos en el castellano. Al mismo tiempo, la traducción de obras semejantes publicadas en francés – algunas de ellas de gran influencia, como el tratado de los ingenieros Mazaudier y Lombard, *Guide pratique pour la construction des bateaux*, publicado en 1848 y traducido a nuestra lengua por José Barrera y Ariño en 1853 con el título *Curso completo y tratado práctico de arquitectura naval*, primera obra en español en la cual se exponían las características y la construcción de los buques de vapor, de hierro y de hélice, por lo que en ella se encuentra “el vocabulario más elemental de la materia, el que realmente estaba siendo traspasado al habla habitual de las maestranzas en los arsenales y astilleros del país” (VILLAR REY, 2001: 56)– también fomentó el ingreso de anglicismos indirectos. Por esta razón el francés tuvo mucho que ver con el anglicismo en español, dado que este se convirtió en la vía intermedia para la adopción de gran cantidad de voces inglesas. Como se verá más adelante, no es siempre fácil reconstruir la manera en que estas llegaron a la PI.

---

<sup>90</sup> Turgénev, I. S. (1997). *Suelo virgen*. Barcelona: Ediciones Altaya.

<sup>91</sup> Por nombrar solo algunos: *On the Steam Engine* escrito por Thomas Tredgold (trad. por Jerónimo de la Escosura en 1831); *The Steam Engine Explained and Illustrated* por el Dr. Lardner; *The Engineer and Machinist's assistant* por D. Scott; *The Marine Engine* por Thomas J. Main; *Indicator and Dinamometer* por Thomas Brown, etc. (para un análisis de estos textos, *vid.* VILLAR REY, 2001).

En conclusión, hacia finales del siglo XIX:

[Q]uienes se dedicaban al comercio, la industria, las artes o las ciencias marítimas precisaban conocer la lengua inglesa y la significación de los términos usados en ella para expresar tantas cosas nuevas, pues en Gran Bretaña habían nacido casi todos los adelantos marítimos y era allí donde se sostenía y promovía su incesante desarrollo (VILLAR REY, 2001: 85–86).

El campo semántico del castellano más afectado por la influencia inglesa durante este siglo fue el concerniente a las partes constitutivas de las máquinas de vapor, su instalación y uso (VILLAR REY, 2001: 6), tanto en la industria naviera como en la textil y minera, entre otras. Dado el gran número de tecnicismos y la especificidad y complejidad mecánica que caracterizan este tecnolecto, el cual toca solo tangencialmente el tema central de la presente investigación, no se analizarán aquí estos términos.

En lo concerniente al léxico naval del español, durante gran parte del siglo XIX mostró este una notable flexibilidad para llenar con material nativo las lagunas lexicales, surgidas por causa de los avances técnicos producidos en el extranjero. Esto se logró principalmente ampliando el campo referencial del léxico tradicional para que incluyera los nuevos materiales y técnicas de construcción utilizados en la industria naval durante dicho período. Como afirma C. Villar Rey,

Una atenta lectura de las publicaciones técnicas, los diccionarios y publicaciones periódicas especializados en el mundo naval [...] permite constatar que el [siglo] XIX asimila los neologismos estrictamente necesarios para llenar los vacíos producidos por la técnica entonces en plena efervescencia. El hierro, el acero y el vapor no hicieron mella sensible y nefanda en nuestro vocabulario técnico marítimo [...] Con todo, las distintas piezas de ligazón y cuenta cambiaron de materia, pero no de nombre [...] Muy pocos neologismos y escasos barbarismos, bien asimilados, bastaron (VILLAR REY, 2001: 5–6).

La revolución que supuso la introducción de avances extranjeros como, por ejemplo, los cascos blindados o el uso de hierro y acero para las partes estructurales de las naves, no fue acompañada por una interferencia lingüística comparable. Términos tradicionales de la arquitectura naval se aplicaron también a los nuevos cascos de hierro: varenga, vagras, trancanil, codaste, etc. Por esta razón, durante la mayor parte del siglo XIX la introducción de anglicismos fue menor de lo que podría suponerse dada la

situación dispar en la que se hallaban, por un lado, el Imperio británico y, por el otro, el Imperio español. Incluso cuando se procedía a la adopción de una voz foránea puede notarse en los autores de la época un primer período de vacilación, durante el cual se intentaba hallar un término semejante autóctono para evitar el uso del extranjerismo (VILLAR REY, 2001: 195). Muchas veces este terminaba imponiéndose para evitar cierto grado de confusión que generaban algunas voces tradicionales (como es el caso de *composite*, *estopor* o los nombres de las nuevas clases de buques, lo cual siempre generó dudas y confusiones entre los mismos especialistas).

Sin embargo, hacia finales del siglo XIX, y sobre todo durante las primeras décadas del siglo XX, muchos aspectos de la terminología española, tan rica en cuanto a la construcción de buques de madera, comenzaron a caer en desuso. Las nuevas generaciones de marinos y constructores navales españoles, quienes en gran medida habían aprendido sus oficios bajo la dirección de personal británico, continuaron utilizando el léxico propio de sus maestros extranjeros, lo que acrecentó la entrada de anglicismos en la lengua española y llevó al olvido de muchas voces patrimoniales (VILLAR REY, 2001: 6).

A continuación se listarán los anglicismos náuticos que ingresaron en el español durante los siglos XVIII y XIX. Se incluirán algunos anteriores a estas fechas, por ser de uso muy extendido y por formar parte del lenguaje cotidiano (*bote*, *batel* y los puntos cardinales). Asimismo, para mayor claridad, se dividirán los anglicismos según hayan ingresado en el castellano de forma directa o indirecta.

#### V.7.1. *Anglicismos náuticos de origen francés*

Es sobre todo a partir de finales del siglo XVII que cuantiosos anglicismos comenzaron a ingresar en la lengua francesa. También en tierras galas fue el siglo XVIII el período de la *anglomanía* (TAGLIAVINI, 1993: 414) debido, en primer lugar, a la admiración que despertaban los cambios políticos llevados a cabo en Gran Bretaña. La fundación de la mancomunidad de Inglaterra, los aires republicanos instaurados por Oliver Cromwell y la conquista de la libertad de prensa despertaron el interés de los intelectuales europeos. En Francia se comenzaron a traducir textos políticos, filosóficos y religiosos ingleses, actividad que sirvió para la introducción de préstamos concernientes a la

política, como *session*, *voter*, *budget*, *parlament*, etc. (TAGLIAVINI, 1993: 415). La influencia de las nuevas corrientes de pensamiento británicas puede notarse incluso en la obra de escritores y pensadores franceses de la talla de Voltaire y Montesquieu, quienes a través de sus escritos no solo introdujeron aquellos nuevos conceptos en Europa continental, sino que también presentaron al público francés la obra de autores ingleses poco conocidos en suelo galo, como la de John Locke e Isaac Newton, entre otros.

Como en el resto de Europa, la influencia británica sobre Francia se intensificó durante el siglo XIX a causa de las innovaciones industriales inglesas y las crecientes relaciones comerciales entre ambas naciones. Al igual que en España, la traducción de manuales técnicos, navales y mecánicos ingleses creció exponencialmente. Como consecuencia también se multiplicaron los anglicismos tomados por el francés. En lo demás, a pesar de que la industria naval gálica no llegó a un estado de atraso tan evidente como la española, las causas de la influencia anglosajona sobre esta, además de sobre la lengua y las costumbres francesas, siguieron un camino semejante a la penetración inglesa en la PI.

A continuación se presentarán los anglicismos náuticos que ingresaron en el español a través del francés con anterioridad al siglo XX:

1. esp. *batel* ‘embarcación pequeña’ < FA *batel* (hoy *bateau*) ‘embarcación pequeña, principalmente de uso fluvial’ (documentado en 1138) < diminutivo del IA *bât* ‘a small open vessel in which to traverse the surface of water, usually propelled by oars, though sometimes by sail’ (OED, 2009; FEW XV.1, 79b; DCECH, I 544a). La forma actual fr. *bateau* se encuentra atestiguada desde c. 1260 (FEW XV.1, 79b), mientras que la forma del IA, desde el siglo IX. Según el CORDE y el DCECH (I 544a), *batel* se halla atestiguado desde c. 1270 en la *Estoria de Espanna que fizo el muy noble rey don Alfonso...* de Alfonso X. También aparece varias veces en el *Amadís de Gaula*, obra de c. 1270 con claros influjos literarios y lingüísticos franceses<sup>92</sup>. En efecto, el origen

---

<sup>92</sup> En el *Amadís...* se utiliza *barco* como sinónimo de *batel*, aunque hay entre ambos una sutil diferencia: el *batel* se utiliza sobre todo para operaciones portuarias, como el desembarco de pasajeros de una nave mayor en playa; el *barco*, solamente para el paso de ríos o lagos. En la misma obra *barca* se emplea para el paso de ríos o lagos y para la navegación de altura u oceánica. Vid. Suárez Pallasá, A. (2012). “Sobre la

francés de la voz española no ha sido puesto en duda. Derivado de *batel* es *batelero* ‘persona que gobierna un batel’, atestiguado desde 1490 en una recopilación de acuerdos municipales sobre comercio (*CORDE*), no en 1831 como se afirma en el *DCECH*. Hacia finales del siglo XV se encuentra también la forma *bastel*.

2. esp. *bote* ‘embarcación pequeña de remo, sin cubierta y cruzada de tablones que sirven de asiento’ < FM *bot* ‘bote’ (documentado c. 1500) y/o gascón *bot* ‘íd.’ < ingl. med. *bōt* ‘íd’. Existen dudas sobre esta etimología ya que también se ha postulado un origen neerlandés (< *boot* ‘íd.’). En el *FEW* (XV.1, 179g) se acepta esta última teoría, aunque el *DCECH* (I, 643a) se inclina más por un origen inglés, dado que se afirma que la voz neerlandesa fue a su vez tomada de aquella lengua en el siglo XIV. Según este último diccionario, esp. *bote* se encuentra documentado desde 1722. M. Fernández Navarrete (1831: 105) lista también el término derivado *botero* ‘el que maneja un bote de tráfico dentro del puerto’.

3. esp. *derivar* ‘abatir’ ‘ser llevada una embarcación por la corriente’ < fr. *dériver* ‘íd.’ (documentado en 1586) < *driver* < ingl. (*to*) *drive* ‘to move along, impelled by wind, current, or other natural agency’ ‘to float along, drift’ (*OED*, 2009). La acepción náutica del término inglés se encuentra documentada desde el siglo XIII (*OED*, 2009). Etimología defendida en el *FEW* (XVIII, 55k) y en el *DCECH* (V, 28a), el cual da 1844 como fecha de primera documentación de esp. *derivar* con sentido náutico. Sin embargo, tanto *derivar* como *deriva* ‘abatimiento’ aparecen ya en el *Diccionario marítimo español* de Fernández Navarrete (1831). Allí se citan también las grafías *driva*, *drivar*, *grivar* y *gribar* (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 209).

En el *FEW* se citan los siguientes significados náuticos en francés: 1) ‘déviation de la route d’un bateau’, atestiguado desde 1671; 2) ‘dispositif qu’on fixe sous la quille de certains bateaux pour diminuer leur écart sous le vent’, documentado a partir de 1687, y 3) ‘angle que la quille du bâtiment fait avec la direction réelle de sa route’, atestiguado desde 1690. También se afirma allí que el sentido específicamente náutico está documentado en gascón desde el siglo XV y en francés a partir del siglo XVI (*FEW* XVIII, 55k). En el *DCECH*, por su parte, se deja abierta la posibilidad de que el término

---

fecha y el autor del Amadís de Gaula primitivo” en Garci Rodríguez de Montalvo (2012). *Amadís de Gaula*. Libro Primero. Edición crítica de A. Suárez Pallasá. Buenos Aires: Universidad Católica Argentina (pps. 27–70).

francés sea un neerlandismo (< *drijven*), aunque no se dan mayores precisiones al respecto (*DCECH* V, 28a).

4. esp. *draga* ‘barco que lleva una draga [máquina que se emplea para ahondar y limpiar (el lecho de cursos de agua), puertos, etc.]’ < fr. *drague* ‘draga’ (documentado en 1642) < ingl. *drag* ‘an apparatus for cleaning out and deepening the beds of rivers, etc.’ ‘a dredging apparatus also for collecting oysters from the bed’, documentado con este significado desde 1611 (*OED*, 2009), derivado del verbo *to drag*. Las acepciones ‘to use a grapnel or drag’ ‘to use a drag-net’ ‘to dredge’ se hallan atestiguadas desde 1530 (*OED*, 2009). La voz francesa se encuentra documentada por primera vez en 1556 con el significado de ‘red de arrastre para pescar’ (*FEW* XVIII, 53b), acepción también presente en el término inglés. Como se afirma en el *DCECH* (II, 521c) el significado de ‘draga’ –la acepción tomada en préstamo por el castellano– se encuentra documentado desde 1676. En este diccionario se defiende la etimología inglesa y se menciona 1879 como fecha de primera documentación en castellano (*DCECH* II, 521c). En el *CORDE* se lista 1882 como fecha de primera documentación en *Recuerdo del pasado (1814–1860)* de Vicente Pérez Rosales. Sin embargo, el verbo derivado *dragar* se encuentra en el *Manual de electricidad popular* de José Casas Barbosa ya en 1881 (*CORDE*), por lo que *draga* debió ingresar al español antes de esta fecha.

5. esp. *eslinga* ‘maroma provista de ganchos para levantar grandes pesos, especialmente utilizada en puertos y barcos’ < FA *eslingue* (hoy *élingue*) ‘eslinga’ ‘cabestrillo’ (documentado en 1322) < ingl. *sling* ‘a device for securing or grasping bulky or heavy articles while being hoisted or lowered, usually a belt, rope, or chain formed into a loop and fitted with hooks and tackle’ ‘a loop of this kind by which heavy objects are lifted, carried, or suspended’ (*OED*, 2009). Atestiguado con el significado de ‘honda’ desde c. 1200 (este parece ser el sig. original del término en las lenguas germánicas). La segunda acepción se encuentra documentada posteriormente: 1323–4 (*OED*, 2009). A su vez, la acepción específicamente náutica se encuentra atestiguada por primera vez tardíamente, c. 1625 en el *Nomenclator navalis* (*FEW* XVII, 147c). La voz francesa *eslingue*, tanto con el sig. de ‘honda’ como de ‘cordage à noeud coulant pour embarquer ou débarquer des fardeaux’, se halla documentada desde c. 1310–1350, es decir, casi simultáneamente a la aparición por escrito de este término en la lengua

inglesa (*FEW* XVII, 147c). La temprana documentación de la voz francesa, sumado al hecho de que esta se halla en todas las lenguas germanas occidentales y nórdicas con formas semejantes (aaa. *slinga*; bajo alemán antiguo *slinge*; NA *sløngva*, etc.), llevaron a que en el *FEW* se postulara un origen fránico para el término galorrománico, y uno anglonormando para el inglés. Sin embargo, la temprana documentación en francés no obsta un origen anglosajón, dado que FA *batel*, por ejemplo, es un anglicismo adoptado antes del año 1138. En el *DCECH* (II 728a), por su parte, no se duda en afirmar un origen inglés para esta voz francesa.

Esp. *eslinga* se encuentra atestiguado desde 1587 en la *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça y gobierno* de Diego García de Palacio (*CORDE*). En el *DCECH* (II 728a) se considera probable que la voz castellana provenga del fr. *élingue* ‘id.’, documentada sin /-s-/ desde 1687. Sin embargo, la presencia de este último fonema en castellano lleva a postular que esta lengua tomó en préstamo la voz francesa cuando ya había dejado de pronunciarse la /s/, pero que “parcialmente la restableció, gracias al sentimiento de las correspondencias” (*DCECH* II, 728a). Sin embargo, la voz ingl. *sling*, con el significado de ‘a device for securing or grasping bulky or heavy articles while being hoisted or lowered, usually a belt, rope, or chain formed into a loop and fitted with hooks and tackle’ (*OED*, 2009) ya se encuentra atestiguada desde 1323–4, por lo cual también es posible que sea un anglicismo directo, hecho que explicaría mejor la conservación de la /s/ en castellano (ya que la *e-* inicial es protética obligatoria en la lengua española; cfr. lat. *speculum* > cast. *espejo*; *stare* > *estar*, etc.).

6. esp. *este* ‘oriente’ < fr. *est* ‘id.’ (documentado en el siglo XII) < IA *ēast* ‘id.’. Según el *DCECH* (II 779d), la /e-/ de la voz francesa demuestra claramente que el vocablo proviene del IA, ya que las demás lenguas germánicas poseen /au/ u /o/ iniciales (aaa. *ostan*; neerl. medio *oost*; NA *austr*; gót. *austrs*, etc.). En el *FEW* (XV.2 90a), por otro lado, se considera que fr. *est* proviene del ingl. med. *ēst*, forma que poseyó la voz inglesa hasta c. 1100. A pesar de esta discrepancia en ambos diccionarios se da por seguro el origen inglés de todos los puntos cardinales.

Al igual que fr. *nord*, *sud* y *ouest*, la adopción de *est* fue paulatina en el interior de Francia y en las narraciones de viajes terrestres. Sin embargo, en el ámbito náutico estos

anglicismos se generalizaron pronto. Como se afirma en el *DCECH* (II 779d), la documentación parece indicar que en un principio fueron voces tomadas del IA por marinos galos y aplicadas exclusivamente a la navegación oceánica. También son anglicismos el fr. *nord* ‘norte’ < IA *norþ* ‘íd.’; fr. *sud* ‘sur’ < IA *sup* ‘íd.’, y fr. *ouest* ‘oeste’ < IA *west* ‘íd.’, todos documentados a partir del siglo XII.

La primera documentación en español es en 1492, en el *Diario...* de Colón, donde aparece bajo la forma *leste*, que será la forma común hasta entrado el siglo XVII (*DCECH* II, 779d). La presencia del artículo francés aglutinado prueba que el castellano tomó *este* del galorrománico y no directamente del IA. Todos los puntos cardinales parecen haber seguido el mismo camino: esp. *norte* (atestiguado desde 1490) < fr. *nord* < IA *norþ*; esp. *sur* y *oeste* (atestiguados desde 1492, este último con la forma *güeste*), respectivamente tomados del fr. *sud* < IA *sup*, y fr. *ouest* < IA *west*. Al igual que en Francia, la adopción de estas voces fue paulatina y en un principio fueron utilizadas solamente en referencia a la navegación oceánica, mientras que las formas latinas eran las usadas comúnmente por los marinos españoles que surcaban el Mediterráneo.

7. esp. *estopor* ‘aparato de hierro que sirve para morder y detener a voluntad la cadena del ancla’ < fr. *stopper* ‘appareil pour arrêter les chaînes et câbles en mouvement sur un navire’ (documentado c. 1845) < ingl. (*anchor*) *stopper* ‘detenedor’ estopor’, derivado de *to stop* ‘detener’. En esta lengua, documentado con sentido náutico desde 1626 (*OED*, 2009). Fr. *stopper* se encuentra atestiguado desde 1833 como denominación de un aparato náutico específico inventado ese mismo año en Gran Bretaña (*FEW* XVIII, 120e), mientras que la forma *stoppeur* aparece por escrito con posterioridad, a partir de 1872 (*FEW* XVIII, 120e). Es precisamente esta última forma la que se propone en el *DCECH* (II 794a) como origen inmediato de la voz castellana. Sin embargo, esp. *estopor* se encuentra atestiguado treinta años antes que esta última forma francesa. En efecto, el propio investigador catalán afirma que en español se encuentra documentada por primera vez en 1842 en la *Traducción del “Arte de aparejar y maniobras de los buques” de D. Lever* realizada por Balthasar Vallarino. Teniendo en cuenta estas fechas de documentación, es más plausible que esp. *estopor* provenga del fr. *stopper* (como se afirma en el *FEW*) que de la forma posterior francesa *stoppeur*.

Esp. *estopor* no se encuentra listado en el diccionario marítimo de M. Fernández Navarrete (1831), pero sí aparece ya en el diccionario de J. De Lorenzo *et. al.* (1865). Como afirmó M. Roldán en 1863, el *estopor* fue un invento inglés del siglo XIX que supuso grandes ventajas frente a los métodos tradicionales de echar y levar anclas (cit. por VILLAR REY, 2001: 168). Sin embargo, cuando se introdujo este nuevo mecanismo en España, se intentó glosar la voz inglesa con los términos patrimoniales *boza* y *capón* (este último es el término que lista M. Fernández Navarrete en 1831). Con todo, como afirma C. Villar Rey, “Observamos una cierta indefinición léxica en estos primeros tiempos de difusión del nuevo mecanismo; los significados no eran equivalentes y la confusión se debía tanto a lo reciente del invento como a lo común del empleo de ambos aparatos durante siglos” (VILLAR REY, 2001: 169). Ante esta confusión, el anglicismo *estopor* terminó imponiéndose como la denominación definitiva, la cual fue sancionada por el *DRAE* en 1899.

8. esp. *queche* ‘embarcación de líneas iguales a proa y popa [...] empleada en cabotaje, con un palo casi en el centro para largar mayor, gavia y juanete, diversos foques a proa y una mesana con cangreja’ (AMICH, 2003: 368) < fr. *quéche* ‘embarcación pequeña aparejado a la manera de un yate’ (documentado en 1706) < ingl. *ketch* ‘a strongly-built two-masted vessel, usually from 100 to 250 tons burden’, forma posterior de la voz *cache* ‘tipo de galeote de dos mástiles’, derivado a su vez del verbo *to catch* con el sentido de ‘perseguir’ ‘cazar’ (OED, 2009), formación paralela al neerl. *jachtship* ‘yate’, derivado de *jagt* ‘caza’. Tanto en el *FEW* (XVIII, 76m) como en el *DCECH* (IV 708a) se defiende esta etimología. La voz ingl. *cache* se halla documentada desde 1481, mientras que la forma posterior *ketch* (con el paso de a > e propio del *great vowel shift* que afectó la lengua inglesa c. 1200–1600) solo se encuentra atestiguada desde 1655 (OED, 2009). Este anglicismo náutico parece haber sido tomado en préstamo por el francés en dos ocasiones, dadas las variadas formas atestiguadas en esta lengua: *caiche* es frecuente desde 1670; *cache* desde 1671, y *quaiche* desde 1687 (*FEW* XVIII, 76m). Estas formas procederían del ingl. *cache*, mientras que fr. *quéche* (documentado en 1706) y *ketch* (atestiguado en 1788) tendrían su origen en el ingl. *ketch*. Por otro lado, la locución fr. *caiche marine*, que aludía a una nave pequeña de dos

palos, fue tomada en préstamo por el castellano con la forma *quechemarín* (*DCECH* IV, 708a).

Esp. *queche* se halla atestiguado en M. Fernández Navarrete (1831) y luego en 1833 en *La tribuna* de Emilia Pardo Bazán (*CORDE*). En el *DCECH* (IV 708a), por su parte, se afirma que se halla atestiguado desde 1884. Este último considera que la voz española deriva de la forma francesa anterior *caiche*. Sin embargo, dada la forma fonética de la voz francesa y la fecha de primera documentación en esta lengua (la forma *cache* se encuentra documentada desde 1671), sumada a la fecha tardía en que aparece en castellano, es más probable que el término español provenga de la forma posterior *quéche*.

9. esp. *quechemarín* ‘embarcación de poco tonelaje, de dos palos con velas al tercio en el trinquete, botalón con algunos foques, y una cangreja a popa’ (AMICH, 2003: 368) < fr. *caiche marine* ‘íd.’ < ingl. *ketch* ‘queche’ más el término francés *marine* (no ha sido posible hallar la fecha de primera documentación de este término en la lengua francesa). La mencionada etimología es defendida por el *DCECH* (IV 708a). La forma de plural *queche–marines* está documentada antes que *queche*: ya aparece en el *Diario de Barcelona* del 1 de abril de 1820 (*CORDE*), mientras que las formas *quechemarín*, *cachamarina* y *cachemarín* están listadas en 1831, en el diccionario de M. Fernández Navarrete.

10. esp. *steamer* ‘(barco de) vapor’ < fr. *steamer* ‘íd.’ (documentado en 1829) < ingl. *steamer* ‘íd.’. Al igual que en español, este préstamo fue de uso poco común en francés, ya que rápidamente fue reemplazado por *bateau à vapeur* y *vapeur* (*FEW* XVIII, 119f). En España se prefirió tempranamente la traducción *buque* o *barco de vapor*, pero *steamer* puede encontrarse en algunas obras publicadas en castellano hasta bien avanzado el siglo XIX (VILLAR REY, 2001: 237). En español, *steamer* aparece por primera vez en tratados navales traducidos del francés, como *Las maravillas del arte naval* de Leon Renard –traducido en 1866–, o el *Cuadro del progreso de las ciencias y la industria desde 1855 hasta nuestros días* de Luis Figuier, traducido al español en 1867 (VILLAR REY, 2001: 237). Por esta razón es más probable que sea un galicismo de origen inglés y no un anglicismo directo. Esp. *steamer* continuó utilizándose hasta finales del siglo XIX, pero su uso fue restringiéndose a obras de complejidad técnica

dirigidas a un público especializado, y para comienzos del siglo XX ya había sido reemplazado por las expresiones castellanas ya mencionadas. H. Paasch (1908: 8), por ejemplo, traduce ingl. *steamer*, *steam-boat*, *steam-ship*, *steam-vessel*, *paddle-steamer* y *screw-steamer* por las expresiones respectivas *vapor*, *barco de vapor*, *buque de vapor*, *vapor de ruedas* y *vapor de hélice*.

11. esp. *traca* ‘cada una de las tablas o hilada de planchas que forman el forro de los costados y del fondo de una nave’ < fr. *e(s)traque* (hoy *étraque*) ‘distancia entre dos tablas que forman el forro de un buque’ (1687) < *estraque* ‘íd.’ < ingl. *strake* ‘each of the several continuous lines of planking or plates, of uniform breadth, in the side of a vessel, extending from stem to stern’ ‘the breadth of a plank used as a unit of vertical measurement in a ship's side’ (*OED*, 2009). Esta etimología es defendida en el *FEW* (XVIII 120g) y en el *DCECH* (V 575a). Fr. *étraque*, documentado desde 1687 (*FEW* XVII, 250f), recoge la segunda acepción de la voz inglesa. Sin embargo, la voz española (‘cada una de las tablas o hilada de planchas que forman el forro de los costados y del fondo de una nave’) prueba que la primera acepción también debió existir en francés, ya que el término español deriva de dicha lengua (*DCECH* V, 575a). Esp. *traca* se encuentra documentada desde mediados del siglo XVIII en la obra de Juan José Navarro, Marqués de la Victoria (*DCECH* V, 575a).

#### V.7.2. Anglicismos náuticos directos

1. esp. *bricarca* ‘buque de tres o más palos, todos los cuales, menos el mesana, tienen vela de cruz’ (AMICH, 2003: 83). Constituye este un préstamo híbrido, también llamado *loanblend*, ya que en su paso al castellano se realizó una sustitución morféica parcial: deriva del ingl. *brig-schooner*, compuesto por *brig* ‘buque de dos palos con velamen especial en el mayor’ ‘bergantín’ y *schooner* ‘embarcación pequeña de tres palos’ (*DCECH* I, 664a). La traducción castellana *barca* del segundo término inglés puede deberse a una confusión entre dos tipos de buques aparejados de manera similar: la *barca goleta*, que poseía “trinquete, mayor y mesana; el primero tiene vergas y velas redondas, como una fragata; los otros dos no tienen vergas y sus velas son dos cangrejas y dos escandalosas” (PAASCH, 1908: 11), y el *bergantín goleta*, en el cual “el palo trinquete va cruzado de vergas y lleva velas redondas más ligeras que las del bergantín

[...] El palo mayor va aparejado sin vergas, con cangreja y escandalosa” (PAASCH, 1908: 11). Incluido en el diccionario de la Academia por primera vez, bajo la forma *brigbarca*, en 1884 (*DCECH* I, 664a), cuya –g– muestra su derivación directa del inglés. En este mismo diccionario se afirma que la grafía actual *bric–* se debe a un influjo posterior del fr. *bricq* ‘id.’, atestiguado desde 1781, a su vez del ingl. *brig*, abreviación de *brigantine*. La abreviación inglesa se encuentra documentada desde 1720 y *brigantine* desde 1525 (*FEW* XVIII, 36e).

2. esp. *clíper* ‘velero de casco fino y aparejo muy complejo que reúne las condiciones de seguridad y mucho andar. Lo normal era que llevara cuatro palos, tres con aparejo de fragata y uno con cangreja y escandalosa’ (DE JUAN Y PEÑALOSA, 1980: 209) < ingl. *clipper* ‘a fast–sailing vessel’ ‘one with sharp, forward–raking bows and masts raking aft’, derivado del verbo *to clip* en el sentido coloquial de ‘correr o moverse rápidamente’ (*OED*, 2009). La acepción náutica arriba mencionada está documentada por primera vez en 1830. En el *DCECH* (II 101b) se menciona 1901 como fecha de primera documentación en español, pero es esta una fecha demasiado tardía. De hecho, este préstamo se documenta en castellano ya en 1855, bajo la forma *clippers*, en la *Crónica naval de España* (VILLAR REY, 2001: 261). Un año después se halla la siguiente definición en el *Diccionario de arquitectura naval con las equivalencias en inglés y en francés* compilado por Juan Monje i Pons: “nombre inglés [...] que se va introduciendo entre nosotros, i significa lijero [sic], veloz. Aplícase particularmente a los buques construidos según un nuevo modelo mui [sic] en boga entre los anglo–americanos...” (cit. por VILLAR REY, 2001: 260–261). A lo largo del siglo XIX pueden encontrarse variadas formas: *clíper*, *clipper*, *clippers*, *clíperes*, entre otras, y no parece haberse realizado esfuerzo alguno por adaptar un vocablo ya existente en el castellano a esta nueva clase de nave. El diccionario de la Academia, por su parte, incluye *clíper* recién en 1899 (VILLAR REY, 2001: 261). La datación tan tardía que se menciona en el *DCECH* es también errada desde un punto de vista histórico: el primer clíper de la armada española, el buque escuela *Nautilus*, fue comprado en el año 1886. Además, este tipo de nave, botada por primera vez en astilleros británicos en 1830, rápidamente cosechó fama mundial debido a su velocidad, a pesar de lo cual se dejó de construir hacia 1870, cuando ya no era capaz de competir con los buques de vapor.

Sería poco probable, por lo tanto, que el anglicismo *clíper* hubiese entrado en el español más de setenta años después de la época de oro de dichos veleros, quince años después de la compra por parte de España de su primer clíper y treinta años después de que dejaran de construirse.

3. esp. *cofferdam*, *coferdán* ‘cierto tipo de compartimiento estanco’ ‘espacio vacío entre dos mamparos o doble casco de los buques de hierro’ < ingl. *coffer-dam* ‘water-tight structure fixed to a ship’s side, for making repairs below the water-line’, compuesto de *coffer* ‘caja estanca’ y *dam* ‘represa’ ‘dique’ (OED, 2009). Voz proveniente de la ingeniería hidráulica con la acepción original de ‘A water-tight enclosure used for obtaining a dry foundation for bridges, piers, etc.’, atestiguada desde 1736 en un tratado sobre construcción de puentes (OED, 2009), y aplicada a la construcción naval desde mediados del siglo XIX.

Según C. Villar Rey esp. *coferdán* se encuentra documentado por primera vez en *Apuntes sobre material de marina* de J. Bustamante y Quevedo de 1888 (VILLAR REY, 2001: 396). La misma investigadora afirma que la forma *cofferdam* aparece listada en un solo diccionario del siglo XIX, el *Diccionario marítimo inglés-español y vocabulario marítimo inglés-español* compilado por Antonio Terry Rivas en 1896, quien da entrada a *cofferdams*: “mamparos estancos en toda la longitud del buque” (cit. por VILLAR REY, 2001: 133). En efecto, durante el siglo XIX parece haberse preferido el uso de las expresiones *compartimiento estanco*; *ataguía*; *cámara de aire* o *cofres* (vid. ejemplos listados por VILLAR REY, 2001: 130–133). A mediados del siglo XX, con el auge de los grandes buques petroleros, el anglicismo *cofferdam* se volvió de uso cotidiano, ya que pasó a designar el espacio comprendido entre dos mamparos en este tipo de buque mercante, el objetivo del cual consiste en impedir filtraciones de petróleo entre los tanques (AMICH, 2003: 124).

4. esp. *cúter* ‘embarcación con velas al tercio, una cangreja o mesana en un palo chico colocado hacia popa, y varios foques’ < ingl. *cutter* ‘a boat, belonging to a ship of war, shorter and in proportion broader than the barge or pinnace, fitted for rowing and sailing, and used for carrying light stores, passengers, etc.’ ‘a small, single-masted vessel, clinker- or carvel-built, furnished with a straight running bowsprit, and rigged much like a sloop, carrying a fore-and-aft main-sail, gaff-top-sail, stay-foresail, and

jib’, derivado del verbo *to cut* ‘cortar’, en el sentido de “a nimble boat that cuts the water” (*OED*, 2009). La primera acepción se encuentra documentada desde 1745. La segunda desde 1769. En español, tanto la forma acentuada *cúter* como la no acentuada *cuter* se encuentran documentadas desde c. 1790 en la *Vida de Carlos III* de Carlos Gutiérrez de los Ríos (*CORDE*). En el *DCECH* (II 303) se dedica solo una línea a este anglicismo y se afirma que se halla en el diccionario de la Academia desde 1843.

5. esp. *escuna* ‘goleta’ < ingl. *schooner* ‘A small sea-going fore-and-aft rigged vessel, originally with only two masts’, atestiguado bajo la forma *skooner* en 1716 (*OED*, 2009). El origen último de esta voz es incierto, pero la teoría popular –basada en una anécdota recogida en una carta de 1790–, y que goza aún de cierta credibilidad, postula que proviene del verbo escocés *scun* ‘to make flat stones skip along the surface of the water’, y que *schooner* es un término derivado creado por el mismo constructor del primero de estos navíos (*OED*, 2009).

La forma actual con /sch–/, que se halla documentada pocos años después, en 1721, podría deberse a una falsa asociación con el sustantivo *school* ‘cardumen’, o a una confusión con términos náuticos neerlandeses que poseían /sch/ inicial, dada la importante influencia que estos ejercieron sobre el vocabulario marítimo inglés. Por su parte, en el *DCECH* (II 721a) se afirma que *escuna* se encuentra en el diccionario de la Academia desde 1843. El *CORDE*, por su parte, recoge testimonios en Chile desde 1853, cuando aparece en *La dictadura de O’Higgins* de Miguel L. Amunátegui Aldunate. Un año después esta voz aparece en *La novia del hereje o la Inquisición de Lima* de Vicente Fidel López (*CORDE*), obra publicada en la Argentina.

6. esp. *esnón* ‘tipo de bergantín’ ‘palo pequeño que en algunas embarcaciones sirve para envergar la mesana o cangreja’ < quizá del ingl. *snow* ‘a small sailing-vessel resembling a brig, carrying a main and fore mast and a supplementary trysail mast close behind the mainmast’ (*OED*, 2009). El uso de un *trysail mast* o *snow-mast* (es decir, el esnón) era la nota característica de esta clase de nave, por lo que posteriormente pasó a denominar a la nave en sí misma. En este sentido, H. Paasch traduce ingl. *snow* como ‘bergantín de esnón’ (PAASCH, 1908: 11). En inglés el término aparece atestiguado desde 1676 (*OED*, 2009).

La relación del término castellano con el ingl. *snow*, fr. *senau* ‘id.’ y neerl. *snauw* ‘beque’ ‘tipo de nave’ no es clara. En el *FEW* se listan las formas francesas *senau* (documentada en 1687), *senoc* y *senot* (atestiguadas en 1746) y se propone un origen neerlandés (*FEW* XVII, 159c). La primera documentación del término en esta última lengua data de 1670 ya con el significado de ‘tipo de bergantín’, y en inglés se encuentra atestiguado desde 1676 con la forma *snaw* (*OED*, 2009). En español parecería ser un anglicismo, dado que la variante no acentuada *esnon*, con el sentido ya mencionado de ‘palo pequeño...’ se encuentra atestiguado desde 1842 en la *Traducción del “Arte de aparejar y maniobras de los buques” de D. Lever* realizada por Balthasar Vallarino, traducción directa de un original en inglés. Que ni el término ni el objeto en sí eran ampliamente conocidos en España incluso cuando ya era de uso común en EE. UU. y Gran Bretaña lo demuestra la aseveración hecha por este mismo autor en su obra *El ancla de leva*: “se ha venido á [sic] parar [...] al esnon [sic] [...] por ser el método mejor y que más facilita su manejo [se refiere a la vela pico cangrejo]: así es que los ingleses y americanos lo usan convencidos de su utilidad [...] Nosotros no lo hemos adoptado todavía” (VALLARINO, 1842: 213). Sin embargo, las vacilaciones en la sílaba final que muestran todas las formas citadas y la particular forma del término castellano vuelven difícil postular una etimología segura.

7. esp. *espardec*, *spardeck*, *espardel* ‘cubierta sobre la principal para jarcias, etc.’ ‘pequeña cubierta, sostenida con montantes, por encima de los camarotes del puente superior de un buque’ < ingl. *spar-deck* ‘a light upper deck in a vessel’, atestiguado en inglés con este significado desde 1570 (*OED*, 2009). La *espardec*, por lo tanto, era originalmente una cubierta desmontable, temporaria, que no formaba parte del casco de la nave. En el siglo XIX pasó a designar también un tipo de nave mercante y de pasajeros caracterizada por poseer dos o más cubiertas de construcción ligera por sobre las cubiertas propiamente dichas. En el *Diccionario marítimo español...* de 1865 se lista *cubierta de guindaste* como término equivalente al ingl. *spar deck*: “*cubierta de guindaste*: la que provisionalmente se hace entre el palo mayor y el trinquete para alojar tropa de transporte; la que en los vapores destinados a llevar pasajeros, sirve de techo a las cámaras y salones y no llega hasta la amurada, sino que entre esta y los mamparos de las cámaras deja un corredor o pasamano” (DE LORENZO, 1865: 187). En un artículo

publicado en la *Revista de navegación y comercio* española (ejemplar núm. 126 del 30/1/1894) ya se utiliza el anglicismo *spardeck* en la descripción de tres vapores de pasajeros adquiridos por Cuba para la creación de un nuevo servicio marítimo entre esta, Amberes y Londres. En el número 158 de dicha revista, publicado el 30/5/1895, reaparece este anglicismo en la descripción de otro vapor de pasajeros, adquirido esta vez por la *Compañía bilbaína de navegación* a una compañía británica ubicada en Newcastle. A su vez, H. Paasch recoge, bajo la forma *spardeck*, dos significados: 1) un tipo de vapor; 2) la cubierta superior presente en el anterior tipo de vapor (PAASCH, 1908: 74). Por su parte, R. Schnerb asegura que el *spardeck*, un puente ligero que cubre el puente principal, se introdujo en los vapores en 1861 con el propósito de brindar abrigo a los pasajeros (SCHNERB, 1969: 225). En español, dicho término apareció hacia finales del siglo XIX y, según los ejemplos mencionados, se empleaba en el contexto de vapores de pasajeros construidos en astilleros británicos (o en España, imitando modelos británicos). Es un término, por lo tanto, que parece haber ingresado en el castellano con semántica restringida a la nueva tecnología del barco de vapor de pasajeros. Hacia finales del siglo XIX parece haber desplazado la designación *cubierta de guindaste*, propia del vocabulario tradicional de la construcción de buques de madera, hasta el punto de que H. Paasch, a comienzos del siglo XX ya no lista dicha expresión y utiliza directamente *spardeck* (PAASCH, 1908: 74). Las formas *espardec* y *espardele*, que muestran un grado mayor de adaptación fonética, son muy posteriores, y comienzan a aparecer en los diccionarios náuticos ya entrado el siglo XX (ver, por ejemplo, AMICH, 2003: 194).

8. esp. *ferry* ‘transbordador’ < ingl. *ferry* (*-boat*) ‘a boat used for conveying passengers, etc.’, derivado del verbo IA *ferian* ‘tomar’ ‘llevar’ ‘ir’ ‘conducir’ ‘transportar’ (OED, 2009). El compuesto *ferry-boat* se halla documentado desde c. 1440 (OED, 2009). Si bien la grafía inglesa ha sido ampliamente aceptada, también existe la forma *ferri*, listada por la RAE. En español, *ferry* se encuentra atestiguada desde 1861 en el relato de viaje de Pedro A. de Alarcón *De Madrid a Nápoles pasando por París, el Mont-Blanc, el Simplón, el Lago Mayor, Turín, Pavía, Milán...* (CORDE). En francés, el anglicismo *ferry-boat* (atestiguado desde finales del siglo XVIII) poseía un significado específico de ‘barco especialmente equipado para transportar carros y

vagones de tren’ (*FEW* XVIII, 28d), acepción demasiado alejada de la castellana como para que pueda sostenerse un origen galorrománico para el término español. Por otro lado, fr. *ferry* ‘transbordador’, atestiguado en 1833 –uno de los numerosos anglicismos náuticos tomados por el francés durante el período de la anglomanía, como *cargo-boat*, *steam-boat*, *boating*, *boat-house*, *ice-boat*, etc.)– fue de uso poco común en dicha lengua a lo largo de todo el siglo XIX (*FEW* XVIII, 28d), por lo que tampoco cabría indicarla como el origen próximo del término castellano. En el *DCECH* no se lista esta voz.

9. esp. *lugre* ‘embarcación pequeña, con tres palos, velas al tercio y gavias volantes’ < ingl. *lugger* ‘a small vessel with four-cornered cut sails, set fore and aft, and may have two or three masts’ (*OED*, 2009) probablemente derivado de *lug* (–*sail*) ‘tipo de vela al tercio’, característica del velamen de este tipo de buques<sup>93</sup>. El término inglés se halla documentado desde 1757 (*OED*, 2009). La voz fr. *lougre* ‘petit bâtiment de guerre fin dans les formes de l’arrière et renflé par l’avant’ aparece por escrito unos años más tarde, en 1778 (*FEW* XVIII, 81a; *DCECH* III, 711a) a pesar de que los primeros testimonios de esta voz, tanto en inglés como en castellano, tratan específicamente de lugres franceses (*OED*, 2009; *CORDE*). Según el *CORDE*, en español se halla atestiguado por primera vez c. 1790 en la *Vida de Carlos III* de Carlos Gutiérrez de los Ríos. Existe la posibilidad de que esta voz haya llegado al español a través del francés, pero no debe soslayarse el hecho de que *lugre* aparece documentado en América medio siglo antes que en España [en el *DCECH* (III, 711a) se menciona como fecha 1843], lo que podría indicar influencia directa angloamericana.

10. esp. *pailebot/-e* ‘goleta pequeña, sin gavias, muy rasa y fina’ < ingl. *pilot boat* ‘a boat in which pilots cruise off shore in order to meet incoming vessels’ (*OED*, 2009), atestiguado desde 1588 (*OED*, 2009). En el comienzo se utilizaba cualquier bote que estuviera a mano –generalmente botes pesqueros– para transportar al piloto hasta la nave. Sin embargo, para el siglo XIX, el *pilot boat* se había convertido en un tipo específico de nave caracterizada por su velocidad y maniobrabilidad, cuyo aparejo era una variante del de la goleta (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 395). Por esta razón el anglicismo *pailebote* ingresó a nuestra lengua con este último significado y no con el

---

<sup>93</sup> Vid. sección IV.5.2., núm. 4 de este trabajo.

original de ‘bote para transportar pilotos’. En castellano, *pailebote* se encuentra atestiguado por primera vez en 1880 en *Derecho diferencial de bandera [escritos económicos]* de Laureano Figuerola (CORDE) bajo la forma *pailebot*, la cual aún sobrevive. En el DCECH (IV 544b) se considera que la voz española proviene del inglés *pilot’s boat*. Sin embargo, el OED (2009) recoge desde muy temprano (siglo XVI) formas sin la indicación de genitivo. Además, en este último diccionario se afirma que el término fue recogido por el DRAE en 1884.

11. esp. *paquebot/-e* ‘barco que transportaba pasajeros y el correo’ < ingl. *packet-boat* ‘a boat or vessel plying at regular intervals between two ports for the conveyance of mails, also of goods and passengers’ ‘a mail-boat (often shortened to packet)’ (OED, 2009). Atestiguado en esta lengua desde 1641 bajo la forma *packet-boate* (OED, 2009). En el FEW (XVIII, 89f) se postula el mismo origen para las formas francesas, por más de que fr. *paquebouc* se encuentre documentado varios años antes, en 1634.

En español, *paquebote* se encuentra atestiguado en 1748 en *Viaje al reino de Perú* de Antonio de Ulloa (CORDE). En el DCECH (IV 331a) se menciona 1775 como año de primera documentación y se afirma que proviene de la expresión oral inglesa *packboat* (en lugar de *packet-boat*, que es la forma más común hallada por escrito). La forma *paquebot* aparece c. 1774 en la *Relación diaria que hizo el intérprete Máximo Rodríguez de la ysla [sic] de Amat, alias Otagiti...* de Máximo Rodríguez (CORDE). Estas naves eran conocidas informalmente también como ‘paquetes’ (a su vez del ingl. *packet* ‘íd.’). Sin embargo, el término amplió su campo semántico en castellano para referirse a cualquier barco de vapor o de vela que hiciera navegaciones periódicas (VILLAR REY, 2001: 267). Hasta comienzos del siglo XIX, el nombre común para este tipo de nave era ‘correo marítimo’, atestiguado profusamente durante todo el siglo anterior (cf. ejemplos listados en el CORDE). Sin embargo, el éxito que tuvo el paquebote de vapor de origen británico desde mediados del siglo XIX llevó a que el término español fuese reemplazado por el anglicismo *paquebot/-e*.

12. esp. *single* ‘dícese de cualquier cabo que laborea sencillo, como la braza, el amantillo, etc. cuando uno de sus chiqotes está hecho firme en el penol de la verga’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 493) < ingl. *to single* ‘to cast of all turn of ropes except one’ ‘to unreeve the running part of topsail sheets, etc., to let them run freely’

(*OED*, 2009). Según este mismo diccionario la acepción náutica de la voz inglesa se halla documentada por primera vez en 1867, pero es sin duda anterior, dado que desde época muy temprana (siglo XVI) ing. *single* comenzó a adquirir numerosos significados técnicos. Sin embargo, es más probable que esp. *single* provenga de la forma adjetival inglesa, utilizada en expresiones marinas como *single made* (en referencia a la arboladura, ‘mastelero enterizo’), *single whip* (‘aparejo de lantía’), *single block* (‘motón’), etc. Esto explicaría no solo el valor adjetival de *single* en nuestra lengua, sino también el hecho de que los diccionarios náuticos españoles del siglo XIX aclaren que *single* es sinónimo de *sencillo* o *simple*. Así encontramos aclaraciones del tipo ‘brazo single o sencilla’ (DE LORENZO, 1864: 98), y ‘cabo single, simple o sencillo’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 121).

13. esp. *tecle* ‘especie de aparejo utilizado en los faluchos y que sirve para cargar la vela por alto’ < ingl. *tackle* ‘the running rigging or ropes used in working sails, etc.’ ‘cordage’ (*OED*, 2009). Atestiguado en inglés desde c. 1300, frecuentemente pronunciado como /teik(ə)/ (*OED*, 2009). La primera documentación en español que se ha podido encontrar proviene del diccionario de M. Fernández Navarrete, quien recoge esta voz con el significado de ‘aparejo de cenal’ (FERNÁNDEZ NAVARRETE, 1831: 514). En el *DCECH* no se lista este término, mientras que el *CORDE* arroja 1842 como fecha de primera documentación en la obra de B. Vallarino ya citada, en la cual se define *tecle* como ‘el aparejo que produce menos fuerza y se forma pasando un cabo por un solo motón’ y se aclara que es sinónimo de *lantión* (VALLARINO, 1842: 33).

14. esp. *trimar* ‘ajustar correctamente el aparejo y el perfil de las velas según las condiciones de viento y mar existentes’ < ingl. *trim* ‘adjustment of the sails with reference to the direction of the wind and the ship's course’ ‘the state of being trimmed or prepared for sailing’ ‘esp. the condition of being fully rigged and ready to sail’ (*OED*, 2009). J. Amich recoge la acepción ‘actuación sobre determinados tanques de lastre para regular el equilibrio horizontal del buque’ y aclara que es un anglicismo muy extendido en la marina de guerra (AMICH, 2003: 450). En efecto, este sentido también se encuentra en el sustantivo inglés *trim*: ‘the most advantageous set of a ship in the water on her fore and aft line [...]’ ‘the condition of being properly balanced’ ‘the difference between the draught forward and the draught aft, etc.’ (*OED*, 2009). El

término no parece haber existido en francés estándar, pero el *FEW* (XVIII, 127e) recoge la forma *trimair* ‘preparar’ ‘equipar (un buque)’ ‘arreglar’, etc.’ del guerneseyés, variante galorrománica hablada en la isla de Guernesey en el canal de la Mancha, que a su vez procede del término inglés mencionado.

No se ha podido hallar la fecha de primera documentación. Sin embargo, C. Villar Rey recoge la voz *trímenes*, utilizada por Antonio Rojí en su obra *Arquitectura naval. Lecciones elementales de teoría del buque* de 1898 y que no se encuentra en ninguna otra obra náutica contemporánea. A. Rojí aplica la voz *trímenes* a los espacios de doble fondo del casco o tanques de lastre y luego aclara que estos deben estar llenos para mantener el equilibrio del buque cuando se estiba carbón (VILLAR REY, 2001: 136–137). Si bien esta voz no ha sido estudiada, parece evidente que guarda relación, tanto formal como semántica, con *trimar* y sus derivados. H. Paasch, por su parte, recoge solamente la expresión *trimming tank*: “término inglés empleado frecuentemente para designar los almacenes o aljibes de agua de los delgados del buque. Llenando o vaciando uno de ellos, se consigue inclinar el buque sobre la proa o popa” (PAASCH, 1908: 131). Sin embargo, la afirmación hecha por J. Amich de que *trimar* es término náutico común, sumada a que 1) existe en español una cantidad importante de expresiones y voces derivadas (*trimado* ‘forma de una vela’ ‘conjunto de ajustes sobre los elementos de propulsión de la embarcación que se realizan para optimizar su desplazamiento’; *trimar con la carga* ‘eliminar todo desnivel en la carga de un buque mercante’; *trimado dinámico* ‘incremento adicional del calado de una nave en relación con el nivel del agua, producido por la velocidad de navegación’, *trimado correcto*, etc.), 2) a que los significados originales aluden a la navegación a vela (‘ajustar correctamente el aparejo y el perfil de las velas según las condiciones de viento y mar existentes’ ‘forma de una vela’, etc.) y 3) que *trímenes* aparece ya en 1898, hacen pensar que el término ingresó en el español bastante antes, previamente a la preponderancia de los buques de vapor, aunque su uso solo se haya popularizado y extendido en el siglo XX.

15. esp. *monitor* ‘tipo de barco de guerra blindado caracterizado por tener una torreta giratoria en su cubierta, dentro de la cual se ubicaban los cañones’ < ingl. *monitor* ‘an ironclad having a very low free-board and one or more revolving turrets containing

great guns, built on the model of the vessel invented by Captain Ericsson' (*OED*, 2009). Atestiguado en español desde 1863 en la obra de Miguel Roldán (VILLAR REY, 2001: 162). La denominación de este tipo de blindado proviene del buque norteamericano *USS Monitor*, construido en 1862. Como afirma C. Villar Rey, el término fue rápidamente aceptado, hasta el punto de que ya en el año 1869 fue recogido por el *DRAE* con la siguiente definición: "Buque blindado de muy poco alzado sobre el nivel del mar, el cual impelido por una poderosa máquina de vapor y armados de un fuerte espolón, sirve para embestir y echar a pique los buques enemigos: ordinariamente lleva uno o dos cañones giratorios de muy grueso calibre, montados en torre de hierro" (cit. por VILLAR REY, 2001: 248). El término cayó en desuso luego de que se dejara de botar este tipo de buques.

16. esp. *destroyer* 'cazatorpedero' 'destructor' < ingl. *destroyer* 'íd.'. Atestiguado en español desde 1887 en la *Revista general de marina* (VILLAR REY, 2001: 257), seis años antes que el equivalente francés *destroyer* (*FEW* XVIII, 50f). Este anglicismo fue de uso común en España hasta bien entrado el siglo XX, como demuestra el hecho de que el *DRAE* de 1927 contenga aún dicho término con el significado de 'cazatorpedero' (VILLAR REY, 2001: 257). Si bien el calco *destructor* se halla ya documentado en 1890 (*Apuntes sobre material de marina* de J. Bustamante y Quevedo), recién sería sancionado por la Academia en 1936 bajo el significado de "buque de guerra de pequeño tamaño y muy veloz, cuyo principal armamento es el torpedo" (VILLAR REY, 2001: 257). En todo caso continúa siendo un anglicismo, pero del tipo *préstamo en traducción* o *calco*.

17. esp. *composite* 'método de construcción del casco de una nave, en el cual se utilizan madera y hierro, también llamado *construcción compuesta* o *mixta*' < ingl. *composite* 'of ships: Built of both wood and iron' 'constructed of an iron framework covered with wood' (*OED*, 2009). Atestiguado en la lengua inglesa desde 1878 (*OED*, 2009). Documentado en español desde 1879 en la *Revista general de marina* (VILLAR REY, 2001: 126). La lexía *buque composite* aparece en 1890, y fue utilizada para evitar la confusión que generaba el uso del equivalente esp. *buque mixto*, dado que este se refería a los buques que transportaban carga y pasajeros, y a los de propulsión mixta (es

decir, de velas y vapor), cualquiera fuese el método utilizado en la construcción del casco (VILLAR REY, 2001: 126).

Como pudo verse, la influencia que la lengua inglesa ejerció sobre el español durante el siglo XIX fue modesta, dada la preferencia de los autores especializados de echar mano a términos patrimoniales utilizados en la navegación de vela y en la construcción de barcos de madera. Sin embargo, hacia finales del siglo, la velocidad con la cual se realizaban avances en la industria naviera internacional comenzó a ejercer presión sobre la lengua española y comenzó esta a absorber anglicismos directos con escasa adaptación fonética. A partir de las primeras décadas del siglo XX, la influencia inglesa crecería constantemente y se volvería omnipresente una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial.

## VI. CONSIDERACIONES FINALES

---

En el presente trabajo se realizó un análisis de la influencia lingüística que el nórdico antiguo, el neerlandés y el inglés ejercieron sobre el vocabulario náutico castellano. También se estudiaron los germanismos en general como una parte constitutiva de la lengua española y de su historia. Para ello, como lo requieren las investigaciones en el ámbito de la lingüística diacrónica, se describió y analizó el contexto histórico-cultural de las relaciones entre España, Francia y los pueblos germánicos cuya influencia aquí se ha estudiado.

Como primera conclusión, los germanismos náuticos españoles procedentes del nórdico antiguo, el neerlandés y el inglés –anteriores al siglo XX–, sumados a aquellos préstamos navales que no han formado parte del presente estudio –debido a que provienen de variantes germánicas no estudiadas–, demuestran que la influencia ejercida sobre el castellano por aquella familia lingüística, en el campo léxico de la arquitectura naval, los aparejos y la navegación, ha sido de gran importancia para el desarrollo del vocabulario español.

El contacto de lenguas que posibilitó el ingreso de las voces estudiadas en este trabajo se dio en el marco de procesos históricos e influencias culturales más amplios. Así, el estudio de los préstamos navales, la manera y la época en la cual ingresaron al castellano revelan también las transformaciones culturales y políticas sufridas por España a lo largo del tiempo. El gran número de voces extranjeras que conforman el vocabulario náutico del castellano testimonia la dependencia que España ha mostrado, durante largos períodos de su historia, de la tecnología desarrollada por otras naciones.

A su vez, el hecho de que la gran mayoría de los germanismos presentes en el castellano sean *indirectos* y que hayan ingresado a través del francés y otras variantes galorromances también echa luz sobre la importancia de las relaciones culturales y socioeconómicas entre España y Francia.

La evolución constante del saber y las técnicas náuticos lleva a que surjan términos nuevos y otros caigan en desuso casi cotidianamente. Una de las maneras en las cuales se enriqueció el vocabulario náutico español, durante los períodos estudiados en este trabajo, fue mediante la introducción de préstamos de diversas lenguas. Aquí es

donde los idiomas germanos cumplieron un rol esencial, ya que no solo fueron fuentes de términos nuevos, sino también de sinónimos y de pérdida de voces heredadas, por ejemplo, escálam/tolete; zahorra/lastre; carena/quilla; nolit/flete; clase/flota.

En este sentido es muy ilustrativo el estudio del vocabulario náutico presente en *Le Roman de Brut* por los paralelismos que pueden trazarse entre los germanismos náuticos del francés y del español. Al analizar los 48 versos que describen la partida de la flota de Arturo hacia la Galia, W. Sayers halló más de 17 germanismos náuticos (la gran mayoría de origen escandinavo) que designaban las partes y el aparejo de los buques. Simultáneamente, exceptuando el término romance *briol*, “the vocabulary of ship’s parts and gear [...] has no words of Gallo-Romance derivation except for such fundamentals as ship, mast, yard, sail, cordage, tiller, and anchor” (SAYERS, 1999: 345). En efecto, hallamos una situación similar en el vocabulario marítimo castellano: la mayoría de los términos náuticos básicos continúan voces latinas. Sin embargo, los préstamos de diversas lenguas predominan cuanto más específicos y técnicos son los objetos nombrados.

En lo que respecta a los préstamos estudiados en este trabajo, estos pueden clasificarse en su mayoría como *préstamos de necesidad*, es decir, términos específicos que denotan objetos nuevos, técnicas de construcción desconocidas en el ámbito romance o formas particulares de gobernar la nave y el aparejo. Sin embargo, también existen préstamos náuticos que no caben en dicha definición. Voces generales como *borda*, *buque*, *flete*, *flota*, *mástil*, *quilla*, *singlar*, entre otras, también ingresaron a las lenguas latinas y terminaron por desplazar las voces autóctonas en todo (o gran parte) del ámbito neolatino. Aquí es probable que obraran nociones extralingüísticas como la de *prestigio*, una de cuyas consecuencias es la incorporación –por parte de la lengua considerada menos prestigiosa– de préstamos lexicales para los cuales ya existen voces adecuadas en la lengua receptora.

### **VI.1. Los germanismos**

La lengua castellana muestra una influencia germánica mucho menor que las otras ramas de la familia latina, y esta se halla limitada al vocabulario. La mayoría de los germanismos, además, ingresaron en el español de manera indirecta, es decir, por medio

de lenguas no germánicas que sirvieron de intermediarias. Así, los germanismos heredados del latín vulgar, o tomados posteriormente en préstamo del galorromance, son mucho más numerosos que los tomados directamente de la lengua goda o del inglés decimonónico.

El primer estrato de germanismos que se encuentran en el español corresponde a las voces heredadas del latín vulgar. Estas pueden dividirse en dos grandes campos lexicales: la vida militar y el comercio. La presencia de mercenarios y guerreros germanos en el ejército romano tendió a crecer progresivamente durante los últimos siglos del Imperio. Lo mismo ocurrió con las relaciones comerciales entre ambos pueblos, llevadas a cabo principalmente a lo largo del *limes* imperial. Muchas de estas voces germánicas fueron luego heredadas por las lenguas romances y, por lo tanto, se encuentran en ellas desde su mismo nacimiento.

Con anterioridad al siglo XIX, solamente durante el dominio godo de la PI ingresó en el español un número importante de germanismos directos. Sin embargo, el aporte de los godos al nacimiento de la lengua española fue modesto. Los préstamos lexicales de este origen pueden dividirse en dos grandes grupos. Por un lado, los referentes a la vida de la aristocracia guerrera en su aspecto militar y jurídico y, por el otro, términos referentes a la vida cotidiana. Entre los primeros se encuentran *agasajar*, *arenga*, *escanciar*, *escarnio*, *lastar*, *sacar* y *sayón*, entre otros. El segundo grupo es mucho más numeroso e incluye las voces *belesa*, *brote*, *esquilar*, *frasco*, *ganso*, *gualda*, *guadaña*, *parra*, *rapar*, *tapa*, *tesugo*, etc. que ilustran el tipo de vida rural practicado por la mayoría del pueblo godo.

Otra fuente importante de germanismos indirectos fue el latín medieval, principalmente las variantes escritas en Francia y el norte de Italia. A través del latín hablado por clérigos y escribanos ingresaron en el español términos concernientes al nuevo orden social, a la nueva manera de impartir justicia y a las costumbres de la aristocracia feudal germánica.

Con la llegada de la Edad Moderna, la influencia lingüística germánica se expande a todos los campos lexicales del español, el náutico entre ellos. Las voces tomadas en préstamos provienen de distintas variedades germánicas y reflejan el auge y caída de la influencia cultural, técnica y comercial de las diferentes naciones de Europa.

## **VI.2. Los préstamos náuticos de origen nórdico**

La totalidad de las voces marineras de origen NA en el castellano estudiadas a lo largo de este trabajo ingresaron a través del galorromance y, por lo tanto, constituyen *germanismos indirectos*. Si bien la mayoría se registró por primera vez en diccionarios náuticos y tratados de construcción naval del siglo XVI (varios de estos meras traducciones de originales en francés), es probable que muchos de ellos hayan ingresado al castellano hablado varios siglos antes, durante el apogeo de la marina medieval vasco-cantábrica y de las relaciones comerciales entre el norte de España y el norte de Francia.

De los treinta y cinco préstamos estudiados, los sustantivos representan la mayor parte, dado que en su mayoría designaban objetos nuevos o innovaciones técnicas para los cuales no existían equivalentes en la lengua española. Dos fueron los campos lexicales más afectados: la arquitectura naval y los aparejos. Los escandinavos no solo construyeron nuevas clases de naves, sino que también introdujeron en Europa nuevos métodos de construcción del casco que mejoraron el rendimiento hidrostático de los barcos y la navegación en alta mar. Estas innovaciones se ven reflejadas en los nordismos aún en uso en el castellano: *branque*, *bita*, *carlinga*, *quilla*, *tilla*, *varenga*, *tinglar*, entre otros.

Con respecto a los aparejos, los nórdicos sobresalieron en la creación de jarcias de labor más eficientes y versátiles para la manipulación de la vela cuadrada. Los nombres para designarlas forman una nomenclatura de gran complejidad que también continúa en uso: *bolina*, *escota*, *obenque*, *racamento*, *rizo*, *relinga*, etc.

## **VI.3. Neerlandismos náuticos del español**

La mayoría de los neerlandismos son también *préstamos indirectos*, ya que ingresaron a través de la lengua francesa. Los primeros aparecen documentados en el siglo XV, pero el mayor ingreso ocurrió durante los siglos XVI y XIX (siete y ocho, respectivamente). Cabe recordar que recién a finales del siglo XV comenzaron a escribirse numerosos diarios de navegación, manuales y tratados náuticos en España, y en ellos ya se encuentran bien establecidos no solo los nordismos náuticos, sino también muchos de los neerlandismos aquí estudiados. En efecto, fue principalmente durante el siglo XVI

que se construyó el vocabulario técnico naval del español clásico, en el cual “[a]bundan los préstamos [...] con una adaptación rapidísima propia del gran uso que se da a los términos, importados por una necesidad designativa específica” (CARRIAZO RUIZ, 1998: 34).

#### **VI.4. Anglicismos náuticos del español anteriores al siglo XX**

La influencia del inglés sobre Europa se acrecentó durante el siglo XIX y abarcó todos los campos semánticos de las lenguas que entraron en contacto con ella. La expansión colonial del Imperio británico, sumado a su poder militar, económico y cultural, contribuyeron directamente para dotar de prestigio a la lengua inglesa. La mayoría de los avances técnicos ocurrían en suelo británico, y de aquella lengua provenían los términos acuñados para describirlos.

En lo que respecta a la industria naviera española, durante el siglo XIX los marinos y técnicos ingleses ejercieron una influencia determinante en ella. La presencia de angloparlantes en suelo ibérico, sumada a la traducción de tratados, cursos y manuales escritos originalmente en inglés, facilitaron el ingreso de anglicismos en el castellano. Simultáneamente, la traducción de obras técnicas del francés también fomentó el ingreso de anglicismos indirectos. El francés tuvo mucho que ver con el anglicismo en español, dado que este se convirtió en la vía intermedia para la adopción de gran cantidad de voces inglesas.

Como se ha analizado en este trabajo, y en clara contraposición con la situación lingüística de los siglos XX y XXI, durante el siglo XIX se hicieron esfuerzos para adaptar el léxico naval patrimonial del español con el fin de llenar las lagunas lexicales, surgidas por causa de los avances técnicos producidos en el extranjero, con material nativo. Por esta razón, durante la mayor parte del siglo XIX la introducción de anglicismos fue menor de lo que podría suponerse dada la situación dispar en la que se hallaban, por un lado, el Imperio británico y, por el otro, el Imperio español.

Esta situación, sin embargo, comenzó a cambiar hacia finales del siglo XIX, cuando muchas voces propias de la terminología náutica española comenzaron a caer en desuso y se aceleró la introducción y adaptación de préstamos ingleses.

En conclusión, los pueblos germánicos han cumplido un importante papel en el desarrollo de la ciencia náutica occidental a lo largo de la historia. Avances en arquitectura naval, en los aparejos, en la construcción de nuevas clases de buques y en las técnicas de navegación, así como innovaciones en la fabricación y localización de la artillería y en las tácticas de guerra naval, han dejado sus huellas en el léxico de todas las lenguas europeas y en muchas de las principales lenguas del mundo.

En este punto el español no es la excepción a la regla, y un estudio diacrónico de los germanismos directos e indirectos que forman parte del vocabulario náutico castellano –como sucede con el estudio de los fenómenos de contacto en general– no solo sirve para echar luz sobre la historia de la lengua española, sino también para aportar nuevas perspectivas referentes a procesos históricos y culturales mucho más amplios, los cuales, a su vez, han sentado las bases del mundo moderno.

## VII. ANEXO I: GOTICISMOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN EL ESPAÑOL

---

A continuación se presenta una lista de palabras castellanas de probable o seguro origen godo, incluidas como tales en el *DCECH*:

Abeitar	Espeto	Guercho
Adrede	Espita	Guiar <sup>94</sup>
Agasajar	Espiar	Hato
Albergue	Espiar <sup>95</sup>	Lastar
Ana o alna <sup>96</sup>	Espolín	Látigo
Angazo	Espuela	Laverca
Arenga	Esquilar	Lúa
Arrapar	Esquivo	Manopla
Arrear	Estaca	Mielsa
Aspa	Estampida	Parra
Ataviar	Estribo	Rámila <sup>97</sup>
Banda <sup>98</sup>	Estringa	Rapar
Bando <sup>99</sup>	Forrar	Raque
Barragán	Frasco	Rehilar
Belesa	Gabarse	Rengo
Bergante	Gaita	Rico
Bordar	Galardón	Ripia
Boto	Gana	Roano
Bóveda	Ganar	Robar

---

<sup>94</sup> Según el *DCECH* (III, 258b), la etimología goda deja muchas dudas.

<sup>95</sup> En su segunda acepción: ‘halar de un cabo para hacer caminar la nave’. Quizá de un \**spīnare*, producto del cruce entre gót. *spīnnan* ‘hilar’ y romance \**depanare* ‘devanar’ (*DCECH* II, 743a).

<sup>96</sup> Antigua medida de longitud.

<sup>97</sup> También se ha postulado un origen suevo (*DCECH* IV, 762b).

<sup>98</sup> En su segunda acepción: ‘grupo de gente armada’ ‘parcialidad o número de gente que favorece y sigue el partido de alguien’, etc. (*DCECH* I, 485c).

<sup>99</sup> En su segunda acepción: ‘facción’ ‘partido’ ‘parcialidad’, etc. (*DCECH* I, 487e).

Bramar	Gandaya	Ropa
Bregar	Ganso	Sacar
Brete	Garbanzo	Sala
Brote	Gavilán	Sayón
Brozno	Grima	Tapa
Casta <sup>100</sup>	Grupo	Tesugo <sup>101</sup>
Conrear	Guadafiones	Tregua
Escanciar	Guadaña	Triscar
Escarnecer/escarmiento	Guadapero	Trocir
Escatimar	Gualda	Troj
Escullir	Guardia	Trousa
Esparaván	Guay	Ufano

---

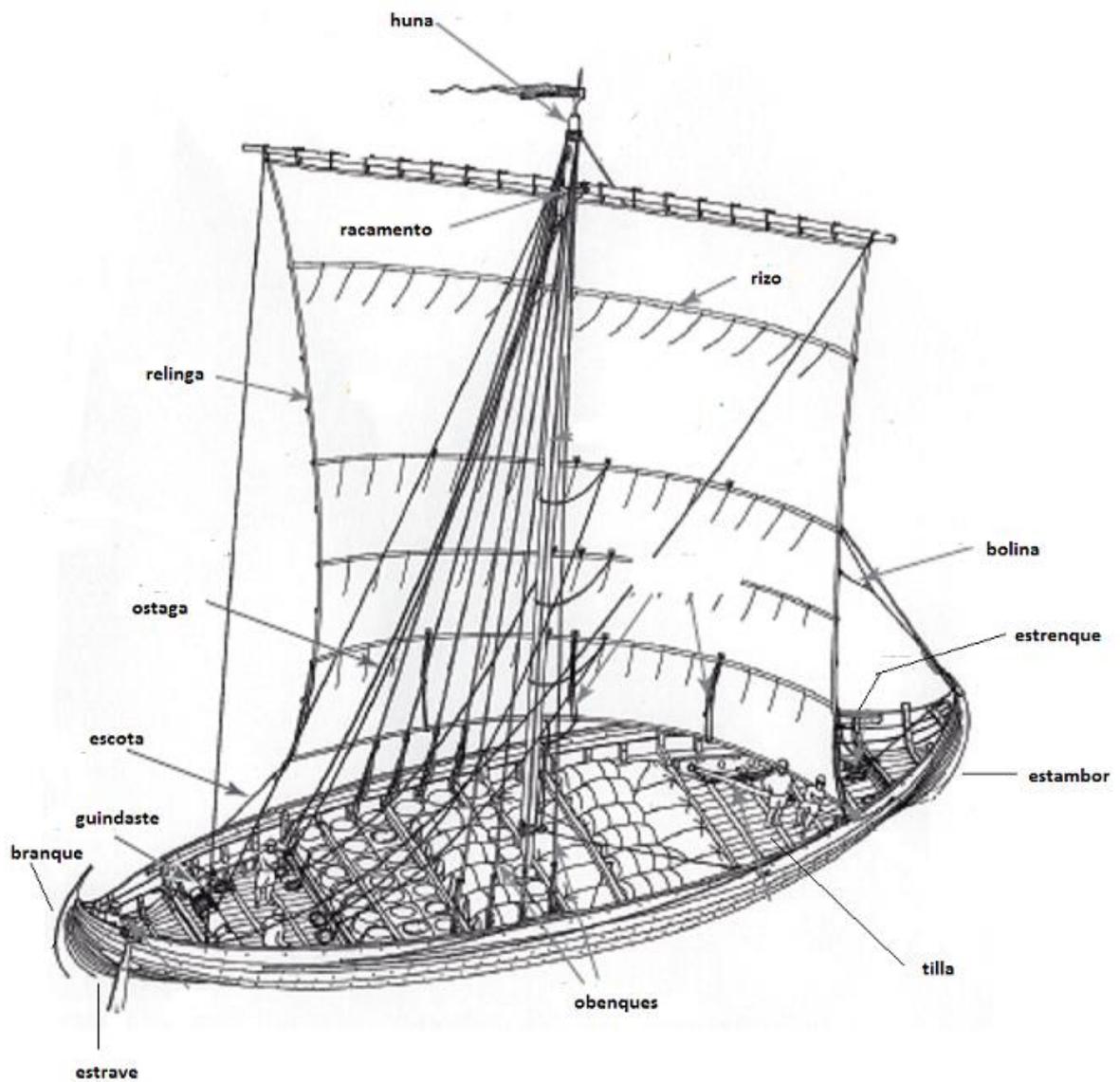
<sup>100</sup> Ante las teorías sobre un origen latino, J. Corominas defiende el origen godo por varias razones: 1) es voz antigua en toda la PI; 2) tenía un sentido original neutro –que no afirma ni niega la pureza de la especie– y que se refiere tanto a plantas o cosas, como a animales y personas y, por lo tanto, no concuerda semánticamente con el término latino *castus*, el cual tenía el sentido de ‘puro’ y ‘virtuoso’, y 3) vocablos similares en forma fonética y sentido se encuentran desde temprano en todas las lenguas escandinavas y en el inglés por influjo de estas (*DCECH* I, 913b).

<sup>101</sup> Variante dialectal de *tejón*.

## VIII. ANEXO II: LAS NAVES ESCANDINAVAS DE LA ERA VIKINGA

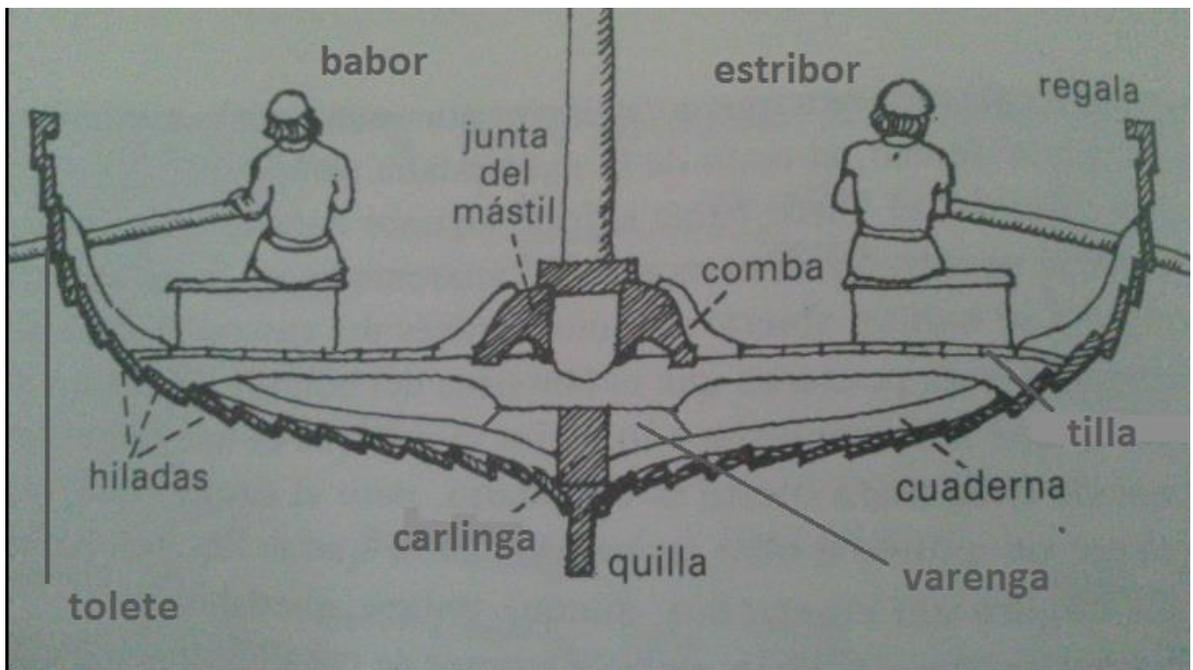
---

*Ilustración de un knörr con nomenclatura española derivada del NA*



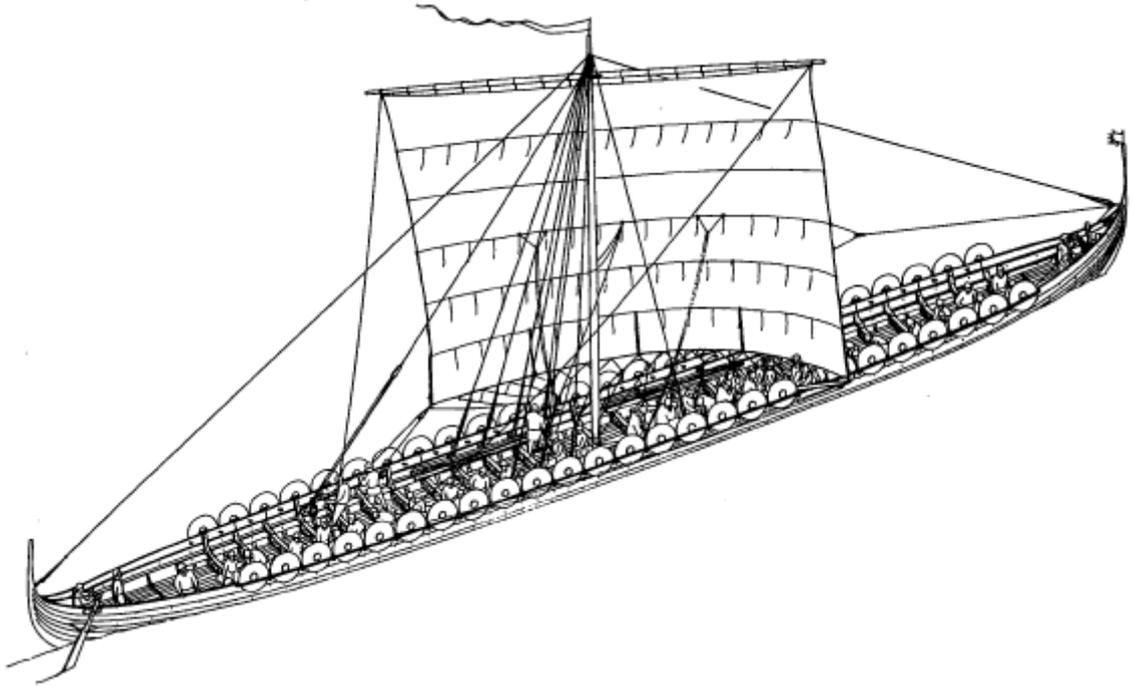
Fuente: Ridel (2013). "Des textes de marine en dialecte normand du XIIe siècle: une source pour l'histoire de la navigation au Moyen Âge dans le nord de la France" (los términos franceses de la imagen original fueron sustituidos por sus equivalentes españoles para los fines de esta investigación).

*Ilustración del casco de una nave escandinava medieval con algunos términos derivados del NA (babor, carlinga, estribor, quilla, tolete y varenga)*



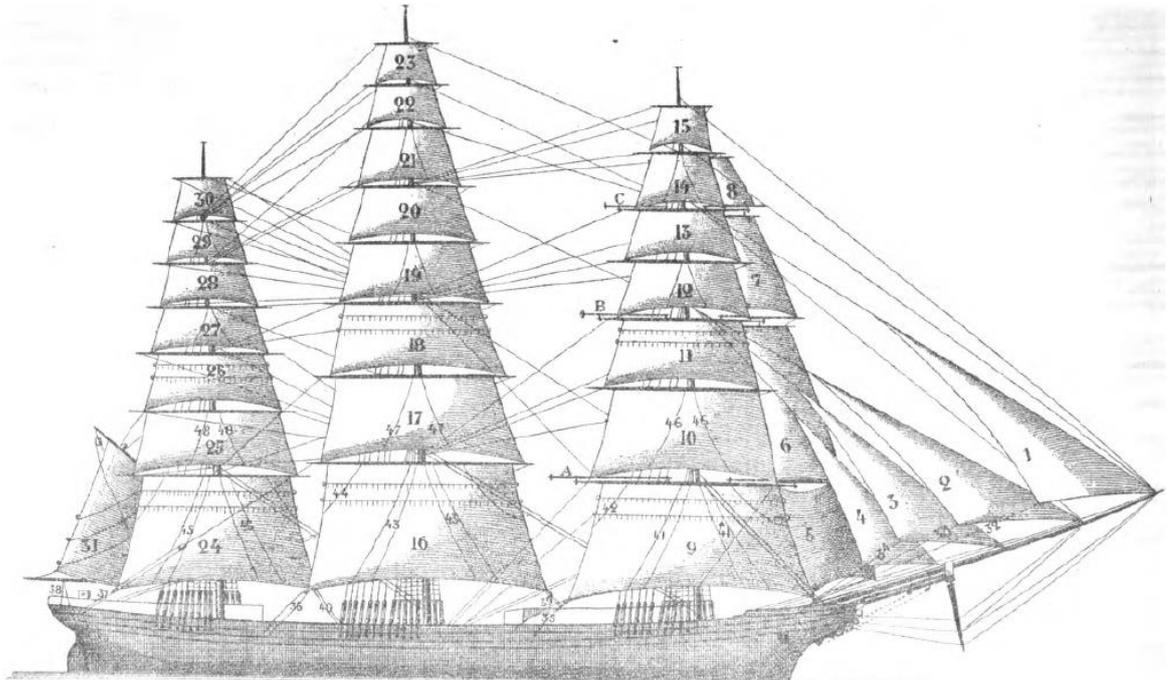
Fuente: <https://filanaval.blogspot.com/2015/11/partes-de-un-drakkar-vikingo.html>.

*Ilustración de un langskip de uso militar*



Fuente: Sayers (1999). "Textual evidence for spilling lines in the rigging of medieval Scandinavian keels".

## IX. ANEXO III: FRAGATA DE APAREJO COMPLETO (SIGLO XIX)



- |    |                              |    |                            |    |                             |
|----|------------------------------|----|----------------------------|----|-----------------------------|
| 1  | Petifoque.                   | 18 | Gavia alta.                | 35 | Escota de trinquete.        |
| 2  | Foque.                       | 19 | Juanete mayor bajo.        | 36 | Escota de la mayor.         |
| 3  | Fofoque.                     | 20 | Juanete mayor alto.        | 37 | Escota de mesana.           |
| 4  | Contrafoque.                 | 21 | Sobrejuanete mayor.        | 38 | Escota de la cangreja.      |
| 5  | Rastrera de trinquete.       | 22 | Sosobre mayor.             | 39 | Amura de la mayor.          |
| 6  | Ala de velacho.              | 23 | Monterilla.                | 40 | Amura de mesana.            |
| 7  | Ala de juanete de proa.      | 24 | Vela de mesana; Mesana.    | 41 | Brioles de trinquete.       |
| 8  | Ala de sobrejuanete de proa. | 25 | Sobremesana baja.          | 42 | Apaga penoles de trinquete. |
| 9  | Trinquete.                   | 26 | Sobremesana alta.          | 43 | Brioles de la mayor.        |
| 10 | Velacho bajo.                | 27 | Perico bajo.               | 44 | Apaga penoles de la mayor.  |
| 11 | Velacho alto.                | 28 | Perico alto.               | 45 | Brioles de mesana.          |
| 12 | Juanete de proa bajo.        | 29 | Sobreperico.               | 46 | Brioles de velacho.         |
| 13 | Juanete de proa alto.        | 30 | Sosobre perico.            | 47 | Brioles de gavia.           |
| 14 | Sobrejuanete de proa.        | 31 | Cangreja; Mesana cangreja. | 48 | Brioles de sobremesana.     |
| 15 | Sosobre de proa.             | 32 | Escota de petifoque.       |    |                             |
| 16 | Mayor.                       | 33 | Escota de foque.           |    |                             |
| 17 | Gavia baja.                  | 34 | Escota de fofoque.         |    |                             |

Fuente: Paasch (1908). *From Keel to Truck. Dictionary of Naval Terms.*

## X. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

---

### X.1. Diccionarios, vocabularios, gramáticas y enciclopedias

- AA.VV. (2009). *Oxford English Dictionary*. 2a ed. en CD-ROM (v. 4.0). Oxford: Oxford University Press.
- ALVAR, M.; DE BALBÍN, R. Y LINDLEY CINTRA, L. F. (DIRS.) (1960–69). *Enciclopedia lingüística hispánica* (T. I y II) Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- BRUNEAU, CH. (1958). *Petite histoire de la langue française*. París: Librairie Armand Colin.
- GODEFROY, F. (1880–1895). *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous ses dialectes du IXe au XVe siècle*. París: Vieweg [en línea] <<http://micmap.org/dicfro/introduction/dictionnaire-godefroy>>.
- GARCÍA DE DIEGO, V. (1981). *Gramática histórica española*. Madrid: Gredos.
- MENÉNDEZ PIDAL, R. (1962). *Manual de gramática histórica española*. Madrid: Espasa-Calpe.
- HOLMANN, K. (2003). *Historical Dictionary of the Vikings*. Lanham: The Scarecrow Press, Inc.
- MCSPARRAN, F. et. al. (2000–2018). *Middle English Compendium*. Ann Arbor: University of Michigan Library [en línea] <<http://quod.lib.umich.edu/m/middle-english-dictionary/>>.
- Real Academia Española. *Banco de datos: Corpus diacrónico del español (CORDE)* [en línea] <http://www.rae.es>.
- Real Academia Española. *Diccionario de autoridades (1729–1739)* [en línea] <<http://web.frl.es/DA.html>>.
- Real Academia Española (2014). *Diccionario de la lengua española*. 23a ed. [en línea] <<https://www.rae.es/>>.
- RIVODÓ, B. (1889). *Voces nuevas en la lengua castellana. Glosario de voces, frases y acepciones usuales que no constan en el Diccionario de la Academia, edición undécima. Admisión de extranjeras. Rehabilitación de anticuadas. Rectificaciones*.

*Acentuación prosódica. Venezolanismos.* París: Librería Española de Garnier Hermanos.

ZOËGA, G. T. (1967). *A Concise Dictionary of Old Icelandic.* Oxford: Oxford University Press.

#### *X.1.a Diccionarios etimológicos*

COROMINAS, J. (1973). *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana.* 3a ed. Madrid: Gredos.

COROMINAS, J. Y PASCUAL, J. (1980–1991). *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico.* Madrid: Gredos.

FRANCK, J. (1892). *Etymologisch woordenboek der nederlandsche taal.* La Haya: Martinus Nijhoff.

MEYER-LÜBKE, W. (1935). *Romanisches etymologisches Wörterbuch.* 3a ed. compl. Heidelberg: Carl Winters Universitätsbuchhandlung [en línea] <[http://digital.bib-bvb.de/view/bvbmets/viewer.0.6.4.jsp?folder\\_id=0&dvs=1605480763034~111&pid=2980858&locale=es&usePid1=true&usePid2=true](http://digital.bib-bvb.de/view/bvbmets/viewer.0.6.4.jsp?folder_id=0&dvs=1605480763034~111&pid=2980858&locale=es&usePid1=true&usePid2=true)>.

VERCOULLIE, J. (1925). *Beknopt etymologisch woordenboek der nederlandsche taal.* La Haya: Martinus Nijhoff [en línea] <<http://www.etymologiebank.nl/>>.

DE VRIES, J. (1971). *Nederlands etymologisch woordenboek.* Houten: Het Spectrum [en línea] <<http://www.etymologiebank.nl/>>.

WARTBURG, W. (1922–2002). *Französisches etymologisches Wörterbuch (FEW)* [en línea] <<https://apps.atilf.fr/lecteurFEW/index.php/site/index>>.

#### *X.1.b Diccionarios náuticos*

AMICH, J. (2003). *Diccionario marítimo.* Barcelona: Editorial Juventud.

DE LORENZO, J.; DE MURGA, G. Y FERREIRO, M. (1865). *Diccionario marítimo español.* Madrid: Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet.

FERNÁNDEZ NAVARRETE, M. (1831). *Diccionario marítimo español.* Madrid: Imprenta real.

PAASCH, H. (1908). *From Keel to Truck. Dictionary of Naval Terms*. Londres: George Phillip & Son, Ltd.

## X.2. Bibliografía general

### X.2.a. Estudios lingüísticos

BLOOMFIELD, L. (1969). *Language*. Londres: George Allen & Unwin.

BYNON, TH. (1981). *Lingüística histórica*. Madrid: Gredos.

CONDE SILVESTRE, J. C. (2007). *Sociolingüística histórica*. Madrid: Gredos.

COSERIU, E. (1973). *Sincronía, diacronía e historia. El problema del cambio lingüístico*. Madrid: Gredos.

— (1977). *Principios de semántica estructural*. Madrid: Gredos.

DE GOROG, R. (1967). “The Dating of Neologisms in Corominas’ Etymological Dictionaries”. *Hispania*, Vol. 50, Núm. 2, (pp. 292–296).

FAGYAL, Z., KIBBEE, D.; JENKINS, F. (2006). *French: A Linguistic Introduction*. Cambridge University Press: Nueva York.

GARCÍA YEBRA, V. (1989). *Teoría y práctica de la traducción (T. I)*. Madrid: Gredos.

GECKELER, H. (1976). *Semántica estructural y teoría del campo léxico*. Madrid: Gredos.

GREEN, D. H. (1998). *Language and History in the Early Germanic World*. Cambridge: Cambridge University Press.

HARBERT, W. (2007). *The Germanic Languages*. Nueva York: Cambridge University Press.

HÜBSCHMANN, H. (1875). “On the Position of Armenian in the Sphere of the Indo-European Languages”. *Zeitschrift für vergleichende Sprachforschung auf dem Gebiete der Indogermanischen Sprachen*, Vol. 23, Núm 1 (pp. 5–49).

JUNGEMANN, J. (1955). *La teoría del sustrato y los dialectos hispano-romances y gascones*. Madrid: Gredos.

KRAHE, H. (1977). *Lingüística germánica*. Madrid: Cátedra.

LAUSBERG, H. (1973). *Lingüística románica*. Madrid: Gredos.

LEHMANN, W. (1969). *Introducción a la lingüística histórica*. Madrid: Gredos.

LOCKWOOD, W. B. (1978). *Filología indoeuropea*. Buenos Aires: Eudeba.

- MENÉNDEZ PIDAL, R. (1950). “Modo de obrar del substrato lingüístico”. *Revista de Filología Española*, Vol. XXXIV (pp. 1–8).
- TAGLIAVINI, C. (1993). *Orígenes de las lenguas neolatinas. Introducción a la filología romance*. México: Fondo de Cultura Económica.
- VIDOS, B. E. (1968). *Manual de lingüística románica*. Madrid: Aguilar.
- VILLAR, F. (1996). *Los indoeuropeos y los orígenes de Europa. Lenguaje e historia*. Madrid: Gredos.
- WALSH, T. J. (1990). “Advances in the 1980s”. *Hispania*, Vol. 73, Núm. 1 (pp. 177–200).
- WARTBURG, W. (1971). *La fragmentación lingüística de la Romania*. Madrid: Gredos.
- WISE, H. (2003). *The Vocabulary of Modern French. Origins, Structure and Function*. Londres: Routledge.
- POTTIER, B. (1958). “Valor de la datación de las palabras en la investigación etimológica” en su *Lingüística moderna y filología hispánica*. Madrid: Gredos, 1958 (pp. 232–238).

#### X.2.b. Estudios de historia generales

- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J. (1975). *España, Flandes y el Mar del Norte (1618–1639)*. Barcelona: Planeta.
- BEAZLEY, C. R. (1931). *Prince Henry the Navigator*. Londres: G. P. Putman’s Sons.
- BRAUDEL, F. (1997). *En torno al Mediterráneo*. Barcelona: Paidós.
- CANNY, N. (ED.). (1988). *The Oxford History of the British Empire. Volume I: The Origins of Empire*. Oxford: Oxford University Press.
- COLLINS, R. (2004). *Visigothic Spain 409–711*. Oxford: Blackwell Publishing Ltd.
- ELLIOT, J. H. (1983). *La España imperial 1469–1716*. Barcelona: Editorial Vicens–vives.
- FIELDHOUSE, D. K. (1998). *Los imperios coloniales desde el siglo XVIII*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- FLOUD, R. y JOHNSON, P. (ED.). (2004). *The Cambridge Economic History of Modern Britain. Volume I: Industrialization, 1700–1860*. Cambridge: Cambridge University Press.

- HALLER, J. (1960). *La entrada de los germanos en la historia*. México DF: UTEHA.
- JAMES, E. (2009). *Europe's Barbarians AD 200–600*. Edimburgo: Pearson Education [en línea]. Consultado el 25 de enero de 2016 en <<https://books.google.com.ar/books>>.
- KAMEN, H. (2005). *Golden Age Spain*. Nueva York: Palgrave Macmillan.
- MARSHALL, P. J. (ED.). (1998). *The Oxford History of the British Empire. Volume II: The Eighteenth Century*. Oxford: Oxford University Press.
- MUSSET, L. (1982). *Las invasiones. El segundo asalto contra la Europa cristiana*. Barcelona: Labor.
- PORTER, A. (ED.). (1999). *The Oxford History of the British Empire. Volume III: The Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press.
- THOMPSON, E. A. (1971). *Los godos en España*. Madrid: Alianza Editorial.

### **X.3. Bibliografía específica por temas**

#### HISTORIA DEL ESPAÑOL:

- BERGUA CAVERO, J. (2004). *Los helenismos del español*. Madrid: Gredos.
- DE FOREST, J. B. (1916). “Old French borrowed words in the Old Spanish of the twelfth and thirteenth centuries”. *The Romanic Review*, Vol. VII, Núm. 4 (pp. 369–394).
- IORDAN, I. Y MANOLIU, M. (1989). *Manual de lingüística románica*. Madrid: Gredos.
- LAPESA, R. (1981). *Historia de la lengua española*. Madrid: Gredos.
- LLOYD, P. M. (1993). *Del latín al español*. Madrid: Gredos.
- LÜDTKE, H. (1974). *Historia del léxico románico*. Madrid: Gredos.
- MENÉNDEZ PIDAL, R. (1951). *El idioma español en sus primeros tiempos*. Buenos Aires: Espasa–Calpe.
- (1980). *Orígenes del español: estado lingüístico de la Península Ibérica hasta el siglo XI*. Madrid: Espasa–Calpe.
- MEYER–LÜBKE, W. (1926). *Introducción al estudio de la lingüística romance*. Madrid: Centro de Estudios Históricos.
- PENNY, R. (1993). *A History of the Spanish Language*. Cambridge: Cambridge University Press.

- POTTIER, B. (1967). “Galicismos” en ALVAR, M.; DE BALBÍN, R. Y LINDLEY CINTRA, L. F. (DIRS.) (1960–69). *Enciclopedia lingüística hispánica*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (T. II) (pp. 127–151).
- ROHLFS, G. (1966). *Lengua y cultura*. Madrid: Ediciones Alcalá.
- (1979). *Estudios sobre el léxico románico*. Madrid: Gredos.
- TERLINGEN, J. (1960). “Italianismos” en ALVAR, M.; DE BALBÍN, R. Y LINDLEY CINTRA, L. F. (DIRS.) (1960–69). *Enciclopedia lingüística hispánica*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. (T. II) (pp. 263–305).
- VALKHOFF, M–F. (1966). “Préstamos de lenguas modernas” en ALVAR, M.; DE BALBÍN, R. Y LINDLEY CINTRA, L. F. (DIRS.) (1960–69). *Enciclopedia lingüística hispánica*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. (T. I) (pp. 365–376).

#### GERMANISMOS:

- ADAMS, J. N. (2004). *Bilingualism and the Latin Language*. Cambridge: Cambridge University Press.
- (2007). *The Regional Diversification of Latin, 200 BC – AD 600*. Cambridge: Cambridge University Press.
- AVELLO ÁLVAREZ, J. L. (1990–1991). “Los suevos y visigodos en la provincia de León. Análisis e inventario de sus testimonios”. *Memorias de Historia Antigua*, Vol. XI–XII (pp. 295–315).
- BALDINGER, K. (1963). *La formación de los dominios lingüísticos en la Península Ibérica*. Madrid: Gredos.
- BRÜCH, J. (1913). *Der Einfluss der germanischen Sprachen auf das Vulgärlatein*. Heidelberg: Carlo Winter.
- BERTONI, G. (1914). *L'elemento germanico nella lingua italiana*. Génova: A. F. Formiggini.
- GAMILLSCHEG, E. (1932). “Historia lingüística de los visigodos”. *Revista de Filología Española*, Vol. XIX (pp. 117–150 y 229–260).
- (1967). “Germanismos” en ALVAR, M.; DE BALBÍN, R. Y LINDLEY CINTRA, L. F. (DIRS.) (1960–69). *Enciclopedia lingüística hispánica*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. *Enciclopedia lingüística hispánica* (T. II) (pp. 79–91).

- GOLDSCHMIDT, M. (1902). “Germanisches Kriegswesen im Spiegel des romanischen Lehnwortes”. *Beiträge zur Romanischen und Englischen Philologie: Festgabe für Wendelin Foerster*, 1902 (pp. 4–68).
- KREMMER, D. (2004). “El elemento germánico y su influencia en la historia lingüística peninsular” en CANO AGUILAR, R. (COORD.) (2004). *Historia de la lengua Española*. Barcelona: Ariel (pp. 133–48).
- MURDOCH, A. (2004). “Germania Romania” en MURDOCH, B. y READ, M. (ED.). (2004). *Early Germanic Literature and Culture*. Rochester: Camden House (pp. 55–71).
- PIEL, J. (1960a). “Antroponimia germánica” en ALVAR, M.; DE BALBÍN, R. Y LINDLEY CINTRA, L. F. (DIRS.) (1960–69). *Enciclopedia lingüística hispánica*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (T. I) (pp. 421–444).
- (1960b). “Toponimia germánica” en ALVAR, M.; DE BALBÍN, R. Y LINDLEY CINTRA, L. F. (DIRS.) (1960–69). *Enciclopedia lingüística hispánica*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (T. I) (pp. 531–560).
- REINHART, W. (1942). “El reino hispánico de los suevos y sus monedas”. *Archivo español de arqueología*, vol. 15 (pp. 308–331).
- (1945). “Sobre el asentamiento de los visigodos en la Península”. *Archivo español de arqueología*, Vol. 18 (pp. 124–139).
- (1946a). “El elemento germánico en la lengua española”. *Revista de Filología Española*, Vol. XXX (pp. 295–309).
- (1946b). “Los suevos en el tiempo de su invasión en Hispania”. *Archivo español de arqueología*, Vol. 19 (pp. 131–144).
- RUCHESI, F. C. (2016). “El ejército y la guerra en la construcción de la cohesión el caso de los visigodos: siglo V y comienzos del VI”. *Temas Medievales*, Vol. 24 (pp. 161–184).
- TÁCITO, C. (1988). *Agrícola. Germania. Diálogo sobre los oradores*. Ed. y trad. J. M. Requejo. Madrid: Gredos.
- TOVAR, A. (1946). *Lengua gótica: Paradigmas gramaticales, textos, léxico*. Madrid: Nueva Época.
- CAEROLS, J. J. (2001). “El encuentro entre godos e hispanorromanos. Un análisis filológico” En GIANPAOLO URSO (ED.). (2001). *Integrazione, mescolanza, rifiuto:*

*incontri di popoli, lingue e cultura in Europa dall'antichità all'umanesimo*. Roma: L'Erma di Bretschneider (pp. 199–238).

MALKIEL, Y. (1986). “Designation of the Cupbearer in Older Hispano–Romance”. *Studies in Philology*, Vol. 83, (pp. 286–302).

#### LENGUAS EN CONTACTO:

D'AMORE, A. M. (2009). “La influencia mutua entre lenguas: anglicismos, hispanismos y otros préstamos”. *Revista digital universitaria UNAM*, Vol. 10, Núm. 3.

FISHMAN, J. (1967). “Bilingualism with and without diglossia: Diglossia with and without bilingualism”. *Journal of Social Issues. Problems on bilingualism*, Vol. 23 (pp. 29–38).

FOLGAR, C. (2005). “Lenguas en contacto en la Castilla medieval: la apócope extrema y la influencia de los francos». *Res Diachronicae Virtual 4: El Contacto de Lenguas*, Número monográfico coord. por Ana Rodríguez Barreiro y Ana García Lenza (pp. 5–22).

GÓMEZ CAPUZ, J. (1997). “Towards a Typological Classification of Linguistic Borrowing (Illustrated with Anglicism in Romance Languages)”. *Revista Alicantina de Estudios Ingleses*, Vol. 10 (pp. 81–94) [en línea]. Consultado el 1 de mayo de 2014 en <[http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/5997/1/RAEI\\_10\\_08.pdf](http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/5997/1/RAEI_10_08.pdf)>

HAUGEN, E. (1950). “The Analysis of Linguistic Borrowing”. *Language*, Vol. 26 (pp. 210–231).

HOFFER, B. (2002). “Language Borrowing and Language Diffusion: an Overview”. *Intercultural Communication Studies*, Vol. XI (pp. 1–36).

LEIVA, F. (1999). “Préstamos léxicos del árabe con /c/ inicial en español” en ALEZA IZQUIERDO, M. (COORD.). (1999). *Estudios de historia de la lengua española en América y España*. Valencia: Universitat de València (pp. 195–206).

SALAS, M. (1988). *El problema de las lenguas en contacto*. México: UNAM Instituto de Investigaciones Filológicas.

THOMASON, S. (2000). “Can Rules be Borrowed?”. *45th Annual Conference of the International Linguistic Association*. Washington: Georgetown University.

— (2001a). *Language Contact*. Edimburgo: Edinburgh University Press.

- (2001*b*). “Contact–Induced Typological Change” en HASPELMATH, M.; KOENIG, E.; OSTORREICHER, W. y RAIBLE, W. (EDS.). *Language Typology and Language Universals: An International Handbook*. Nueva York: Walter de Gruyter (pp. 1640–1648).
- (2005). “Pronoun Borrowing”. *Berkeley Linguistics Society*, Vol. 27 (pp. 301–315).
- WEINREICH, U. (1968). *Languages in Contact. Findings and Problems*. La Haya: Mouton & Co.

#### LA INFLUENCIA LINGÜÍSTICA DEL NÓRDICO ANTIGUO:

- BORKENT, A. (2014). Norse Loanwords in Old and Middle Irish. A semantic analysis of the Irish–Norse (language) contact situation. Utrecht: Universidad de Utrecht (tesis inédita) [en línea]. Consultado el 9 de febrero de 2016 en <<http://www.medievalists.net/2014/12/09/norse-loanwords-old-middle-irish>>.
- DE GOROG, R. P. (1958). *The Scandinavian Element in French and Norman*. Nueva York: Bookman Associates.
- (1959). “A History of the Research on Scandinavian Influence on French”. *Studies in Philology*, Vol. 56, Núm. 3 (pp. 459–470).
- ERLENDSDÓTTIR, E. (2010). “Algunos marinerismos de origen nórdico en el español” en CIVIL, PIERRE y CRÉMOUX, FRANÇOISE (EDS.). *Actas del XVI Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*. Madrid: Iberoamericana.
- (2009). “‘...el guindaste pa guindar la uela’. Los vocablos *guindar* y *guindaste*, y sus derivados”. *Milli Mála. Journal of Language and Culture*, Vol. 1 (pp. 95–122).
- (2012). “Marinerismos de origen nórdico en el español de América”. *Milli mála. Journal of Language and Culture*, Vol. 4 (pp. 55–79).
- (2013). “*Racamento, rizo, bolina...* Términos náuticos de origen nórdico”. *Milli mála. Journal of Language and Culture*, Vol. 5 (pp. 285–312).
- (2016). “*Quilla, branque, estrave...* Términos náuticos de origen nórdico”. *Milli mála. Journal of Language and Culture*, Vol. 8 (pp. 70–92).
- MARSTRANDER, C. (1922). “*Recherches sur l’histoire du vieux-norrois en Irlande. Résumées par Alf Sommerfelt*”. *Revue Celtique*, Vol. XXXIX (pp. 175–198).

MERLIN-CHAZELAS, A. (1977). *Documents relatifs au clos des galées de Rouen et aux armées de mer du roi de France de 1293 á 1418*. París: Bibliothèque nationale [en línea]. Consultado el 11 de septiembre de 2016 en <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6245919j/f360.item.zoom>>.

#### LA INFLUENCIA LINGÜÍSTICA DEL NEERLANDÉS:

VAN DEN BERG, M. (2003–2004). *L'influence néerlandaise sur le vocabulaire français*. Utrecht: Universidad de Utrecht (tesis inédita) [en línea]. Consultado el 20 de enero de 2014 en <[http://www.thesis.net/influ\\_ned/influ\\_ned\\_inhoud.htm](http://www.thesis.net/influ_ned/influ_ned_inhoud.htm)>.

VIDOS, B. E. (1972). “Relaciones antiguas entre España y los Países Bajos y problemas de los préstamos holandeses (flamencos) en castellano”. *Revista de Filología Española*, Vol. 55 (pp. 233–242).

#### LA INFLUENCIA LINGÜÍSTICA DEL INGLÉS:

PRATT, CH. (1980). *El anglicismo en el español peninsular contemporáneo*. Madrid: Gredos.

MONTES GIRALDO, J. J. (1985). “Calcos recientes del inglés en español”. *Thesaurus*, Vol. XL, Núm. 1 (pp. 1–50).

#### HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN:

ALBERDI LONBIDE, X. y ARAGÓN RUANO, A. (1998). “La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Vol. 2, (pp. 13–33).

APESTEGUI, C. (2001). “Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y la primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización”. *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian–Atlantic Tradition*. Lisboa: Instituto Portugués de Arqueología (pp.163–212).

CHATTERTON, E. K. (1914). *Sailing Ships*. Londres: Sidgwick & Jackson LTD.

COOPER, J. P. (1971). “Sea–Power” en COOPER, J. P. (ED.). *The New Cambridge Modern History. Volumen IV: The Decline of Spain and the Thirty Years War*. Cambridge: Cambridge University Press (pp. 226–238).

- DE JUAN Y PEÑALOSA, J. Y FERNÁNDEZ-GIMÉNEZ, S. (1980). *Historia de la navegación*. Madrid: Hyspamérica.
- FERNÁNDEZ DURO, C. (1893). *La marina de Castilla*. Madrid: El Progreso Editorial.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F. (1995). “Arqueología de la arquitectura naval”. *Ciclo de conferencias: Cátedra Jorge Juan*. La Coruña: Universidade da Coruña (pp. 179–227).
- (2000). “Astilleros: De los barcos antiguos a los galeones”. *Conferencia para el Aula del Mar de Arqueología subacuática*, Cartagena [en línea] Consultado el 20 de octubre de 2014 en <[http://oa.upm.es/1894/2/fernandez\\_gonzalez\\_pon\\_2000\\_01.pdf](http://oa.upm.es/1894/2/fernandez_gonzalez_pon_2000_01.pdf)>.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, F. (1989). “Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración”. *Jornadas de Historia Marítima*, Vol. 1 (pp. 35–61).
- FERNÁNDEZ NAVARRETE, M. (1846). *Disertación sobre la historia de la náutica y de las ciencias matemáticas*. Madrid: Imprenta de la viuda de Calero.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. (1985). “El navío de tres puentes en la Armada española”. *Revista de historia naval*, año 3, Núm 9 (pp. 45–76).
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, R. (1981). “De la vela al vapor” en MANERA REGUEYRA, E. (DIR.). *El buque en la armada española*. Madrid: Silex Ediciones (pp. 257–274).
- LINDSAY, W. S. (1874). *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*. Londres: William Clowes and Sons.
- MANERA REGUEYRA, E. (DIR.). (1981). *El buque en la armada española*. Madrid: Silex Ediciones.
- (1981a). “La marina de Castilla” en MANERA REGUEYRA, E. (DIR.). *El buque en la armada española*. Madrid: Silex Ediciones (pp. 23–39).
- (1981b). “La época de Felipe V y Fernando VI” en MANERA REGUEYRA, E. (DIR.). *El buque en la armada española*. Madrid: Silex Ediciones (pp. 171–200).
- (1981c). “El apogeo de la marina española (Carlos III y Carlos IV)” en MANERA REGUEYRA, E. (DIR.). *El buque en la armada española*. Madrid: Silex Ediciones (pp. 201–232).
- MARCUS, G. J. (1980). *The Conquest of the North Atlantic*. Woodbridge: Boydell Press.

- MEIDE, C. (2002). “A plague of ships: Spanish ships and shipbuilding in the Atlantic colonies, sixteenth and seventeenth centuries”. *Department of History, College of William and Mary* [en línea]. Consultado el 21 de septiembre de 2013 en <[https://www.academia.edu/3258279/A\\_Plague\\_of\\_Ships\\_Spanish\\_Ships\\_and\\_Ship\\_building\\_in\\_the\\_Atlantic\\_Colonies\\_Sixteenth\\_and\\_Seventeenth\\_Centuries](https://www.academia.edu/3258279/A_Plague_of_Ships_Spanish_Ships_and_Ship_building_in_the_Atlantic_Colonies_Sixteenth_and_Seventeenth_Centuries)>.
- MOYA BLANCO, C. (1981). “La arquitectura naval en el siglo XVIII” en MANERA REGUEYRA, E. (DIR.). *El buque en la armada española*. Madrid: Silex Ediciones (pp. 233–256).
- PARRY, J. H. (1980). “Transports and Trade Routes” en RICH, E. E. y WILSON, C. H. (EDS.). *The Cambridge Economic History of Europe. Volume IV: The Economy of Expanding Europe in the 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> Centuries*. Cambridge: Cambridge University Press, 1980 (pp. 155–219).
- QUINTERO GONZÁLEZ, J. (2015). “Jorge Juan y los arsenales: La Carraca, Ferrol y Cartagena” en ALBEROLA-ROMÁ, A.; MAS GALVAÑ, C. y DIE MACULET, R. (COORDS.). *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*, Alicante: Universitat d’Alacant (pp. 227–249).
- RIDEL, E. (2013). “Des textes de marine en dialecte normand du XII<sup>e</sup> siècle: une source pour l’histoire de la navigation au Moyen Âge dans le nord de la France”. *Milli Mála. Journal of Language and Culture*, Vol. 5 (pp. 253–284).
- ROLDÁN, M. (1864). *Cartilla de construcción y manejo de los buques para instrucción de las guardias marinas, escrita por el capitán de fragata de la Armada Don Miguel Roldán en 1831. Corregida en 1863 por el capitán de navío de la misma Armada Don Francisco Chacón y Orta*. Cádiz: Imprenta de la revista médica.
- SAYERS, W. (2005). “Twelfth-century Norman and Irish Literary Evidence for ship-building and seafaring techniques of Norse origin”. *The Heroic Age: A Journal of Early Medieval Northwestern Europe*, Vol. 8 [en línea]. Consultado el 13 de marzo de 2016 en <<http://www.heroicage.org/issues/8/sayers.html>>.
- SCHNERB, R. (1969). “El gran desarrollo de los medios de comunicación en la época del vapor” en su *Historia general de las civilizaciones. Volumen VI: El siglo XIX. El apogeo de la expansión europea (1815–1914)*. 4a ed., Barcelona: Ediciones Destino (pp. 172–185) [en línea]. Consultado el 22 de septiembre de 2017

<<http://ensech.edu.mx/documentos/antologias/par/semestre%20PAR2-12/6semes/especialidad/historia%20universal%20II%20siglo%20XVIII-XX%2037/Historia%20Universal%20II%2017.pdf> >.

UNGER, R. W. (1981). "Warships and Cargo Ships in Medieval Europe". *Technology and Culture*, Vol. 22, Núm. 2 (pp. 233–252).

WOODMAN, R. (1997). *The History of the Ship*. Londres: Anova Conway Maritime Press.

#### LÉXICO NAVAL DEL ESPAÑOL:

LIPSKI, J. N. (1982). "Filibustero: Origin and Development". *Journal of Hispanic Philology*, Vol. 6 (pp. 213–38).

CARRIAZO RUIZ, J. R. (1998). "El término fragata en el paso del español clásico al moderno". *Revista de Lexicografía*, Núm. 5, 1998 (pp. 33–44).

VALLARINO, B. (1842). *Traducción del "Arte de aparejar y maniobras de los buques" de D. Lever*. Madrid: Imprenta de José Félix Palacios.

VILLAR REY, C. (2001). *El léxico de la construcción naval en el siglo XIX*. Coruña: Universidade da Coruña.

#### EL MUNDO NÓRDICO MEDIEVAL:

BARREIRO, S. Y BIRRO, R. (EDS.) (2017). *El mundo nórdico medieval: una introducción*. Buenos Aires: Sociedad Argentina de Estudios Medievales.

BILL, J. (2008). "Viking Ships and the Sea" en BRINK, S. (ED.) y PRICE, N. (COL.). *The Viking World*. Nueva York: Routledge (pp. 170–180).

BRINK, S. (2008). "Who were the Vikings?" en BRINK, S. (ED.) y PRICE, N. (COL.). *The Viking World*. Nueva York: Routledge (pp. 4–7).

BRØGGER, A. W. y SHETELIG, H. (1951). *The Viking Ships. Their Ancestry and Evolution*, Dreyers Forlag: Oslo.

DURAND, F. (1975). *Los vikingos*. Buenos Aires: Eudeba.

BRINK, S. (ED.) y PRICE, N. (COL.). (2008). *The Viking World*. Nueva York: Routledge.

HEIDE, E. (2012). "The Early Viking Ship Types". *Sjøfartshistorisk årbok* (pp. 81–153).

LOGAN, F. D. (1991). *The Vikings in History*. Londres: Routledge.

- RENAUD, J. (2008). “The Duchy of Normandy” en BRINK, S. (ED.) y PRICE, N. (COL.). *The Viking World*, Nueva York: Routledge (pp. 453–457).
- SAYERS, W. (1999). “Textual evidence for spilling lines in the rigging of medieval Scandinavian keels”. *The International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 28, Núm. 4 (pp. 343–354).
- WILLIAMS, G. (2008). “Raiding and Warfare” en BRINK, S. (ED.) y PRICE, N. (COL.). *The Viking World*, Nueva York: Routledge (pp. 193–203).
- WINROTH, A. (2014). *The Age of the Vikings*. Nueva Jersey: Princeton University Press.
- SZCZAWLINSKA MUCENIECKS, A. (2017). “Rus. Los escandinavos en el este” en BARREIRO, S. Y BIRRO, R. (EDS.) (2017). *El mundo nórdico medieval: una introducción*. Buenos Aires: Sociedad Argentina de Estudios Medievales (pp. 225–248).

#### EL IMPERIO COLONIAL NEERLANDÉS:

- EMMER, P. C. (2003). “The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590–1609”. *Journal of Portuguese History*, Vol. 1, Núm. 1 (pp. 1–14).
- FREIST, D. (2012). “The ‘Dutch Century’”. *European History Online* [en línea]. Consultado el 05 de agosto de 2016 en <<http://ieg-ego.eu/en/ego>>.
- ISRAEL, J. I. (1995). *The Dutch Republic: Its Rise, Greatness and Fall, 1477–1806*. Oxford: Oxford University Press.
- SLUITER, E. (1942). “Dutch maritime power and the colonial status quo, 1585–1641”. *Pacific Historical Review*, Vol. 11, Núm. 1 (pp. 29–41).
- (1948). “Dutch–Spanish rivalry in the Caribbean area, 1594–1609”. *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 28, Núm. 2 (pp. 165–196).
- SWART, K. W. (1967). *The Miracle of the Dutch Republic as seen in the Seventeenth Century*. Londres: H. K. Lewis.

## EL IMPERIO BRITÁNICO:

- APPLEBY, J. C. (1988). “War, Politics and Colonization, 1558–1625” en CANNY, N. (ED.). (1988). *The Oxford History of the British Empire. Volume I: The Origins of Empire*. Oxford: Oxford University Press (pp. 55–78).
- BAYLY, S. (1999a). “The Evolution of Colonial Cultures: Nineteenth–Century Asia” en PORTER, A. (ED.) (1999). *The Oxford History of the British Empire. Volume III: The Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press (pp. 447–469).
- BAYLY, S. (1999b). “The Second British Empire” en PORTER, A. (ED.). (1999). *The Oxford History of the British Empire. Volume V: Historiography*. Oxford: Oxford University Press (pp. 54–72).
- BECKLES, H. M. (1988). “The ‘Hub of Empire’: the Caribbean and Britain in the Seventeenth Century” en CANNY, N. (ED.). (1988). *The Oxford History of the British Empire. Volume I: The Origins of Empire*. Oxford: Oxford University Press (pp. 218–240).
- BRADDICK, M. J. (1988). “The English Government, War, Trade and Settlement” en CANNY, N. (ED.). (1988). *The Oxford History of the British Empire. Volume I: The Origins of Empire*. Oxford: Oxford University Press (pp. 286–308).
- BURROUGHS, P. (1999). “Imperial Institutions and the Government of Empire” en PORTER, A. (ED.). (1999). *The Oxford History of the British Empire. Volume III: The Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press (pp. 170–198).
- CANNY, N. (1988). “The Origin of Empire: An Introduction” en CANNY, N. (ED.). (1988). *The Oxford History of the British Empire. Volume I: The Origins of Empire*. Oxford: Oxford University Press (pp. 1–33).
- DUFFY, M. (1998). “World–Wide War and British Expansion, 1793–1815” en MARSHALL, P. J. (ED.). (1998). *The Oxford History of the British Empire. Volume II: The Eighteenth Century*. Oxford: Oxford University Press (pp. 184–207).
- ISRAEL, J. I. (1988). “The Emerging Empire: The Continental Perspective, 1650–1713” en CANNY, N. (ED.). (1988). *The Oxford History of the British Empire. Volume I: The Origins of Empire*. Oxford: Oxford University Press (pp. 423–444).
- KNICK HARLEY, C. (2004). “Trade: Mercantilism and Technology” en FLOUD, R. y JOHNSON, P. (ED.). (2004). *The Cambridge Economic History of Modern Britain*.

- Volume I: Industrialization, 1700–1860*. Cambridge: Cambridge University Press (pp. 175–203).
- KUBICEK, R. (1999). “British Expansion, Empire, and Technological Change” en PORTER, A. (ED.). (1999). *The Oxford History of the British Empire. Volume III: The Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press (pp. 247–269).
- LENMAN, B. P. (1998). “Colonial Wars and Imperial Instability, 1688–1793” en MARSHALL, P. J. (ED.). (1998). *The Oxford History of the British Empire. Volume II: The Eighteenth Century*. Oxford: Oxford University Press (pp. 170–198).
- LYNN, M. (1999). “British Policy, Trade, and Informal Empire in the Mid–Nineteenth Century” en PORTER, A. (ED.). (1999). *The Oxford History of the British Empire. Volume III: The Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press (pp. 101–121).
- MARSHALL, P. J. (1998). “Introduction” en MARSHALL, P. J. (ED.). (1998). *The Oxford History of the British Empire. Volume II: The Eighteenth Century*. Oxford: Oxford University Press (pp. 1–27).
- O’BRIEN, P. K. (1998). “Inseparable Connections: Trade, Economy, Fiscal State, and the Expansion of Empire, 1688–1815” en MARSHALL, P. J. (ED.). (1998). *The Oxford History of the British Empire. Volume II: The Eighteenth Century*. Oxford: Oxford University Press (pp. 53–77).
- PAGDEN, A. (1988). “The Struggle for Legitimacy and the Image of Empire in the Atlantic to c. 1700” en PAGDEN, A. (ED.). (1988). *The Oxford History of the British Empire. Volume I: The Origins of Empire*. Oxford: Oxford University Press (pp. 34–54).
- PORTER, A. (1999). “Introduction” en PORTER, A. (ED.). (1999). *The Oxford History of the British Empire. Volume III: The Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press (pp. 1–30).
- RODGER, N. A. (1988). “Guns and Sails in the First Phase of English Colonization, 1500–1650” en CANNY, N. (ED.). (1988). *The Oxford History of the British Empire. Volume I: The Origins of Empire*. Oxford: Oxford University Press (pp. 79–98).
- VILLE, S. (2004). “Transport” en FLOUD, R. y JOHNSON, P. (ED.). (2004). *The Cambridge Economic History of Modern Britain. Volume I: Industrialization, 1700–1860*. Cambridge: Cambridge University Press (pp. 295–331).