VOCABULARIO NÁUTICO DE ORIGEN NÓRDICO ANTIGUO EN EL ESPAÑOL

Juan Pablo MARTESE
(Universidad Católica Argentina)

jmartese84@yahoo.com.ar

Resumen

La conquista y colonización de Normandía por parte de daneses y noruegos creó una situación de contacto cultural y lingüístico que facilitó el ingreso de préstamos nórdicos al galorromance. Dados los avanzados conocimientos que poseían los marinos y constructores escandinavos en todo lo concerniente al quehacer náutico, la mayor parte de los préstamos que ingresaron al normando y francés antiguos pertenecen al campo semántico de la vida marítima. Estos préstamos, una vez integrados a las lenguas galorromances, llegaron al español gracias a la profunda influencia cultural y lingüística que el francés comenzó a ejercer en España a partir del siglo XI. En este artículo, estudiaremos estas situaciones de contacto y, tras ello, analizaremos algunos préstamos náuticos del español que provienen, en última instancia, del nórdico antiguo.

Palabras claves: Contacto de lenguas - Préstamos náuticos – Normandía - Lengua española - Influencia francesa

Summary

The overseas expansion of the Norsemen during the so called Viking Age led to the settlement of the Frankish province of Neustria, later renamed Normandy. An insight into the relations between the newcomers and the existing Gallo-Frankish population can be gleaned by studying the language contact situation that arose in northern France. As will be seen, the vast majority of Norse loanwords in Norman and French are of a technical nature and pertain to rigging, navigation and construction methods of wooden sailing-ships. Furthermore, the Old Norse loanwords present in the Spanish language are the result of indirect borrowing from French and Norman that took place from the 12th century onwards. After studying the contact situations that led to these borrowings, we will list a few examples of Spanish nautical words of French and Norse origins.

ISSN 0327-5094 (versión impresa) - ISSN 1850-2628 (versión online)
Temas Medievales 28 (2), jul-dic 2020: 1-15

KEYWORDS: Language contact – Loanwords – Maritime vocabulary – Normandy – Spanish language

Introducción

El contacto de lenguas presupone siempre cierto grado de contacto cultural. En efecto, los préstamos lingüísticos constituyen solo un aspecto de un proceso histórico-cultural más amplio. H. Lüdtke denominaba irradiación a dicho proceso e irradiación lingüística a su parte lingüística[1]. Por su parte, L. Bloomfield optaba por el término etnológico de difusión cultural[2] para referirse a la propagación de objetos, hábitos y costumbres de una cultura a otra. En estos casos de acercamiento, también es frecuente que los nombres de objetos y prácticas se difundan de pueblo en pueblo. Los préstamos lingüísticos son testimonios de las relaciones entre culturas a lo largo de la historia humana y muchas veces constituyen el único testimonio sobreviviente de procesos ocurridos en épocas remotas.

El marco histórico en el cual se inserta nuestro tema de investigación □los préstamos náuticos de origen escandinavo presentes en el español□ es la llamada Era Vikinga, período comprendido entre mediados del siglo VIII hasta el último tercio del siglo XI, aproximadamente. Durante tal período los pueblos escandinavos colonizaron y conquistaron grandes territorios, descubrieron nuevas tierras y llevaron a cabo una penetración comercial de Europa que transformó las rutas comerciales marítimas y fluviales del norte y este del continente.

Todas estas actividades fueron posibles gracias al conocimiento avanzado de técnicas de navegación, arquitectura y diseño navales que poseían los escandinavos. Las características estructurales de sus navíos y las jarcias[3] que utilizaban para maniobrar la gran vela cuadrada fueron imitadas en los astilleros de todo el norte de Europa e influyeron en el desarrollo posterior de la arquitectura naval medieval.

El prestigio del cual gozaron los marinos nórdicos y sus barcos dejó profundas huellas en las lenguas de Europa, principalmente en el inglés, en las lenguas celtas y en el galorromance. La conquista del norte de Francia y el

[1] Helmut LÜDTKE, *Historia del léxico románico*, Madrid, Gredos, 1974, p. 21.

[2] Leonard BLOOMFIELD, *Language*, Londres, George Allen & Unwin, 1969, p. 445.

[3] Se denomina jarcias al conjunto de cables, cabos y sogas utilizado para maniobrar la vela o para sostener palos, vergas y mástiles. A su vez, las jarcias se dividen en: 1) Jarcia de labor: la que se utiliza para manipular las velas y en la carga y descarga de mercadería; 2) Jarcia fija: la usada para mantener firmes los mástiles, palos, etc., y que, por lo tanto, no se toca durante la navegación (salvo fuerza mayor) y 3) jarcia de amarre: el conjunto de cables y cabos usados para amarrar el buque cuando está en puerto.

asentamiento de contingentes de daneses y noruegos en esa zona crearon una situación de contacto lingüístico y cultural que facilitó el ingreso de numerosos préstamos lexicales desde la lengua escandinava hacia el dialecto normando y, posteriormente, hacia el francés estándar. Muchos de esos préstamos, sobre todo los pertenecientes al mundo náutico, fueron luego cedidos al español. Por lo tanto, cabe aclarar que los nordismos náuticos presentes en nuestra lengua son germanismos indirectos, es decir que ingresaron al castellano mediante una tercera lengua no germánica que sirvió de intermediaria entre esta y el español.

En este artículo, entonces, se analizarán las situaciones de contacto lingüístico y cultural que posibilitaron el traspaso de vocabulario náutico del nórdico antiguo a las lenguas galorromance y, en una segunda etapa, de estas al español peninsular. Luego, se presentará una selección de préstamos nórdicos náuticos presentes en nuestra lengua como ejemplos concretos de este intercambio lingüístico.

Breve descripción de los barcos escandinavos

El *langskip* escandinavo, término general con el cual se englobaban los barcos de uso militar[4], poseía un casco largo y esbelto construido según el método "de casco trincado" o "en tingladillo", es decir, las tracas[5] del casco del buque superponían sus bordes unos pocos centímetros –el borde inferior de la traca o tabla superior sobre el borde superior de la inferior y por fuera de ella– y estaban generalmente unidas mediante clavos de hierro remachados.

Las cuadernas[6] y los baos[7] del *langskip* estaban unidos al casco mediante anillos flexibles y trincas de materiales naturales resistentes[8]. Este método de asegurar el forro por la parte interna del buque permitía construir el casco utilizando tracas de una delgadez extrema, lo cual daba como resultado una estructura flexible y liviana, apta para navegar a altas velocidades a pesar del gran tamaño de estos barcos. Además, brindaba al esqueleto de la nave una gran flexibilidad, flotabilidad y resistencia, esta última esencial para la navegación oceánica ya que, ante la presión externa de las olas, toda la estructura podía ceder varios milímetros sin romperse.

[4] A. W. BRØGGER y Haakon SHETELIG, *The Viking Ships. Their Ancestry and Evolution*, Oslo, Dreyers Forlag, 1951, p. 184.

[5] Filas de tablas horizontales que forman el casco de un barco de madera.

[6] Piezas curvadas cuyas bases se unen a la quilla y se colocan a cada lado de ella para formar las "costillas" de un barco.

[7] Maderos que cruzan la embarcación de lado a lado y sirven para reforzar el casco y sostener la cubierta.

[8] Frédéric DURAND, *Los vikingos*, Buenos Aires, Eudeba, 1975, p. 61.

Los buques escandinavos poseían una quilla de roble macizo, que era la fuente principal de la fuerza estructural del buque. Poseer una quilla de estas características era esencial para realizar viajes transoceánicos, dado que esta no solo brindaba mayor resistencia a todo el forro de la embarcación, sino que también permitía capear los fuertes temporales del Atlántico y navegar contra el viento.

Así, se lograba una nave liviana, pero lo suficientemente robusta como para soportar las inmensas presiones del océano, una nave muy 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.

Los pueblos nórdicos también sobresalieron en la construcción de buques mercantes. El tipo más famoso de estos navíos fue el *knarr*, que dominó el comercio marítimo de Europa septentrional hasta la creación de la coca hanseática, en cuyo diseño, por otra parte, influyó fuertemente. En palabras del historiador náutico 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*"[9].

Como veremos más adelante, el léxico para designar los componentes estructurales del casco de los barcos nórdicos y el rico vocabulario utilizado para describir el complejo sistema de jarcias fijas y de labor utilizadas por los marinos escandinavos constituyen la fuente principal de los préstamos del nórdico antiguo en las lenguas de Europa.

El contacto de lenguas: el caso de la colonización nórdica de Normandía

Los escandinavos no colonizaron toda Normandía con la misma intensidad. Prefirieron asentarse en 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 término, la mitad norte de Cotentin[10]. Luego, la región de Bayeux. La fuerza de la colonización escandinava decrecía hacia el sur, hasta desaparecer totalmente debajo de la línea de Évreux.

[9] G. J. MARCUS, *The Conquest of the North Atlantic*, Woodbridge, Boydell Press, 1980, p. 45.

[10] Jean RENAUD, "The Duchy of Normandy", en Stefan BRINK (ed.) y Neil PRICE (col.), *The Viking World*, Abingdon, Routledge, 2008, p. 453.

Como afirma J. Renaud[11], una de las características principales de la colonización escandinava de Normandía fue la rápida y exitosa fusión de francicos –o galofráncicos– 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 son comunes los topónimos de origen escandinavo a lo largo del litoral septentrional francés, sobre todo al oeste, donde la colonización noruega fue intensa.

Este influjo, si bien importante en el aspecto lexical –L. Musset llega a hablar de "aportaciones masivas en el dominio marítimo: pesca, caza de ballena, construcciones navales, derecho de pecio…"[12]–, se encuentra limitado al vocabulario, ya que no se han hallado evidencias de interferencia a nivel gramatical ni sintáctico, y la posibilidad de alguna influencia fonética, sobre todo en la pronunciación normanda del fonema /*h*/ inicial, no ha sido probada fehacientemente[13]. Por lo tanto, este tipo de influjo, reducido al léxico, presupone una intensidad de contacto entre el nórdico antiguo y el galorromance más bien baja y un número relativamente pequeño de colonos escandinavos en suelo francés.

En suma, dadas las limitaciones lingüísticas del influjo nórdico, podríamos pensar que nunca existió un bilingüismo extendido nórdico antiguo-galorromance entre la población autóctona de Normandía, pero que sí lo hubo, por lo menos durante algunas generaciones, entre la población de origen nórdico. A medida que decaía el uso del nórdico entre la misma población de sangre escandinava y esta adoptaba el normando o el francés antiguo como lengua principal, fueron los descendientes de los conquistadores vikingos quienes trasladaron gran parte de los préstamos nórdicos al normando y al francés antiguo. En el traspaso de una lengua a otra, conservarían el léxico propio de aquellos campos semánticos que consideraran "insuficientemente desarrollados" o "pobres" en galorromance, sobre todo si se tiene en cuenta que su lengua reflejaba especialmente la predilección por la vida marítima: las partes de un barco, el equipamiento náutico necesario para la navegación, las condiciones meteorológicas y las maniobras podían designarse con material lingüístico nativo. Como afirma G. J. Marcus, "*Old Norse –to a far greater extent even than modern English– is* par excellence *the language of the sea*"[14].

---

[11] RENAUD, *op. cit.*, p. 456.

[12] Lucien MUSSET, *Las invasiones. El segundo asalto contra la Europa cristiana*, Barcelona, Labor, 1982, p. 193.

[13] Sobre este tema, ver Ralph P. DE GOROG, *The Scandinavian Element in French and Norman*, Nueva York, Bookman Associates, 1958.

[14] MARCUS, *op. cit.*, p. 106.

Al igual que con la lengua goda en España, es imposible conocer con certeza cuándo dejó de hablarse nórdico antiguo en el norte de Francia. Se sabe que hubo un considerable 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. Si bien lo más frecuente era que los hijos de matrimonios mixtos adoptaran primariamente la lengua de la madre (en este caso, normando antiguo o francés antiguo), sin duda también es cierto que ellos poseían conocimientos más o menos profundos de la lengua paterna (el nórdico, en este caso). Se podría concluir, entonces, que no hubo (o hubo muy pocos) hablantes monolingües de nórdico antiguo 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 Bayeaux para aprender "danés" porque ya no podía hacerlo en Ruan[15]. Estos datos hablarían a favor de una rápida extinción del nórdico en suelo francés. En efecto, así lo considera M. Barnes: "*In Normandy* […] *Scandinavian is likely to have died out after two or three generations…*"[16].

Sin embargo, el asentamiento de noruegos en el litoral de Normandía continuó hasta, por lo menos, el año 1015[17]. Por lo tanto, la presencia y llegada de nuevos hablantes de nórdico al norte de Francia se prolongó durante mucho tiempo. Los nuevos colonos debieron representar un papel fundamental en la conservación del nórdico en suelo galorromance, aunque fuera en las zonas de mayor colonización escandinava.

Como último testimonio sobre el uso del nórdico antiguo en Normandía, puede citarse la afirmación de Benoît de Sainte-Maure, escritor francés del siglo XII, quien mencionó en su *Estoire des Ducs de Normandie* que, en su tiempo, el "danés" aún se hablaba en las costas de Normandía[18].

Puede afirmarse, entonces, que el nórdico continuó hablándose hasta por lo menos el siglo XII (según la afirmación de Benoît antes 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–, probablemente 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 posteriormente.

---

[15] MUSSET, *op. cit.*, p. 196

[16] Michael P. BARNES, "The Scandinavian Languages in the Viking Age", en BRINK y PRICE (eds.), *op. cit.*, p. 278.

[17] MUSSET, *op. cit.*, p. 196.

[18] Citado por Charles BRUNEAU, *Petite histoire de la langue française*, París, Armand Colin, 1958, p. 34.

Influencia nórdica en el normando y el francés

La influencia lexical que el nórdico antiguo ejerció sobre el normando fue mayor que la ejercida sobre las demás variantes galorrománicas. Todavía hoy, los dialectos normandos conservan 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 normando 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 Península Ibérica y penetraron en el castellano. Como consecuencia de ello, la influencia nórdica sobre el francés es menor y, en gran parte, indirecta.

El nórdico antiguo no influyó de la misma manera en todos los campos semánticos del francés y del normando: más del 61% de los nordismos presentes en estas lenguas conciernen al quehacer náutico y al ámbito marítimo, 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%)[19].

En este sentido, es muy ilustrativo el estudio del vocabulario náutico presente en *Le Roman de Brut*, realizado por el filólogo William Sayers[20]: al analizar los cuarenta y ocho versos que describen la partida de la flota de Arturo hacia la Galia, Sayers halló más de diecisiete germanismos náuticos (la gran mayoría de origen escandinavo) que designaban las partes y el aparejo de los buques. Simultáneamente, exceptuando el término romance *briol*[21], "*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*"[22]. Puede verse una situación similar en el vocabulario castellano: la mayoría de los términos náuticos básicos continúan voces latinas. Sin embargo, los préstamos de diversas lenguas predominan cuanto más específicos y técnicos sean los objetos nombrados.

Un número importante de estos préstamos penetraron solamente en el normando antiguo, es decir, no fueron luego tomados por el francés estándar. De ellos, el normando conserva en la actualidad alrededor de doscientos términos[23]. Además, si se contabilizan los nordismos presentes únicamente

[19] Elisabeth RIDEL, "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", *Milli Mála*, 5 (2013), p. 270.

[20] William SAYERS, "Textual evidence for spilling lines in the rigging of medieval Scandinavian keels", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 28 (1999), p. 345.

[21] Cabo utilizado para manipular las velas.

[22] SAYERS, *op. cit.*, p. 345.

[23] Stefan BRINK, "Who were the Vikings?", en BRINK y PRICE (eds.), *op. cit.*, p. 456.

en ciertas regiones de Francia y aquellos préstamos escandinavos caídos en desuso, entonces el número asciende a ciento cincuenta nordismos legados por los escandinavos, directa o indirectamente, a la lengua francesa. De este número, por ejemplo, sobreviven unos cincuenta términos náuticos[24].

La interferencia del nórdico antiguo 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 relativo a la primera, los hombres del norte no solo construyeron nuevas clases de naves (denominadas *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 préstamos referentes a la arquitectura naval presentes en el francés y en el normando: *brant*, *bitta*, *carlingue*, *écarver*, *quille*, *tingler*, etc.

No obstante, la influencia más notoria se dio en el aparejo y, sobre todo, en la jarcia de labor (*agréer*, *bouline*, *dran*, *écoute*, *étui*, *hauban*, *ralingue*, *ris*, entre otros), toda una nomenclatura de gran complejidad que designa los aparejos necesarios para manipular la gran vela cuadrada durante la navegación de altura.

Préstamos nórdicos náuticos en el español

Como adelantamos previamente, los nordismos náuticos presentes en el español constituyen préstamos indirectos. La lengua que sirvió de intermediaria para estas voces fue, en la mayoría de los casos, el francés. Por su parte, las situaciones de contacto que posibilitaron dicho intercambio se dieron, por un lado, en las ciudades portuarias y los astilleros del norte de España y, por el otro, en los núcleos urbanos a la vera del Camino de Santiago, principalmente a partir del siglo XI, cuando los reinos cristianos hispánicos intensificaron y profundizaron sus relaciones comerciales y diplomáticas con los territorios ultrapirenaicos[25]. No es de extrañar, entonces, que los primeros galicismos de nuestra lengua aparezcan por escrito durante esta época.

A partir del siglo XI, en los astilleros vascos y cantábricos comenzaron a construirse barcos de indudable influencia normanda: los sellos[26] emitidos por las ciudades portuarias muestran barcos construidos en tingladillo, de

[24] BRINK, *op. cit.*, p. 456.

[25] Rafael LAPESA, *Historia de la lengua española*, Madrid, Gredos, 1980, p. 197.

[26] Para un análisis de las fuentes iconográficas comúnmente utilizadas para estudiar la construcción naval en el norte español durante la Edad Media, consultar el artículo de Xabier ALBERDI LONBIDE y Álvaro ARAGÓN RUANO, "La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998), 13-33.

doble proa[27], gobernados mediante timones de espadilla[28] y con un único mástil que enarbolaba una gran vela cuadrada[29].

Con el surgimiento de Flandes como uno de los principales centros manufactureros de Europa, estos barcos 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 constante 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*[30].

Simultáneamente, 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[31]. De hecho, la cantidad de peregrinos franceses que cruzaban el norte ibérico creció tanto que pronto todo el itinerario pasó a ser llamado "el camino francés"[32] y, a lo largo de este, surgieron nuevas aldeas y poblados, algunos de ellos integrados casi exclusivamente por colonos franceses. En las grandes ciudades españolas, la presencia de estos extranjeros también fue notable, llegando a organizarse en "barrios francos"[33].

Los peregrinos franceses que se radicaron permanentemente en las ciudades no tardaron en integrarse en la vida económica y comercial española

---

[27] Es decir que la popa y la proa son iguales.

[28] El timón de espadilla consistía en una especie de remo grande que se colocaba a popa de la nave, en uno de sus costados. A partir del siglo XIII comenzó a ser sustituido por el timón de codaste, compuesto por un tablón vertical unido de manera articulada al centro mismo de la popa de la nave.

[29] Enrique MANERA REGUEYRA, "La marina de Castilla" en AA.VV., *El buque en la armada española*, Bilbao, Silex, 1981, p. 24.

[30] ALBERDI LONBIDE y ARAGÓN RUANO, *op. cit.*, p. 15.

[31] Ver Carlos FOLGAR, "Lenguas en contacto en la Castilla medieval: la apócope extrema y la influencia de los francos", *Res Diachronicae Virtual*, 4 (2005), p. 9.

[32] Bernard POTTIER, "Galicismos" en M. ALVAR, R. DE BALBÍN y L. F. LINDLEY CINTRA (dirs.), *Enciclopedia Lingüística Hispánica*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1960-1969, t. II, pp. 127-151. Ver también LAPESA, *op. cit.*, p. 129.

[33] POTTIER, *op. cit.*, p. 129.

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 estos, 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…*"[34].

Junto con los peregrinos, comerciantes y clérigos, también llegaron, en gran número, mercenarios y caballeros franceses, ávidos por combatir contra los infieles. Ofrecieron una importante ayuda en la reconquista del territorio andalusí y, por lo tanto, eran bien recibidos por los pobladores hispanos. Como afirma C. Folgar: "todos estos hechos […] cargados de trascendencia social y política, contribuyen a dotar de un innegable prestigio sociocultural a la población franca"[35].

A medida que los sucesivos reyes españoles persiguieron alianzas matrimoniales con reinas y princesas francesas y que 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.

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 náutico de nuestra lengua.

Existen treinta y seis préstamos náuticos en el español que provienen, por medio del galorromance (principalmente del francés), del nórdico antiguo. De esta lista, los sustantivos representan la mayor parte (aproximadamente 75% del total).

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 halla atestiguado el 20% del total, mientras que la gran mayoría de los nordismos náuticos aparecen por escrito en el siglo XVI (aproximadamente 61%), época en que comenzaron a publicarse en España numerosos tratados sobre navegación y arquitectura naval. En el período que abarcan los siglos XVIII a XIX, los préstamos decrecen pronunciadamente[36].

[34] *Idem*, pp. 129-130.

[35] FOLGAR, *op. cit.*, p. 9.

[36] Los datos aquí presentados aquí corresponden a un trabajo de investigación en curso sobre la influencia nórdica, neerlandesa e inglesa en el vocabulario náutico español.

En nuestra lengua, la mayoría de los marinerismos nórdicos se registró por primera vez en tratados sobre diversos aspectos del quehacer náutico, publicados durante el siglo XVI. Sin embargo, también los hallamos 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[37].

Algunos préstamos nórdicos del español

Para ejemplificar la mediación gala en el marco de los préstamos del nórdico antiguo a nuestra lengua, seleccionamos un conjunto de préstamos nórdicos presentes en el español que forman parte de la compleja y rica nomenclatura del aparejo utilizado en la navegación a vela:

a) *Bolina* 'cabo con que se hala hacia proa la relinga de barlovento de una vela para que reciba mejor el viento'[38] proviene del francés *bouline* 'íd.', a su vez del normando antiguo *boeline* o *boesline* y este del nórdico antiguo *bóglína* 'íd.'. La voz castellana está documentada por primera vez en 1492, en el *Diario de a bordo* de Colón (*DCECH* I, 618b[39]).

Los términos normandos se encuentran atestiguados en el *Roman de Brut* y en *La Vie de Saint Gilles*, ambos del siglo XII. Se han postulados diversos orígenes para este término: El *DCECH* (I, 618b), por ejemplo, considera que *bolina* es un anglicismo derivado del término inglés *bowline*. También el *FEW* (I, 1248)[40] se inclina por esta etimología, en detrimento de un origen neerlandés, dado que el término se halla atestiguado tempranamente en anglonormando, es decir, está documentado mucho antes que la correspondiente forma neerlandesa.

Sin embargo, investigadores más modernos listan *bolina* como un claro nordismo. No solo R. De Gorog[41], sino también E. Erlendsdóttir[42] y E. Ridel[43]

---

[37] Erla ERLENDSDÓTTIR, "Marinerismos de origen nórdico en el español de América", *Milli mála*, 4 (2012), p. 57. Disponible en: http://millimala.hi.is/wp-content/uploads/2016/01/Marinerismos-de-origen-no%CC%81rdico-en-el-espan%CC%83ol-de-Ame%CC%81rica.pdf [consultado el 09/02/2020].

[38] Las definiciones de los términos estudiados fueron tomadas del *Diccionario de la Real Academia Española*, 2019. Disponible en: https://www.rae.es/ [consultado el 13/02/2020].

[39] Joan COROMINAS y José Antonio PASCAL, *Diccionario crítico etimológico del castellano e hispánico*, Madrid, Gredos, 1980-1991 (en adelante, citado como DCECH).

[40] Walther VON WARTBURG, *Französisches Etymologisches Wörterbuch*, Tubinga, J. C. B. Mohr, 1967 (en adelante, citado como FEW).

[41] Ralph DE GOROG, *The Scandinavian Element in French and Norman*, Nueva York, Bookman Associates, 1958, p. 65.

[42] ERLENDSDÓTTIR, "*Racamento, rizo, bolina…* Términos náuticos de origen nórdico", *Milli Mála*, 5 (2013), pp. 290-292 .

[43] RIDEL, *op. cit.*, p. 281

consideran que existen suficientes datos como para atribuirle con seguridad un origen nórdico, a saber, a) se halla testimoniado tempranamente en normando (siglo XII); b) el término se encuentra listado como voz náutica en la *Edda* de Snorri Sturlurson, lo que prueba que efectivamente existió en nórdico antiguo; c) la voz inglesa *bowline* está atestiguada mucho después (siglo XIV) y contiene la voz *bow*, también de probable origen nórdico en su sentido náutico, 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 /ă/ no acentuada en nórdico antiguo fue tratada como /ə/[44]–. A su vez, la temprana documentación en normando también permite rechazar la etimología neerlandesa.

b) *Escota* 'cabo que sirve para cazar las velas' proviene del francés antiguo o normando antiguo *escotes* 'íd.' (francés moderno *écoute*), a su vez del nórdico antiguo *skaut* 'ángulo inferior de la vela; cabo de escora'. El término castellano se encuentra documentado por primera vez en 1511 en el *Cancionero general de muchos y diversos autores*, antología lírica recopilada por Hernando del Castillo[45]. El *DCECH* (II, 709a), por su parte, da como primera fecha de aparición el año 1539, en la obra de A. de Guevara. La etimología escandinava es defendida por De Gorog[46], Erlendsóttir[47] y Ridel[48], entre otros.

La voz galorrománica *escotes* se encuentra atestiguada en Normandía desde el siglo XII. Un origen neerlandés no es plausible, ya que el sentido náutico del neerlandés *schoot* solo aparece atestiguado en el siglo XVI[49] y, por lo tanto, es muy posterior al testimonio de ese mismo sentido en el término francés. En el *DCECH* (II, 709a) se postula una etimología fráncica, dado que se rechaza un origen nórdico por razones semánticas y fonéticas. Sin embargo, ya sea que se parta del término nórdico atestiguado o de la variante danesa reconstruida por de Gorog **skout*[50], no hay razones fonéticas para rechazar la etimología nórdica. Ambos grupos vocálicos fueron tratados como /o/ en galorromance, según demuestran el normando *hogue* 'túmulo' (< *haugr*), y los nombres *Gerloc* (< *Geirlaug*) y *Turgot* (< *Þorgautr*)[51]. Tampoco hay razones semánticas, 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, Erlendsdóttir[52] agrega que

[44] DE GOROG, *op. cit.*, pp. 35-36 y 47-48.
[45] ERLENDSDÓTTIR, *"Racamento, rizo, bolina…"*, p. 293.
[46] DE GOROG, *op. cit.*, p. 69.
[47] ERLENDSDÓTTIR, *"Racamento, rizo, bolina…"*, p. 293.
[48] RIDEL, *op. cit.*, p. 282.
[49] DE GOROG, *op. cit.*, p. 69.
[50] *Idem*, p. 69.
[51] *Idem*, p. 52.
[52] ERLENDSDÓTTIR, *"Racamento, rizo, bolina…"*, p. 293.

nórdico *skaut* también fue tomado como préstamo por el irlandés antiguo (*scód*), gaélico escocés (*sgód*), estoniano (*kaud*) y sami (*skakta* y *skafta*), regiones todas sometidas a influencia escandinava durante la Edad Media. Se puede concluir, entonces, que la etimología fráncica propuesta en el *DCECH* carece de fundamento.

c) *Obenque* 'cada uno de los cabos gruesos que sujetan la cabeza de un palo o de un mastelero a la mesa de guarnición o a la cofa correspondiente' deriva del francés anticuado *hobenc* o *hobent* 'íd.' (hoy *hauban* 'cabo para reforzar el mástil'), a su vez de una variante danesa **hafuð—benda*[53] (cfr. islandés antiguo *hǫfuð—benda* 'estay, obenque'). El término español aparece por primera vez en 1538 en la obra náutica de Alonso de Chaves[54]. En el *DCECH* (IV 257c) se menciona el año 1573 como primera fecha de documentación, en la obra de E. de Salazar. La investigadora islandesa considera que el término castellano deriva del francés *hobenc* puesto que, en varios textos náuticos ibéricos de los siglos XVI y XVII, se halla la forma *hobenque*[55]. También se ha postulado la posibilidad de que *obenque* derive del neerlandés *hauband*, de mismo significado y formación que la voz nórdica. Sin embargo, dicho término recién aparece documentado en neerlandés medio y bien podría ser un galicismo. En el *DCECH* (IV 257c) se considera que *obenque* corresponde a una forma gascona (bordelés *auben*), lengua que habría transmitido el galicismo al español.

El término francés *hobenc* y sus variantes están atestiguados en dicha lengua desde el siglo XII. Se afirma en el *DCECH* (IV 257c) que la terminación de esta voz galorromance se explica porque deriva de la forma plural escandinava *hǫfuð–bendur*, dado que casi siempre se habla de los obenques en plural. Además, parece claro que tanto los normandos como los franceses sabían que con frecuencia la /–r/ nórdica era 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[56].

d) *Ostaga*/*ustaga* 'cabo que pasa por el motón situado en la cruz de las vergas de gavia y por el de la cabeza del mastelero, y sirve para izar dichas velas' deriva del francés anticuado *uitage* (hoy *itague*) 'íd.', a su vez del normando antiguo *estague, étague* o *utage*, de un posible **útstag* nórdico. En

[53] Etimología propuesta por DE GOROG, *op. cit.*, p. 74.

[54] ERLENDSDÓTTIR, "Algunos marinerismos de origen nórdico en el español". Trabajo presentado en el XVI Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas, Madrid, 2010. Disponible en: https://cvc.cervantes.es/literatura/aih/pdf/16/aih_16_2_014.pdf> [consultado el 09/02/2020].

[55] ERLENDSDÓTTIR, *"Racamento, rizo, bolina…"*, p. 300.

[56] DE GOROG, *op. cit.*, p. 74.

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 Fernández Navarrete. Finalmente, la forma actual *ostaga* tiene registro desde 1605-9, cuando aparece en la *Historia del descubrimiento de las regiones australes*[57]. Según el *DCECH* (IV 320c), 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, hasta mediados del siglo XX, que procedía directamente de *osta*.

La voz francesa *uitage* deriva de alguna de las formas atestiguadas en normando antiguo: *estague*, *étague* o *utage* 'atar' en el siglo XII. De Gorog[58] considera que las voces normandas derivan del nórdico *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. En el *DCECH* (IV 320c), por otro lado, se defiende un origen nórdico, pero se propone la forma no atestiguada **uptaug* como origen del préstamo, término compuesto por *upp* 'hacia arriba' y *taug* 'cable, cabo', ya que, según este diccionario, las formas galorromance indican que el término nórdico no tenía /s/. Sin embargo, es necesario rechazar esta etimología por razones fonéticas, dado que no explica la segunda sílaba: /au/ hubiese dado /o/ en francés, no /a/ como muestran las formas francesas y normandas[59]. Además, existe en normando y en francés formas con /s/ (*estague* y *estagues* respectivamente, este último atestiguado en el siglo XVI). Erlendsdóttir[60] y Ridel[61] rechazan la etimología propuesta en el *DCECH*, y postulan una nueva forma: **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 vocálica de la segunda sílaba.

e) *Relinga* 'cabo con que se refuerzan las orillas de las velas' (antiguamente *ralinga*) deriva del francés *ralingue* 'íd.', del normando antiguo *raelingue*, a su vez de un posible término nórdico **rár–lík*, compuesto por *ra* 'verga' y *lik* 'borde de una vela'. La forma *ralinga* se encuentra documentada desde 1493, en el diario de Colón, y el verbo derivado *relingar* desde mediados del siglo XV (*DCECH*, IV 868a). *Relinga* es un término perteneciente a la terminología

[57] Fechas de primera documentación aportadas por ERLENDSDÓTTIR, *"Racamento, rizo, bolina…"*, p. 296.

[58] DE GOROG, *op. cit.*, p. 70.

[59] *Idem*, p. 52.

[60] ERLENDSDÓTTIR, *"Racamento, rizo, bolina…"*, p. 295.

[61] RIDEL, *op. cit.*, p. 284.

atlántica. La voz mediterránea correspondiente es *grátil*, aún de uso común en la mayoría de las lenguas romances.

El término francés *ralingue* se encuentra atestiguado desde el siglo XII. En el *DCECH* (IV 868a), sin embargo, se postula un origen en el neerlandés antiguo *râlîk* (hoy *raalijk*) 'relinga de la parte de la verga', pero la fecha muy tardía de la primera documentación en neerlandés [s. XIX, según el *FEW* (XVI, 667c)] –que obliga al investigador catalán a postular una forma anticuada *râlîk*, para la cual no cita documentación ni mayores datos– y la temprana aparición por escrito en el norte de Francia hacen dudar de ella. En efecto, el normando antiguo *raelingues* ya aparece en Wace, autor conocido por su amplio uso de terminología escandinava. El *FEW* (XVI, 667c) defiende la mencionada etimología nórdica y 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. 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). De Gorog, por su parte, no trata este término, dado que no se halla atestiguado directamente en nórdico antiguo.

Palabras finales

La influencia ejercida por el nórdico antiguo sobre el galorromance fue de índole lexical y el campo semántico más afectado por ella fue el de las actividades marítimas. Esta situación lingüística evidencia el prestigio del que gozaron las naves y los marineros escandinavos en Europa durante la era vikinga y las numerosas innovaciones que aportaron al arte de la navegación a vela, sobre todo en lo concerniente a las jarcias de labor y a la arquitectura naval.

En el caso del español, los préstamos nórdicos son generalmente indirectos, dado que ingresaron a nuestra lengua desde el galorromance y se deben, por consiguiente, a la influencia que la arquitectura naval francesa ejerció sobre la ibérica en varios períodos de la historia europea y no a contactos directos entre españoles y escandinavos. Las voces de origen nórdico presentes en el español, por lo tanto, tienen formas fonéticas galorromances y frecuentemente esgrimen modificaciones semánticas ocurridas cuando dichos términos pasaron de la lengua de los marinos y colonos escandinavos a las lenguas de los habitantes de lo que hoy es Francia.

Fecha de recepción: 19 de octubre de 2019
Fecha de aceptación: 13 de febrero de 2020