

# UN NEXO DE COMUNICACIÓN EN LA HISTORIA NAVAL: LA LENGUA FRANCA MEDITERRÁNEA\*

**Pedro Fondevila Silva**  
*Archivo Naval de Cartagena*  
**Juan José Sánchez Baena**<sup>1</sup>  
*Universidad de Murcia*

«Ninguna técnica posee un vocabulario tan humano, tan tradicional y tan noble como la de navegar; (...) pero, sobre todo, entonces [en tiempos de Lope de Vega], cuando la vida del marino era un juego prodigioso del ingenio y de la experiencia, sobre navíos frágiles, cara a cara, entre el hombre y la naturaleza»<sup>2</sup>.

## RESUMEN

*La lengua franca, o parla mediterránea, fue usada durante siglos por los marineros y comerciantes que surcaban el Mar Mediterráneo, estaba compuesta de términos procedentes del castellano y catalán, francés y provenzal (lengua de oc), italiano, genovés y veneciano. A esta masa común se le agregaban voces árabes y neogriegas principalmente. Es una fuente de gran interés para abordar el estudio de la historia naval española en el Mediterráneo desde el siglo XII al XVIII, fecha en la que su uso comienza a desaparecer. A partir del siglo XVI su uso pasó a América. Esta lengua común entre naciones de idiomas romances sólo utiliza el infinitivo del verbo para todos los tiempos y modos de la conjugación. Quedan términos de esta parla en el lenguaje marino usado actualmente tales como nombres de vientos: leveche, jaloque, maestral o mistral, tramontana; etc.; denominaciones de fenómenos meteorológicos: bórea o boria; o nomenclatura de las embarcaciones típicas: paramola, escálamo, car, batallol, laud o llaüt, latino.*

**Palabras clave:** Historia naval, Mediterráneo, navío, lengua franca, interlenguas, comunicación, marino, comercio, español, francés, italiano.

---

\* Este trabajo es resultado del proyecto de investigación 05724/PHCS/07 financiado con cargo al Programa de Generación de Conocimiento Científico de Excelencia de la Fundación Séneca, Agencia de Ciencia y Tecnología de la Región de Murcia.

1 Profesor de Historia. E-mail:baena@um.es.

2 MARAÑÓN, G. Prólogo a *La Dragontea* de Lope de Vega. Madrid, 1935, pp. V-VI.

## ABSTRACT

*The lingua franca, or Mediterranean pidgin, was spoken by sailors and merchants that sailed the Mediterranean Sea during centuries. This pidgin borrowed terms from languages such as: Castilian and Catalan, French and Provençal (Occitanian language), Italian, Genovese, and Venetian. Moreover, words of Arabic and Neogreek origins were added to all this common mass. So, this lingua is a great interesting resource to deal with the study of the Spanish naval history in the Mediterranean Sea from 12<sup>th</sup> to 13<sup>th</sup> century, when its usage started to vanish.*

*From 16<sup>th</sup> century on, it started to be spoken in America. This common language, between Romance language nations, only uses the infinitive verb for all tenses and modes of verb's conjugation. Nowadays, there are terms that still remain in sailors' language such as wind names: leveche, jaloque, maestral or mistral, tramontana; meteorological phenomena names: bórea or boria; and nomenclature for typical crafts: paramola, escá-lamo, car, batallol, laud or llaüt, latino.*

**Keywords:** Naval History, Mediterraneo, ship, lingua franca, communication, shipman, business, trade, spanish, french, italian.

## 1. INTRODUCCIÓN

Hace algunos años, cuando iniciamos la investigación sobre las galeras en Europa y América<sup>3</sup> y otras embarcaciones rémicas mediterráneas, nos percatamos de lo poco que se conocía sobre la construcción y la denominación de las piezas de la estructura, de este tipo de embarcaciones. Siguiendo con la búsqueda de datos, topamos con la dificultad que ofrecía la paleografía de los documentos navales de los siglos XVII y XVIII, inconveniente que consiste no sólo en las especiales características de la paleografía naval, hasta ahora no descrita, sino en el hecho de que los apócopos, sínkopas, aféresis y abreviaturas se realizan en vocablos que pertenecen a una jerga o *parla* marinera desaparecida.

---

3 FONDEVILA SILVA, P. Las Galeras de España del siglo XVIII. *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 2004, pp. 223-237. FONDEVILA SILVA, P. Iconografía y documentación náutica española de los siglos XVI al XVIII. Su aplicación a la identificación de buques, tipos de embarcaciones y de aparejos. En: SANCHEZ BAENA, J.J. Y PROVENCIO, L. (eds.). *El Mediterráneo y América*. Murcia: Editora Regional, 2006, pp. 153-164.

Ahondando en el campo citado, descubrimos que esta jerga marinera fue compartida con otras naciones y pueblos mediterráneos, llegando a ser una auténtica *lengua franca* que se utilizaba como vía de comunicación por los marineros y ribereños del mar Mediterráneo.

En paralelo con el estudio de la paleografía y de la lengua franca mediterránea, emprendimos, con dos ingenieros navales, el proyecto de construcción de una galera Capitana del siglo XVIII, trabajo que nos permitió profundizar en las voces de la lengua franca relativas a piezas constructivas, métodos de fabricación, faenas y maniobras de esos buques.

Esta lengua, llamada por los franceses *langage des galères*, era definida, en el siglo XVIII, como: *Cierta jerga compuesta de francés, de español, de italiano, y de otros idiomas, que suena chapurreada; en la cual solo se utiliza el infinitivo del verbo para todos los tiempos y modos de la conjugación, y que se usa por todos los marineros y también por los comerciantes del Mediterráneo y en todas las costas del Levante*<sup>4</sup>.

Todos los trabajos y estudios anteriores junto con más de treinta años dedicados a la investigación naval, especialmente orientada al conocimiento de las ciencias auxiliares de la Historia Naval, nos proporcionaron la familiarización con un amplio vocabulario náutico clásico, es decir, de la época de la marina a vela, al cual denominaremos, para los propósitos de este trabajo, como *oceánico*, para distinguirlo de la *lengua franca mediterránea*.

Esa intimidad con el vocabulario oceánico nos permitió distinguir rápidamente, cuando aparecía un nuevo término en las fuentes documentales, a cual de los dos lenguajes pertenecía, ahorrándonos un tiempo precioso. Naturalmente queda precisar el significado de la palabra en sus diferentes acepciones, determinar su etimología, redactar un diccionario, tarea que estamos realizando en colaboración con investigadores de otras disciplinas del ámbito de la historia, la comunicación y la lingüística, y, posteriormente, un estudio lexicográfico con la inclusión de las diferentes grafías de las palabras y de las fuentes documentales.

Por último, el convencimiento de que la *lengua franca mediterránea* constituye un Tesoro del Patrimonio Lingüístico Español y del resto de Europa, además de una importante fuente para la Historia Naval, nos ha impulsado a dar a conocer este trabajo que estamos llevando a cabo, que es una aproximación o un primer estado de la cuestión. Y el legado actual de este léxico, lengua o jerga, sea cual

---

4 SAVERIEN, M. *Dizionario Istórico, Teorico, e Pratico di Marina di Monsieur Saverien* – Tradotto dal Francese. Venecia: Stamperia di Battista Alerizzi Girolamo, 1769, p. 230.

sea la denominación que finalmente se le otorgue, ha sido objeto de un proyecto de la UNESCO, el *Atlas Lingüístico Mediterráneo*, en el que la aportación española viene de la mano de Manuel Alvar en los cuatro volúmenes del *Léxico de los marinos peninsulares* y de la *Terminología marinera del Mediterráneo*.

## 2. LA LENGUA MEDITERRÁNEA COMO FUENTE PARA LA HISTORIA NAVAL

En una ocasión un historiador amigo nos pidió que revisásemos la traducción de un texto, en francés del siglo XVII, que versaba sobre un combate naval. Aunque la persona que hizo la transcripción dominaba el francés, la traslación era incomprensible y las consecuencias que se sacaban del desarrollo del combate absurdas. Evidentemente, traducir francés naval del XVII no está al alcance de cualquiera, por muy bien que domine el idioma. Abundando en lo expuesto, debemos decir que el combate se efectuaba entre navíos ¿Qué hubiese pasado si los buques hubiesen sido galeras y el texto escrito con los términos de la lengua franca?

La Historia de España no se entiende sin el mar. Es necesario un mayor conocimiento de nuestro pasado naval. Pero, para poder engolfarse por esos derroteros, el investigador necesita el entendimiento previo de las fuentes y de las disciplinas o ciencias auxiliares de la historia naval. Naturalmente no necesita el conocimiento de todas ellas, sino, tan sólo de aquellas aplicables a su campo de investigación. Ahora bien, hay una fuente, común a cualquier tipo de trabajo sobre historia naval, que creemos absolutamente imprescindible: el lenguaje o vocabulario naval.

Por lo que se refiere al leguaje oceánico las obras de consulta son abundantes. Además de la obra de O'Scalan<sup>5</sup>, se puede usar la de Lorenzo, Murga y Ferreiro<sup>6</sup> o la de Ricardo de la Guardia<sup>7</sup>. Con posterioridad se han escrito varias obras, algunas con carácter enciclopédico, de desigual valor.

---

5 O'SCANLAN, T. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Imprenta Real, 1831. Edición facsimilar. Madrid: Museo Naval, 1974.

6 LORENZO, J.; MURGA, G. y FERREIRO, M. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, 1864. Es muy similar al de O'Scalan, pero añade las voces de la artillería de retrocarga y las de las máquinas de vapor.

7 GUARDIA, Ricardo de la. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1921. Mas acorde con su tiempo, pero habiendo eliminado muchas voces antiguas.

En cuanto a la lengua franca o *parla* mediterránea, no conocemos ningún diccionario español, aunque se han realizado diversos estudios sobre un limitado número de voces. Por ello pensamos que un diccionario de términos de la lengua franca española es totalmente necesario para abordar el estudio de la historia naval española en el Mediterráneo desde el siglo XII al XVIII.

### 3. REVISIÓN DE LA LITERATURA PREVIA SOBRE EL ORIGEN Y DESARROLLO DE LA LENGUA FRANCA

La mayoría de los estudiosos de la lengua franca mediterránea circunscriben al Mediterráneo, entendido éste como el espacio comprendido entre el Estrecho de Gibraltar y los Dardanelos, el área de utilización de esta lengua. Las primeras investigaciones realizadas sugieren que estos límites son más amplios, como argumentaremos posteriormente, aunque sí coincidimos en que el nacimiento y evolución de esta *parla* fue netamente mediterránea.

Sin embargo, no existe el mismo acuerdo cuando se trata de determinar el origen de la lengua. De hecho, en su extraordinario trabajo, Jan Fennis<sup>8</sup> recopila los diferentes enfoques e hipótesis sobre este tema. Así, en el citado compendio, Schuchardt<sup>9</sup> afirmaba que la lengua franca era, en la Edad Media, una lengua de comunicación entre los pueblos de habla romance y los árabes y, posteriormente, también con los turcos, formada esencialmente de términos romances y hablada en las cuencas occidental y oriental del Mediterráneo. Rechaza las opiniones de los autores que limitan su uso a los puertos europeos y de los que niegan la existencia de esta *parla*. Aduce que es en árabe donde aparece, por vez primera, la denominación de *lengua de los francos* para nombrar el habla de los europeos, en relación, principalmente con los genoveses y venecianos en la cuenca oriental, y que, a continuación, los propios europeos ampliaron el significado incluyendo en él toda la lengua del comercio, interpretando, ahora *lengua franca* como *lengua libre*. Más tarde se formaría, en la cuenca occidental, una variante a base de español, y ambas modalidades se mezclarían también, especialmente en Argel, entonces nido de piratas.

Los Kahane<sup>10</sup>, sin embargo, se oponen a la interpretación de *lengua franca* como *lengua libre* y a la tesis del origen occidental, con Marsella y Génova como

---

8 FENNIS, Jan. *Trésor du langage des galères*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag, 1995. 3 vols.

9 *Idem*, p. 50.

10 *Idem*.

centros de la *lingua franca*. Según ellos, en la época de las Cruzadas, se habría formado una mezcla de griego y de lenguas romances, particularmente en Chipre, tanto bajo el dominio francés como el veneciano. Posteriormente, el italiano, y sobre todo el veneciano, harían nacer en Grecia y Turquía un «unificado léxico mediterráneo».

Para Arveillera<sup>11</sup> *lingua franca* es la usada por los bereberes y los turcos, utilizando voces de origen romance «cuando esto se revela útil»; sería un medio de comunicación «en las relaciones entre turcos o árabes y viajeros, esclavos, o viajeros franceses. Las palabras italianas y españolas podrían haberse introducido en nuestro lenguaje (francés) por la vía de la *lingua franca*, desde el norte de África».

Finalmente, Bruno Camus Bergareche<sup>12</sup> opina que, para el Medioevo y la cuenca oriental, se trata, sobre todo, de una *interlingua* a base de veneciano, y que no es hasta el siglo XVI cuando se podría hablar de una auténtica *lingua franca*, con elementos lexicales, en principio, italianos y, posteriormente, españoles y franceses, y, en ocasiones, con un sustrato árabe en la morfología y en la sintaxis.

Por lo que se refiere a Jan Fénis hay que precisar que su obra, erudita y completísima, se circunscribe al lenguaje empleado en las galeras francesas. Es, por tanto, en ese contexto en el que debemos interpretar su afirmación:

«No es en Marsella o en otros puertos europeos donde se habla una *lingua franca*, sino que son precisamente las personas que hablan una lengua no romance las que se sirven en ocasiones de algunas palabras romances, y ciertamente no de una lengua, para comunicarse con los pueblos de lengua romance (o los de lengua griega). No es una *lingua franca*, artificial y común, la que constituye la comunicación sobre las galeras de Marsella ni sobre las de Génova, de Nápoles, de Venecia, de Barcelona, de Argel, de Constantinopla, del lago Léman, sino simplemente el idioma local»<sup>13</sup>.

---

11 *Idem.*

12 *Idem*, p. 51.

13 *Idem.*

#### 4. HIPÓTESIS DE PARTIDA

Nuestra aproximación al estudio de la *lingua franca mediterránea* se ha realizado de forma diferente a la de los estudios y conclusiones anteriores, todos ellos realizados desde un punto de vista filológico. Tal como indicábamos en la introducción, nos hemos apoyado en la formación de oficial de la Armada de uno de los autores, en la Historia Naval, en la lexicografía comparada, y en los documentos y relatos de la época, para tratar de encontrar la solución a los interrogantes que se plantean: *¿Hubo una lengua franca mediterránea? ¿Quiénes la hablaban? ¿Cuándo comenzó y finalizó su empleo? ¿Cuál fue su área de distribución? ¿Quedan, en la actualidad, vestigios de esa lengua?*

Lo que más nos llamó la atención en los trabajos expuestos en el punto anterior es la escasa o nula presencia de España. Ese olvido, además de desvanecer la presencia española en el *Mare Nostrum*, deja incompletos los estudios y lleva, con frecuencia y en nuestra opinión, a errores en las hipótesis, tales como la limitación de su área de distribución, el origen de los arabismos, y el propio concepto de *lingua franca*.

#### 5. ¿CÓMO SURGIÓ?

Antes del siglo XII existen pocas fuentes documentales con voces de la lengua franca. Es a partir del siglo XIII cuando empiezan a encontrarse una mayor cantidad de documentos con términos de la *parla*. Ésto no quiere decir que antes de las fechas citadas no existiera la lengua franca, sino que hay pocos testimonios de esa época, especialmente de registros de asuntos marítimos que es donde se encuentran las palabras que buscamos.

Posiblemente la caída del Imperio Romano de Occidente trajo consigo como consecuencia dificultades en las comunicaciones por tierra, mientras se mantenían las marítimas, si bien por particulares y sin que tengamos noticias de esos viajes. Estas relaciones es muy posible que se hicieran en el latín vulgar, dando nacimiento a la lengua franca. Prueba de que no se perdió la capacidad de los astilleros, a pesar del caos en el que se vieron envueltos los territorios del antiguo Imperio, es que en el siglo VI, los ostrogodos pudieron construir una flota capaz de medirse con la del Imperio Bizantino<sup>14</sup>.

---

14 HOCKER, F.M. HOCKER. Late Roman, Byzantine, and Islamic Galleys and Fleets. En GARDINER, R. *The Age of the Galley*. London: Conway Maritime Press, 1995.

Sin embargo, sólo a comienzos del siglo XII, con la consolidación de los reinos y de las repúblicas marítimas, es cuando empiezan a aparecer los documentos que prueban la existencia de la lengua franca.

Una de las mayores dificultades que entraña el estudio del lenguaje náutico español es la carencia de glosarios de voces marineras hasta los comienzos del siglo XVI. Esta circunstancia dificulta el análisis de la evolución de la lengua marinera española, pues en esta época ya se ha escindido el lenguaje naval, tomando pujanza el «oceánico», que es el empleado en la costa atlántica española y en las naves que hacen los viajes a Indias.

Tratar de rescatar el lenguaje marinero medieval castellano sería una interesante tarea, que obligaría a examinar todo tipo de textos para intentar localizar alguna palabra relacionada con la mar, pues no es hasta principios del siglo XII cuando puede datarse la fundación de la marina castellana<sup>15</sup>, con la decisión del obispo de Santiago de Compostela Diego Gelmírez de dirigirse a Génova solicitando constructores y pilotos para procurarse navíos con los que hacer frente a las incursiones de normandos y sarracenos, toda vez que en Galicia no quedaban hombres entendidos en las prácticas de mar. Un maestro genovés, llamado Ogerio, (es de suponer que acompañado de su equipo de carpinteros y de pilotos, *cómitres*, para manejar las naves), fabricó dos galeras birremes que espantaron de Galicia a los piratas. A partir de este momento comienza la construcción en Galicia, y en toda la cornisa cantábrica de galeras y naves *mancas*, que, diez años después, intervienen en la toma de Bayona. Dado el origen de los maestros carpinteros y pilotos de las embarcaciones, hay que suponer que los términos marineros empleados fuesen mediterráneos, lo cual estaría acorde con el origen común de ambas lenguas, sin haber sufrido las españolas las influencias del comercio marítimo con Europa, influjo que participó en la creación del lenguaje naval *oceánico* español.

Volviendo a la tarea de determinar cuál era el lenguaje náutico medieval castellano, analizamos los términos navales que aparecen en el *Código de las Siete Partidas*<sup>16</sup> de la segunda mitad del siglo XIII. De las 41 voces náuticas contenidas en la *Segunda* y *Quinta Partidas*, 40 son voces mediterráneas y una, *mástel*, es de origen germánico. Naturalmente, la muestra es escasa y trata de una forma gene-

---

15 FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La Marina de Castilla*. Madrid 1894. Edición facsimilar. Madrid 1995.

16 *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio* por la Real Academia de la Historia. Imprenta Real. 1807 Madrid.



ral de la organización de las naves, sin descender a detalles constructivos o de maniobra, pero creemos que es bastante representativa, en tanto no se realice un estudio más amplio de las posibles fuentes, de la estructura de la lengua marinera castellana en esa época. Por cierto, la datación de los vocablos españoles (1252/1284), que también aparecen en la obra de Fennis ya citada, es anterior a la de los primeros documentos franceses conservados, lo cual es una prueba de lo antiguo del origen de la lengua franca.

Dando un salto en el tiempo estudiemos el glosario de la obra de Alonso de Chaves<sup>17</sup> de 1536, ya entrados en la Edad Moderna. Estamos ante un momento de profundos cambios en la náutica motivados por el descubrimiento de América; la cartografía, la astronomía aplicada a la navegación de altura, la construcción de naves adaptadas a la travesía oceánica, van a provocar una honda alteración de la lengua naval castellana empleada en las costas atlánticas, dando carta de naturaleza al lenguaje naval *oceánico* que ya llevaba tiempo separándose de la lengua franca mediterránea.

Esta idea queda patente al analizar la tabla de todas las cosas de que la nao se compone, que aparece en la obra de Chaves. De los 109 términos contenidos en dicha tabla, solo 27 son herencia mediterránea, lo que supone, aproximadamente, un 25% del vocabulario, cifra que habría que rebajar si tenemos en cuenta que algunas voces han mudado su significado, que no corresponde a la acepción de la lengua franca.

Estamos, por tanto, en un punto de clara separación de las dos lenguas navales castellanas o, mejor, españolas. Ambas convivirán durante un tiempo; la *mediterránea* a punto de alcanzar su cenit (1571), para, luego, irse estancando hasta su desaparición «oficial» al final del siglo XVIII; la *oceánica* en franca expansión, incorporando nuevos vocablos en consonancia con los avances de la ciencia náutica, hasta llegar a ser la única lengua naval española, si bien manteniendo algunas voces que, olvidado su origen y, a veces, corrompido su significado, formaron la base del español náutico.

---

17 CHAVES, Alonso de. *Espejo de Navegantes*. Estudio de Paulino Castañeda Delgado, Mariano Cuesta Domingo y Pilar Hernández Aparicio. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983.

## 6. LA LENGUA FRANCA MEDITERRÁNEA: UN PUNTO DE ENCUENTRO Y DE COMUNICACIÓN

La lengua franca mediterránea estaba formada, según nuestras investigaciones actuales, sobre un núcleo de latín vulgar que, antes de la caída del Imperio de Occidente, ya tenía variantes zonales que darían lugar a las lenguas romances. La definición del diccionario de Saverien no da lugar a dudas: *Cierta jerga compuesta de francés, de español, de italiano, y de otros idiomas*<sup>18</sup>. Para el francés que redacta el libro y para el italiano que lo traduce está muy claro el significado de lengua franca a mediados del siglo XVIII: *una lengua común entre naciones de idiomas romances*<sup>19</sup>.

La idea anterior queda reforzada si volvemos sobre la definición citada: ...; *en el cual solo se utiliza el infinitivo del verbo para todos los tiempos y modos de la conjugación,....* Es decir, el verbo tiene el mismo significado en las lenguas natales de los que utilizan la lengua franca, y solo se diferencia en su conjugación, lo cual coincide básicamente con la evolución de las lenguas romances entre sí.

Por otro lado, la denominación de «jerga» para esta *parla* nos hace alusión a: «Lenguaje especial que usan entre sí los individuos de ciertas profesiones y oficios». En este caso, se trata de marineros, carpinteros de ribera, comerciantes marítimos, y gentes de los pueblos y ciudades portuarias.

Volviendo al concepto de lengua franca, entendido como *lengua de los francos* por uno de los investigadores francófonos, hay que recordar que, a partir del siglo VIII, los árabes interpretaban *franco* como *cristiano europeo*, refiriéndose, por tanto, a la lengua hablada por los europeos, y no a una lengua común utilizada entre europeos y árabes. En consecuencia, hay que traducir franca por *libre*, en el sentido de *lengua común*, idea esta compartida por la mayoría de los estudiosos.

Lo que sí plantea problemas, en la citada definición de lengua franca, son las últimas palabras: «...y también por los comerciantes del Mediterráneo y en todas las costas del Levante». En esa época por Levante se entendía: «*Toda la parte de costas del Mediterráneo*»<sup>20</sup>. Ahora bien, durante los siglos anteriores al XVIII y, por lo que

18 SAVERIEN, M. *Dizionario histórico...*, p. 230.

19 Aquí hay que considerar incluidos dentro de la denominación de los idiomas nacionales a las lenguas regionales: catalán, occitano, genovés, veneciano, .... En el concepto: «y otros idiomas», se deben incluir el portugués, el neogriego y el árabe, principalmente. SAVERIEN, M. *Dizionario histórico...*, p. 230.

20 O'SCANLAN, T. *Diccionario Marítimo Español...*, p. 336. Igual significado tiene en las publicaciones de Saverien y Fénnis.

respecta a España, hasta final de dicho siglo, los países marítimos mediterráneos (incluyendo a la Orden de Malta) estuvieron, prácticamente, en continua lucha, en la mar, con las Regencias de Argel, Túnez y Trípoli, y con el Sultán de Marruecos. Salvo algunas embajadas y redenciones de cautivos, apenas hubo relaciones entre ambas orillas, y, en consecuencia, resulta increíble que todos los marineros, comerciantes y gentes de la costa estuviesen familiarizados con una lengua común entre las lenguas romance y árabe. Por tanto, hay que considerar que el autor quería referirse a las naciones de lengua romance, y que, añadiendo *cristiano* al final de la definición, esta quedaría más precisa.

Además, en apoyo de la idea de una lengua común de los países romances, no hay más que estudiar someramente la obra ya citada de Jan Fénnis. Así, en dicho trabajo se recogen 3911 voces diferentes, casi todas con diferentes acepciones, que el autor ha dividido en 112 apartados, a su vez agrupados en tres grandes partes: la primera aborda todo lo referente a la organización, la construcción y el mantenimiento; la segunda se extiende a todo lo que se puede encontrar a bordo; la tercera trata de todo lo referente a la navegación. Es decir, este vocabulario contiene todos los términos de construcción naval, de navegación, de vituallas, de pertrechos, de tesorería, etc.; sólo le hacen falta algunas denominaciones de tipos de buques mercantes y de mercancías para completar el léxico necesario a los marineros, los carpinteros de ribera, los mercaderes y las gentes de la costa. Pero, hay que decir, que ésta es una limitación escogida por el autor, totalmente coherente con el título de su obra.

Llegados a este punto, cabe preguntarse: ¿Es éste un lenguaje exclusivo de las galeras de Francia en el Mediterráneo (había otras galeras en la zona del Canal de la Mancha, dentro del territorio de la lengua de *oil*), o lo usaban, también, el resto de la gente de mar francesa en ese mar? ¿Se compartía este lenguaje con las otras marinas romances, es decir, era una lengua franca?

Con respecto a la primera interrogante planteada, hay que decantarse, claramente, por la segunda de las opciones propuestas. La galera medieval, heredera de los modelos navales bizantinos, especialmente del dromon, ya citado por San Isidoro en sus *Etimologías*, no solo fue cabeza de una serie de tipos de buques que seguían su sistema constructivo: *galeotas*, *fustas*, *bergantines*, *fragatas*, *galizabras*, *galeazas*, etc. sino que, desde el siglo XIII al XVI, fue empleada por el comercio como buque mercante. Además, el modelo básico de fabricación de la galera fue seguido por las carpinterías de ribera particulares, que construían los tipos locales de barcos mercantes y de pesca: *tartana*, *laúd*, *jabeque*, *falucho*, *faluas*, *polacras*, etc., manteniendo la misma denominación para las piezas del buque y empleando, sus tripulaciones, la misma fraseología marinera que las galeras.

En relación con la segunda de las cuestiones, la respuesta es afirmativa. Como argumento, vamos a presentar un breve ejemplo de esa comunidad de lenguaje, pues una tabulación exhaustiva de comparación de voces, se sale ampliamente de los límites de este trabajo.

Veamos en la tabla 1 algunas voces de los capítulos LXIII y LXI de la segunda parte de *Don Quijote de la Mancha*<sup>21</sup>, que se refieren a armas, partes de la galera o a maniobras marineras de la misma, y pasemos a compararlas con las que figuran en la obra de Fénnis, y las del diccionario italiano de Saverien.

Como puede verse, la similitud de las palabras, cuyas versiones en otras lenguas se han tomado de voces contemporáneas, es extraordinaria, sobre todo si tenemos en cuenta la fonética de cada idioma, con la cual, las palabras pronunciadas se asemejan todavía más que en su forma escrita. Por otro lado, las coincidencias de las palabras no están, exclusivamente, en su grafía o en su vocalización, sino, también, en su etimología, coincidiendo plenamente los significados de cada palabra en los respectivos idiomas. De aquí la importancia que adquiere la lexicografía comparada, para la recuperación etimológica e identificación de voces de la lengua franca mediterránea.

Consideramos que el ejemplo es suficientemente convincente para una primera aproximación. Ahora bien, es necesario recordar que las voces y la fonética evolucionaban en el tiempo (véase la española corsario devenida corsario), y que coexistían, en cada idioma, diferentes versiones de la misma palabra.

Además, los capítulos elegidos de la obra de Cervantes, nos permiten inferir que la citada relación de voces de lengua franca era de uso corriente entre los españoles de la época. Cervantes escribía con la convicción de que sus palabras eran comprendidas perfectamente. Prueba de ello es que, cuando estima que un término no es conocido, incluye su significado: «, dos toraquis, que es como decir dos turcos borrachos, ...»<sup>22</sup>.

A mayor abundamiento, podemos revisar las novelas *ejemplares* de Cervantes y las españolas posteriores a él, sobre todo las *picarescas*, para confirmar el aserto.

---

21 CERVANTES, M. de. *Don Quijote de la Mancha*. Edición del IV Centenario. R.A.E. Creemos que una parte importante del glosario de voces correspondiente a los capítulos LXI y LXIII de esta edición podría revisarse más detenidamente, pp. 1018, 1019, 1034, 1035, 1036 y 1038.

22 CERVANTES, M. de. *Don Quijote de la Mancha*... p. 1037.

TABLA 1

<b>Español</b>	<b>Francés</b>	<b>Italiano</b>
Abatir	Abatre	Abbasare
Amainar	Amainer	Amainare
Arcabuz	Arcabouze	Archibuge
Arrumbada	Rambade	Rembata
Bandín	Bandin	Bandini
Bergantín	Bergantín	Brigantino
Cañón de crujía	Canon de course	Cannone di corsia
Capitana	Capitane	Capitana
Chusma	Chiourme	Ciurma
Cómitre	Comité	Comito
Corbacho	Corbache	Cordino
Cosario	Corsaire	Corsaro
Entena	Entaine	Antenna
Espalder	Espalier	Spalliere
Esquife	Esquif	Schifo
Estanterol	Estanterol	-
Ferro	Ferre	Ferro
Flámula	Flame	Fiammola
Galera	Galère	Galera
Gallardete	Gaillardet	Gagliardetto
¡hu, hu, hu! (salva) <sup>23</sup>	¡hou, hou, hou!	-
Izar	Isser	Issare
Rodela	Rodelle	Rotella
Tienda	Tente	Tenda
Zarpar	Sarper	Sarpare

23 Salva: lo que hoy entendemos por saludo.

## 7. ÁREAS DE DISTRIBUCIÓN DE LA LENGUA FRANCA

Ya se ha establecido que la lengua franca mediterránea, a la cual los franceses suelen denominar el lenguaje de las galeras, es una lengua con origen en el latín (vulgar y bajo) y, por tanto, de uso entre las áreas de habla romance: península italiana; sur de Francia; península ibérica. Por tanto, su zona de distribución debió abarcar desde las costas del Adriático y península de Morea (incluyendo, según el momento, algunas islas del Archipiélago) hasta Gascuña, siguiendo el contorno norte de la costa mediterránea y la de la península ibérica, comprendiendo, también, los presidios españoles y portugueses en el norte de África y la isla de Malta.

A partir de la segunda mitad del siglo XII, la costa cantábrica debió de comenzar a incorporar términos náuticos procedentes del Mar del Norte, principalmente a través del comercio marítimo, pero, así mismo por el conducto del Camino de Santiago, tanto por tierra como por mar, cuyo flujo de peregrinos aumentó considerablemente a partir de la concesión del *jubileo* en el año 1122.

Hasta el siglo XVI las escuadras de galeras son uno de los pilares del poder naval de los reyes. De hecho, ese siglo representa el cenit de la galera como buque de combate. Las galeras están presentes en el norte de España, en el Canal y en Flandes, conviviendo con los buques *mancos*, al igual que éstos alternan con ellas en los puertos del Mediterráneo, manteniendo celosamente cada cual su lenguaje, que se va separando cada vez más. Completo y estancado el de las galeras, creciente y pujante el de los buques que se adentran en el océano. El descubrimiento del Nuevo Mundo va a obligar a los buques a engolfarse y a desarrollar la astronomía, la cartografía, los aparejos, dando lugar a un nuevo lenguaje, que olvida los viejos nombres de los vientos mediterráneos por inservibles en un mar sin referencias geográficas.

Los buques de vela, cada vez más maniobreros y armados sus costados con baterías de cañones, van a desplazar a las galeras a principios del siglo XVIII. Éstas aguantarán hasta el fin de siglo, empeñadas en la lucha contra los corsarios del norte de África, para finalmente desaparecer. Pero antes, van a protagonizar una espléndida hazaña marinera: el salto a América. A finales del siglo XVI, las galeras van a atravesar el Atlántico para dirigirse a Cuba, a Tierra Firme y a establecerse en aguas del Perú.

Otra migración de la lengua franca mediterránea se produce en la segunda mitad del siglo XVIII. Una escuadra de jabeques mediterráneos va a cruzar el Océano para combatir el contrabando en el golfo de Darien, fabricándose, poste-

riormente, en La Habana varios de ellos para servir de correo entre la isla y el continente. A todo ésto hay que agregar el habla de las tripulaciones de los buques mercantes que hacen la Carrera de Indias, muchas de ellas *levantinas* que, durante el largo viaje, asombraban al pasaje con los términos que empleaban, tal como nos relata en una carta de 1573<sup>24</sup> Eugenio de Salazar; relato interesantísimo por la gran cantidad de términos náuticos, mezcla de lenguaje *oceánico* y *mediterráneo*, que recoge, entre ellos una importante *saloma*, una de las poquísimas que se conservan y que, además, es el único texto escrito español, hasta donde llegan nuestras investigaciones, de lengua franca mediterránea.

Volviendo a España, el traslado del apostadero de galeras a Cartagena a finales del siglo XVII, va a reducir el área de la lengua franca al Mediterráneo, hasta que a finales del siglo XVIII, asunto que se precisará más adelante, la Armada Real rechaza el uso oficial de los términos de dicha lengua.

Expulsada del lenguaje de la Armada, como ya había ocurrido antes en Francia, la lengua franca desaparece de la única Administración que existe y tiene competencia en asuntos marítimos, quedando su uso limitado a la marina mercante y pesquera donde resiste, sobre todo en la última, hasta entrado el siglo XX, bien que a costa de la desaparición de muchas de sus voces y de la corrupción de otras.

La generalización de los motores de propulsión y el abandono de la madera como material de construcción de los barcos, va a provocar el olvido de los últimos términos náuticos en lengua franca. Últimamente, ciertas Comunidades Autónomas han subvencionado la recuperación de voces marineras de la lengua mediterránea por confundirlas, al igual que los autores, con vocablos regionales.

## 8. ARABISMOS Y TURQUISMOS

En la lengua franca mediterránea apenas hay préstamos de la lengua turca, sin embargo son numerosos los arabismos incorporados. Las vías de incorporación de las palabras tomadas del árabe son Italia y España, con un mayor aporte hispánico procedente de los mozárabes. Tal como manifiesta una comisión de

---

24 Carta de Eugenio de Salazar, vecino y natural de Madrid, escritas a muy particulares amigos suyos. Madrid: Sociedad de Bibliófilos españoles, 1866. Recogida por FERNÁNDEZ DURO, Cesareo. *Disquisiciones Náuticas*. vol. II. Edición facsimilar. Madrid: Ministerio de Defensa, 1996, pp. 178 a 200.

expertos<sup>25</sup>, los mozárabes demostraron gran aptitud para asimilar las palabras árabes con su propio ritmo. De ese modo, las reglas de acentuación propias del árabe se combinan con las que provenían del latín, dando lugar a la suma diversidad de acentos del español actual. Sin embargo, el árabe no parece haber ejercido influencia sobre la fonética ni sobre la gramática de las lenguas ibéricas.

El aporte lexicográfico árabe en España es considerable. Aparte de los términos relacionados con la Ciencia, que, a través de las traducciones, se incorporan muy pronto a las restantes lenguas europeas, los centenares de voces que, en cada uno de los campos (guerra, administración, agricultura, artesanía, comercio,...) se agregan al español, pasan a los idiomas europeos vía esta lengua.

Ahora bien, ¿las palabras árabes incorporadas al español son autóctonas o son préstamos de otras lenguas? Cuando en el año 622 comienza la predicación del Islam por Mahoma, los árabes no eran un pueblo marinerero, pero en 641 habían conquistado Siria y Egipto, arrebatándosela a los bizantinos, cuyo imperio estaba basado en la supremacía marítima. Obligados a crear una marina, reutilizan los astilleros bizantinos de los territorios conquistados, utilizando a los sirios y coptos para construir sus buques y para marinarlos. Esta práctica les hace adoptar palabras tomadas del griego (*nawatiya* del griego *nauta*)<sup>26</sup>, tal como se apuntó anteriormente. Aunque, posteriormente, crean su propio vocabulario naval, mantienen muchas de las voces prestadas, por lo que la terminología naval árabe mediterránea difiere notablemente de la del Océano Índico y de la del Golfo Pérsico.

Por otro lado, cabe preguntarse si todas las palabras náuticas que se reputan como de origen árabe lo son, o si realmente tenía un origen anterior, fueron asimiladas por la lengua árabe, y transmitidas posteriormente como tales, aunque su origen fuera latino o griego. Así, en la Partida segunda. Título IX, ley XXIV<sup>27</sup> aparece: «...armaban navios para guerrear sus enemigos, et ponien cabdiellos sobrellos, a quien llamaban en latin admiraltus, que quiere tanto decir en romance como cabdiello que es puesto por adelantado sobre los maravillosos fechos, et a que llaman en este tiempo almirante,...»<sup>28</sup>. Existen algunos indicios de este sistema de intercambios

---

25 Historia de la Humanidad. Tomo III, 2ª Parte, Cáp. 2. Comisión Internacional para una Historia de la Humanidad. UNESCO. Barcelona: Edt. Planeta, 1977.

26 HOCKER, Frederik M. *Late Roman, Byzantine, and Islamic Galleys and Fleets*. Del libro *The Age of the Galley*. Robert Gardiner. London: Conway Maritime Press, 1995.

27 FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La Marina de Castilla*. Madrid, 1894. Edición facsimilar. Madrid 1995.

28 *Idem*, p. 488.



lingüísticos de ida y vuelta, en el que la lengua árabe hace de elemento de transmisión.

Volviendo al tema de los turquismos, aunque su número es mínimo en la lengua franca, no sucede con los préstamos que el lenguaje naval turco toma de ésta, bien directamente o a través del griego, que son abundantes y que abarcan la construcción de buques, la organización, los pertrechos y la maniobra.

## 9. OCASO DE LA LENGUA FRANCA

A lo largo de los apartados anteriores se han desgranado e intentado justificar una serie de argumentos sobre la existencia de una lengua franca mediterránea, el carácter y ámbito de empleo de dicha lengua, su condición básica de lengua romance, su expansión y su retroceso. Sólo resta contestar a otra pregunta: ¿en que momento desaparece oficialmente?

Del ocaso sí que tenemos pruebas documentales. Restablecida la Escuadra de Galeras en 1785 y compradas dos a la Orden de Malta en ese año, mandó el Rey que se hiciesen dos más en el Arsenal de Mahón. En 1787 está casi terminada la primera y se hace necesario proveerla de los pertrechos imprescindibles para navegar. Esto es misión del Jefe de Escuadra (grado) Jefe de la Escuadra de Galeras (cargo) Antonio Angosto. Habiendo desaparecido en 1748 el Cuerpo de Galeras, no quedan personas con experiencia para hacer un inventario de los pertrechos de una galera. Angosto tiene que utilizar los archivos de la Contaduría de Galeras para proporcionar los listados que le solicitan en el Arsenal de Cartagena. Y he aquí lo que pasó, según consta en el acta de la Junta Económica del Departamento de Cartagena:

*«Visto un oficio que en 17 de este mes pasó al Excmo. Sr. Presidente el Sr. Subinspector vocal, en que devolviéndole el Inventario que debe servir para Reglamento del armamento de Galeras formado por el Jefe de Escuadra D. Antonio Angosto, con la representación que le hizo el Comisario de Almacenes y Depósitos D. Leandro Echenique en 16 anterior, sobre las invencibles dificultades que en el se encuentran, no solo las confirma sino que expone que las voces de que usa dicho General no parecen propias para el régimen de la Armada, y se oponen a lo prevenido en las Ordenanzas Generales de ella, de que no se introduzcan términos no conocidos, sino que se usen de los que la práctica de la Marina ha adoptado por precisos para su inteligencia, añadiendo que los distintos nombres de peso, y medidas de que usa dicho D. Antonio Angosto, como son rótulos, pasos, canas<sup>29</sup>, es otro embarazo para la cuenta y razón, y que por último no puede explicar*

los tropiezos que encuentra en dicho Inventario, y lo hace presente por si la Junta hallase justos los expresados reparos la cual acordó que para la próxima Sesión se cite al Jefe de Escuadra D. Antonio Angosto, a fin de que con su asistencia pueda determinarse lo que corresponda en el asunto, y que se venzan las expresadas dificultades»<sup>30</sup>.

No cabe la menor duda que el párrafo anterior supone el acta oficial de «defunción» de la lengua franca Mediterránea en la Real Armada.

## 10. PERVIVENCIA DE VOCES MEDITERRÁNEAS

Hemos dicho anteriormente que el lenguaje marítimo castellano estaba formado por términos de la lengua franca, y que a partir del siglo XIV se empiezan a separar el lenguaje mediterráneo del oceánico. Como el lenguaje oceánico se formó sobre la base inicial mediterránea pervivieron bastantes palabras de esta *parla*, pero sin que se distinga su procedencia. Así, en el Diccionario de O'Scalan<sup>31</sup>, realizado a principios del siglo XIX, aparecen vocablos mediterráneos bajo los adjetivos de desusado, antiguo, etc. De esta manera aparece *árbol* como antigua e indicando que las voces que se usan en ese momento son *palo* y *mastelero*. Sin embargo, mantiene el verbo *arbolar*, con múltiples acepciones referidas a la idea de poner vertical el palo o el mastelero, y otras voces que sería largo mencionar, pero que han sufrido la misma evolución. Otros, en cambio, se han mantenido con el nombre pero cambiando el significado, como sucede con *bitas* que eran dos piezas que servían de apoyo al trinquete de la galera y que ahora son una cruz de madera para amarrar el cable de fondeo. También son de origen mediterráneo palabras de uso corriente en el lenguaje náutico actual, como *dársena*, *arsenal*, *astillero*, etc.

Otras voces se conservan en el lenguaje actual mediterráneo, tales como nombres de vientos: *leveche*, *jaloque*, *maestral o mistral*, *tramontana*; etc.; denomina-

---

29 Voces de la lengua franca: *rotulo*, *rottel*, *rotolo*, (medida de peso); pasos, sin duda un error, el paso, equivalente a cinco pies, no se usaba en construcción naval ni en telares, debe ser *palmo*, *paume*, *palme* (medida de longitud); *cana*, *canne*, *canna* (medida de longitud usada especialmente para telas). Tropiezos (dificultades), se refiere a las que le presentan las denominaciones de los pertrechos: *pater noster*, *burda*, *gúmenas*, *tallas*, etc.

30 Archivo Naval de Cartagena. *Libro de Actas de la Junta Económica del Departamento*. Cartagena, 21 de febrero de 1787.

31 O'Scanlan, T. *Diccionario marítimo español...*

ciones de fenómenos meteorológicos: bórea o boria; nomenclatura de las embarcaciones típicas: paramola, escálamo, car, batallol, laud o llaüt, latino, etc.

También aparecen un buen puñado de términos en los topónimos, pero, aquí, se ha producido el fenómeno de cambiar el nombre común de la lengua franca, olvidado su significado primitivo, por nombre propio. Así tenemos Peñíscola cuando *peñíscola* es península, islas Hormigas siendo *hormigas* escollos, islas Columbretes cuando esta palabra significa mogote de poca altura en medio del mar, *almandarache* devenido en Mandarache, cuyo sentido es lugar de abrigo para las embarcaciones, Espalmador siendo *espalmador* o *despalmador* el sitio donde se despalkan las embarcaciones.

Por otro lado, son numerosos los nombres propios de construcciones y accidentes geográficos costeros que recuerdan las embarcaciones mediterráneas, especialmente a la galera. Tenemos el cabo, surgidero, cala, punta, monte, dársena, subida, castillo, loma, etc. de la Galera o de las Galeras. Estos nombres son frecuentes en la costa española y también en Hispanoamérica, donde mantienen el recuerdo de la presencia de estas embarcaciones en esas aguas.

Queda por determinar si, además de lo citado, se mantiene en América alguna palabra de la lengua franca. Se sabe que en la segunda mitad del siglo XIX, en el Apostadero de La Habana se llamaban galeras a las salas de la prisión. En esa misma época, a los grandes salones de las tabaquerías cubanas, donde se congregaban los torcedores a trabajar, por la propia disposición que éstos presentaban, se le denominaba también *vapor* o *galera*.

¿Quedan más palabras de la lengua franca en los puertos americanos? ¿Mantienen los holandeses términos de cuando construyeron galeras para oponerse a las españolas? He aquí una interesante línea de investigación. Sin duda han aparecido importantes estudios sobre el español de América, pero sobre la asimilación durante los cuatro siglos de presencia española y de la pervivencia concreta de este léxico marinerero han sido pocos o ninguno de amplitud continental, sino más bien algunos estudios localizados de la presencia actual de términos marineros en las costas americanas. Sirva de ejemplo de esta transferencia continental que la mayoría de las voces que se incluyen en la tabla 1, y que son comunes al francés, italiano y español, también estaban introducidas en América ya durante el siglo XVI (tabla 2).

El diario de a bordo del Descubrimiento, decían M. Alvar y Guillen Tato, contenía tanto términos procedentes de ese lenguaje mediterráneo como del oceánico. Moreno de Alba cita textualmente «Hay un tipo particular de arcaísmos en

TABLA 2

<b>Español</b>	<b>Español de América siglo XVI<sup>32</sup></b>
Abatir	Idem
Amainar	Idem
Arcabuz	Idem
Arrumbada	No aparece
Bandín	No aparece
Bergantín	Idem
Cañón de crujía	No aparece
Capitana	Idem
Chusma	Idem
Cómitre	Idem
Corbacho	No aparece
Cosario	Idem
Entena	Idem
Espalder	No aparece
Esquife	Idem
Estanterol	No aparece
Ferro	No aparece
Flámula	No aparece
Galera	Idem
Gallardete	No aparece
¡hu, hu, hu! (salva)	No aparece
Izar	No aparece
Rodela	Idem
Tienda	Idem
Zarpar	No aparece

32 BOYD-BOWMAN, Peter. *Léxico hispanoamericano del siglo XVI*. London: Tamesis Books Limited, 1972. 1004 p.

el español americano que proviene del vocabulario propio de los marinos de los siglos XVI y XVII. Muchas voces, obsoletas hoy en España tienen su origen en esa fuente, aunque en América, por lo general, han ampliado su significación, y han dejado de pertenecer a una jerga particular para ingresar en la lengua común. Debe recordarse que la Conquista de América fue esencialmente una empresa de gente de mar, o, al menos, de hombres que llegaban a estas tierras después de padecer prolongadas y peligrosas travesías en el Atlántico. Es por ello fácilmente explicable el hecho de que el habla de los primeros colonizadores estuviera plagada de vocablos marinos. Es asimismo lógico que, habiéndose establecido en tierra firme, aplicaran tales vocablos a referentes que nada tenían que ver con el mar, pero que conservaban cierta semejanza o con los que se podía hacer alguna analogía así sea remota»<sup>33</sup>.

## 11. OTRAS INTERLENGUAS

¿Existieron, aparte de la que hemos denominado lengua franca mediterránea, otras lenguas de comunicación entre naciones de lenguas de diferente origen? Probablemente sí. Lo que parece más difícil es encontrar testimonios escritos de una lengua que en la mayoría de los casos sólo se utilizaba oralmente. De todas formas, una fuente de investigación puede encontrarse en las autobiografías de soldados que sirvieron por mar en el Mediterráneo<sup>34</sup>. Así, en la obra *Vida del capitán Alonso de Contreras*, encontramos datos que nos permiten, además de confirmar el uso y existencia de la lengua franca, vislumbrar el uso de otra lengua o lenguas comunes de uso con árabes, turcos y griegos, transcribiendo fonéticamente las frases en esos idiomas. Incluso traslada la frase de un arraez que, en castellano, se dirige a él incluyendo una palabra marinera de origen griego: ¡*Da la palamara, canalla!*<sup>35</sup> Palamara, cabo de amarre, procede del griego bizantino o neogriego *palamárin*, y formaba parte de la lengua franca mediterránea (francés: *palamare*, italiano: *palamara*), lo cual abre una interesante línea de investigación sobre los arabismos.

*Vida y trabajos de Jerónimo de Pasamonte* es, en el aspecto léxico, tan interesan-

---

33 MORENO DE ALBA, José G. *El español de América*. 2ª ed. México: FCE, 1993. p. 206.

34 COSSIO, José M<sup>o</sup>. de. *Autobiografías de soldados*. Madrid: Ediciones Atlas, 1956. Biblioteca de Autores Españoles.

35 *Idem*, p. 92.

te como la obra anterior. Tiene un repertorio de voces de la lengua franca de gran importancia e interesantes transcripciones fonéticas de frases griegas y turcas.

Por último, *Vida de Miguel de Castro* coincide con los anteriores en cuanto a léxico, aunque sus indicaciones sobre una interlengua son menos concluyentes.

Existen otros relatos de soldados que anduvieron por la mar que son parejos a los anteriores, pero con lo apuntado, hay materia para suponer, y sobre todo para empezar a investigar la existencia, o no, de una interlengua en el Levante del Mediterráneo, al menos, entre el final del siglo XVI y mediados del XVII.

## 12. CONCLUSIONES

Existió una lengua franca mediterránea utilizada por los marineros, constructores navales y comerciantes de los países europeos cristianos ribereños de ese mar. Posiblemente nacieron también otras lenguas, en áreas limitadas del Mediterráneo, para servir de comunicación entre los pueblos de habla romance y los de lengua árabe.

La base de la lengua franca utilizada por los países cristianos estaba formada por castellano y catalán, francés y provenzal (lengua de *oc*), italiano, genovés y veneciano. A esta masa común se le agregaban voces árabes y neogriegas principalmente, con pequeñas aportaciones de otras lenguas.

Esta lengua no estaba estancada, a pesar de lo aferrados que estaban constructores y marineros a las tradiciones y privilegios, sino que iba adaptando términos nuevos en sustitución de otros que caían en desuso; notándose, claramente, la influencia de la potencia naval hegemónica de cada época.

Por otro lado, aparecen ciertos indicios de que una parte notable de las voces náuticas árabes fueron tomadas del griego, latín o lenguas romances.

El lenguaje marinero castellano en el siglo XIII contenía muchas voces de la lengua franca mediterránea. A partir de ese siglo, con el desarrollo de los astilleros cántabros, la invención de nuevos tipos de buques y su exportación a países extranjeros, así como el comercio con Flandes, el lenguaje naval castellano va a ir incorporando y creando nuevas voces, dando lugar a la creación de un lenguaje marinero «oceánico», que es el origen, con un núcleo de voces mediterráneas, del lenguaje naval español actual.

El área de distribución de la lengua franca de los países cristianos abarcaba desde el Adriático hasta las costas francesas del golfo de Gascuña. Poco a poco, conforme va creciendo el lenguaje «oceánico», la lengua franca va retrocediendo hacia el Estrecho de Gibraltar. A finales del siglo XVI se envían galeras a América (Antillas, Tierra Firme, y Océano Pacífico), que han dejado huellas, al menos, en abundantes toponímicos. También en el Canal y el Mar del Norte hubo, por esas fechas, galeras españolas, que motivaron la construcción de otras por los holandeses, por lo que es de suponer que haya dejado rastros en el lenguaje.

El origen de la lengua franca fue el latín vulgar, que tenía variantes en cada provincia del Imperio. Al caer el Imperio Romano de Occidente, las relaciones comerciales debieron continuar por mar, aunque apenas tenemos constancia de ello hasta la creación de la administración de los nuevos reinos y repúblicas marítimas. Como el principal forjador y conservador de la lengua eran las escuadras de galeras, al desaparecer éstas, a finales del siglo XVIII, desaparecen las voces en la administración de los estados, quedando la *parla* limitada a la marina mercante y pesquera, que cada vez va mudando más su lenguaje al «oceánico», con el paulatino aislamiento, corrupción y desaparición de la lengua franca.

En el lenguaje español actual perviven, desapercibidas, un notable conjunto de voces de la lengua franca. Las «etiquetas» bajo las cuales se «ocultan» son: voces antiguas o desusadas, topónimos para denominar accidentes geográficos, acepciones de fenómenos meteorológicos sin determinar su origen o atribuidos a «voces regionales», etc.

La lengua franca mediterránea, en su versión española, es un Tesoro del Patrimonio Lingüístico Español, que apenas ha sido estudiada. El conocimiento de esta lengua es de mucho interés para el filólogo que quiera adentrarse en la literatura del Siglo de Oro, y para el historiador que pretenda abordar la historia naval mediterránea entre los siglos XII al XVIII.

Así, a modo de propuesta, el primer trabajo a realizar en materia de la lengua franca española, tanto desde el punto de vista de la filología como de la historia, debería ser la redacción de un diccionario de voces de dicha lengua. Ese diccionario sería más útil si incluyese los términos equivalentes en francés y en italiano. Cuestión que esperamos poder abordar en un futuro no muy lejano.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALVAR LÓPEZ, Manuel: *Atlas lingüístico de los marineros peninsulares*. Madrid: CSIC e Instituto Histórico de la Marina, 1973. 53 p.
- ALVAR LÓPEZ, Manuel (ed.): *Terminología marinera del Mediterráneo*. Madrid: CSIC, 1977. 387 p.
- ALVAR LÓPEZ, Manuel: *Léxico de los marineros peninsulares*. Madrid: Arco/Libros, 1989. 4 vols.
- ALVAR LÓPEZ, Manuel: *El español de las dos orillas*. Madrid: Mapfre, 1991. 284 p.
- AMICH, Julián: *DICCIONARIO marítimo. Revisado, ampliado y puesto al día por J. Sigalés, capitán de la marina mercante*. Barcelona: Editorial Juventud 1983.
- AMICH, Julián: *Atlas lingüístico mediterráneo*. Venecia: Fondazione Giogio Cini, 1973.
- BONNEFOUX Y PARIS: *Dictionnaire de Marine a voiles et a vapeur. Capitanes de Navío Barón de Bonnefoux y Paris*. 2ª edición. Paris: Arthus Bertrand Editor, 1856.
- BOYD-BOWMAN, Peter: *Léxico hispanoamericano del siglo XVI*. London: Tamesis Books Limited, 1972. 1004 p.
- BRUNO, A. y MOVILLEROU BECAR, C.: *Dictionary maritime thématique anglais et français*. Éd. Masson, 1991. *Collection Bibliothèque de l'Institut français d'aide à la formation professionnelle maritime*.
- CORRIENTES, Federico: *Árabe andalusí y lenguas romances*. Madrid: Mapfre, 1992.
- CRESCENCIO ROMANO, Bartolomeo: *Náutica Mediterránea*. Roma: Imprenta de Bartolomeo Bonfadino, 1607.
- DICCIONARIO marítimo inglés-Español, español-inglés. Barbudo Escobar, E. y Escobar Duarte, Enrique. Cádiz: Ediciones Fragata, 1965.
- FENNIS, Jan: *Trésor du langage des galères*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag, 1995. 3 vols.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Marina de Castilla*. Madrid 1894. Edición facsimilar. Madrid 1995.
- GONZÁLEZ MARROQUÍN, Antonio: *Instrucción de Marineros*. Madrid: Imprenta de Francisco Martínez, 1723.
- GUILLÉN TATO, J.: *Parla marinera en el diario del primer viaje de Cristóbal Colón*. Madrid: Instituto de Histórico de la Marina, 1951, 142 0.
- LABURU, Míguel: *Breve vocabulario que contiene términos empelados en documentos marítimos antiguos*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1992. 122 p.
- LHUILIER, C.L y PETIT, C.J.: *Dictionnaire des termes de marine françois-espagnols*. Paris : Imprimerie de Delance et Belin, 1810.



- LIPSKI, J.M.: *El español de América*. Madrid: Cátedra, 1994. 446 p.
- LORENZO, J.; MURGA, G. y FERREIRO, M.: *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, 1864.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Antonio: *Léxico marinero granadino*. Granada: Diputación Provincial, 1993 (*Biblioteca de Etnología*, 2).
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Antonio: *Terminología marinera granadina. Contribución al estudio del habla marinera*. Granada: Universidad, 1992.
- MARTÍNEZ HIDALGO, José M<sup>a</sup>. *Diccionario náutico con equivalencias en inglés y francés*. Barcelona: Nauta, 2002. 552 p.
- MARTÍNEZ HIDALGO, José M<sup>a</sup>. CARBONELL, Laureano: *Vocabulari marítim català-castellà*. Barcelona: Diputació, 1998, 273 p.
- MAS I MIRALLES, A.: Aproximació a la variació de la parla de Santa Pola. En MAYNE, R. *The language of Sailing*. Chicago, Ill: Fitzroy Dearborn, 2000. 369 p.
- MERCADE, Laia y LUCHETTI, María: *Diccionario Náutico Inglés-Español Español-Inglés*. Edit Juventud. 247 p.
- MORENO DE ALBA, J.G.: *El español de América*. 2<sup>a</sup> ed. México: FCE, 1993. 248 p.
- MORENO FERNÁNDEZ, Francisco: *Principios de sociolingüística y sociología del lenguaje*. Barcelona: Ariel, 1998. 399 p.
- MUÑOZ, Francisco A. y MOLINA RUEDA, B.: Circunstancias de las cosmovisiones de paz en el Mediterráneo. En *Cosmovisiones de paz en el Mediterráneo antiguo y medieval*. Granada: Universidad, 1998. p. 11-28.
- NIETO JIMÉNEZ, Lidio: *Tesoro lexicográfico del español marinero anterior a 1726*. Madrid: Arco Libros, 2002. 188 p.
- OLESA MUÑIDO, Francisco F.: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Madrid: Editorial Naval, 1968.
- O'SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Imprenta Real, 1831. Edición facsimilar. Madrid: Museo Naval, 1974.
- PAINE, Lincoln P.: *Ships of the World. An historical Encyclopedia*. 1998. 680 p. Boston: Houghton Mifflin Co., 1997.
- PÉREZ AGUILAR, Raul Arístides: Muestra del léxico pesquero en Sonora. *Region, Sociedad* (Revista del Colegio de Sonora), 2002, 23, pp. 69-102.
- SAN NICOLÁS ROMERA, César: *El vocabulario de la pesca en el litoral de Cartagena. Estudio lexicológico del vocabulario de una actividad tradicional dentro del contexto dialectal español hablado en Murcia*. Cartagena: Ayuntamiento, 2000. 352 p.
- SAVERIEN, M.: *Dizionario Istórico, Teorico, e Pratico di Marina di Monsieur Saverien* - Tradotto dal Francese. Venecia: Stamperia di Battista Alerizzi Girolamo, 1769.
- Terminología marítima del Mediterráneo. Edición de M. Alvar. 390 p. Comisión española del ALE.

VAN DER TUIN, J.D.: *Elsevier's dictionary of Ports an Shipping. English, French, Spanish, Italian, Portuguese, Dutch and German*. Elsevier, 1993. 368 p.

VOCABULARIO *Marítimo*. Sevilla: Imprenta de los Herederos de Tomás López de Haro, 1722.

WEBB, Barbara y MANTON, Michael: *Diccionario Náutico en 10 idiomas: español, inglés, francés, alemán, holandés, danés, italiano, portugués, turco y griego*. Madrid: Tutor, 2001. 239 p.