

## NAVE Y NAO EN CASTELLANO MEDIEVAL: HISTORIA DE UNA SUSTITUCIÓN LÉXICA

ROLF EBERENZ

*Universidad de Lausana (Suiza)*

1. La terminología naval pertenece a esos sectores del léxico en que se plasma de forma palpable y siempre sorprendente lo que hoy llamaríamos «transferencia de tecnología» entre los pueblos. La evolución de los barcos, la imitación de técnicas constructoras de otras naciones y —lo que a menudo es lo mismo— la adaptación de los navíos a utilidades cada vez más diferenciadas han dejado un rico sedimento en las lenguas: palabras que aparecen entre la gente de mar, van penetrando en la lengua general y acaban a veces por convertirse en términos históricos al paso de los siglos. Es precisamente lo que ocurrió con *nave* y *nao*, las dos denominaciones que nos proponemos analizar en estas líneas. Para el hispanohablante medio, la *nao* es sobre todo ese tipo de embarcación emblemático que hizo posible la expansión marítima de España en los albores de la era moderna. Otra clase de barco que solemos asociar a la *nao* en nuestro universo imaginario de aquella época es sin duda la carabela; y aunque se suele hablar de las carabelas de Colón, hay que recordar que el buque insignia de la expedición, la Santa María, era en realidad una *nao*.

Al final de la Edad Media la *nao* era, pues, un tipo de embarcación bien conocido y su nombre parece haber sido corriente en el español común. Así, se encuentra varias veces en los diccionarios de Alfonso de Palencia y de Nebrija, como señalan J. Corominas y J. A. Pascual<sup>1</sup>; y

---

<sup>1</sup>Joan COROMINAS y José A. PASCUAL, *Diccionario etimológico castellano e hispánico*, Madrid, Gredos, 1980-1991 (en lo sucesivo *DCECH*), s. v. *nave*.

todavía a principios del siglo XVII lo menciona Covarrubias<sup>2</sup>. Si todos estos hechos son consabidos, resulta en cambio menos clara la historia de la palabra *nao*, especialmente en relación con su doble etimológico *nave*. Durante dos siglos más o menos —el XIV y el XV— *nao* y *nave* se encuentran uno junto al otro en numerosos textos, unas veces como simples sinónimos y otras como términos referentes a realidades aparentemente distintas. ¿Por qué el español no se contentó con *nave*, voz patrimonial de edad venerable y descendiente directa del lat. NAVEM, al igual que it. *nave*, fr. *nef* o cat. *nau*? ¿Y es *nao* realmente un préstamo de cat. *nau*, como afirman Corominas y Pascual bajo la entrada antes mencionada?

Planteado así, se trata de un problema tanto de historia naval como de lexicología histórica. En primer lugar, habrá que averiguar el origen, las formas, las propiedades técnicas y otras características de los barcos designados por nuestras voces. Pero tampoco podremos pasar por alto los valores de los respectivos vocablos en la lengua y en el discurso: ¿En qué clases de textos se encuentran? ¿Son meros tecnicismos o, por el contrario, voces comunes del idioma? ¿Se refieren a un tipo específico de embarcación o aparecen más bien como términos genéricos? Y, por fin ¿cómo está organizado el campo semántico al que pertenecen?

2. Comencemos por algunas generalidades de la construcción naval en la Edad Media, recordando que en el Mediterráneo se conocían esencialmente dos grandes familias de barcos<sup>3</sup>. La primera se caracterizaba por un casco largo, esbelto y relativamente bajo así como por su propulsión mediante remos (y velas auxiliares), lo que permitía alcanzar altas velocidades, pero implicaba una seria limitación de la capacidad de carga. Los ejemplares de la segunda eran anchos, de borda alta y se movían con grandes velas, de modo que podían llevar cargas importantes, pero se desplazaban con cierta lentitud. Agreguemos que esta tipología tan nítida se observa sobre todo en las embarcaciones de gran tamaño. En los primeros siglos de la lengua, las de la primera familia solían agruparse bajo el nombre de *galeas*, mientras que las de la segunda se llamaban *naves*, aunque este tér-

---

<sup>2</sup>Sebastián de COVARRUBIAS, *Tesoro de la lengua castellana o española* [1611], ed. Martín de RIQUER, Barcelona, Ed. Alta Fulla, 1987, s.v. *nao* y *nave*.

<sup>3</sup>Traté estas cuestiones en mi libro *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel. Eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600*, Bern/Frankfurt a. M., Lang, 1975.

mino se empleaba a veces también con el sentido más general de 'embarcación'. Por sus características técnicas, las *naves* o buques redondos se destinaban principalmente al comercio y las *galeas*, a la guerra, aunque hay numerosos testimonios de que esta repartición de los papeles no se mantenía rígidamente.

Más compleja se hace la clasificación de los barcos pequeños, entre los que parece haber existido una multitud de tipos mixtos. Raras veces los textos son suficientemente explícitos sobre las propiedades de estas embarcaciones. Cuando poseen las características de la galea se habla de *galiotas*, *fustas*, *bergantines*, etc., mientras que entre las formas más reducidas de la nave cabe mencionar la *barca* y la *barcha*.

Evidentemente hay también términos genéricos que cubren el conjunto del campo semántico: en la Edad Media encontramos para esta función sobre todo *navío* y *bajel*, pero nunca *barco*, pues esta palabra se aplicaba todavía a una embarcación pequeña, formando pareja con *barca* (tal como lo hacen hasta hoy dobles del tipo *huerto/huerta*, *charco/charca*, *gorro/gorra*, etc.).

La estructura general del campo semántico, tal como la acabamos de esbozar, se perfila ya en muchos textos del siglo XIII; así, por ejemplo, en el *Fuero Real* :

Si *naue*, o *galea*, o otro nauío qualquier que periglar o quebrar, mandamos que el nauío et todas las cosas que en él andidieren sean de aquellos cuyas eran ante que el nauío quebrase o periglase [...]<sup>4</sup>

y en aquellos capítulos de la *Primera Crónica General* que se refieren a la conquista de Sevilla por las tropas de Fernando III:

de las *naues* et de las *galeas* et de los otros *nauios* de la mar, fasta dentro de los muros, apuertan alli [sc. a Sevilla] con todas mercadorias de todas partes del mundo<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup>Alfonso X el Sabio, *Fuero Real*, ed. Azucena PALACIOS ALCAINE, Barcelona, PPU, 1991, p. 153.

<sup>5</sup>*Primera Crónica General de España*, ed. Ramón MENÉNDEZ PIDAL, 2 vols., Madrid, Gredos, 1955, cap. 1128, II, p. 769.

De modo que las dos principales familias se plasman distintamente en la terminología y lo hacen también en las ilustraciones y maquetas de la época, que permiten formarse una idea aproximada de estos objetos.

Como es lógico, la construcción naval ha evolucionado a través de los tiempos. Pero estos cambios parecen haber afectado antes que nada al linaje de las naves, que sufrieron una profunda transformación a lo largo de la Edad Media y, más todavía, en los primeros siglos de la era moderna. En cambio, las galeras hasta el siglo XVII siguieron pareciéndose sorprendentemente a sus antepasadas griegas y romanas. Los estímulos para estas alteraciones y perfeccionamientos del buque redondo partieron del Atlántico, cuyas condiciones climáticas, incomparablemente más duras, obligaron a los maestros de ribera del Mediterráneo a construir barcos cada vez más resistentes y aptos para los nuevos derroteros. Conviene recordar que tal intrusión de la tecnología naval atlántica en el Mare Nostrum se produjo ya mucho antes de los conocidos viajes de descubrimiento de la segunda mitad del siglo XV. Buena prueba de ello es la aparición de la *coca* hanseática en las costas catalanas desde principios del XIV<sup>6</sup>; y en la segunda mitad del mismo siglo está atestiguada en las mismas aguas la *barcha* (cat. *barxa*, fr. *barche*), procedente del litoral atlántico de Francia<sup>7</sup>. Ambas se caracterizan entre otros detalles técnicos por su forro de tablas dispuestas en *tingladillo*, esto es, unas montadas sobre otras, como las tejas de un tejado. También hacia 1400 se documentan en el Mediterráneo los primeros ejemplares del *ballener*, otra embarcación típicamente atlántica<sup>8</sup>.

Todos estos modelos estaban más emparentados con las anchas y robustas formas de la nave que con las de la galera, que difícilmente podía operar en las aguas agitadas del Océano. No sólo había una notable afinidad, sino que parece que las embarcaciones foráneas influenciaron más o menos directamente la construcción naval indígena. Muy temprano encontramos en la documentación administrativa catalana cocas de armadores del Principado y, por otra parte, empiezan a confundirse o equipararse en esta misma lengua los términos *nau* y *coca*<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup>EBERENZ, *Schiffe*, pp. 98 y ss.

<sup>7</sup>EBERENZ, *Schiffe*, pp. 49 y ss.

<sup>8</sup>EBERENZ, *Schiffe*, pp. 27 y ss.

<sup>9</sup>EBERENZ, *Schiffe*, pp. 98-105.

3. ¿Cuándo y en qué textos aparece el cast. *nao*? La respuesta requiere un examen preliminar de los datos que proporcionan Corominas y Pascual: según su diccionario<sup>10</sup>, los primeros testimonios de la voz se encuentran en las *Partidas* de Alfonso X y en unos aranceles de Santander. Pero a nuestro parecer, sólo el segundo de estos textos ofrece suficientes garantías filológicas. Se trata de un documento aduanero de fines del siglo XIII sobre los derechos de peaje que se cobraban en los puertos de Santander, Castro Urdiales, Laredo y San Vicente de la Barquera<sup>11</sup>. El texto, muy parecido a las *leudes* catalanas y occitanas, se conserva en un códice contemporáneo de la época de redacción y, por lo tanto, fidedigno para nuestro propósito. Al final de una relación de productos sometidos a peaje se concluye:

Et todo auer que sea cargado pora uenir a estos .IIII. puertos sobredichos, poro quier que descargue en la mar dun baxel en otro, & la *nao* uenga aqualquier destos puertos todos quatro, aquel auer que descargaran en la mar deue dar peaic, alla o la *nao* descargara, al rei<sup>12</sup>.

Estamos, evidentemente, ante un término técnico usado por la gente de mar y la administración portuaria. No sabemos exactamente cómo eran esas *naos* del litoral cantábrico y qué rasgos los diferenciaban del buque redondo común, llamado *nave*. Pero es de suponer que se trataba de unas embarcaciones peculiares, construidas especialmente para la navegación atlántica, como las acabamos de señalar.

Si nos fijamos ahora en el pasaje de las *Partidas* alegado por Corominas, resulta que su fiabilidad es más que dudosa. *Nao* se encuentra en el título IX de la Partida V, epigrafiado «De los navíos et del p[r]ecio dellos». En efecto, la edición de la Real Academia de la Historia contiene un ejemplo de nuestro vocablo:

[...] los mercaderes nin los otros que fuesen en la *nao*, non serien tenudos de pechar en ello nenguna cosa<sup>13</sup>.

<sup>10</sup>DCECH, s.v. *nave*.

<sup>11</sup>Américo CASTRO, *Unos aranceles de aduanas del siglo XIII*, "RFE", 8 (1921), pp. 1-29 y 325-356.

<sup>12</sup>CASTRO, *Unos aranceles*, p. 11.

<sup>13</sup>*Las Siete Partidas del rey don Alfonso el Sabio*, Real Academia de la Historia, 3 vols., Madrid, 1807, III p. 236.

Sin embargo, se trata de una ocurrencia sumamente aislada entre las numerosas menciones de *nave*, pues el autor del título IX privilegia normalmente *navío* para el concepto de 'embarcación' y *nave* para el de 'buque redondo'<sup>14</sup>. Y aunque los editores afirman basarse parcialmente en códices antiguos<sup>15</sup>, el pasaje en cuestión inspira poca confianza, pudiendo proceder de un manuscrito posterior al siglo XIII. Es casi seguro que la lengua general de la época desconocía todavía *nao*, según se desprende de las citas del Fuero Real y de la historiografía alfonsí que hemos aducido más arriba (y que podrían multiplicarse fácilmente).

Un comentario parecido se impone acerca del testimonio de *La Gran Conquista de Ultramar* alegado por Corominas: también en esta obra el nombre más corriente del buque redondo sigue siendo *nave*, como se puede ver, por ejemplo, en el relato del sitio de Damiatra contenido en el libro IV<sup>16</sup>.

4. El período en que *nao* empieza a hacerse más frecuente corresponde a la segunda mitad del siglo XIV. Desde entonces podemos detectarlo en ciertos textos relacionados con asuntos marítimos, especialmente en derroteros, relatos de viajes y crónicas de guerras navales. Ahora bien, en muchos de estos documentos llama la atención la coexistencia de este lema con el más antiguo *nave*.

Así, el autor del *Libro del conocimiento*, obra redactada hacia 1350 y conservada en copias del siglo XV<sup>17</sup>, recuerda en cierta ocasión que partió «de noruega en vna *nao* de ingleses» para desplazarse a la isla de Salanda; pero unas líneas más adelante anota: «Parti de la isla de Salanda en la dicha naue & andouimos grand camino»<sup>18</sup>. También en otro capítulo

---

<sup>14</sup>Cfr. las frases «los maestros de las *naves*» (*ibidem*), «el maestro nin el señor de la *nave*» (ley II, p. 237), «mas aun estueren por ende las *naves*» (ley III, p. 238), «mandamos que los señores de las *naves* scan tenudos de apreciar la *nave* o el otro navio de que feciesen el echamiento» (*ibidem*), etc.

<sup>15</sup>Véanse las explicaciones en las pp. L-LIII del t. I.

<sup>16</sup>*La Gran Conquista de Ultramar*, ed. Louis COOPER, «Publicaciones del Instituto Caro y Cuervo», 51-54, Bogotá, 1979, III, pp. 395 y ss.

<sup>17</sup>*Libro del conocimiento de todos los reynos & tierras & señoríos [...]*, ed. Marcos JIMÉNEZ DE LA ESPADA [1877], ed. facsimilar prologada por Francisco LÓPEZ ESTRADA, Barcelona, El Albir, 1980, p. X.

<sup>18</sup>*Libro del conocimiento*, pp. 17 y 18.

de la obra aparece el Mar del Norte como espacio por el que singlan *naos*.<sup>19</sup> Sin embargo, la voz ya no se limita a la navegación atlántica, puesto que el mismo libro se refiere a embarcaciones de este nombre que viajan de Durazzo (Durrès) a Morea<sup>20</sup> o que traen especias de la India (en este último caso se denominan de nuevo tanto *nao* como *nave*)<sup>21</sup>.

Un testigo excepcional para el empleo creciente de *nao* en la segunda mitad del siglo XIV es Pero López de Ayala. Las ocurrencias de la palabra menudean en su *Crónica de Pedro I*, especialmente en las páginas referentes a la guerra entre el rey castellano y Pedro IV de Aragón<sup>22</sup>. Aunque se podría poner en tela de juicio la fiabilidad de la edición que manejamos, no cabe, en cambio, duda acerca de otros textos del Canciller: en su *Libro de cetrería* recuerda que estando «en Alicante, que es en Aragón, ribera de la mar, llegó ay una *nao* que venía de la Berveria»<sup>23</sup>. Y en el *Rimado de Palacio* utiliza la palabra en varias de sus metáforas marítimas. En dos ocasiones, por ejemplo, evoca la imagen de la nave de San Pedro al referirse a la grave crisis interna que aqueja a las sociedades cristianas:

La *nave* de Sant Pedro, está en grant perdición,  
por los nuestros pecados e la nuestra ocasión;<sup>24</sup>

La *nao* de Sant Pedro pasa grant tormenta,  
ninguno non cura de la yr acorrer<sup>25</sup>.

Además, el segundo de estos pasajes abre toda una alegoría en que la Iglesia aparece representada por una *nao*: sus altos dignatarios son el timón, su mástil partido, el Colegio cardenalicio con sus rencillas; las anclas, los reyes cristianos que la dejan desamparada, etc. Pues bien, salvo en nuestra primera cita, el término empleado en la mayoría de los manuscritos (y que

<sup>19</sup>*Libro del conocimiento*, p. 19.

<sup>20</sup>*Libro del conocimiento*, p. 31.

<sup>21</sup>*Libro del conocimiento*, pp. 69 y 73.

<sup>22</sup>Véanse *Crónicas de los reyes de Castilla*, ed. C. ROSELL, BAE 66, Madrid, Atlas, 1953, pp. 494b y ss. y EBERENZ, *Schiffe*, p. 230.

<sup>23</sup>Pero LÓPEZ DE AYALA, *Libro de cetrería*, ed. M. MONTANDON, Basel, 1986, p. 103.

<sup>24</sup>Pero LÓPEZ DE AYALA, *Libro de Poemas o Rimado de Palacio*, ed. Michel GARCÍA, 2 vols., Madrid, Gredos, 1978, I, p. 142, estrofa 212a-b.

<sup>25</sup>LÓPEZ DE AYALA, *Libro de Poemas*, p. 306, estrofa 830a-b.

se ajusta a la métrica) es *nao*. Por otra parte, es significativo el gusto que manifiesta nuestro autor por la imaginería y el vocabulario técnico del mar<sup>26</sup>; se debe sin duda a unos contactos muy directos con ese medio durante sus viajes a Francia y cuando desempeñó el cargo de almirante de la flota castellana. No cabe duda de que el Canciller de Ayala conocía particularmente bien el Atlántico y sus marinos, lo que puede explicar que recurra con frecuencia al tecnicismo *nao*, aunque sin excluir completamente *nave*.

Este uso indistinto —o de difícil diferenciación para el lector actual— de *nao* y *nave* se da igualmente en la *Embajada a Tamorlán*, escrita poco después de 1406, probablemente por Ruy González de Clavijo. Buen conocedor también él de la jerga de los mareantes, el autor se refiere más de una vez a *naos* y *carracas* como a grandes embarcaciones relativamente parecidas. Señala que «las *carracas* e *naos* que ally [sc. en Rodas] tenían eran nabios más pesados que las galeas» y pondera la excelencia del puerto de Pera, donde «la *nao* mayor o la *carraca* mayor del mundo puede llegar fasta el muro, e poner plancha en tierra como si fuesen galeas»<sup>27</sup>. La semejanza de los dos tipos de barcos debía ser casi un tópico, pues la encontramos más tarde también en el prólogo de *La Celestina* cuando se habla de la extraordinaria fuerza del pez echeneis, el cual «si se allega a una *nao* o *carraca*, la detiene que no se puede menear»<sup>28</sup>.

Pero volvamos un instante al relato de González de Clavijo. En otra etapa del viaje comenta un conflicto entre dos *carracas* de genoveses —de hecho la *carraca* era una embarcación característica de la ciudad liguórica— y dos *naos* venecianas, siendo de notar que estas últimas se llaman más adelante «*nabes*»<sup>29</sup>.

Si en la *Embajada a Tamorlán* la forma *nave* es todavía frecuente, *nao* predomina ya claramente en otro relato de aventuras marítimas un poco más tardío: me refiero a *El Victorial*, la biografía de Pero Niño escrita

<sup>26</sup>En otro pasaje insiste en la necesidad de que cada oficio se desempeñe con la necesaria profesionalidad: «Según diz Sant Gregorio, dévese entremeter / cada uno en su arte e en su menester, ca non puede un filósofo, con todo su saber, / gobernar una *nao* nin mástel le poner. / Si quisieres fazer *nao*, busca los carpinteros, / si quisieres çamarra, busca los pellejeros» (estr. 293-4b, t. I, p. 165).

<sup>27</sup>*Embajada a Tamorlán*, ed. Francisco LÓPEZ DE ESTRADA, Madrid, CSIC, 1943, pp. 20 y 59.

<sup>28</sup>Fernando de ROJAS, *Celestina. Tragicomedia de Calisto y Melibea*, ed. Miguel MARCIALES, Urbana/Chicago, University of Illinois Press, 1985, II, p. 11.

<sup>29</sup>*Embajada a Tamorlán*, p. 68.

por Gutierre Díez de Games en los años treinta del siglo XV. El buque redondo que contrasta con la galera se denomina casi siempre *nao*:

aunque pocas vezes se pueden ayuntar en uno *naos* e galeas, por quanto las galeas cada noche buscan la tierra e las *naos* la mar, salvo quando van acordados que se aguarden todos a un puerto<sup>30</sup>.

En cuanto a *nave*, parece que va quedando relegado más y más al ámbito del vocabulario histórico. El mismo autor Díez de Games lo utiliza, por ejemplo, en la narración de la guerra de Troya («vinieron los griegos sobre Troya, en mill e quatroçientas *naves*»)<sup>31</sup> o en el historial del ducado de Guyana:

[...] el derecho manda que muger de linaje real que herrare, que la non maten, mas que la metan en una *nave*, sola e sin ninguna compañía. [...] E aluenguen la *nave* tanto dentro, a lo largo de la mar, fasta que non vean la tierra. E que alçen la vela, e que la dexen así sola en la mar. E así fue luego fecho. Aparejaron una *nao*, e metieronla dentro con todo lo suyo, e el baçín con las manos e la sangre. E entraron en otros navíos onbres que llevaron la *nao*<sup>32</sup>.

Este fragmento es particularmente interesante para nuestro propósito porque permite definir la distinción semántica y estilística que empezaba a practicarse entre ambas palabras. La norma jurídica que se recuerda al principio constituye en cierto modo una reminiscencia histórica, y la embarcación que en ella se menciona pertenece también al pasado, a una civilización cuya realidad material resulta en cierto modo anacrónica; de ahí que el autor elija *nave*. Sigue después un pasaje en que se relatan unos sucesos situados en el mundo focalizado por la narración: se destierra a la hija del duque en una embarcación de la época, una *nao* como la conocían los contemporáneos.

Todo ello nos indica que *nave* se iba convirtiendo en un arcaísmo, siendo cada vez más un término histórico cuya función residual consistía precisamente en evocar ambientes y épocas más o menos remotas. Al pro-

---

<sup>30</sup>Gutierre DÍAZ DE GAMES, *El Victorial*, ed. Rafael BELTRÁN LIEVADOR, Madrid, Taurus, 1994, p. 315

<sup>31</sup>DÍAZ DE GAMES, *El Victorial*, p. 264.

<sup>32</sup>DÍAZ DE GAMES, *El Victorial*, p.351.

pio tiempo se observa la progresiva extensión del significado de *nao*, que cubre una tras otra las acepciones de *nave*: ya no se aplica únicamente a cierto tipo de navío atlántico, sino también al buque redondo en general e, incluso, a embarcaciones parecidas de otros tiempos.

5. Antes de seguir adelante, recapitemos brevemente los datos reunidos hasta aquí. Todos los textos en los que acabamos de documentar la voz *nao* mantienen una estrecha relación temática con el medio marítimo. Se trata, pues, de un antiguo término técnico que en esta clase de discurso empieza a rivalizar con el tradicional *nave*. Efectivamente, en las últimas obras examinadas *nao* y *nave* se presentan ya como sinónimos o, más exactamente, como voces que poseen aproximadamente el mismo referente, aunque su valor en el sistema léxico y en la gama de estilos empieza a diferenciarse de otro modo: a medida que *nao* va penetrando en la lengua general, *nave* pierde terreno. Este retroceso se aprecia no sólo en una patente disminución del número de ocurrencias sino también en el hecho de que *nave* cobra una connotación «desactualizadora», de término histórico.

Echemos ahora una mirada a obras de temática más general. En este contexto pueden ser particularmente reveladoras las traducidas de otras lenguas. Nos interesan en primer lugar aquellas que se basan en un original latino, ya que en este caso el parecido formal entre lat. *navis* y cast. *nave* podía inducir al traductor a optar más bien por este último que por *nao*. Si a pesar de ello escoge *nao*, será lícito ver en tal opción un claro indicio de la decadencia de *nave*. Es precisamente lo que hace Alfonso de Cartagena en su traducción de la *Rhetorica* de Cicerón, cuando entre los procedimientos de la argumentación expone la técnica del símil y lo ilustra con el siguiente ejemplo:

E esta mesma razón ha logar en el navío: ca aquella *nao* faze su viaje muy bien que tiene governador muy sabio<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup>Alfonso de CARTAGENA, *La Rethorica de M. Tullio Cicerón*, ed. Rosalba Mascagna, «Romanica Neapolitana», 2, Liguori / Nápoli, Università di Napoli, 1969, p. 82. No queremos ocultar que en las traducciones de la época aparece también *nave*, como lo prueba la versión castellana del célebre discurso acerca de la preeminencia del rey de Castilla sobre el de Inglaterra que el mismo Alfonso de Cartagena pronunció en el Concilio de Basilea: «Et para guerra de mar tiene mi señor el Rey *naves* et galeas. [...] Et el señor Rey de Inglaterra, aunque tiene *naves*, non tiene galeas para guerra de mar» (M<sup>a</sup> Victoria ECHEVARRÍA GAZTELUMENDI, *Edición crítica del discurso de Alfonso de Cartagena «Propositio super altercatione praeminentia sedium inter oratores regum Castellae et Angliae» en latín y castellano*, Madrid, Universidad Complutense, 1992, pp. 343-345).

Algo parecido se puede decir del *Libro de los exenplos por a.b.c.*, colección de cuentos compilada entre 1400 y 1421 por Clemente Sánchez de Vercial, en la que encontramos varias menciones de *nao*. Las embarcaciones en cuestión pertenecen todas a universos narrativos localizados en un pasado histórico (romano o altomedieval)<sup>34</sup>, y de algunas se precisa que sirven para el transporte de mercancías; además, los relatos en cuestión parecen derivar de modelos redactados, sea en latín, sea en una lengua romance. Recordemos aquí también las ocurrencias de *nao* en la traducción cuatrocentista de la *Confessio amantis* de John Gower (el manuscrito castellano es de la segunda mitad del mismo siglo) que citan Corominas y Pascual. Efectivamente, la palabra aparece varias veces con la graffa *nao* en la historia del rey Apolonio de Tiro inserta en la obra<sup>35</sup>.

Por otra parte, el riesgo de que al traducir lat. *navis* el intérprete castellano se dejara desviar hacia *nave* queda patente incluso en la obra lexicográfica de Nebrija: abriendo su *Diccionario latino-español*, nos encontramos con que las equivalencias castellanas de lat. *nauarchus*, *naufragus*, *navis*, *naugium*, *naumachia* y *nausea* contienen invariablemente el elemento *nave*<sup>36</sup>. En cambio, al redactar su *Vocabulario de romance en latín*, Nebrija incluyó una entrada «*nao* para mercadería – *navis oneraria*».<sup>37</sup> Pero hay más: también aduce *nave* así como varias lexías complejas formadas con esta voz (*nave de pasaje*, *nave tafurea*, etc.). Este estado de cosas nos hace sospechar que para él *nave* era ya un término histórico, una voz de significado un tanto borroso, hipótesis que confirma la entrada *navio*, donde este lema es definido como «lo mesmo que *nave*, *navigium*, -ii»

Ya se ha dicho que la *nao* será a continuación uno de los principales tipos de navíos en la carrera de Indias. Aunque no quisiéramos alargarnos sobre la historia de nuestra voz en los comienzos de la época moderna,

<sup>34</sup>*Libro de los exenplos por a.b.c.*, ed. John E. KELLER, Madrid, CSIC, 1961, pp. 56, 67, 78 y 89.

<sup>35</sup>John GOWER, *Confesión del amante*, traducción de Juan de CUENCA (s. XV), ed. Elena ALVAR, «Anejos del BRAE», 45, Madrid, 1990, pp. 635b, 637b y 638b.

<sup>36</sup>Elio Antonio de NEBRIJA, *Diccionario latino-español* [Salamanca, 1492], ed. Germán COLÓN y Amadeu-J. SOBERANAS, Barcelona, Puvill, 1979, s.v.

<sup>37</sup>Antonio de NEBRIJA, *Vocabulario de romance en latín* [Sevilla, 1516], ed. Gerald J. MACDONALD, Madrid, Castalia, 1981; cfr. también «barca de *nao* o esquite, *scapha -ae*».

es interesante notar que ésta siguió extendiendo su ámbito semántico. H. y P. Chaunu, después de analizar los registros de la Casa de Contratación correspondientes al siglo XVI y primera mitad del XVII, llegaron a conclusiones en cierto modo contradictorias. Señalan que en un 80% de los viajes figuran los términos *nao* y *navío*, sin que exista a primera vista una diferenciación nítida entre ellos. Los dos se caracterizan por su valor genérico y se oponen a menudo a nombres más específicos, como *felibote*, *urca*, *zabra*, *tartana*, *galera*, *barco*, *lancha*, etc.<sup>38</sup> Sin embargo, un examen más atento llevó a los dos historiadores a postular la distinción siguiente:

*navíos* désignent d'ordinaire les petits bateaux; *naos*, les gros navires, ou plus exactement *navío* désigne le plus petit bateau et *nao*, le plus gros. Quand dans une liste de *naos* on éprouve le besoin de rompre l'énumération et de désigner un bateau sous le terme de *navío*, il est incontestable qu'on indique par là un bateau plus petit que ceux auxquels il se trouve mêlé. [...] Mais il y a autre chose aussi: derrière les mots *navío* et *nao*, on peut faire apparaître une seconde notion, qui interfère avec la première, et rend compte de certaines anomalies. Le terme *navío* est, dans une certaine mesure, plus large que celui de *nao*; à la fois plus large et péjoratif: la *nao*, c'est le navire de commerce, ou mieux le navire utilisé à des fins commerciales par excellence, et sans reproche. *Nao* toujours, le bateau espagnol, la nave biscayenne [...]. *Nao*, et quand on ne précise, sous entendu *biscayna*, implique un jugement de valeur: *nao*, la bonne *nao*, la *nao* par excellence, le navire optimum<sup>39</sup>.

6. Los elementos recogidos hasta ahora nos permiten responder a algunas de las preguntas formuladas al comienzo de estas reflexiones. *Nao* se nos presenta como un antiguo tecnicismo naval que, andando el tiempo, se abrió paso en la lengua general para suplantar a *nave* como denominación del buque redondo. Pero, como es sabido, estas sustituciones no suelen ser simples caprichos de la lengua; estamos en realidad ante el reajuste de un campo semántico tradicional, cuyo núcleo viene representado por los términos *navío*, *nave* y *galea*, tal como lo hemos comentado más arriba. Este núcleo, bastante rudimentario, corresponde a la lengua general de una sociedad esencialmente rural, alejada del mar y cuyos hablantes no poseían más que conocimientos elementales de la navegación. A nuestro juicio, la

---

<sup>38</sup>Huguette et Pierre CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Partie statistique, I, Paris, Armand Colin, 1955, pp. 276-277.

<sup>39</sup>CHAUNU, *Séville et l'Atlantique*, pp. 278-279.

transformación del campo primitivo en otro más complejo, que incluye términos como *nao*, *coca*, *carraca*, etc., debe estar motivada tanto por la situación real —la aparición de nuevos referentes— como por una conciencia más diferenciada de los castellanohablantes respecto a estos objetos. En otras palabras, la aparición de la voz *nao* refleja por un lado la llegada a las costas castellanas (primero a la fachada cantábrica y después al litoral andaluz) de nuevos modelos de barcos de hechura atlántica; el tradicional *nave* con su semantismo mal delimitado resultó inadecuado para expresar este concepto. Por el otro, es poco probable que esta innovación técnica y terminológica hubiera alcanzado la lengua general, si no se hubiese producido al mismo tiempo un cambio de conciencia en la mente, no digamos de todos los hablantes, pero sí de los más cultos y cosmopolitas, acerca de la importancia que iba cobrando la marina en la economía y la política de Castilla.

Esta nueva orientación marítima de los comerciantes, magnates y hombres de letras arranca precisamente de la segunda mitad del siglo XIV. El cambio se manifiesta claramente en la distancia que separa a dos personajes señeros tanto de la política como de la literatura de la época, Don Juan Manuel, que vive en la primera mitad del siglo, y Pero López de Ayala, ya mencionado, que marca con su personalidad la segunda mitad de la centuria. Pues bien, en la obra de Don Juan Manuel, gran señor de tierra adentro y conocedor de la cultura musulmana, el mar y sus civilización tienen escasa importancia. Buena prueba de ello es la visión del mundo que ofrece en su *Libro del caballero e del escudero*, donde el capítulo sobre los peces —especialmente los marinos— resulta mucho más escueto que los que se refieren la fauna y la flora terrestres o a los metales<sup>40</sup>. Un poco más adelante en el mismo texto nos encontramos con todo un capítulo sobre el mar, en que el autor afirma que «comme quier que los caualleros a las vegadas vsan de fazer cauallerias sobre mar, pero saber que cosa es la mar perteneçe mas a la sçiençia et a la arte de las naturas que a la arte de la caualleria»<sup>41</sup>. Y de hecho, nada nos dice en esas páginas ni sobre la guerra naval ni mucho menos sobre la navegación comercial. Es cierto que en *El Conde Lucanor* se narran algunos episodios marítimos, pero la terminología

---

<sup>40</sup>DON JUAN MANUEL, *Libro del cauallero et del escudero*, cap. 42, en *Obras completas*, ed. José Manuel BLECUA, I, Madrid, Gredos, 1981.

<sup>41</sup>DON JUAN MANUEL, *Libro del cauallero*, cap. 47, p. 109.

es la de nuestro campo semántico primitivo, limitándose a *galeas* y *naves*<sup>42</sup>. Todo ello contrasta con la mentalidad de López de Ayala, diplomático y dirigente de la armada, traductor de obras latinas y familiarizado con la lengua francesa<sup>43</sup>, que conocimos precisamente como uno de los primeros escritores que usaron corrientemente el neologismo *nao*.

Para concluir, unas observaciones sobre el origen de nuestra voz. La cuestión de si el cast. *nao* representa un préstamo del catalán, como piensa Corominas, debe examinarse a la luz de lo que llevamos dicho. La pista catalana no se puede excluir completamente, ya que en algunos casos —pensemos, por ejemplo, en el texto del mismo Ayala relativo a la guerra castellano-aragonesa— pudo haber una influencia convergente del cat. *nau*. No obstante, los testimonios más tempranos aquí analizados y las numerosas referencias a naos de Vizcaya o Castilla apuntan claramente hacia el Atlántico. En el mismo sentido abunda también la documentación portuguesa, donde *nau* es corriente desde principios del siglo XIII<sup>44</sup>. Y es que, en las tierras ribereñas del Atlántico hay otro dialecto románico que conoce la forma *nau*: el gascón. La voz está abundantemente atestiguada en la documentación antigua de la zona, especialmente en los *Établissements de Bayonne*<sup>45</sup> y se ofrece, en nuestra opinión, como punto de partida más verosímil para el cast. *nao*.

## RÉSUMÉ

Pendant les derniers siècles du Moyen Âge, on remarque dans les textes espagnols la coexistence des termes *nave* et *nao* désignant tous les

---

<sup>42</sup>Cfr. «el rey de França envio dezir al rey de Ingla terra que viniese a aquella *naue* a do el estaua», DON JUAN MANUEL, *El Conde Lucanor*, ej. 3, en *Obras completas*, ed. José Manuel BLECUA, II, Madrid, Gredos, 1983, p. 57; y «si tu quieres *naues* et *galeas* que te ganen et te trayan muy grant aver et muy grant onra, vees las aqui», *ibidem*, ej.4, p. 67.

<sup>43</sup>Sobre sus conocimientos de esta lengua y su aprovechamiento de la traducción francesa de las *Décadas* de Tito Livio hecha por fray Pierre Bersuire cuando realizó la versión castellana del mismo texto, véase la introducción de Curt J. WITTLIN a su edición de las *Décadas*, libros I a III, Barcelona, Puvill, s.d., I, pp. 88 y ss.

<sup>44</sup>EBERENZ, *Schiffe*, pp. 233 y ss.

<sup>45</sup>Véase M. RAYNOUARD, *Lexique roman*, Heidelberg, Winter, 1836-1845, s.v., y Josette PONTET (dir.), *Histoire de Bayonne*, Toulouse, Ed. Privat, 1991, pp. 43-45.

deux un gros navire de commerce. Mais cette synonymie apparente recèle en réalité une substitution lexicale: le traditionnel *nave* se voit concurrencé dès la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle par *nao*, un terme technique des marins du Golfe de Biscaye. La fortune de ce néologisme s'explique sans doute par la diffusion des nouvelles techniques de construction navale développées par les riverains de l'Atlantique, techniques qui pénètrent également dans la Méditerranée. Il est intéressant de voir que le mot *nao* apparaît d'abord dans des écrits gardant un lien étroit avec la navigation; mais au XV<sup>e</sup> siècle il se trouve de plus en plus dans toute sorte de textes, alors que *nave* vieillit rapidement et ne s'emploie plus guère que comme terme d'histoire.

### SUMMARY

All along the Spanish texts of the late Middle Ages, one can notice the coexistence of the words *nave* and *nao*, denoting both of them a big merchant ship. But this apparent synonymy hides in fact a lexical substitution: since the second half of the 14th century the traditional word *nave* began to be dislodged by *nao*, a technicism used by the sailors of the Bay of Biscay. The fortune of this neologism can be undoubtedly explained by the spreading of new techniques of shipbuilding developed in the Atlantic area which penetrated as well in the Mediterranean. Extremely striking is the fact that the word *nao* first appeared in documents closely related to navigation; but in the 15th century it often turned up in all types of texts, while *nave* became rapidly obsolete and it remained only as a historical term.