

LOS TÉRMINOS *NAO* Y *NAVE* EN LA OBRA DE GARCI RODRÍGUEZ DE MONTALVO: UNA INCONSISTENCIA ENTRE EL *AMADÍS DE GAULA* Y *LAS SERGAS DE ESPLANDIÁN*

TOMÁS MANUEL CHAMORRO-MURIEL

(UNED)

RESUMEN

Recorrido por la imprecisión terminológica entre los términos “nao” y “nave” en el *Amadís de Gaula* y *Las sergas de Esplandián*. Este artículo presenta cómo la terminología náutica está presente en esta obra y las preferencias de su refundidor, Garci Rodríguez de Montalvo, a fin de plantear la posibilidad de que el uso de estos términos pueda alojar alguna luz sobre la intervención del autor.

PALABRAS CLAVE: Garci Rodríguez de Montalvo, Amadís de Gaula, Sergas de Esplandián, terminología náutica.

ABSTRACT

A study about the terminological imprecision between the terms “nao” and “nave” in *Amadís de Gaula* and *Las sergas de Esplandián*. This article presents how nautical terminology is present in this work and the preferences of its redactor, Garci Rodríguez de Montalvo, in order to raise the possibility that the use of these terms may shed some light on the author's intervention.

KEY WORDS: Garci Rodríguez de Montalvo, Amadís de Gaula, Sergas de Esplandián, nautical terminology.

INTRODUCCIÓN

La terminología náutica resulta, por lo general, hermética para los no familiarizados con la materia: no se dice *girar*, sino *virar*, y las cuerdas no se llaman así, sino *cabos*. No se habla de *parte delantera* ni *traseira*, ni de *izquierda* ni *derecha*, sino de *proa*, *popa*, *babor* y *estribor*. Si nos referimos a los diferentes tipos de embarcaciones, la distinción entre una fragata y una corbeta, por ejemplo, no es algo que esté al alcance de todos y, por lo general, recurrimos a un genérico que engloba diferentes tipos de embarcaciones: *barco*. En los textos medievales encontramos numerosos ejemplos de cómo los diferentes nombres de embarcaciones se entremezclan, incluso en un mismo texto, resultando a veces inexactos. De este modo, términos como *galera*, *fusta* o *nao* aparecen de manera imprecisa, y aunque en el fondo esto

sea poco relevante (para alguien del interior todo serían barcos, en general) sí nos pueden dar datos sobre las preferencias lingüísticas de escritores.

En el presente trabajo, recogeremos las embarcaciones presentes en el *Amadís de Gaula* (1508) [ADG] de Garci Rodríguez de Montalvo, centrándonos en los términos *nave* y *nao* por ser los de mayor presencia en la obra y los más interesantes para nosotros: los elegimos debido a la gran oscilación de apariciones entre los diferentes libros. Por lo tanto, excluimos del presente estudio términos como *barca* o *fusta* que, aunque recurriremos a ellos para ejemplificar, se mantienen de manera más o menos constante a lo largo de la obra y no nos aportan datos lo suficientemente relevantes.

En cuanto a los diferentes libros que forman el ADG, pondremos especial atención al libro cuarto y a su continuación, *Las sergas de Esplandián* [LSDE], ya que ambos comparten autoría. Notaremos cómo Montalvo, refundidor de los tres primeros libros y autor del cuarto y de LSDE, no parece seguir una lógica en su idiolecto entre *nao* y *nave* en sus obras e intervenciones y cómo abandona un término muy utilizado por él en favor del otro.

NAO Y NAVE: UN RECORRIDO SOBRE LA PROBLEMÁTICA DE LA CONVIVENCIA DE AMBOS TÉRMINOS

Partimos del principio de que los escritores medievales no tenían por qué ser conocedores de la terminología náutica: en una obra literaria no sería relevante el tipo de embarcación, y aunque conocieran términos como *nao*, *fusta* o *galera*, difícilmente podrían asignarles un referente preciso, siendo solamente meras palabras para referirse a embarcaciones. Sin embargo, la elección de un determinado término nos puede dar información sobre las preferencias de los escritores: en este caso, de Garci Rodríguez de Montalvo. Pero antes de adentrarnos en el ADG y en LSDE para ver cuáles son los términos por los que se inclina del escritor medinense, empezaremos por hacer un recorrido entre la inexactitud que suscitan los términos *nao* y *nave* y cómo eran utilizados en la época medieval e incluso en el Renacimiento.

Comenzaremos con Rolf Eberenz (1994), quien, en uno de los estudios más detallados y documentados, indica que *nao* y *nave* son un doblete etimológico que convivió en territorios de Castilla en los siglos XIV y XV¹ y que presenta problemas de definición. Al respecto, Eberenz (1994: 610) señala lo siguiente: “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”.

El problema reside precisamente en la lexía *nao*, que se introduce en el idioma castellano a partir del catalán *nau*². Este término significa ‘nave’: su doblete etimológico y homólogo castellano. Por lo tanto, se introduce en el castellano una nueva lexía etimológica, y semánticamente emparentada con una ya existente: *nave*. Además, la lexía *nave* también convive desde finales del siglo XIII con otro derivado: *navío*. Carriazo Ruiz (2004:644) indica que *nave* aparece alrededor de 1215, y su derivado *navío* en 1275.

Después de realizar una búsqueda en el CORDE de los términos *nao* (*nao*) y *nave* (*nave*), obtenemos los siguientes datos:

¹ Este periodo coincide con la época de Montalvo, fallecido cerca de 1505.

² Los primeros testimonios en castellano conservan la forma original, *nau*, y se remontan al siglo XIII. Poco después, se castellanizó a *nao*, como prueban documentos posteriores. Rolf Eberenz cuestiona en la misma publicación que esta voz proceda del catalán.

- 1) *Nave* (forma gráfica antigua de *nave*) tiene su primera aparición en un documento de 1160. El número de apariciones se incrementa a partir de mediados del siglo XIII.
- 2) Los primeros testimonios de *nau* (forma no adaptada de *nao*) son precisamente de mediados del siglo XIII.

Hay, por lo tanto, una convivencia *nave/nao* desde mediados del s. XIII: el elevado número de casos de *nau* (*nao*) indica que este término se asentó con relativa rapidez. Pero la cuestión no reside solamente en la convivencia de los términos para hacer referencia a una misma realidad: *nao* también se refiere a un tipo específico de embarcación. Aquí es donde empieza la imprecisión, pues funciona como un término genérico (al igual que *nave*), pero también como específico³. *Nao* y *nave* hacen referencia, de manera genérica, a una embarcación de cierto tamaño: se utilizarían de la misma manera que hoy utilizamos la palabra *barco*. Sin embargo, *nao* también hace referencia a una entidad específica: barco grande, alto y ancho, con velas, lento y dedicado al comercio. A continuación, recurrimos a diferentes autores para ilustrar con ejemplos la confusión de estos términos.

De Salas (1887: 52), capitán de navío y miembro numerario de la Real Academia de la Historia, refleja este problema de la siguiente manera (respetamos la ortografía original de la época):

El papel que entre los romanos desempeñaba la *oneraria*, represento en los siglos medios la *nao* ó *nave*, con múltiples derivaciones determinadas por sendos calificativos, como la *coca*, la *carraca* y otros. Tantos fueron, que llego a distinguirse entre la gente de mar por el genérico de *nave* una peculiar forma, sembrando en el lenguaje confusion, y no pocas dudas en los documentos [...].

En fechas aproximadas a la refundición del *ADG* (supuestamente entre 1474 y 1492, como veremos más adelante), aparecen diferentes tipos nombres de embarcaciones en la ruta Andalucía-Canarias. Bello León (1994: 190-191) también hace referencia a la imprecisión de los términos:

[...] Es indudable que en la navegación atlántica el predominio de los veleros es indiscutible, si bien sorprende que la carabela, ligada a los acontecimientos de los grandes descubrimientos efectuados por los reinos peninsulares, aparece de forma tan exigua en los documentos, predominando la *nao*, y lo que se conoce con el genérico nombre de *navío*.

García-Macho (2010: 116) señala la preferencia por la palabra *nao* entre los marineros, la cual coincide con la de los escritores⁴: “[...] los términos más usuales desde los orígenes de la lengua hasta el siglo XVI, como *navío* o la más popular entre los marineros: *nao*, son las voces a las que acuden con más frecuencia estos escritores”.

Sin embargo, en el siglo XVI la imprecisión terminológica también se mantiene, como indica Casado Soto (2006: 21):

Para contribuir a la confusión general, a la dificultad de interpretación que plantea la terminología naval de aquel periodo, se añade la introducida por estudiosos y publicistas durante los últimos años. Así ocurre con términos tales como *carraca*, *nao*, *galeón* y *navío*.

Más adelante (2006: 22) indica que:

³ El *Diccionario de la Lengua Española* (2023) aún refleja esta imprecisión en la entrada *nao*. En concreto, muestra dos acepciones estrechamente relacionadas: “embarcación antigua” y “embarcación”.

⁴ García-Macho prosigue con una interesantísima relación de autores y sus respectivas preferencias.

Nao y navío fueron las dos tipologías más abundantes en las referidas centurias⁵, lo que llevó con bastante frecuencia a algunos escribanos a utilizar estas palabras con sentido genérico de barco, cuando se referían a conjuntos de buques de cualquier tipo que cumplieran sus mismas funciones [...].

Esta confusión terminológica no fue exclusiva del idioma castellano: también tuvo lugar en territorio portugués por el mismo motivo. Lopes de Mendonça⁶ (1892: 5) indica que dicha confusión también se produjo entre *nau* y *navio*. Reproducimos la entrada *nau*: “NAU- Esta palabra tem durante a Edade Media uma significação extremadamente vaga e por vezes obscura. A miúdo apparece como um termo genérico, assim como a palavra *navio*, de uma applicação igualmente indefinida [...]”.

En el mismo párrafo, pone como ejemplo cómo tanto *nau* como *navio* se utilizan para nombrar a otro tipo de embarcación: *barineis* (*barinel*, en castellano). Lopes Mendonça extrae la siguiente cita de la obra *Chronica do Conde D. Pedro*, de Gomes de Azurara (s. XV): “[...] o ataque a dois barineis portuguezes por quatro fustas de mouros designa successivamente um d’estes barineis com as palavras *navio* e *nau* [...]”.

Prosigue Mendonça con otro ejemplo. Esta vez está sacado de otra obra (*Chronicas*, 1537), cuyo autor es Cristóvão Rodrigues Acenheiro, en donde sí se distingue entre *navío* y *nao*: “[...] em 1481 D. Affonso V mandou contra os Turcos, em socorro da cidade de Otranto, uma expedição de *vinte navios e hua nao* [...]”.

La desambiguación entre los términos *nau* y *navío* parece resolverse de la siguiente manera: “[...] sabe-se, pelos outros historiadores, que o termo *navíos* se refería n’este caso exclusivamente a caravelas”⁸.

El mismo autor achaca la confusión al “pouco escrupulo dos historiadores [...] regulando-se ordinariamente pela incorrecta terminología do vulgo”. Consideramos excesiva dicha afirmación, debido a la gran complejidad de la terminología náutica y a lo poco relevante que pudo ser para la gente de interior. Sin embargo, las palabras de Lopes de Mendonça son un claro reflejo de la imprecisión que venimos mostrando. Añadimos otro ejemplo, esta vez extraído de Martins Barata (1970: 5):

Não nos deteremos sobre os sucessivos nomes dos vários tipos de barcos: no Norte a coca, a urca, a kraveel, etc.; no Sul a nave, a nau, a carraca, etc. A todos chamaremos, por comodidade, naus, nome por que eles, aliás, sempre foram entre nós conhecidos.

Concluimos esta cuestión terminológica pudiendo resumirla de la siguiente manera: existió un desconocimiento generalizado de las diferentes tipologías de embarcaciones, sobre el cual podemos indicar, sin temor a equivocarnos, que aún se mantiene. Terminamos, pues, este breve recorrido citando a Rodríguez Lorenzo (2016: 76), quien ilustra a la perfección la cuestión aquí traída:

[...] debemos reconocer nuestra ignorancia sobre el significado exacto de las tipologías declaradas, a diferencia de lo que les sucede a los protagonistas de aquellos actos mercantiles. Para un naviero del siglo XVI no es lo mismo una “nao” que un “filibote”, un “patache” que una “carabela”, una “urca” que un “galeón” o un “navío” que una

⁵ Se refiere a los siglos XVI y XVII, que, aunque sean posteriores al *ADG*, presentan una continuidad respecto a la época medieval.

⁶ Además de oficial naval, Lopes de Mendonça (1856-1931) fue poeta y escritor.

⁷ La presencia de la lexía *nao*, como forma castellana, puede deberse a una errata, ya que en portugués es *nau*.

⁸ Estas últimas palabras tienen sentido cuando pensamos en el primer viaje de Colón. Tradicionalmente, se habla de las tres carabelas, cuando en realidad la Santa María era una nao. Otra nao famosa fue Victoria, la única de las embarcaciones que completó la primera vuelta al mundo de la expedición Magallanes.

“zabra”; sin embargo, nosotros apenas entrevemos su sentido y disertar sobre ello parece simple prurito de erudición.

LAS EMBARCACIONES DEL *AMADÍS DE GAULA*

Una vez visto cómo los términos *nao* y *nave* convivieron durante la Edad Media y el Renacimiento, veremos su número de apariciones en *ADG*. Como mencionamos en la introducción, la elección de estos dos términos por nuestra parte se debe al mayor interés que presentan por su inconsistencia entre los libros tercero y cuarto y la otra obra de Montalvo, *LSDE*. Como veremos a continuación, otros nombres que hacen referencia a embarcaciones se mantienen sin grandes alteraciones o su número de apariciones es tan escaso que no nos permite tener un corpus sólido de referencia.

En el *ADG* (1508), obra refundida por Garcí Rodríguez de Montalvo, regidor de Medina del Campo, encontramos numerosos ejemplos de embarcaciones con un número de apariciones variable de un libro a otro. Recordemos que el *ADG* se compone de cuatro libros: los tres primeros refundidos por Montalvo y el cuarto de, presuntamente, completa autoría suya⁹.

Comenzaremos indicando los términos hacen referencia a embarcaciones y el número de veces que aparecen en cada uno de los cuatro libros. Obtenemos los siguientes resultados:

Embarcación	Libro 1	Libro 2	Libro 3	Libro 4	Total
Nao/s	9	13	12	52	86
Galera/s	0	7	25	0	32
Barca/s	15	6	19	23	63
Barco/s	4	0	1	7	12
Nave/s	2	7	33	13	55
Fusta/s	3	3	40	33	79
Navío/s	0	2	2	11	15
Batel/es	1	2	10	23	36
TOTAL	34	40	142	162	378

TABLA 1: TIPOS DE EMBARCACIÓN Y NÚMERO DE CASOS POR LIBRO

En la Tabla 1 podemos observar cómo hay una gran diferencia de número entre los dos primeros libros y los dos últimos. Esto tiene una fácil explicación: en los libros primero y segundo, Amadís no sale de los territorios característicos de la Materia de Bretaña¹⁰.

Por otro lado, en los libros tercero y cuarto notamos una eclosión de embarcaciones, tanto en cantidad como en variedad. En estos libros, Amadís abandona Gran Bretaña y se aventura por el continente (Alemania, Dacia, Bohemia, Grecia y Constantinopla), e incluso

⁹ Optamos por mantener cierta cautela sobre la completa autoría del libro cuarto. El propio Montalvo señala en el prólogo que añadió un cuarto libro en su refundición. Avalor-Arce (1990: 134) indica que todo este libro, menos la batalla Amadís-Lisuarte, es invención de Montalvo. Cacho Blecua (1979: 393-394), por su parte, señala que tiene partes de una redacción anterior. Volveremos más adelante a esta cuestión.

¹⁰ Gran Bretaña y Gaulta.

tiene lugar un combate naval: Amadís, los caballeros de la Ínsula Firme y sus aliados contra la flota romana: el rescate de Oriana. Teniendo en cuenta estos factores, no resulta extraño que el término *fusta* ganara protagonismo, ya que era el tipo de embarcación utilizado por griegos y romanos: es decir, sería un nombre de fácil asociación.

Volviendo a los resultados obtenidos en la Tabla 1, la suma total del número de casos nos muestra que los términos preferidos a lo largo de toda la obra son *nao*, *fusta*, *barca* y *nave*, en ese orden. Sin embargo, notamos cómo las preferencias cambian de un libro a otro. Para facilitar esta visión, ordenamos de manera descendente los términos más utilizados en cada libro.

Tipo de embarcación	Libro 1	Tipo de embarcación	Libro 2	Tipo de embarcación	Libro 3	Tipo de embarcación	Libro 4
Barca/s	15	Nao/s	13	Fusta/s	40	Nao/s	52
Nao/s	9	Galera/s	7	Nave/s	33	Fusta/s	33
Barco/s	4	Nave/s	7	Galera/s	25	Barca/s	23
Fusta/s	3	Barca/s	6	Barca/s	19	Batel	23
Nave/s	2	Fusta/s	3	Nao/s	12	Nave/s	13
Batel	1	Navío/s	2	Batel	10	Navío/s	11
Galera/s	0	Batel	2	Navío/s	2	Barco/s	7
Navío/s	0	Barco/s	0	Barco/s	1	Galera/s	0

TABLA 2: ORDEN DESCENDENTE DEL NÚMERO DE CASOS POR TIPO DE EMBARCACIÓN

La Tabla 2 nos permite ver de manera más clara las preferencias léxicas en cada uno de los libros. Observamos lo siguiente:

- El término *nao* destaca en los dos primeros libros, pero apenas aparece en el tercero (el segundo con más número de embarcaciones). Es decir, en el libro tercero, el término *nao* se diluye. Sin embargo, en el libro cuarto es, con diferencia, el más utilizado.
- La palabra *nave*, testimonial en los dos primeros libros, gana presencia en el tercero. Aun así, apenas aparece en el libro cuarto.
- Galera*, con veinticinco casos en el libro tercero, desaparece por completo en el cuarto.

Los libros tercero y cuarto¹¹ son los que más variedad y casos de embarcaciones presentan. Notamos cómo hay grandes oscilaciones entre los tres términos antes mencionados: *nao*, *nave* y *galera*. La desaparición de esta última palabra en el libro cuarto resulta llamativa, ya que tampoco aparece en el otro libro de Montalvo: *LSDE*, como veremos más adelante.

Ahora bien, dado que el *ADG* fue objeto de diferentes refundiciones durante el largo periodo transcurrido desde su redacción primitiva hasta la versión publicada en 1508¹², la

¹¹ Sobre todo, el libro cuarto, que es, según comentamos en la introducción, el más interesante para nosotros, dada la reivindicación de la autoría por parte de Montalvo

¹² Hasta finales del s. XIX, la edición más antigua conocida del *Amadís de Gaula* era la de 1519. En la actualidad, es la edición zaragozana de 1508. Sin embargo, se cree que pudo haber una o dos anteriores, presumiblemente

presencia de unos términos u otros pueden verse motivados por la mano de distintos autores y/o refundidores, dejando cada uno muestras de su propio idiolecto, lo que podría explicar las oscilaciones entre algunos de los términos. Teniendo en cuenta que los libros del *ADG*, por cronología, el tercero y el cuarto tuvieron autores diferentes al de los dos primeros¹³. Pasemos ahora a situar las redacciones originales del *ADG* en el tiempo. Ante la falta de pruebas físicas, y basándonos en estudios anteriores (Cacho Blecua 1987), se establecen las siguientes dataciones:

- Libros primero y segundo: redactados a finales del s. XIII o principios del s. XIV (las primeras menciones son de mediados del XIV).
- Libro tercero: mediados o finales del s. XIV (antes de 1379). Se conservan fragmentos de alrededor de 1420¹⁴.
- Libro cuarto: es (supuestamente) invención de Montalvo y corresponde a finales del s. XV.

Transcurren, por lo tanto, alrededor de doscientos años entre la redacción del primer *Amadís* (o *Amadís* primitivo) y la versión definitiva impresa de Montalvo. Todo este período coincide con el que tiene lugar la confusión entre los términos *nao/nave*. Resulta, por lo tanto, lógico que esta alternancia se manifieste a lo largo de la obra. Pasamos, a continuación, a algunos ejemplos en donde estos términos se utilizan de manera genérica para nombrar otras embarcaciones¹⁵.

Libro primero, capítulo VIII:

[...] Después de diez días que Agrájes fué partido, llegaron ahí tres naos, en que venia Galdar de Rascuil con cient caballeros del rey Lisuarte [...]. El Rey fué muy alegre dello, é ataviólas muy bien, é tovo al caballero é a las dueñas é doncellas en su corte algunos días faciéndoles muchas fiestas y mercedes, é fizo aderezar otras naves, é bastecerlas de las cosas necesarias [...]

En los siguientes ejemplos del libro segundo (cap. IX), hay una alternancia entre *nave* y *nao* como genéricos para referirse a *fusta*:

[...] así que, no habia persona que conocerlo podiese; é desque hobo mirado una pieza la nave, é vio que la doncella é los dos escuderos sobian suso la peña [...]; é partiéndose de allí, á la ermita se fué, é dijo al ermitaño: “Gente me parece que de una fusta salen, é se vienen para vos [...]”.

[...] Quiérole ver, dijo la doncella, pues me decis que es caballero é de las cosas que en la nave trayo le dejaré con que algo pueda ser reparado [...]. Pues la doncella, llegada cerca de la cama, dijo: “Buen hombre, del ermitaño he sabido que sois caballero, é porque las doncellas á todos los mas caballeros somos muy mas obligadas por los grandes peligros que en nuestra defensa se ponen, acordé de os ver é dejar aquí del bastimiento de la nao todo lo que para vuestra salud en ella se fallare” [...].

impresas en Sevilla durante la década de 1490.

¹³ Cabe la posibilidad de que el autor del libro segundo también haya sido diferente al del primero, pero las dataciones estimadas de dichos libros permiten que haya sido de un único autor.

¹⁴ Estudiados por Moñino (1956), son cuatro folios descubiertos en los años 50 del pasado siglo. Son los únicos textos conservados del *ADG* anteriores a la edición de 1508. En ellos aparece Esplandián, hijo de Amadís. Hasta entonces, se había considerado que este personaje era invención de Montalvo.

¹⁵ Los sucesivos ejemplos están extraídos de la colección *Biblioteca de Autores Españoles, Libros de caballerías* (1857). Están contrastados con la edición de *Amadís de Gaula* de Sevilla (1547), digitalizada en la Biblioteca Nacional de España: <https://bne.digitial.bne.es/bd/card?oid=0000134301&site=bdh>.

Extraemos del libro tercero (cap. XXIV) este ejemplo de alternancia entre *nao* y *fusta*:

[...] Dicho os habemos cómo Grasandor se partió de casa de su padre el rey de Bohemia en una fusta con veinte caballeros para se ir á la insola Firme. Pues navegando por la mar la ventura que le guió, topóse una noche con Giontes, sobrino del rey Lisuarte., que con su mandado iba á Roma al Emperador, como ya oistes, é viéndose cerca los unos de los otros, Grasandor mandó á sus marineros que enderezasen contra aquella nao para la tomar; é Giontes, como no llevaba otra compañía sino la que necesaria era para el gobernar de la fusta, é algunos otros servidores [...].

Sin embargo, en este ejemplo del libro cuarto (cap. CXXIII), los términos *nao* y *fusta* aparecen diferenciados: “Todos estuvieron quedos hasta saber qué cosa fuese, y desde a poco rato que el humo se comenzó a esparcir vieron en medio de él una serpiente mucho mayor que la mayor nao ni fusta del mundo [...]”¹⁶.

Como vemos, el problema de la inexactitud terminológica es una constante a lo largo de la obra, aunque en el libro cuarto aparece un ejemplo diferenciado. Es precisamente este libro el que nos parece más llamativo: respecto al anterior, aumentan los casos de *nao* (es el libro con más casos), se reducen los de *nave* y desaparece la palabra *galera*. Recordemos que el mismo Montalvo reclama la completa autoría de este libro, por lo que, llegados a este punto, creemos necesario establecer una comparación con su otro libro, *LSDE*, continuación de *ADG*.

LAS EMBARCACIONES EN *LSDE*

Obra publicada en 1510, *LSDE* narra las aventuras de Esplandián, hijo de Amadís y de Oriana. En esta obra, el número de embarcaciones es muy numeroso respecto a *ADG*: este único libro tiene un cómputo de embarcaciones cercano al de los cuatro libros del *ADG*, como podemos ver en la siguiente tabla.

Tipo de embarcación	Casos
Fusta/s	149
Nave/s	116
Barca/s	54
Batel	7
Barco/s	8
Navío/s	7
Nao/s	6
Galera/s	0
TOTAL	347

TABLA 3: CASOS DE TIPOS DE EMBARCACIÓN EN *LSDE*

¹⁶ La embarcación a la que hacen referencia es la fusta de la Gran Serpiente, el barco de Urganda. Posteriormente, será de Esplandián, y volveremos a ella cuando hablemos de *LSDE*.

Sin embargo, la cifra resultante es engañosa. En primer lugar, es necesario indicar que el término *fusta*, el más numeroso, aparece de varias maneras como parte del nombre de la embarcación de Urganda y de Esplandián, como: *fusta de la Serpiente* (veinticuatro casos), *fusta de la Gran Serpiente* (ocho casos) y *fusta serpentina* (cuatro casos), entre otras coapariciones. Es decir, si restamos las veces que se emplea *fusta* como el nombre de la embarcación, el número de casos disminuye considerablemente. Además, en el cómputo se incluye el valor anafórico de *fusta* para omitir el sintagma *de la Serpiente*. Por lo tanto, creemos conveniente sacar este término de la ecuación y centrarnos en los términos *nao* y *nave*.

Veamos un par de ejemplos¹⁷ de *nao* y *nave* como genéricos para referirse a la fusta de la Serpiente. El primero es *nao* como hiperónimo de *fusta*: “De cómo, queriendo volverse a la nao, entraron en sendas barcas, guiados por dos mudos, de los cuales, uno llevó a Sargil á la nao” (Cap. IV).

El segundo es *nave* como hiperónimo de *fusta*: “Pues allí llegados, desarmándose Esplandián, cenando en lo más alto de la nave, mirando la mar [...]” (Cap. XLII).

Podemos ver que tanto un término como otro (*nao* y *nave*) tienen un valor genérico, ya que son usados de este modo por Montalvo. Sin embargo, en el ejemplo que vimos en el libro cuarto de *ADG*, aparece una diferenciación.

En segundo lugar, notamos cómo *galera* no tiene ninguna aparición, como tampoco la tuvo en el libro cuarto de *ADG*, lo cual tiene sentido si tenemos en cuenta que ambos libros comparten la misma autoría: la de Montalvo. Esto nos indicaría que la palabra *galera* no formaría parte del corpus preferencial del autor medinense.

Por último, se esperaba encontrar una similitud entre el libro cuarto de *ADG* y *LSDE*, ya que comparten, insistimos en que supuestamente, completa autoría. Sin embargo, el término *nao*, que, recordemos, es el más utilizado en el libro cuarto, prácticamente desaparece en *LSDE*. Dicho de otro modo: el mismo autor abandona un término muy utilizado por él (*nao*) en favor del otro (*nave*). Esto nos lleva a cuestionarnos hasta qué punto Montalvo intervino en el libro cuarto. Si *nao* y *nave* son un doblete, ¿por qué en una redacción prefiere un término y en otra redacción se inclina por otro? La cuestión cobra fuerza si añadimos otro dato: parece que Montalvo refundió *ADG* al mismo tiempo que redactaba las *LSDE* o, al menos, ciertos capítulos de la continuación, como veremos más adelante. Pero antes de llegar a esta cuestión, haremos un breve inciso para conocer mejor la figura de Montalvo en un intento de relacionarla con el vocabulario náutico.

MONTALVO Y EL LÉXICO MARÍTIMO

El hecho de que la elección de *nao* o de *nave* se deba a preferencias personales del autor nos parece lo más probable. Pero, como hemos visto, estas cambian dependiendo del libro, por lo que creemos necesario hacer una breve exposición de la vida del autor, buscando pistas que pudieran haberlo acercado a la terminología marítima. Por desgracia, poco se sabe sobre la vida de Montalvo aparte de haber sido regidor de Medina del Campo, su lugar de nacimiento y población de interior que se encuentra a alrededor de 300 km de la costa. Pero hay un dato biográfico que lo aproxima al mar: aparece en el Padrón de Alhama, en donde cien medinenses fueron llamados a esta población granadina. Alhama se encuentra próxima al mar y planteamos la posibilidad de que allí hubiera podido conocer el léxico náutico.

¹⁷ Los ejemplos extraídos de *LSDE* son de la misma colección y tomo que los presentados anteriormente para los ejemplos de *ADG*.

Sin embargo, hay otro dato plausible de haberlo puesto en contacto con este vocabulario. Sales Dasí¹⁸ indica que Medina se convirtió a mediados del s. XV en “núcleo comercial y económico merced al auge de sus ferias anuales”¹⁹. Estas ferias fueron muy importantes, y era un punto de encuentro de mercaderes de diferentes lugares. Es posible que Montalvo, como regidor de la villa, hubiera estado involucrado en la organización, legislación o fiscalización de estas ferias, y que pudiera ver en documentos la procedencia de los productos. Normalmente, en estos documentos aparecían los nombres de diferentes tipos de embarcaciones, en los cuales se registraba la mercancía.

Pero en el fondo, creemos que, a la gente de la época, como en general a la de ahora, le bastaría con saber que tanto *nave* como *nao* hacen referencia a barcos, sin importar la tipología ni las características más esenciales. La elección de un término u otro no sería pertinente en ese sentido y, además, serían igualmente efectivas en obras ficticias como *ADG* y *LSDE*. Sin embargo, la diferencia cuantitativa entre ambas palabras en un mismo autor nos parece significativa, motivo que nos lleva a cuestionarnos si dicha disparidad se deba a la permanencia de redacciones anteriores.

LA INTERVENCIÓN DE MONTALVO: FECHAS Y LENGUAJE

Antes hemos visto la cronología estimada de cada uno de los cuatro libros que componen el *ADG*. Llegados a este punto, conviene precisar las fechas de redacción del libro cuarto y de *LSDE*, reivindicados por Montalvo. Dado que la edición más antigua conocida del *ADG* es de 1508²⁰, y el autor murió cerca de 1505, se estima que Montalvo refundió la obra a finales del siglo XV, período en el que compuso tanto el libro cuarto de *ADG* como *LSDE*. En su refundición y publicación impresa, fija una forma definitiva de la obra, con cuatro libros, siendo el último de su invención completa, al igual que *LSDE*. Sin embargo, en los próximos párrafos matizaremos esta afirmación basándonos en estudios anteriores.

Place (1969: 193-198) indica que las redacciones del libro cuarto y de más de la mitad de *LSDE* se corresponden con el reinado de Enrique IV (anterior a 1474). Además, sugiere que los primeros noventa y ocho capítulos de *LSDE* podrían haber circulado en 1474, junto con el libro cuarto. A esto añade que el capítulo noventa y nueve fue redactado poco después de 1482. Por su parte, Cacho Blecua (1979: 393-394), comenta que Montalvo reutilizó material anterior para *LSDE*: “[...] nuestra hipótesis implica que Montalvo solo refundió unos originales preexistentes, incluso en partes de *Las Sergas*”. Sobre las fechas de redacción (1987:80), indica que “es imposible que para 1474 estuviera escrito el libro IV con su correspondiente prólogo”.

En líneas similares a las de Cacho Blecua, Folgesquist (1982: 174-175) data la fecha de redacción de *LSDE* entre 1481 y 1492, recurriendo a referencias a la conquista de Granada por parte de los Reyes Católicos. Avalle-Arce (1990: 134) coincide con Cacho Blecua en que Montalvo reutilizó partes de *ADG* para *LSDE*: “[...] quitó todo esto del *Amadís* para cumplir con sus propios fines argumentales, y lo movió a *Las sergas de Esplandián*”. Sugiere, además, una redacción paralela entre el libro cuarto y *LSDE* “[...] me ahínca la sospecha de que *Amadís* y *Sergas* alternaron en su redacción a manos de Montalvo”.

Por lo tanto, a grandes rasgos, estos autores coinciden, en mayor o en menor parte, en que hay elementos de redacciones anteriores a Montalvo tanto en el libro cuarto de *ADG*

¹⁸ “Garcí Rodríguez de Montalvo, regidor de la noble villa de Medina del Campo”. Ver bibliografía.

¹⁹ Indica, además, que su población no era muy diferente a la de otras ciudades importantes, como Burgos, Ávila y Palencia. Sales Dasí toma estos datos citando a Merchán Fernández: “El hecho económico y la estructura jurídica de Medina del Campo (1421-1602), en *Historia de Medina del Campo y de su tierra* (1986).

²⁰ Se cree que pudo haber existido una edición anterior impresa en la década de los 90 del siglo XV. Ver nota 9.

como en *LSDE*, y que esta tendría lugar entre los años 1974-1492. Estas teorías podrían, en principio, servir de explicación para la disparidad de casos de los términos *nao* y *nave* entre el cuarto libro del *ADG* y *LSDE*: el término *nao* ya estaría en una redacción anterior a Montalvo y este no vio necesidad de cambiar el término. Sin embargo, planteamos esta teoría con cierta osadía, y la dejamos como una mera posibilidad: el término *nao* aparece diseminado a lo largo del texto, lo que dificulta la identificación de las partes redactadas antes de la intervención de Montalvo. No planteamos la posibilidad de que el regidor hubiera preferido mantener el término *nao* en su redacción para darle homogeneidad a la obra y alinear las nuevas partes con las anteriores.

Por lo tanto, si Montalvo vio estos dos libros (el libro cuarto de *ADG* y *LSDE*) como un todo y trabajó en ellos al mismo tiempo, ¿por qué para referirse genéricamente a los barcos utiliza *nao* más de cincuenta veces en el libro cuarto y solo seis en *LSDE*? Dicho de otra manera: ¿por qué utiliza *nave* solo dieciséis veces en el libro cuarto y más de cien en *LSDE*?

Montalvo, en su prólogo del *ADG*, indica sus intenciones: “[...] corrigiendo estos tres libros de Amadís, que por falta de los malos escritores, o componedores, muy corruptos y viciosos se leían”, de las cuales, podemos suponer que una de las labores de refundición consistió en actualizar el lenguaje del texto. A medida que avanza *ADG*, la mano de Montalvo es más evidente, motivo por el cual los dos primeros libros presentan un mayor número de arcaísmos que el tercero. Domingo del Campo (1982: 484) indica que la modernización de lenguaje por parte de Montalvo es relativa, ya que la obra conserva un buen número de arcaísmos. Por otro lado, sí parece existir cierta preocupación por emular determinadas fórmulas antiguas, ya en desuso en su época, para dar homogeneidad a la obra. Al respecto, Labrousse (2021: 64) señala: “A veces, Rodríguez de Montalvo consigue imitar acertadamente la lengua de lo que pudo ser el *Amadís* primitivo. En efecto, en el cuarto libro usa la estructura art+pos+N en una proporción muy similar a la que encontramos en el primero”.

Estas palabras ejemplifican el cuidado del regidor de Medina por elementos que podrían ser más notorios y perceptibles. Sin embargo, creemos que Montalvo no se debió de preocupar por palabras tan vagas como *nao* o *nave*, ya que, al fin y al cabo, parece indudable que estuvieran en redacciones anteriores dado que ya convivían en la época del *Amadís* primitivo y que para la gente serían diferentes maneras de nombrar a una única entidad: un barco.

CONCLUSIONES

El *ADG*, obra nacida por la aclimatación de la Materia de Bretaña²¹ en la Península Ibérica, sigue presentando no pocas cuestiones para los investigadores. Son conocidos los problemas sobre su autoría y, sobre todo, los tocantes a las diferentes refundiciones. Las distintas intervenciones han ido modificando la obra en sucesivos periodos, alterando pasajes y elementos según el agrado del refundidor. La versión que conservamos es la de Montalvo, quien añadió numerosas glosas, y le dio al héroe una pátina que crearía los moldes de los cuales saldrían los posteriores caballeros literarios.

Como en este estudio nos hemos enfocado en el léxico náutico, centrándonos en las embarcaciones, permítannos antes una pequeña recapitulación sobre la presencia de *nao/nave* en la obra de Montalvo:

²¹ La acción de las obras conocidas de la Materia de Bretaña transcurre, por lo general en tierra, al igual que en los dos primeros libros del *ADG*. Por ese motivo, sería arriesgado establecer una influencia directa debido al escaso vocabulario náutico.

- a) La alternancia entre *nao* y *nave* en los dos primeros libros (con poca intervención de Montalvo) no es relevante: hay muy poco vocabulario marítimo y las apariciones son escasas.
- b) En el libro tercero, con una mayor intervención de Montalvo, el término *nave* prácticamente triplica en casos a los de *nao*. Sin embargo, el cómputo de embarcaciones tampoco es relevante.
- c) En el libro cuarto, de supuesta autoría completa de Montalvo, *nao* es el término más utilizado (más de cincuenta casos), frente a la escasa presencia de *nave* (con apenas trece).

A esto habría que recordar que el término *galera*, como vimos antes, desaparece en el libro cuarto y en *LSDE*. Si Montalvo hubiera tenido una preferencia personal, fruto de su idiolecto (*nao* o *nave*), es lógico que la hubiera mantenido de manera constante a lo largo de sus intervenciones. De este modo, no resulta entendible que optara por el término *nave* en dos libros (libro tercero de *ADG*, refundido por Montalvo y *LSDE*) y por *nao* en el libro cuarto de *ADG*. Por lo tanto, quizá quepa aventurarnos a indicar que el libro cuarto haya tenido al menos una intervención anterior a la de Montalvo, o que partes de este hayan sido extraídos del libro tercero. Esta es una hipótesis a la que se ha hecho referencia a lo largo de este estudio y que no es en absoluto exclusivamente nuestra²². Tampoco podemos plantearla basándonos solo en la elección de un término sobre otro²³, pero esperamos añadir un motivo más que pueda servir de sustento a esta teoría.

Quizá un estudio más detallado de la presencia de estos términos nos permita arrojar luz sobre la intervención de Montalvo, o de otros posibles refundidores, y replantearnos hasta qué punto esta se produjo respecto a redacciones anteriores. Llegados a este punto, y con los datos mostrados a lo largo de este trabajo, obtenemos estas conclusiones, que, lejos de presentarlas como definitivas, esperamos que puedan abrir nuevas vías de investigación.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Avalle-Arce, J. B. (1990). *Amadís de Gaula: el primitivo y el de Montalvo*. Fondo de Cultura Económica.
- Bello León, J. M. (1994). El préstamo a riesgo en el comercio canario-andaluz a finales del siglo XV. En *X Coloquio de Historia Canario-Americana*. Mancomunidad de Cabildos (pp. 181-194).
- Cacho Blecua, J. M. (1979). *Amadís: heroísmo mítico cortesano*. Cupsa- Universidad de Zaragoza.
- Carriazo Ruiz, J. R. (2008). Organización de acepciones en terminología histórica naval. En *El diccionario como puente entre las lenguas y culturas del mundo. Actas del II Congreso Internacional de Lexicografía Hispánica*. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes (pp. 641-647). Accesible en línea en: <<https://www.cervantesvirtual.com/obra/organizacin-de-acepciones-en-terminologa-histrica-naval-0/>> [Último acceso: 15/01/2026]
- Casado Soto, J. L. (2006). Barcos para la guerra. Soporte para la Monarquía Hispánica. *Cuadernos de Historia Moderna, Anejo 5*, 15-53.
- Domingo del Campo, F. (1982). *El lenguaje en el Amadís de Gaula*, tesis doctoral dirigida por Rafael Lapesa, Universidad Complutense de Madrid.

²² Anteriormente hemos citado a autores que sostienen esta teoría.

²³ Como se ha referido anteriormente, el término *nao* aparece diseminado a lo largo de la obra, lo que dificulta la labor de delimitar pasajes anteriores y los de Montalvo.

- Eberenz, R. (1994). *Nave y nao* en castellano medieval: historia de una sustitución léxica. *Anuario de estudios medievales*, 24, 609-623.
- Fogelquist, J. D. (1982). *El Amadís y el género de la historia fingida*. Ediciones José Porrúa Turanzas SA.
- García-Macho, M. L. (2010). El neologismo en el léxico de la navegación en el Siglo de Oro. En *Aspectos de la Neología en el Siglo de Oro: lengua general y lenguajes especializados*, Robert A. y Mancho Duque, M. J. (coords.). Verdonk (pp. 111-130).
- Labrousse, M. (2021). Los sistemas de los posesivos en el *Amadís de Gaula*, reflejo de un cambio lingüístico. *Revista de Historia de la Lengua Española*, 16, 35-66.
- Lopes de Mendonça, H. (1971). *Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI*. Typographia da Academia Real das Ciencias.
- Martins Barata, J. (1971). O navio “Sao Gabriel” e as naus manuelinas. *Revista da Universidade de Coimbra*, 24, 443-474.
- Place, E. B. (1969). Montalvo's Outrageous Recantation. *Hispanic Review*, 37.1, 192-198.
- Rodríguez de Montalvo, G. (1857). *Amadís de Gaula*. Biblioteca de Autores Españoles, M. Rivanedeyra.
- Rodríguez de Montalvo, G. (1857). *Sergas de Esplandián*, Biblioteca de Autores Españoles, M. Rivanedeyra.
- Rodríguez de Montalvo, G. (1987). *Amadís de Gaula*, Cacho Blecua, J. M. (ed.). Cátedra.
- Rodríguez Lorenzo, S. M. (2016). Sevilla y la carrera de Indias: las compraventas de naos (1560-1622). *Anuario de Estudios Americanos*, 73.1, 65-97.
- Rodríguez Moñino, A. (1956). El primer manuscrito del *Amadís de Gaula* (Noticia bibliográfica). *Boletín de la Real Academia Española*, 36.148, 199-216.
- Salas, F. J. (1877). *Hallazgo de la nave y galera del siglo XIII en el notable Códice de las Cantigas*.
- Sales Dasí, E. J. (1999). Garci-Rodríguez de Montalvo, regidor de la noble villa de Medina del Campo. *Revista de Filología Española*, 79.1-2, 123-158.