

TERMINOLOGICAL AND SEMANTIC ASPECTS OF ROMANIAN NAUTICAL VOCABULARY

Ana-Maria Popa

Assist. Prof., PhD, Ovidius University of Constanța

Abstract: This article offers a philological investigation into the semantic field of boats in the Romanian language, examining the historical evolution, etymological origins, and structural characteristics of nautical terminology. The study emphasizes the linguistic formation and adaptation of maritime vocabulary through loanwords and semantic shifts. It also analyses the influence of contact languages – such as Latin, Greek, Slavic, Turkish, French and English – on the development of this lexical field. By tracing the diachronic changes and the persistence of archaic terms, the article sheds light on how Romanian nautical lexicon reflects both the linguistic heritage and socio-cultural context of the Carpatho-Danubian-Pontic area. The research contributes to the broader understanding of Romanian lexical history and the interplay between language, seafaring and cultural identity.

Keywords: neologism; jargon; semantic field; boats; loanwords.

1. Alegerea acestui subiect este motivată de interesul pentru studierea limbajului maritim specializat, precum și de nevoia de a valorifica un domeniu terminologic insuficient explorat în limba română, cel al ambarcațiunilor. Prezența companiilor multinaționale de shipping în România, utilizarea limbii engleze ca limbă de lucru în domeniul maritim și adoptarea directă a unor termeni tehnici anglo-saxoni explică pătrunderea și integrarea acestora în lexicul de specialitate. Din perspectivă filologică, acest proces oferă un teren fertil pentru analiza mecanismelor de împrumut lexical, a adaptărilor fonetice și a hibridizării terminologice. Studiul urmărește, așadar, nu doar identificarea și clasificarea acestor termeni, ci și înțelegerea fenomenului lingvistic ca expresie a modernizării vocabularului românesc în domeniul maritim. Câmpul semantic analizat reprezintă un teren fertil pentru cercetare deoarece reflectă o bogată interferență lingvistică, generată de contextul istoric, geografic și cultural.

Termenii din vocabularul nautic au origini variate (grecești, latine, turcești, slave etc.) și sunt dovezi ale unei evoluții relevante pentru înțelegerea modului în care limba română și-a îmbogățit lexicul prin contact cultural și din necesitate practică. De asemenea, terminologia nautică reflectă procese complexe de împrumut, derivare și adaptare, oferind un material valoros pentru analiza semantică, etimologică și morfologică.

2. În anii 1920 și 1930, în lingvistica germană, s-a conturat ideea unei semantici strict lingvistice bazate pe *teoria câmpului lingvistic* (*das sprachliche Feld*) sau a *câmpului semantic* (*Bedeutungsfeld*), inițiată de G. Ipsen, în 1924¹. J. Trier, considerat în literatura de specialitate inițiator al cercetărilor de semantică² privind câmpurile lingvistice, impune termenul *das sprachliche Feld* (1931).

Din perspectivă tradițională, metoda câmpurilor a putut fi identificată cu onomasiologia. În sens modern, metoda câmpurilor coincide cu aplicarea structuralismului în lexic, iar adaptările la analizele practice din diverse limbi se dovedesc destul de complicate. Cele mai importante contribuții în descrierea

¹ Termenul *Bedeutungsfeld* este definit în articolul „Die alte und die Indogermanen”, publicat în: *Stand und Aufgabe der Sprachwissenschaft. Festschrift für Wilhelm Streitberg*, Heidelberg, 1924: 225.

² „Der deutsche Wortschatz im Sinnbezirk der Verstandes”, în: *Geschichte eines sprachlichen Feldes*, Heidelberg, 1931; „Sprachliche Felder”, în: *Zeitschrift für deutsche Bildung*, 1932: 408; „Das sprachliche Feld. Eine Auseinandersetzung”, în: *Neue Jahrbücher für Wissenschaft und Jugendbildung*, 5, 1934; „Deutsche Bedeutungsforschung”, în: *Germanische Philologie. Festschrift für O. Behaghel*, Heidelberg, 1934.

structurală a câmpurilor au fost aduse de E. Coșeriu, care introduce conceptul de *(sub)ansamblu lexico-semantic* cu multiple avantaje față de cel de *câmp* întrucât sugerează apartenența și subordonarea lui față de ansamblul vocabularului unei limbi, introduce rigoare în stabilirea inventarului analizat și satisface condițiile definiției unei paradigme lexico-semantice (Coșeriu, 1975: 31). Termenii unui subansamblu sunt reuniți grație *semelor comune*, ceea ce a dus și la definirea lui ca *mulțime* în sens matematic.

Unii lingviști și-au propus o ierarhizare a unităților imediat superioare câmpului. Miclău (1982: 30-32) argumentează preferința pentru termenul *câmp*, considerat numai din perspectiva interpretării lui matematice, în teoria mulțimilor. Coșeriu (1975: 31) delimitează *microcâmpul* de *macrocâmp*, când un microcâmp se opune ca arhilexem unui lexem. Mario Alinei (1974,1980) face diferența dintre *sisteme*, mai restrânse, încadrate în *domenii*, mai largi. Miclău semnalează existența „sferelor semantice” și divizarea lor în câmpuri, care, la rândul lor, sunt structurate în *grupuri* sau *semigrupuri* (1982: 30).

Delimitarea *câmpului* sau a *(sub)ansamblului lexico-semantic* prezintă atât interes teoretic, cât și practic, dat fiind că structura vocabularului în totalitatea lui nu poate fi cunoscută integral.

În cercetările lui Massariello-Merzagora (1983: 33), lexicul este „un termen ambiguu și fluid”, care se raportează la două realități distincte: ansamblul cuvintelor prin care comunică membrii unei comunități lingvistice și lexicul actualizat într-un text.

Unul dintre criteriile utilizate pentru a delimita subansabluri din ansamblul vocabularului este cel semantic. Aceste subansabluri reprezintă macrostructuri în sens restrâns, limitate cantitativ (cuprind între 50 și 200-300 de cuvinte). Termenii unui subansamblu sunt incluși într-un inventar stabilit de la începutul analizei (Lehrer, 1974: 131, Geckler, 1973: 104-105, 305-306, 348-349), pe baza unor proprietăți semantice comune reprezentate de mai multe seme.

Între termenii *(sub)ansamblului* se stabilesc diferențe semantice, exprimate prin seme variabile substanțiale, care se prezintă cantitativ și calitativ diferit de la un subansamblu la altul. De aceea, structura unui subansamblu lexico-semantic este constituită din relațiile semantice propriu-zise, rezultate din reducerea variantelor la invariante.

Câmpurile sunt considerate structuri paradigmatică, adică structuri *in absentia* în raport cu vorbirea, ceea ce înseamnă că, într-un context lingvistic anume, alegem numai unul dintre termenii unei asemenea structuri.

3. În spațiul autohton, au existat diverse tipuri de ambarcațiuni adaptate la apele interne (râuri, lacuri) și la Marea Neagră, începând cu cele antice: PLUTA, realizată din trunchiuri de copaci, folosite în epoca neolitică și ulterior pentru traversări și transport pe râuri; BARCA din lemn cioplit (monoxile), format dintr-un singur trunchi scobit, folosit în special pe Dunăre și afluenți, pentru pescuit și transport; BARCA cu rame și vele pentru navigație pe Dunăre și pe coasta Mării Negre. În perioada romană este atestată navigația fluvială prin utilizarea corăbiilor cu pânze și vâsle pentru transportul de mărfuri și de trupe pe Dunăre (*navis lusoria*, o navă mică de patrulare și transport, folosită pe Dunăre în Imperiul Roman târziu) și a bărcilor militare, a corăbiilor comerciale, pentru comerțul maritim în bazinul Mării Negre. În Evul Mediu și perioada modernă timpurie sunt atestate șalupele și bărcile de pescuit pentru Dunăre și lacurile din zonă.

În ultimele decenii asistăm la împrumutul masiv de termeni anglo-americani, un fenomen socio – cultural care s-a manifestat după al Doilea Război Mondial în majoritatea limbilor europene. În Europa de Est, ritmul de pătrundere a anglicismelor s-a accelerat o dată cu ieșirea țărilor respective „din sfera totalitarismului izolaționist și cu abandonarea așa-zisei *limbi de lemn*” (Stoichițoiu-Ichim, 2001 84). „Deschiderea” față de neologisme este diferită de la un nivel lingvistic la altul: „cel mai receptiv și cel mai dinamic este cel lexical” (DTG s.v. *neologism*), urmat de cel fonetic și, în cele din urmă, de cel morfologic. Norma socio-culturală reglementează motivația și funcția împrumutului în raport cu specificul unui anumit stil sau registru al limbii. Sextil Pușcariu discută despre încadrarea neologismelor în două categorii: *necesare* vs. *de lux*. (Pușcariu, 1976 371)

Împrumuturile necesare sunt cuvinte sau unități frazeologice care nu au corespondent românesc sau care prezintă anumite avantaje în raport cu termenul autohton: „precizie, brevilocvență, expresivitate, circulație internațională” (Stoichițoiu-Ichim, 2001 85). Jargonul este definit ca „varietate diafazică a unei limbi, folosită în interiorul unui grup profesional pentru comunicarea formală sau informală legată de activitățile specifice profesiei” (DTG s.v. *jargon*). Folosirea jargonului vizează eficiența comunicării profesionale, dar are și rolul de a marca identitatea de grup, presupunând și intenții ludice și expresive. Angela Bidu-Vrănceanu și Narcisa Forăscu realizează o analiză a definițiilor lexicografice și a celei semice în direcția ordonării elementelor de sens a claselor „mijloace de transport pe apă” + „mari” (PACHEBOT, CARGOBOT, MINERALIER, FERIBOT) și + „mici”(AMBARCAȚIE, ȘALUPĂ, CANOE, CATAMARAN). (Bidu-Vrănceanu, Forăscu, 2005 36). Autoarele folosesc clasarea generală și comună prin /mijloc de transport/ + /pe apă/ sau chiar /navă/. În analiza semică introduc următoarele sisteme de opoziții: /mic/ vs /mare/, /+motor/ vs /-motor/, /destinație comercială/ vs /destinație sportivă/ vs /destinație agrement/ (Bidu-Vrănceanu, Forăscu, 2005 37).

Această analiză poate fi completată ținând cont de /tipul de propulsare/, astfel:

1. ambarcațiuni cu /propulsie umană/, pe bază de forță fizică:
 - /cu vâsle/: BARCĂ cu vâsle, CANOE;
 - /cu pedale/: HIDROBICICLETĂ ;
2. ambarcațiuni cu /propulsie eoliană/, pe bază de vânt;
 - /cu vele/(pânze): VELIER, CATAMARAN cu vele, IAHT cu vele ;
3. ambarcațiuni cu /propulsie mecanică/:
 - cu motor cu /combustie internă/ (pe bază de benzină, motorină): ȘALUPĂ cu motor, IAHT cu motor, BARCĂ cu motor;
 - cu motor /diesel marin/, folosit la nave mai mari (comerciale sau militare);
 - cu /propulsie cu jet/ (jet ski), funcționează pe bază de jet de apă.
4. ambarcațiuni cu /propulsie electrică/, funcționează cu motoare electrice, alimentate de baterii sau panouri solare: bărci electrice de agrement, ambarcațiuni turistice moderne .
5. ambarcațiuni cu /propulsie mixtă/:
 - cu vele și motor: iahturi hibride;
 - cu combustie și electricitate: nave ecologice moderne.
6. ambarcațiuni /nucleare/, propulsate cu energie nucleară:
 - SUBMARINE: de atac (e.g. clasa *Virginia*, SUA), purtătoare de rachete balistice (e.g. clasa *Borei*, Rusia);
 - PORTAVIOANE nucleare cu reactoare (e.g. *Gerald R. Ford*, SUA);
 - SPĂRGĂTOARE DE GHEAȚĂ nucleare (e.g. *Arktika*, Rusia);
 - nave comerciale nucleare, foarte rare (e.g. NS Savannah, SUA, 1960).

Ambarcațiunile se clasifică în funcție de /funcționalitate/ astfel:

- a) /ambarcațiuni de agrement/, folosite pentru recreere³ sau sport:

BARCĂ de agrement; pot fi bărci simple, cu una sau două vâsle, sau bărci mai mari, cu mai mulți vâslași; IAHT („Navă mică și elegantă, cu pânze sau cu propulsie mecanică, pentru un număr mic de pasageri, folosită pentru călătorii de agrement”, <fr. engl. *yacht*, cf. olandeză *jacht*); CAIAC („ambarcațiune de sport ascuțită la ambele capete, cu suprafața de alunecare netedă sau în clinuri și care este condusă cu una sau două padele”, <fr. *kayak*); CANOE („ambarcațiune sportivă ușoară, fără cârmă, cu prora și pupa ascuțite și înălțate, condusă cu ajutorul pagaiei stând în genunchi”, <fr. *canoë*, engl.

³ În diverse reclame, agențiile de turism propun oferte de excursii care includ termeni din limba engleză referitori la ambarcațiuni, precum: engl. *bowrider*, barcă de agrement cu un spațiu deschis în față, engl. *daycruiser*, barcă potrivită pentru croaziere de o zi; engl. *weekend cruiser*, barcă destinată croazierelor de weekend.

canoe); CATAMARAN („ambarcațiune cu pânze alcătuită din două corpuri de plutire; pirogă cu două flotoare laterale.”, <fr. *catamaran*); HIDROBICICLETĂ; SKI-JET.

b) /ambarcațiuni de transport/, folosite pentru transportul de persoane sau mărfuri:

FERIBOT; BARCĂ de transport; ȘLEP („navă, fără propulsie proprie, folosită pentru transportul mărfurilor pe fluvii, pe canale sau pe lacuri”, < germ. *Schlepp*), CEAM (s.n. „navă fluvială remorcată care are magazine cu deschideri de dimensiuni mari și care este folosită mai ales pentru transportul pietrei sau nisipului”, tc. *çam*), ȘAICĂ (s.f. (înv., pop.) „ambarcațiune fluvială mică, cu pânze, cu fundul plat, servind la transportul mărfurilor și al persoanelor” bg., sb., cr. *šajka*, tc. *sayca*); NAVĂ de croazieră.

c) /ambarcațiuni de pescuit/, destinate pescuitului comercial sau sportiv:

- TRAULER („navă maritimă de pescuit, echipată cu traule, folosită și pentru dragarea epavelor”, < rs. *Trauler*, engl. *trawler*, germ *Trauler*), care pescuiește prin remorcarea unui năvod; după modul de pescuit, acestea de clasifică în:

- trauler /cu traul pelagic/, pentru pești de suprafață sau de apă mijlocie;
- trauler /cu traul pe fund/, pentru pești bentonici, de pe fundul oceanelor;
- nave /cu paragat/ (engl. *longliners*), cu un șir de cârlige cu nadă fixate de un odgon pentru pești mari (e.g. ton, cod, pește spadă);
- nave /cu năvoade fixe/ (engl. *seiners*), care utilizează năvoade circulare pentru bancuri de pești (e.g. sardine, hering);
- nave specializate pentru pescuit /cu plase/ (engl. *purse seiners*), care încercuiesc bancul de pești și închid năvodul ca o pungă.

- BARCĂ de pescuit de coastă;

- PONTON PLUTITOR pentru pescuit.

d) /ambarcațiuni militare/, folosite în scopuri de apărare sau supraveghere:

VEDETE rapide („2. Navă mică (de război) care navighează pe fluvii sau în apropierea litoralului, pe o rază redusă de acțiune; 2.1. Mică ambarcație care se folosește pentru comunicațiile din rada porturilor; 2.2. Mic torpilor cu viteză foarte mare”, < fr. *vedette*); SUBMARIN; DISTRUGĂTOR („1. Navă de luptă de tonaj mediu și cu viteză mare, fără cuirasă, care dispune de armament de artilerie, rachete și torpile.”); PUITOR DE MINE („navă de luptă amenajată pentru transportul și punerea minelor marine.”); ambarcațiuni de desant („trupe special pregătite pentru a fi parașutate sau debarcate pe teritoriul inamic.”); FREGATĂ („1. (în trecut) Vas de război cu trei catarge, dotat cu numeroase tunuri instalate pe ambele borduri și destinat serviciului de recunoaștere și de pază.; 1.1. (în prezent) Tip de navă rapidă de escortă; 1.2. Fregată-școală = fregată cu rol de școală”, ”<fr. *frégate*, it. *fregata*); CORVETĂ („1. Navă de război de mic tonaj, ușor armată și cu mare mobilitate în acțiune”, (<fr. *corvette*).

e) /ambarcațiuni de salvare și intervenție/, folosite în scopuri de urgență: bărci de salvare, ambarcațiuni pentru pompieri, nave de căutare și salvare (SAR);

f) /ambarcațiuni utilitare/, folosite în construcții, întreținere sau cercetare:draglină; navă de cercetare științifică; barcă pilot.

În funcție de /tipul de marfă/ transportată, navele comerciale se clasifică astfel:

1. **nave portcontainer** (fr. *porte-containers*, engl. *containerships*), care transportă containere standardizate (ISO) și pot fi: *fully cellular*, cu toate containerele în magazinele special amenajate, sau *multi-purpose*, conțin atât containere, cât și alte tipuri de marfă
2. **nave vrachier** (engl. *bulk carriers*), ransportă marfă vrac: cereale, cărbune, minereu, ciment etc., pot fi:uscate (engl. *dry bulk carriers*) sau lichide (engl. *liquid bulk carriers*), care transportă lichide în vrac.
3. **nave Ro-Ro** (engl. *Roll-on/Roll-off*), transportă vehicule care urcă și coboară prin rampe: camioane, mașini, trailere.

4. **nave frigorifice** (engl. *reefer ships*), transportă produse perisabile: carne, pește, fructe, lactate etc., în regim controlat de temperatură.
5. **nave pentru mărfuri generale** (engl. *general cargo ships*), transportă diverse tipuri de marfă (cutii, pachete, paleți, utilaje etc.) necontainerizate.
6. **nave specializate** pentru mărfuri speciale, cum ar fi:
 - CIMENTIERE (engl. *cement carriers*), nave pentru ciment vrac;
 - PETROLIERE (engl. *oil tankers*), care transportă lichide în vrac: petrol brut, produse petroliere, gaz natural lichefiat (LNG), gaz petrolier lichefiat (LPG);
 - nave pentru produse chimice (engl. *chemical tankers*); se subclasifică în funcție de:
 - a) tipul și gradul de pericol al substanțelor transportate, conform IMO (International Maritime Organization):
 - tipul 1 (*Type 1*) transportă cele mai periculoase produse chimice și au cele mai stricte standarde de siguranță: tancuri izolate și structură ranforsată;
 - tipul 2 (*Type 2*) transportă produse chimice cu risc moderat și au cerințe de protecție mai puțin stricte decât tipul 1;
 - tipul 3 (*Type 3*) transportă produse chimice mai puțin periculoase și necesită un nivel minim de protecție.
 - b) tipul de construcție și echipamente:
 - nave cu tancuri din oțel inoxidabil, pentru substanțe foarte reactive sau corozive;
 - nave cu tancuri acoperite cu epoxid, pentru substanțe mai puțin agresive;
 - nave cu tancuri independente, situație în care tancurile nu sunt integrantă din structurile navei, asemănător celor cu gaz;
 - nave cu mai multe tancuri și compartimente, pentru transport simultan de substanțe diferite.

În transportul maritim, **marfa specială** se referă la tipurile de produse care necesită condiții speciale de manipulare, depozitare și transport, datorită particularităților fizico-chimice, dimensiunilor sau pericolozității, precum **mărfuri periculoase** (engl. *dangerous goods*), clasificate conform codului IMDG (International Maritime Dangerous Goods): substanțe inflamabile, explozive, toxice, radioactive, corozive, gaze sub presiune etc., **marfă agabaritică** (engl. *heavy lift & out of gauge cargo*), **mărfuri lichide în vrac** (engl. *bulk liquids*): petrol, produse petroliere, substanțe chimice, uleiuri vegetale, **mărfuri gazoase în vrac**, **mărfuri frigorifice** (engl. *reefer cargo*), **mărfuri perisabile**, cu valabilitate redusă: legume, fructe, produse lactate etc., **mărfuri periculoase biologic sau medical**: sânge, mostre biologice, medicamente sensibile, **vehicule și echipamente rulate** (engl. *Ro-Ro cargo*): autoturisme, camioane, remorci, trenuri, **animale vii** (engl. *livestock*), care necesită ventilație, hrană, apă și tratamente speciale.

După /dimensiune/, /capacitatea de transport/ și /ruta de deplasare/, navele oceanice se clasifică în:

 - **Handysize** (10.000–35.000 DWT⁴), nave de aproximativ 150-200 m, lățime de 20-30 m, capacitate de pescaj redus și echipate cu macarale, utilizate în comerțul regional (intra-continental, în zone precum Marea Neagră, Marea Mediterană, Asia de Sud-Est;
 - **Handymax / Supramax** (40.000–60.000 DWT), foarte utilizate în comerțul global;
 - **Panamax** (65.000–80.000 DWT), dimensionate pentru a trece prin Canalul Panama: lungime maximă de 294 m, lățime maximă 32.3 m;
 - **Kamsarmax** (80.000- 85.000 DWT) sunt nave optimizate pentru portul Kamsar (Guinea) pentru transportul bauxitei;
 - **Post-Panamax / New Panamax** (85.000-120.000 DWT), prea mari pentru Canalul Panama, dar mai mici decât Capesize, utilizate în transport de minereu și cărbune

⁴ DWD (engl. *deadweight tonnage*, tonaj de portanță).

- **Aframax** (80.000–120.000 DWT), nave cu lăţime sub 32.3 m, ceea ce le permite tranzitarea Canalului Panama vechi, ideale pentru transportul petrolului în mările şi oceanele apropiate: Marea Mediterană, Marea Nordului, Marea Neagră, Asia de Est.

- **Suezmax** (120.000–200.000 DWT), nave care permit tranzitarea Canalului Suez şi care operează pe rute intercontinentale, inclusiv între Orientul Mijlociu, Europa şi Asia.

- **Capesize** (120.000–200.000 DWT, nave prea mari pentru canale care traversează pe la Capul Bunei Speranţe sau Capul Horn; transportă minereu de fier, cărbune, bauxită.

- **VLCC** (engl. Very Large Crude Carrier) (200.000–320.000 DWT)

- **ULCC** (engl. Ultra Large Crude Carrier) (peste 320.000 DWT)

După /gradul de prelucrare a peştelui la bord/, navele oceanice se clasifică în:

- **nave de pescuit simple** (doar pescuiesc şi depozitează captura în gheaţă);

- **nave frigorifice** (au instalaţii de refrigerare / congelare);

- **nave-fabrică** (procesează complet captura la bord: eviscerare, congelare, ambalare).

4. Astfel, influenţa limbii engleze în vocabularul românesc maritim actual se justifică prin fenomenul de globalizare, reflectat prin statutul acesteia ca limbă internaţională de comunicare. Limba engleză este *lingua franca* în shipping, logistică, comerţ maritim etc. şi toate documentele oficiale maritime (IMO, SOLAS, MARPOL, Incoterms) sunt redactate în engleză. Prezenţa companiilor multinaţionale în România care îşi desfăşoară activitatea în limba engleză este principalul motiv pentru care s-au introdus o serie de termeni, fără traducere sau adaptare: *tanker*, *bulk carrier*, *container ship*, *freight forwarder*, *ro-ro*, *bowrider*, *draft*, *deadweight* etc.

Un alt motiv al adoptării acestor termeni internaţionali este lipsa unei terminologii în limba română care să desemneze unele concepte moderne. Multe ambarcaţiuni sau tehnologii nu existau în perioada formării vocabularului tehnic românesc, deci s-au preluat direct: *speedboat*, *jet-ski*, *hovercraft* etc.

BIBLIOGRAPHY:

1. Bidu-Vrănceanu, Angela, 1986, *Structura vocabularului limbii române contemporane. Probleme teoretice și aplicații practice*, București: Editura Științifică și Enciclopedică
2. Bidu-Vrănceanu, Angela, 1993, *Lectura dicționarelor*, București: Editura Metropol.
3. Bidu-Vrănceanu, Angela, Forăscu, Narcisa, 2005, *Lexicul*, București: Editura Humanitas Educational.
4. Coteanu, Ion (coord.), 1985, *Limba română contemporană. Vocabularul*, București: Editura Didactică și Pedagogică.
5. Coseriu, Eugenio, „Zur Vorgeschichte der strukturellen Semantik. Heyses Analyse des Wortfeldes «Schall»”, în: *To honoure Roman Jakobson*, The Hague: Mouton, 1967, pp. 489-498.
6. Mortureux, Marie-Françoise, 1997, *Introduction à la lexicologie. Semantique et morphologie*, Paris: Dunod.
7. Pană Dindelegan, Gabriela (coord.), Rodica Zafiu, Adina Dragomirescu, Alexandru Nicolae, Adnana Boioc Apintei, 2023, *Dicționar de termeni gramaticali și concepte lingvistice conexe*, București: Editura Univers Enciclopedic Gold.
8. Pană Dindelegan, Gabriela (coord.), 2021, *O gramatică a limbii române altfel*, ed. Gabriela Pană Dindelegan, Martin Maiden, București: Editura Univers Enciclopedic Gold.
9. Pușcariu, Sextil, 1976, *Limba română I. Privire generală*, București: Editura Minerva.
10. Rastier, François, Cavazza, Marc, Abeillé, Anne, 1994, *Sémantique pour l'analyse. De le linguistique à l'informatique*, Paris: Masson.
11. Sala, Marius (coord.), 1988, *Vocabularul reprezentativ al limbilor romanice*, București: Editura Științifică și Enciclopedică.
12. Stoichițoiu-Ichim, Adriana, 2001, *Vocabularul limbii române actuale. Dinamică. Influențe. Creativitate*, București: Editura All.