

Acercamiento al léxico español del *automóvil* en sus orígenes*

Miguel Ángel Puche Lorenzo
Universidad de Murcia

Recibido: 30/09/2020

Aceptado: 21/10/2020

Resumen: El automóvil constituye uno de los avances técnicos más importantes del siglo XX pues provocó un desarrollo industrial sin parangón, además de adquirir una enorme repercusión en el terreno deportivo y social, aunque en un primer momento estuvo vinculado a individuos de alto poder adquisitivo.

La recepción de este nuevo elemento vino acompañada de un caudal léxico prestado en su mayor parte, que suscitó diversas críticas por profesionales o seguidores del sector. A través de la prensa especializada, se observarán actitudes, críticas o valoraciones sobre ello, lo que permitirá determinar hasta qué punto se influyó en su devenir. Así mismo, el nacimiento de un nuevo campo denominativo vino acompañado de la creación de los primeros vocabularios especializados.

Palabras clave: Historia de la Lengua, Historia del Léxico, Automóvil, Prensa

Abstract:

The automobile constitutes one of the most important technical advances of the 20th century, which led to unparalleled industrial development, as well as having enormous repercussions in the sporting

* Este trabajo se ha realizado en el seno del proyecto “El léxico especializado en el español contemporáneo: 1884-1936” PGC2018-093527-B-I00, financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades.

and social fields, although it was initially linked to individuals with high purchasing power.

The reception of this new element was accompanied by a wealth of lexicon, most of which was criticised by professionals and supporters of the sector. Through the specialised press, attitudes, criticisms or assessments will be observed about it that will allow us to determine to what extent its evolution was influenced. Likewise, the birth of a new denominational field was accompanied by the creation of the first specialised vocabularies.

Keywords: History of Language, History of Lexicon, Automobile, Press

«La industria del automóvil siempre ha hecho gala de clarividencia política. Nota los cambios antes que la literatura, el arte y la filosofía». (Vilas, 2019: 57)

1. INTRODUCCIÓN

La creación del primer vehículo autónomo por parte de Verbiest en 1678 marcó el comienzo de un entramado industrial sin precedentes a finales del siglo XIX y, sobre todo, en el siglo XX puesto que, en un buen número de aspectos, condicionó el desarrollo de la sociedad no solo en el ámbito nacional, sino también en el internacional. Tras numerosos prototipos que surgieron en Inglaterra, Francia, Alemania o EE.UU., principalmente, durante el siglo XIX, se podría considerar que el inicio del automovilismo surgió a raíz del ejemplar creado por Karl Benz en 1885, pues se impulsaba mediante un motor de combustión interna con gasolina. Este modelo fue patentado en 1886 y dio origen a una historia de innovaciones y cambios que aún no ha finalizado¹. De hecho, la importancia adquirida por el sector automovilístico provocó que haya sido denominada como «la industria de las industrias» por Drucker (*ápu*d. Womack, Jones y Roos, 2017: 15).

En la actualidad, la industria automovilística ha convertido a España en una de las potencias internacionales del sector a causa de las políticas activas que se promovieron entre 1926 y 1986. Sin embargo, en sus orígenes, a finales del XIX y las primeras décadas del XX, el país era un

¹ La bibliografía sobre estos aspectos es abundante. Como no es el tema principal de este trabajo, solo es necesaria una contextualización histórica que permita comprender la evolución de esta área tecnológica e industrial. Para esta visión histórica puede consultarse Lucendo (2019), entre otros.

consumidor de ese nuevo invento dado que su producción en este ámbito era escasa y, por tanto, era dependiente de Francia, Alemania, Inglaterra, EE. UU. y, en menor medida, de Italia. Este periodo inicial se ha venido conociendo como *etapa artesanal* y abarca desde el principio del siglo XX hasta los años 40, enmarcado por dos acciones de carácter político significativas: la Ley de Protección de la Industria Nacional, aprobado bajo el gobierno de Maura, el 14 de febrero de 1907, y la interverción del INI en el sector del automóvil en los primeros años de la década del 40. Con anterioridad, se habían realizado pruebas y ensayos tras conocer los avances que se producían en el extranjero, de hecho, Carlos de Salamanca, descendiente del marqués de Salamanca, construyó un automóvil con las piezas sueltas que vendía una empresa francesa, a las que se adjuntaban unas instrucciones de montaje para crear un vehículo propio².

Un hecho significativo para su afianzamiento en el territorio nacional fue la celebración en Madrid del Primer Congreso del Motor y del Automóvil, en 1926. En ese momento, la fabricación española era insignificante en comparación con la de los principales países productores y se pretendía escuchar a los principales empresarios con el fin de impulsar el sector en el país. De ahí surgió la Comisión Oficial del Motor y del Automóvil y la Caja del Motor y del Automóvil del Estado, que ocasionaron la promulgación de nuevas leyes en los años siguientes para proteger la producción nacional y gravar las importaciones o a los fabricantes extranjeros que deseaban instalarse en el país. A pesar de todo, las primeras políticas españolas sobre este terreno no consiguieron el éxito esperado, pues antes de la Guerra Civil aún no se había acelerado la producción de automóviles en el país, en parte porque las políticas públicas no se implantaron con la dureza o la obligatoriedad esperable (García Ruiz, 2018: 34). De todo lo expuesto se deduce que el primer tercio del siglo XX fue decisivo para el desarrollo automovilístico en España, lo que tuvo que repercutir en el proceso denominativo de la nueva realidad y en la recepción de nuevas entidades léxicas que suscitarían más o menos suspicacias en el contexto de la lengua española.

² Este automóvil se puede observar actualmente en el Museo del Automóvil de Salvador Claret en Sils (Gerona). Para ampliar la información sobre estos asuntos, véase García Ruiz (2007: 203 y ss. y 2018: 33-34).

2. AL VOLANTE: OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

El contexto histórico descrito permite determinar el eje temporal que se acotará para conocer la recepción de esta parcela del léxico español, así como las actitudes que se generarán para que su uso sea el adecuado en el seno de la lengua. Se partirá, por tanto, del primer tercio del siglo XIX, dado que en ese momento se consolida la difusión y la divulgación del automóvil en la sociedad española³ y, en consecuencia, se convierte en el periodo apropiado para constatar cómo se realiza la creación, la adaptación o la recepción de un vocabulario desconocido hasta ahora, incluso se proporcionarán las actitudes surgidas hacia esos procesos por parte de los hablantes, más o menos cercanos a ese mundo productivo, junto con la necesidad de la elaboración de repertorios léxicos específicos de la materia concreta.

Para conseguir el objetivo u objetivos indicados se recurrirá a la consulta de aquellas fuentes que puedan aportar los datos más valiosos sobre el periodo acotado. Dado que, al igual que había sucedido en épocas anteriores, la sociedad mostraba interés e inquietud por el conocimiento de los nuevos avances y progresos industriales y/o científicos, la prensa se constituye en un medio idóneo para la recolección de ese tipo de noticias así como en el vehículo, a veces único, que difunde esos acontecimientos. Por ese motivo, el acceso a este tipo de publicaciones es indispensable para el desarrollo de este trabajo, aunque resulte necesario acotar los títulos en virtud del amplio mercado editorial que se desarrolló en aquellos años. El acceso a este tipo de fuentes para el estudio del léxico ha sido puesto de relieve en contadas ocasiones, de hecho Seco (2007: 16), retomando las palabras de Unamuno, afirmó que era uno de los recursos escritos «más activos en la renovación del léxico» al incorporar el lenguaje vivo, el del día a día, el que incorpora nuevas tendencias. Así se ha constatado en el

³ Partiendo de la mentalidad de la época, resulta revelador que una “máquina”, hasta ese momento sucia, incómoda y útil, en un principio, para el transporte de mercancías, vaya alcanzando un especial protagonismo entre los diversos actores sociales y por eso, a finales del primer tercio del siglo XX, se señala su uso por parte del público femenino. De hecho, apareció un artículo en la *España automóvil y aeronáutica* titulado “La mujer y el automóvil” (15 de enero de 1923: 4-5) donde se lee: «Pero hoy el automóvil es bello y elegante. Sus líneas son graciosas, el conductor ocupa un asiento cómodo, y el volante obedece a la suave indicación de una mano femenina como el más galante caballero acata los mandatos de una mirada sugestiva. Por eso la mujer elegante, la mujer, que con mayor pasión que el hombre sabe entregarse a todo género de voluptuosidades, comienza a querer conducir por sí misma esa máquina creadora del placer divino de la velocidad [...] Por otra parte, el automóvil juega en las películas modernas un papel tan importante como el teléfono. Así, pues, cualquiera estrella, sea de la magnitud que sea en el firmamento de la cinematografía, está obligada a saber conducir un automóvil, como tiene que saber nadar a la perfección o tirarse de un quinto piso».

caso de etapas previas (Puche Lorenzo, 2019a) o en la importancia adquirida por las revistas especializadas en este terreno (2019b).

Ante tales circunstancias, se podría partir de lo que se denomina prensa especializada⁴, es decir, aquella que iba destinada a técnicos y profesionales del motor, aunque también podría estar entre su público otro tipo de lector ávido de esas noticias o, al menos, familiarizado con ese ámbito. La primera revista editada que cumplía estos requisitos fue *El automovilismo ilustrado*⁵, publicado en Barcelona entre 1899 y 1907⁶ y convertido en el Órgano Oficial del Real Automóvil Club. A partir de ese año se trasladó a Madrid, pasando a titularse *España automóvil*⁷, denominación que se mantuvo vigente hasta que, desde 1911, cambió a *España automóvil y aeronáutica*⁸. En 1928 se modificó el título por *Kinos* hasta que desapareció, probablemente, en 1936. Otros títulos también adquirieron enorme difusión como la *Revista del Automovilismo*, *Madrid automóvil* o *El automóvil americano*. No obstante, el auge que experimentaron estas publicaciones acabó con la guerra civil española (Esteban Piñero, 2019: 32-34). El éxito de la prensa especializada se ha querido ver como

⁴ Entiéndase, en este trabajo, aquellos títulos que abordan el mundo del motor exclusivamente. Se realiza esta apreciación porque otras revistas o periódicos de diversa naturaleza incorporaban secciones sobre el automóvil y no serán objeto de atención en estos momentos.

⁵ En adelante AI. El primer número apareció el 10 de noviembre de 1899 y tenía una periodicidad quincenal. Su primer director fue el francés Alphonse Duchemin, que falleció en un accidente antes de que viera la luz el primer ejemplar, sustituido por Ramón Compte aunque el nombre del fundador se mantuvo en los números posteriores. Ese año tuvo especial repercusión para los deportes, entre los que estaba incluido el automovilismo, puesto que «Dès 1899, cet engouement des classes aisées pour le sport cycliste est concurrencé par l'introduction de l'automobile, conçue en ses debuts comme un sport, de luxe évidemment, et du foot-ball. L'année 1899 voit en effet la création des premiers clubs de foot-ball, et la foundation à Barcelone par le Français Alphonse Duchemin de la revue *el Automovilismo ilustrados*» (Serrano y Salaün: 1988: 120).

⁶ Unos años antes, en 1897, vio la luz en Barcelona la revista *Los Deportes: revista española ilustrada de automovilismo, ciclismo, aviación y demás deportes, turismo, educación física, etc.* que incorporó por primera vez, con toda probabilidad, una sección dedicada al automóvil. La revista estuvo en circulación hasta 1910. El automovilismo estaba encasillado dentro de los deportes y estos ya se habían hecho un hueco en las columnas de la prensa general. El nacimiento, por tanto, de una prensa especializada estaba abonado y quizás, por ese misma razón, proliferó con rapidez en el primer tercio del siglo (López de Aguieta Clemente, 2008: 447).

⁷ Se utilizará EA para referirse a esta publicación en el desarrollo del trabajo. Tenía una periodicidad quincenal y presta especial atención no solo al automóvil, sino también al transporte público y la aeronáutica, que comenzaba a despegar por entonces. Su director, José García Benítez, contó con un equipo de redacción (Guillermo Ortega y José María Samaniego) que demostraba gran conocimiento de la materia. Se puede acceder a mayor información en <<http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0026447963&lang=es>>.

⁸ Comenzó a publicarse el 15 de junio de 1911 como continuación de la anterior. De hecho, mantuvo la misma temática, el mismo equipo de redacción y la misma periodicidad. Se hará mención a ella más adelante como EAA. Para obtener más datos sobre su descripción editorial, véase <<http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0026438599&lang=es>>.

reflejo del interés social por los avances tecnológicos e industriales que repercutían en un mayor bienestar para la sociedad. Sin embargo, el hecho de que esos progresos estuvieran al alcance de una minoría podría acrecentar las desigualdades sociales, lo que motivó un aumento de la indiferencia hacia aquellos por parte de las clases obreras o más humildes. La consecuencia inmediata fue una disminución en la demanda de este tipo de impresos, entre otros asuntos (Esteban Piñero, 2019: 101).

En esta ocasión, el trabajo propuesto utilizará como base de estudio la línea editorial que propició la primera revista publicada, *El automovilismo ilustrado*, y los títulos que la sucedieron. Ello obedece al hecho de que entre sus páginas existe una preocupación interesante sobre la terminología del automóvil, lo que permitirá conocer cómo era en un principio el vocabulario referido a este ámbito y cómo consiguió afianzarse y estabilizarse. Aunque se recurrirá a otros títulos con el fin de contextualizar y conocer en profundidad la extensión de una palabra determinada. Tales cuestiones ayudarán a enlazar, igualmente, con la creación de glosarios o diccionarios específicos sobre el automóvil, incluidos en el interior de los primeros manuales que vieron la luz en lengua española.

3. COLOCANDO EL RETROVISOR: ANTECEDENTES

Los diferentes mecanismos de que dispone la lengua para ampliar su caudal léxico han sido analizados y expuestos de forma general (Álvarez de Miranda, 2009), en el contexto del discurso científico (Gutiérrez Rodilla, 1998) o situados en un momento concreto de nuestra historia, como sucede con el siglo XX (Garriga Escribano, 2019), periodo poco estudiado, por otra parte, desde una perspectiva diacrónica⁹. En este último caso, Pérez Pascual (2018: 480) ha subrayado la desatención de esa etapa, sobre todo para la conocida como «Edad de Plata», probablemente porque a causa de su cercanía en el tiempo se la ha podido considerar como innecesaria desde de un punto de vista histórico¹⁰.

⁹ La bibliografía existente sobre algunas de estas cuestiones es abundante, por ello, se han indicado algunas referencias significativas sin ánimo de exhaustividad. No hay que olvidar, por otro lado, que el estudio del léxico de determinados ámbitos científicos o técnicos se puede situar en una época concreta como se advierte en los trabajos realizados por los componentes del grupo Neolcyt de la Universitat Autònoma de Barcelona.

¹⁰ Ese lamento se había hecho notar con respecto a la etapa anterior, el siglo XIX, en el que los diferentes niveles de lengua se habían atendido de manera desigual, aunque ese panorama haya cambiado en los últimos años (Carpi y García Jiménez, 2017: 7).

En el caso de un ámbito determinado, como el que se abordará aquí sobre el automóvil, se ha prestado atención a los componentes léxicos que ofrecen una enorme variedad geolectal en la lengua española (Quilis, 1982) o el interés que suscita su recopilación para trabajos traductológicos¹¹ (Ros del Moral, 1987). Frente a este tipo de estudios, no se encuentran otros de carácter histórico sobre este campo específico. Ello no implica que no se hayan abordado algunos de estos asuntos aplicando otras perspectivas de análisis o dentro de otros campos específicos. De hecho, se ha efectuado un minucioso compendio de galicismos y su consiguiente visión diacrónica en Agulló (2019), donde se localizan más de un centenar de voces vinculadas al automóvil, o dentro del dominio del turismo han sido estudiadas voces como *automóvil de turismo*¹², *monovolumen*, etc., indispensables para el desarrollo de esta actividad (Pedote, 2018: 302 y ss).

No se debe olvidar el vínculo que existe entre el automóvil y el mundo del deporte. A partir de Nomdedeu y Torrebadella (2018: 6), se conoce que la que se consideraría primera gran obra del deporte español, el *Manual del Sport*, publicado por Viada en 1903, acogía una sección dedicada al automóvil. Ese autor se sintió interesado por la adaptación o traducción al español de aquellos términos extranjeros que llegaban a nuestra lengua a través del mundo del deporte. A esas inquietudes pertenece una serie de artículos aparecidos entre febrero y diciembre de 1902, dentro del periódico *Los Deportes*, donde no olvida los referentes al automóvil. Así lo ha advertido Nomdedeu (2019: 756) en el titulado «Sobre el vocabulario deportivo IV», que vio la luz el 1 de junio de 1902, y donde Viada propuso trece soluciones españolizadas para doce extranjerismos. El texto en cuestión conformaría, de momento, una de las primeras visiones críticas sobre esta parcela del vocabulario, más allá de la opinión vertida sobre una palabra aislada.

Una vez que se han puesto de manifiesto los antecedentes sobre el estudio del léxico del automóvil, parece conveniente ahondar en sus orígenes dado que se proporcionarán datos de gran interés y hasta ahora desconocidos para comprender la evolución del proceso denominativo, surgido en uno de los sectores que ha adquirido mayor difusión en el siglo XX, pues saltó las barreras del deporte para propagarse como uno de los

¹¹ En tiempos recientes, han ido apareciendo trabajos sobre las equivalencias terminológicas entre el español y otras lenguas como el inglés, el alemán y el francés, que se alejan de los intereses aquí perseguidos.

¹² El minucioso y detallado estudio de Pedote (2018: 302 y 504) proporciona datos de gran interés para el conocimiento del léxico del automóvil, pues, a través de la prensa, ofrece una datación temprana, 1906, de este compuesto, entre otros.

avances técnicos que mejor acogida ha tenido en el seno de la sociedad mundial. De hecho, en el primer número de AI (10 de noviembre de 1899: 1), tras indicar la necesidad de mejorar la red de caminos del país, se subraya que «una vez conseguido esto, será un hecho la propagación del automovilismo, ya como *sport*, ya como aplicación á las necesidades del comercio y de la industria»¹³.

4. PISANDO EL EMBRAGUE Y METIENDO LA MARCHA: ESTADO DEL LÉXICO DEL AUTOMÓVIL

4.1. La prensa especializa ante el léxico

La recepción del automóvil y todos sus ingenios, complementos y modelos estuvo caracterizada, desde su nacimiento, por el elevado número de extranjerismos que comenzó a difundirse en la lengua española, primero entre los especialistas, pertenecientes a estratos sociales altos, después entre un público más amplio y más variado estructuralmente. La circunstancia de que no fuera un invento emergido en suelo español era la causa de este proceso lingüístico que desde esos inicios fue duramente criticado. Las soluciones de españolizar o castellanizar el amplio conjunto léxico, que cada vez era más popular entre los ciudadanos, fueron objeto de interesantes aportaciones en las que sus autores mostraban actitudes lingüísticas concretas y deseaban contribuir al buen uso del léxico técnico a pesar de no disponer, generalmente, de una formación *ad hoc*. La prensa funcionaba, en consecuencia, como el vehículo idóneo para albergar y

¹³ Unos años antes, Emilia Pardo Bazán escribió sobre el deporte del Polo e introdujo una digresión sobre el *coche automóvil* que, a la luz del lector actual, parece vaticinar lo que ha sucedido en un futuro: «Los coches mecánicos vendrán á resolver este problema, y á libertarnos de la tiranía de los simones y del atranco de las galeras y carros de transportes y mudanzas. Cuando se aplique el principio científico en toda su extensión y con todas sus beneficiosas consecuencias, no será necesario que tales armatostes ocupen media calle. El coche mecánico, baratísimo, hará varios viajes en el tiempo en que hacía uno solo el gran carro ó la monumental galera. Son incalculables los bienes que puede reportar el coche mecánico. El trabajo de la máquina no se limita, y tendremos el coche *enganchado* á la puerta todo el día y toda la noche, sin miedo á que se canse el automedonte ni los bucéfalos. Hoy el coche parece signo distintivo del lujo; entonces parecerá el signo de la medianía, del modesto desahogo, del recreo y de la comodidad á módico precio., algo de lo que significa al presente la bicicleta. Será el coche menos *tónico* (como antaño se decía), pero más humano; democratizado, reducido á su natural papel de cachivache útil, y no de ídolo y de objeto de culto y de veneración, al par que motivo de ira y envidia para los que se ven «salpicados por el lodo que levantan las ruedas.» Los coches mecánicos también tendrán ruedas y levantarán lodo, pero ese lodo ya no parecerá tan ofensivo, como no lo parece el que alza, coceando, un humilde borriquito cargado de cacharros ó de legumbre...» (*La Ilustración Artística*, 6 de julio de 1896: 466).

distribuir dichas opiniones, debido a la inmediatez que el propio medio proporcionaba y a la mayor difusión que alcanzaba, frente a los manuales de la materia, por ser mucho más asequible desde un punto de vista económico. Probablemente, el primer ejemplo de este proceder sea el de Viada en 1902 (Nomdedeu, 2019: 756), mencionado anteriormente, y que, antes de proponer las consiguientes traducciones o españalizaciones de un grupo de voces, se refiere de la siguiente manera: «Sin duda una de las partes de nuestro lenguaje deportivo que mayor desbroce de barbarismos requiere, es la referente al automóvil; ese sport ó locomoción importado de ayer.» (*Los Deportes*, 1 de junio de 1902: 323).

Años después, en 1907, la *España Automóvil* (30 de octubre de 1907, n° 6: 59), acogió una interesante columna¹⁴ donde se retoma el tema que en su momento planteó Viada. Bajo el título de «El automóvil y el castellano», se propone un texto de gran interés por contener los ingredientes necesarios para comprender la situación del léxico de esta especialidad y su posterior evolución, pues se indican las circunstancias que atraviesa esa parcela del vocabulario:

En uno de los últimos números de ESPAÑA AUTOMÓVIL, plantea de pasada nuestro director, mi querido compañero José García Benitez, al comenzar su bellísimo artículo sobre *La ignición en los motores de explosión* una cuestión¹⁵ que [...] no deja nunca de tener actualidad. Me refiero a la enorme profusión de términos extranjeros ó mal traudcidos, que la mayoría de los automovilistas españoles emplea, para designar fenómeos ó distinguir órganos que en castellano tienen su castiza y adecuada denominación.

Se justifica la presencia de esas voces en un momento determinado de nuestra historia, así como se da a conocer la principal lengua exportadora de esos neologismos:

Industria extranjera el automovilismo, hubieron de venir forzosamente con los primeros coches que entraron en nuestra patria un gran número de *chauffeurs* que, á la vez que aprendían de nuestro idioma los elementos más indispensables para los usos de la vida, enseñaron á sus amigos y admiradores, al explicarles el funcionamiento de su coche, una porción

¹⁴ El texto está firmado por Guiora que bien podría ser un pseudónimo, dado que no se ha podido averiguar nada más sobre ese autor.

¹⁵ El autor se refiere a la explicación incluida en el artículo citado: «No trato de purificar la fraseología automovilista ó de la técnica automovilista, pero creo que no es necesario, por esta vez, afrancesarse diciendo *l'allumage*. Iniciar la explosión de la mezcla carburante por una chispa ó por el fuego localizado en sitio determinado, es castizamente en castellano una *ignición*.» (EA, 30 de septiembre, n°4: 34).

de vocablos mal entendidos unas veces y mal pronunciados otras, crearon esa especie de *argot* que de unos á otros se ha ido transmitiendo [...] Por otra parte, los propietarios de los coches, gente ilustrada que poseía el francés correctamente, no encontraron dificultad ninguna para asimilarse los nombres franceses [...] contribuyendo de ese modo é inadvertidamente á la difusión de un *argot* que ellos mismos son hoy seguramente los primeros en combatir.

Sin embargo, si este proceso era comprensible en un primer momento, después resulta inadmisibile puesto que el nuevo proceso industrial ha comenzado a asentarse en el terreno nacional y, en consecuencia, deben adaptarse los procesos denominativos en la lengua receptora. No se puede olvidar que en esta etapa, el primer tercio del siglo XX, se produce la materialización de «los cambios en la institucionalización de los neologismos técnicos» (Gutiérrez Cuadrado y Garriga Escribano, 2019: 206):

Pasó el tiempo; á los primitivos cofrades de San Cristóbal se unieron otros que aprendieron ya de mecánicos españoles, educados en tan perniciosa escuela, el vocabulario automovilista, y los atentados contra nuestro hermoso idioma han seguido perpetrándose á razón de más palabras por minuto que kilómetros por hora desarrolla el más veloz de los autos. Pero si esto no ha tenido hasta la fecha grande importancia, puesto que el automovilismo era en España una industria exótica y el número de sus adeptos relativamente reducido, hoy que ha tomado ya carta de naturaleza y [...] construyen coches automóviles que disputan el mercado á los mas renombrados del extranjero, es de todo punto indispensable *españolizar* por decirlo así, el automovilismo, substituir por nombres castizos los afrancesados con que hoy se denomina la generalidad de sus órganos y designar con otros, acordes con el genio de nuestro idioma, aquellos términos que hoy día no tienen traducción exacta.

Del texto se desprenden algunas consideraciones interesantes, como la preeminencia del francés que actuará como lengua emisora de neologismos, y a veces también será intermediaria entre el español y el inglés, por ejemplo, o la actitud sociolingüística en el correcto uso de esos préstamos a raíz del nivel cultural y socioeconómico del usuario. Tras ello, aporta un generoso caudal de préstamos de esa lengua y su propuesta de traducción, al igual que había realizado Viada unos años antes. Sin embargo, la evolución de la industria automovilística en poco tiempo incidió en el aumento considerable de esos galicismos:

Basta, pues, de decir *maneta*, por manecilla; *alésage*, por diámetro interior; *cursa* del émbolo, por carrera; *culasa*, por culata, *carter*, por caja, *capó*, por cubremotor; *mañeto* por magneto; *cama*, por leva ó excéntrica; tren *balladour*, por tres *desplazable*; *supapa*, por válvula; *bulon*, por perno, y *grupilla*, por pasador [...] Traduzcamos copero por *ecuanteur*, y resbalamiento lateral por *dérápaje*, y, sobre todo, no digamos *alumbrado*, *alumbraje* ni *aluma*, sino ignición como Benítez [...].

A pesar de toda la información que se incluye y que adquiere un enorme valor en el contexto de este trabajo, un hecho especialmente relevante es la aparición de la Real Academia, como autoridad en el tema y a la que se emplaza para que resuelva dudas y participe en ese proceso de adaptación del léxico técnico¹⁶. Mientras no se produzca esa valoración, el autor considera que es más apropiado mantener las palabras en la lengua originaria:

En cuanto á ciertas palabras que, como *carrosserie*, traducen algunos por carrocería, en mi concepto equivocadamente, pues su nombre castizo debe ser, el de carroza y no aquel que en todo caso designaría el taller donde éstas se construyen, dejémosla en su idioma de origen, como se hizo con *trolley* hasta que la Academia de la Lengua, única autoridad en estas materias, nos diga como hemos de traducirlas. Es, pues, esta cuestión obra de cultura que interesa grandemente al automovilismo, por que España Automóvil, y yo en nombre de su Redacción, se permite proponer á la Real Academia de la Lengua, al Real Automóvil Club y á la Cámara Sindical del automovilismo, el nombramiento de una Comisión de académicos, de técnicos y de aficionados, que á la mayor brevedad posible españolice el lenguaje automovilista y lleva á las páginas de nuestro diccionario aquellos vocablos que expresen en nuestro idioma lo que otros extranjeros, que hoy no tienen fácil traducción, significan.

El criterio de autoridad promulgado no siempre era bien aceptado, tanto por las críticas que podían recibir los académicos¹⁷, como por la

¹⁶ El hecho de remitirse a la docta institución o algunas de sus obras, como el diccionario, en relación con la autoridad lingüística que desprende ya ha sido analizado en la prensa del siglo XIX (Puche Lorenzo, 2019c).

¹⁷ La poca cercanía o poco aprecio que los académicos mostraban hacia el léxico técnico se esconde, muchas veces, detrás de esa crítica que, en ocasiones, llegaba ser de extrema dureza. Por ello, unos años después de que viera la luz ese artículo, en EAA (30 de agosto de 1919, n° 16: 146) se llega a leer lo siguiente: «¿Cuándo vamos a ver un señor académico que, aunque no sepa una palabra de técnica constructiva, tenga a bien descender de su alto sitial a los centros industriales donde se trabaja? Dignándose poner en contacto con ingenieros y operarios pasaría por la piedra de pulir de sus conocimientos lingüísticos el sinnúmero de neologismos mal formado que se emplean en

detección de errores o incongruencias en su labor lexicográfica. Ese parecer queda constatado en el ámbito de léxico relacionado con el automóvil en diversas ocasiones. En el caso anterior quedó representada la inestabilidad de ese vocabulario por el problema que causaba la adaptación que se promulgaba para voces procedentes del francés, principalmente. Años después, diez en concreto, el tema no había caído en el olvido y, por supuesto, no se había solucionado, lo que motivó que viera la luz el artículo titulado «Castellanización de las palabras relacionadas con el automovilismo» (EAA, 15 de noviembre de 1918, n° 21: 201). Comienza el texto con una dura crítica hacia la Academia, los académicos y su trabajo lexicográfico sobre el mundo automovilístico:

Durante muchos años hubo en los círculos automovilistas de los países de habla castellana una verdadera expectación prudente para esperar la solemne determinación de la Real Academia Española en pro de la castellanización de la terminología técnica del automóvil, pero llegó el esperado día en que esta ilustrísima corporación dió a conocer sus decisiones y acuerdos sobre el particular, y esta expectativa se trocó en legítimo desaliento al contemplar todo el tiempo perdido y la incapacidad sorprendente de los sesudos académicos. Bastaba un detalle para sorprender su desidia e indiferencia por este nuevo factor que entra a transformar tantos medios de acción al hombre y a derribar tantos intereses creados. [...] La acogida que los académicos habían dispensado a este gran movimiento de renovación era nimia y el problema no les ha merecido hasta ahora mayor atención. El papel preponderante del motor de explosión en los nuevos sistemas bélicos, la renovación de los transportes y la evolución incalculable de tantas industrias no les ha merecido mayor consideración, viéndonos obligados al uso de una terminología extranjera para este amplísimo campo de acción que influye más y más cada día, en todo orden de cosas.

Esta visión negativa parte de la sanción de la voz *piloto* frente al galicismo *chauffeur* o el anglicismo *driver*. Si atendemos a la fecha de publicación del artículo (1918), se puede intuir fácilmente que se refiere a la edición más próxima del diccionario académico, la 14ª, publicada en 1914, donde se introduce para aquella la definición de «El que dirige un automóvil, un globo o un areoplano» en su tercera acepción¹⁸. Las

los talleres, y que una vez adaptados a nuestra lengua podrían figurar, hoy completamente falto de términos técnicos modernos, en las páginas de nuestro diccionario oficial».

¹⁸ La consulta de los diccionarios citados se ha realizado a partir del *Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española* (NTLLE) (en línea). Esa edición se hizo eco de las críticas vertidas hacia la anterior y aumentó su caudal de entradas en 1.351, aunque no por ello se libró de ser vista de

sugerencias de uso se extienden también hacia la voz *automóvil*¹⁹ que, en virtud de su impropiedad²⁰, debería ser sustituida por otras menos genéricas como *carro* o *motor*, que se prestan a un proceso de derivación más enriquecedor para la lengua que aquella. De hecho, se lamenta el autor de la escasa productividad de esa palabra para generar derivados en español, frente a lo que sucede en otras lenguas, como el inglés, donde la industria del sector ha adaptado la terminología. En este sentido se constata una clara divergencia con respecto al artículo publicado en 1907 que abogaba por una preeminencia del francés, puesto que ahora, diez años después, se comienza a hacer referencia al inglés. Ello se debe a que la redacción del texto se ha realizado en tierras americanas, incluso fue publicado en un medio especializado de aquel continente, *El Auto Argentino*²¹, aunque a causa del interés común fue reproducido en el

forma negativa por autores como Viada, Lluçh o Américo Castro (Pardo y Garriga, 2018: 691). Hágase notar que la incorporación de esa acepción supuso el origen de la especialización terminológica de *piloto*, el que acabaría destinándose al que dirige un automóvil dentro de la consideración del automovilismo como deporte, frente a *conductor*, cualquier persona que en los quehaceres de su vida cotidiana dispone de un vehículo, y *chofer* o *chofer*, galicismo adaptado que está presente ya en Alemany y Bolufer (1917) y en el *Diccionario manual* de 1927 para aquella persona tiene por oficio conducir. El lamento sobre la adaptación de la voz *piloto* para lo que en aquella época era *choffeur* lleva a indicar, al hilo de lo expuesto, que «No puede considerarse la determinación académica más que una metáfora atrevida, y por ese mismo camino podía haber llegado hasta traducir «chauffeur» por «caudillo», ya que éste conduce multitudes. Piloto está muy bien empleado para el que conduce una nave aérea, pero de ningún modo es preciso para un vehículo terrestre. Merece también mencionarse aquí la castellanización «chofer», que ya está muy generalizada, o «conductor» y «manejador» que están en uso continuo en las revistas españolas de los Estados Unidos.»

¹⁹ El acortamiento de la palabra, *auto*, recibido igualmente como préstamo, tampoco se libra de esta concepción negativa. A esas frecuentes abreviaciones en el ámbito automovilístico se explican con razonamiento extralingüístico en un curioso artículo titulado «Filología automóvil» donde se intenta explicar estos usos de la siguiente manera: «Los automovilistas son incontestablemente gentes habituadas á ir de prisa, y como el estilo es el hombre, esta fiebre de la velocidad debe manifestarse hasta en su modo de hablar. Así se explica que el automovilista no acabe casi nunca las palabras ó que por lo menos, tenga una tendencia natural á abreviar las que por la excesiva multiplicidad de sus sílabas pudieran alargar inútilmente el discurso. Las abreviaturas abundan, pues, en el lenguaje de los *chauffeurs*. Por eso dicen un *auto*, una *magнето* y no me atrevo á escribir aquí en qué forma rápida, pero extrañamente sonora, hasta las personas más educadas no vacilan en designar los acumuladores de su máquina.» (EA, 30 de septiembre de 1907, nº 4: 32).

²⁰ La naturaleza adjetival de la palabra sustenta esa afirmación, puesto que en la época podía acompañar a cualquier tipo de vehículo cuyo movimiento fuera generado por un motor de combustión o eléctrico. De hecho, la lectura de la prensa del momento nos proporciona numerosos ejemplos de *camión automóvil*, *batería automóvil* o *excavadora automóvil*, entre otros. No se puede olvidar el uso que se aprecia en el título de estas publicaciones, *España Automóvil*, o las referencias a la *industria automóvil*.

²¹ El título completo era *El Auto Argentino. Revista técnica literaria y de ilustración sportiva*. Comenzó a editarse en 1912 por el Centro de Protección de Chauffeurs y estuvo en activo hasta 1941, al menos. Hubo otros títulos de similar naturaleza que emergieron en ese mismo país, como *El Automóvil Americano* o *El Auto colectivo*. No se ha encontrado ninguna versión digitalizada de esta

ejemplar español, según un proceder habitual en la prensa del momento. A raíz de la procedencia del texto, no produce extrañeza que se sugieran las voces *carro* o *manejador*, la primera como alternativa a *automóvil*²² y la segunda como ejemplo de castellanización de *chofer*. En este último caso se aporta el dato de que se está generalizando esta palabra en la prensa española de Estados Unidos, sin embargo, no fue recogido por Quilis (1982), no fue incorporado en los repertorios lexicográficos del *NTLLE*, como tampoco lo ha sido en el *DLE* (2014), aunque en el *Fichero General* (FG) se encuentran dos fichas de Montes-Figueroa, en 1986, e Ycaza (1987), donde se recogen los significados equivalentes a *chofer* o *conductor* en tierras americanas²³.

El texto aporta otras recomendaciones, coincidentes en algunos casos, con las que se habían realizado en el anterior. Así se observa en:

Entrando a considerar las partes del automóvil, es acertado aconsejar traducciones exactas como las siguientes: Chassis: bastidor o armazon. Capot: trompa. Por otra parte se ha hecho muy común la voz «carrocería», en vez de «caja» que es más propia y más precisa, y sería recomendable la indispensable castellanización «limusina» de la palabra francesa. En este mismo caso estaría el vocablo «garage», pronunciado en idioma español, ya que «tinglado», «posada», «cobertizo», «depósito y «cochera», no resultan muy propias.

A pesar de ello, sobresale una concepción diferente a la hora de abordar y adaptar el léxico técnico que confronta con la que se había publicado en texto peninsular años antes. Queda patente, quizás, una divergencia en este campo léxico que ha procurado una interesante variación diatópica en el seno del español, como describió Quilis (1982). La lectura de las siguientes líneas corrobora este razonamiento:

Más de algunas de estas impropiedades provienen de la petulancia de los depuradores de la lengua castellana, que se han formado una idea demasiado falsa de los recursos del idioma para las novedades de la ciencia, olvidando que las riquezas de la lengua de Cervantes no tienden a la exactitud y precisión, sino que a la complicación e inutilidad.

revista, aunque existen ejemplares impresos en el Centro Documental de la Memoria Histórica <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/resultados_navegacion.cmd?posicion=6&forma=ficha&id=18963&formato=ficha_comprende>.

²² Se introduce en un diccionario por primera vez como sinónimo de *automóvil* y con la marcación de americanismo, en la 18ª edición (1956) del *DRAE*.

²³ La consulta de diversos corpus permite observar que no se registran casos con este valor semántico en el *CDH*, *CORDIAM* o el *Corpus del Español* (*CE*) de Davis (en línea).

4.2. El léxico en la prensa especializada

Como no podía ser de otra manera, las páginas de la prensa especializada, en general, y de los títulos que se han seleccionado para este trabajo, en particular, aparecen salpicadas y repletas de un enorme caudal de léxico técnico, referido al automóvil. Estas abarcan las diversas etapas de producción, la descripción de los diferentes vehículos, su estructura y composición, los nuevos adelantos que se incorporan para su mejor funcionamiento así como otros ámbitos afines vinculados al desarrollo de esta actividad, industria o deporte, dependiendo de la utilidad o el fin perseguido. Tras haber comprobado, por tanto, cuáles son las intenciones o las actitudes que se reflejan en la prensa hacia esa parcela del vocabulario, se pretende mostrar, a continuación, lo que ofrecen sus páginas al respecto. Dado que se han consultado tres publicaciones consecutivas en el tiempo de forma íntegra, el material extraído es de gran riqueza, aunque los datos extraídos serán contrastados con otros textos coetáneos de la misma naturaleza. Por ello, en virtud de las limitaciones de espacio de que se cuenta en estos momentos, se aportarán ejemplos representativos de lo que será objeto de estudio en trabajos posteriores, con un mayor número de textos periódicos.

Está demostrado el origen francés de la voz *automóvil* (Agulló Albuixech, 2019: 151-153), así como la escasa productividad que ha tenido en el seno de la lengua española desde un punto de vista derivacional²⁴. De hecho, salvo *automovilismo*, *automovilista*, *automovilístico* y *automovilódromo*, pocos ejemplos más se pueden localizar. A causa de ese motivo, probablemente, se difundieron con rapidez *coche* y *carro* en los diferentes dominios del español. A pesar de ello, se ha encontrado el ejemplo de *automovílera* (EAA, 15 de noviembre de 1918, n° 21: 201):

solamente ahora se insinúa tímidamente la palabra «automovílera», que, además de ser larga e incómoda como la anterior, no refleja exactamente los significados definidos que les reclaman.

De esta palabra no contamos con registro lexicográfico alguno en las obras consultadas (*NTLLE* o *DLE*), tampoco existe testimonio alguno en los textos que componen el *CDH*, ni en el *FG*, ni en el *CORDIAM* o el *CE*. Uno de los primeros testimonios hallados es del año 1908 y se encuentra en la *Revista de Ciencias* de Perú (n° 11-13: 229). Aparece como

²⁴ En el artículo publicado en 1918 sobre la castellanización de las palabras de este ámbito (EAA, 15 de noviembre de 1918, n° 21: 201), se aludía a su extensión gráfica como uno de los motivos que impedía crear derivados.

traducción de *garaje* en un intento de desterrar galicismos, aunque se incluye con un interrogante final. Tras este ejemplo, se utiliza con cierta frecuencia en textos de origen americano, sobre todo a partir de 1909, cuando se lee, ese mismo año, en *El agricultor mexicano* (nº17-31: 163): «el desarrollo de la industria *automovilera*²⁵ sería perjudicial á los criadores y demanda de estos caballos». En la prensa española, por su parte, no resulta tan frecuente encontrar usos de esta voz y, generalmente, cuando sucede se encuentra enmarcado en un contexto industrial americano. El ejemplo siguiente pertenece al testimonio más antiguo que se ha localizado, precedido de un título que introduce otro neologismo no registrado hasta ahora: *automovilería*.

Resulta de esos informes, que si los Estados Unidos se llevan la palma en punto á actividad de la circulación automovilera, también quedan por encima de todas las naciones en cuanto á oposición y trabas impuestas á su desarrollo, lo mismo por parte del pueblo que de las autoridades. (*Madrid científico*, 1907, nº 579: 548).

En suelo peninsular, se localiza un caso aislado, usado como sustantivo y cuya creación surge de manera espontánea y sin vínculo a los ejemplos anteriores:

Y con igual colaboración escapan ambos por su camino a la nada, por la carretera que ya deja de serlo para convertirse en pista o en "automovilería", como, después de dar muchas vueltas a su claro castellano y desentrabar la lengua, me comunica este último carretero con quien hablo, que merecía ser académico, aun cuando sólo fuera por la aportación de esta palabra. (*Estampa*, 3 de junio de 1928, nº282: 8).

El nacimiento del automovilismo, es decir, el hecho de desplazarse a partir de un medio mecánico, de un automóvil, entendido de forma general y algo vaga, desplazó al movimiento del ser humano con recursos de tracción animal. Ese concepto recibió el nombre de *hipomovilismo* que, al igual que en el ejemplo anterior, no se encuentra recogido en ningún repertorio hasta la fecha, pero las páginas de la prensa dejaron testimonio de su existencia en un momento dado de nuestro pasado. Así se expresa en el siguiente fragmento:

Automovilismo é hipomovilismo.—Hemos recibido expresivas comunicaciones suscritas por importantes personalidades de Bergs, participándonos que en aquella comarca cada día va en aumento el tráfico

²⁵ La cursiva no se encuentra en el original.

mercantil, exportándose algunos centenares de toneladas de carbones, maderas, carburo de calcio, cemento y otros productos agrícolas, por lo cual se está estudiando actualmente el proyecto de sustituir el hipomovimiento por el automovilismo. (AI, 15 de noviembre 1899, n° 3: 24).

Su significado se aprecia con mayor claridad a continuación:

Este triunfo antártico ha sido obtenido merced al empleo de *poneys* de la manchuria. Si los trineos automóviles han rendido grandes servicios cubriendo cerca de 500 kilómetros sobre la banca, no parece haber dado resultados sobre el glaciar. En la marcha hacia el polo Sur el hipomovimiento ha vencido al héroe de nuestros tiempos: el automovilismo. (*El mundo científico*, 17 de abril de 1909, n° 472: 184).

El auge de la industria automovilística en diferentes países plagó al español de numerosos préstamos que hacían referencia a los diferentes modelos de automóviles o coches. La prensa se hace eco, describe o menciona *limousine*, *landaulets*, *sedán*, *coupés*, *cabriolets*, *berlina*, *faetón*²⁶, etc. que aparecen representados con diferentes niveles de adaptación a la lengua receptora y que, en su mayoría, han sobrevivido hasta la actualidad. Fue este un proceso dinámico y que constituye un *continuum* hasta el presente a causa de la renovación constante a la que está sometida la industria. De manera que, conforme avanza el tiempo y antes de que algunas de estas voces hubieran llegado a alcanzar un nivel de estabilización gráfica, se incorporaban otras nuevas como *baby-six*²⁷, para un coche de pequeñas dimensiones. Esta renovación constante de los modelos de automóviles comenzó a causar problemas denominativos y abundantes confusiones. Esa circunstancia, provocada por las innovaciones en la carrocería²⁸, llegó a ser insostenible con el paso de los años, hasta tal extremo que la Cámara Sindical de París estableció una nomenclatura unificadora junto a los

²⁶ Estas voces han sido estudiadas en Pedote (2018) y Agulló (2019).

²⁷ Denominación que llega a partir de 1919 como se comprueba en EAA (30 de noviembre de 1919, n° 16: 242).

²⁸ Esta voz había sido citada en los artículos comentados sobre la castellanización de los préstamos, donde se promulgaba su conservación o su traducción por *caja*. Aunque aparece continuamente en la prensa especializada, se ha seleccionado un ejemplo ilustrativo: «Encontramos muy justas las consideraciones expuestas recientemente en periódicos extranjeros respecto del excesivo peso de las *carrocerías*. En efecto: al encargar á un *carrossier* la construcción de una *caja* para automóvil, la primer recomendación que le hacemos es la de que aquella sea lo más ligera posible» (EA, 30 de abril de 1908, n°8: 91). Se aprecia el uso simultáneo de *carrocería* y *caja*, junto al préstamo crudo *carrossier*, que acabaría convertido en *carrocero*. Ambas, *carrocería* y *carrocero*, ya se utilizaban en español antes de la llegada del automóvil y, por tanto, se podrían analizar como ejemplo de ampliación semántica puesto que el nuevo concepto procedente del francés coincide, tras su adaptación gráfica, con étimos ya existentes en español.

grabados que la ilustraban. De ese modo se diferenciaba entre *coches abiertos*, *coches cerrados*, *coches descubribles* y *coches sport* (*Madrid automóvil*, julio de 1930, nº 67: 216).

El transporte de pasajeros dio lugar a un nuevo vehículo, el ómnibus automóvil o autobús. Constituye esta palabra otro galicismo, documentado al menos desde 1906 (Agulló, 2019: 147). Su uso dentro del español fue objeto de una interesante polémica promovida por la creación de otra voz que la sustituyera. Por ello, se puede leer lo siguiente en EAA (febrero de 1923, nº 3: 35)

han salido algunos señores defensores de la pureza del idioma y han protestado contra la adaptación de la palabra *autobús*, y especialmente de su plural *autobuses*. En su lugar pretenden, que digamos *autómnibus*, tanto en singular como en plural, y naturalmente, las razones fundamentales son las etimológicas, pues se conoce que ya en tiempo de Cicerón se conocían los ómnibus y hasta los automóviles, si apretamos un poco a los investigadores etimologistas. No comprendemos por qué se ha de perder el tiempo en discutir cuál es mejor entre dos palabras que son enteramente nuevas, pese a los etimologistas, cuando salta a la vista la ventaja fonética y de escritura del vocablo *autobús* sobre el enrevesado *autómnibus*. Y no comprendemos por qué hemos de negar a una palabra de nueva formación la regularidad de poseer un plural perfectamente correcto como es *autobuses*, lo mismo que de *dos* sale el plural *doses*, y de *Dios* se ha derivado *dioses*.

porque

La Sociedad antes citada nos dice que ha consultado a la Academia Española y ésta se ha decidido por la palabra *Autómnibus*. La verdad es que concedemos muy poco crédito a nuestros flamantes académicos.

El problema se generó a raíz del artículo publicado al respecto por Fernando Araujo en *La España Moderna* (agosto de 1907: 189-190). En él se postulaba contrario a la adopción de este galicismo por el problema de la acentuación, la flexión en plural así como su constitución interna²⁹. En esta propuesta pudo haberse apoyado la Academia, dado el vínculo

²⁹ El texto ocupa un par de páginas y en él realiza un recorrido sobre los derivados o compuestos con *auto*. Para desestimar el galicismo que aquí ocupa, recurre a esos argumentos y señala: «¿Qué se quiere decir con el horrible *autobús*? ¿Automóvil que sirve para todos? ¿Vehículo que lleva en sí mismo la fuerza motriz y que está destinado á recibir toda clase de viajeros y que por su baratura está al alcance de todo el mundo, pues esa doble acepción tenía, en efecto, *ómnibus*? Pues acóplese *auto* y *ómnibus*, que no será mayor pecado, aunque pecado es, con la absolución del uso, que el de acoplar *auto* y *móvil*, y dígase *autómnibus*, y eso será inteligible y tendrá facha de palabra.»

existente entre Araujo y Menéndez Pidal y su dilatada trayectoria en el estudio de la lengua francesa (Polo, 2006; Lépinette, 2000). Se asistiría en este caso al nacimiento de una palabra de la que se conoce el autor que la acuñó. No obstante, a pesar de estar avalada por la Academia, *autómnibus* no consiguió desplazar a *autobús* y acabó desapareciendo del uso, aunque estuvo vigente en la prensa hasta los años setenta. Este proceso quedó atestiguado en la lexicografía académica pues ambas palabras se incorporaron a la edición manual del *Diccionario* de 1927. Mientras que *autobús* continúa vigente hasta la actualidad, *autómnibus* desapareció a partir de la cuarta edición (1989) de ese formato lexicográfico y nunca llegó a formar parte del lecionario del diccionario usual.

El aumento del caudal léxico es notable y se convierte en una tarea de gran interés que no ha recibido la atención merecida, dada la importancia que ese sector tiene en la sociedad. Su introducción y su innovación continua tuvo su reflejo en la lengua y, sobre todo, en el léxico, cuyo estudio, tal como se puede apreciar, aporta resultados novedosos para la historia del idioma dentro de una faceta técnica. Sin ir más lejos, ante la demanda creciente de este producto, se tuvo que remodelar el sistema laboral para hacerlo más efectivo y de Francia llegó una nueva manera de trabajar que ocasionó el nacimiento de una nueva estructura léxica. Así sucedió con *trabajar en cadena*, que pronto se difundió por el mayor rendimiento que se extraía de su puesta en práctica. Esa estructura comenzó a fraguarse a partir de 1923³⁰ y así se desprende de la siguiente información:

Método de la “cadena” (Visto en las fábricas de Francia). El método que se emplea para el montaje es el llamado de la *cadena*. Consiste en presentar el bastidor a diversos equipos de obreros, los cuales van montando sucesivamente los diferentes órganos. Los bastidores se transportan mecánicamente de un equipo a otro, y pasan por las manos de los montadores de la misma manera que los cubos lo hacen por las de los bomberos cuando éstos *forman la cadena* para alimentar las bombas de incendio. Este es probablemente el origen del nombre que lleva tal sistema de montaje. De esa forma, cada uno de los equipos no realiza más que una pequeña serie de montajes, y como siempre son los mismos, es posible eliminar en la mayor parte de aquéllos los obreros especialistas. Los operarios, a fuerza de efectuar constantemente el mismo trabajo, facilitado por un herramental apropiado, acaban pronto por adquirir la destreza que en un

³⁰ La estructura o locución *en cadena* con el significado que aquí se muestra se incorporó al Suplemento del *DRAE* 1970.

principio pudiera faltarles. Así trabajan casi a la manera de autómatas y dan su rendimiento máximo. (EAA, 15 de enero de 1923, n° 1: 6).

La lectura detenida de las publicaciones periódicas divulgativas y, en particular, especializadas permite un mejor conocimiento sobre la evolución histórica del léxico español. Sin poder crear un inventario completo de los elementos extraídos por las limitaciones obvias, se debería trazar un inventario de aquellas voces sobre la estructura y los componentes de un automóvil, como *salpicadero*³¹ o *cilindrada*³², o bien otras que se deben al avance de la incipiente industria española³³, a pesar de que se modificaran o no llegaran a fijarse con el paso del tiempo como *luces de cruzamiento*, *alumbrado antideslumbrante*³⁴ o *soldarina*³⁵.

Estas circunstancias motivaron la necesidad de que ese nuevo vocabulario fuera recopilado y explicado para quienes se acercaran al mundo del automóvil. Por ello, cuando se anuncia la publicación de alguna obra de esta naturaleza en alguna lengua extranjera, se expresa un profundo lamento dado el beneficio que se podría extraer de ella:

³¹ Apareció recogida en un diccionario por primera vez en *DRAE* 1956, aunque a través del *CDH* se comprueba la existencia de un ejemplo, perteneciente a un texto de Jardiel Poncela (1931). En la prensa sobre automóvil se consigue un primer ejemplo a principios de siglo en EA (30 de enero de 1908, n°2: 15), pero con anterioridad se localiza en *Madrid Científico* (1907, n° 559: 213). Convive con *tablero*, sobre todo en suelo americano, galicismo procedente de *tablier* (Agulló, 2019: 2071).

³² Se introdujo en el diccionario a partir del *DRAE* 1970, mientras que el *CDH* contiene un primer ejemplo de 1940, en la obra *Manual de Automóviles* de Manuel Arias-Paz. A pesar de que ha sido extraída de EA (30 de diciembre de 1907, n° 10: 4), su uso es bastante anterior según se desprende del testimonio advertido en *Industria e invenciones* (26 de octubre de 1901, n° 17: 141).

³³ Hubo ciertos lamentos ante el poco reconocimiento o escasa acogida que recibían ciertos avances producidos en suelo español, como puede leerse en «Algunas «innovaciones» que traen hoy muchos automóviles y que se leen como extranjeras en catálogos escritos en lengua extranjera, nacieron en nuestro suelo; pero los interesados, menospreciando, tal vez, nuestra pobre prensa técnica, que falta de savia nacional tiene que alimentarse de lo que hacen en otras partes, dejaron que los extraños les tomasen la delantera, y hoy la mayoría del público español les tiene a ellos por imitadores». (EAA, 15-12-1918, n° 23: 268).

³⁴ Se citan algunos de estos elementos como procedentes de patentes españolas que, posteriormente, se generalizaron dentro del funcionamiento del automóvil.

³⁵ Fue este otro invento español que se dio a conocer en 1910. No fue bien aceptado porque a partir de 1920 no se encuentra ya mención a ella. Se explica lo que es en el siguiente texto: «Al automóvil de la más acreditada marca puede sucederle un percance semejante, sobre todo si navega por los mares de polvo y barro de las vías españolas de comunicación. Pues bien; en previsión de que tal suceda, y con el fin de que puedan repararse las roturas de las piezas en carretera [...] un bote de la pomada maravillosa, nunca vista ni creída, de milagrosos efectos y no menos milagrosos resultados. No se crean ustedes que hablo en broma denigrante para el inventor, ni menos se figuren que, aunque hablase en serio, esto es una especie de panacea de la que vulgarizan los sacamuelas por calles y plazas á 10 céntimos tarro, por acabarlos.» (EA, 15 de junio de 1910, n° 11: 167).

Dictionnaire et vocabulaire de l'automobile, por J. Izart. Librería H. Dunot et E. Pinat, París. Hemos recibido un bien editado ejemplar de esta obra, octava de las publicadas por la Casa Dunot y Pinat para la *Biblioteca del chauffeur*; y con ella presta el distinguido secretario de Redacción de *La vie automobile*, un excelente servicio á los automovilistas franceses, alemanes, ingleses é italianos, que hayan de viajar por los países en que se hablan dichos idiomas. Lástima grande es, sin embargo, que ese mismo favor no lo haya hecho extensivo el autor no sólo á los automovilistas españoles que recorren aquellas regiones, sino á los naturales de las mismas que con alguna frecuencia nos honran con su visita. (EA, 30 de octubre de 1907, nº 6: 57).

No obstante, en 1905, se había publicado en francés el texto de Miguel Zerolo, *Manuel pratique d'Automobilisme*, por la librería Garnier de París. Dos años después, 1907, vio la luz la versión española que se hizo acompañar de un vocabulario francés-español, español-francés de las voces empleadas en el automovilismo que llegó a alcanzar tres ediciones, al menos. En ese mismo momento se publicó el *Manual práctico del conductor de automóviles*, por Henry de Graffigny y Ricardo Maya, que presentaba como novedad la inclusión de una recopilación del léxico técnico del automóvil de carácter monolingüe. Fue un auténtico éxito porque se reeditó hasta ocho veces con, al menos, dos tiradas hasta 1921. Durante ese periplo editorial fue variando la autoría del volumen, puesto que pasó de estar firmado por los dos autores primeros, después por Ricardo Maya y José María Samaniego, hasta llegar a aparecer en la última edición solo el nombre del último. Como se puede observar, la aparición de los primeros vocabularios se realizó como capítulos anexos dentro de manuales de la especialidad, lo que le confiere el status de glosario escondido. Este tipo de vocabularios se encontraba de manera frecuente en obras de carácter divulgativo, como se ha podido constatar en la extensa serie de los manuales Gallach, lo que permite un acercamiento a la terminología de las disciplinas en ellos atendidas, así como al estado de los conocimientos técnicos y científicos de esa época. (Moreno Villanueva, 2018: 655). Se podría afirmar que, hasta la fecha, estos serían los primeros testimonios de carácter pseudo-lexicográfico sobre el automóvil, aunque no fueron los únicos porque, en obras traducidas posteriormente, se incluían vocabularios de este tipo, como se puede constatar en la realizada en 1928 por José Puig Batet a partir del volumen editado por la revista *The Motor* y que él publicó con el título *Manual del Automóvil*.

5. ESTACIONAMIENTO Y CONCLUSIONES

A través de estas páginas se ha llevado a cabo una mirada al léxico del automóvil en el momento en que comenzaba expandirse industrial y socialmente. Para conseguir ese objetivo, se ha atendido a los testimonios ofrecidos por la prensa especializada de la época, fiel testimonio de los avances que se estaban produciendo. A través de sus páginas, se ha constatado la enorme preocupación por la castellanización del nuevo vocabulario que llegaba del francés, principalmente, en aquel periodo y las alternativas que se promulgaban con el fin de evitar esa «invasión» terminológica. Aunque esas propuestas no siempre triunfaron.

Así mismo, ha quedado patente la importancia de las fuentes periódicas para el estudio del léxico técnico, pues a través de ellas se datan y documentan voces a las que no se les había prestado demasiada atención hasta ahora y cuyas huellas son inexistentes o demasiado tardías en otros recursos, ya sean lexicográficos o de corpus. Por tanto, con esta aportación, se intentan abrir nuevas vías para el estudio de una parcela concreta del léxico ofreciendo actitudes y fuentes útiles para su desarrollo. Sin olvidar que

Pongo al alcance de todos, los lugares de recreo y diversión más apetecibles. Soy el sirviente más útil y seguro de todo hogar. Alivio al enfermo llevándole con rapidez y comodidad a lugares en que la naturaleza tiñe de rosa las mejillas pálidas y marchitas por la fatiga. Llevo al hombre que vive en las sofocantes ciudades de piedra y acero, a los campos tapizados de verdor y deleitados por arroyuelos, en que reina el aire puro. Anudo los lazos del hogar, mediante reuniones frecuentes y recreaciones compartidas por todos los miembros de la familia. Doy supremacía en locomoción al hombre, a quien la naturaleza hizo más lento que los animales. Soy el transporte individual. Soy el Automóvil. (EAA, 15 de febrero de 1922, nº 3: 54).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- [CDH] INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN RAFAEL LAPESA DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (en línea): Corpus del Nuevo Diccionario Histórico del Español, en <www.frl.es/CNDHE> [consultado el 28 de julio de 2020].
- [CE] DAVIS, Mark (en línea): *Corpus del español*, en <www.corpusdelespanol.org> [consultado el 28 de julio de 2020].

- [CORDIAM] ACADEMIA MEXICANA DE LA LENGUA (en línea): *Corpus Diacrónico y Diatópico del Español de América*, en <www.cordiam.org> [consultado el 29 de junio de 2020].
- [DLE] REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (2014 y en línea): *Diccionario de la lengua española*, en <www.rae.es> [consultado el 27 de julio de 2020].
- [FG] REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (en línea): *Fichero General*, en <www.rae.es> [consultado el 27 de julio de 2020].
- [NTLLE] REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (en línea): *Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española*, en <www.rae.es> [consultado el 26 de junio de 2020].
- AGULLÓ ALBUIXECH, Recaredo (2019): *Repertorio de galicismos: de la Revolución francesa al Airbus*. Cilengua, San Millán de la Cogolla.
- ÁLVAREZ DE MIRANDA, Pedro (2009): «Neología y pérdida léxica» en Elena de Miguel (ed.), *Panorama de la lexicología*, Ariel, Barcelona, pp. 133-158.
- CARPI, Elena y Rosa M. GARCÍA JIMÉNEZ (2017): *Herencia e Innovación en el español del siglo XIX*. Pisa University Press, Pisa.
- ESTEBAN PIÑERO, Mariano (2019): «La difusión de la técnica: prensa, publicidad y exposiciones. Un modelo en cambio» en Manuel Silva Suárez (ed.), *Técnica e Ingeniería en España IX. Trazas y reflejos culturales externos (1898-1973)*. Real Academia de Ingeniería, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, pp. 25-108.
- GARCÍA RUIZ, José Luis (2007): «La industria de la automoción en Madrid: ¿hubo oportunidades perdidas?» en Pere Pascual Domènech y Paloma Fernández Pérez (eds.), *Del metal al motor. Innovación y atraso en la historia de la industria metal-mecánica española*. Fundación BBVA, Bilbao, pp. 189-222.
- GARCÍA RUIZ, José Luis (2018): «Luces y sombras en las políticas industriales en España: el caso del automóvil» en Carlos Barciela y Giovanni Luigi Fontana (dirs.), *La industria del automóvil en España e Italia en perspectiva histórica*. Universitat d'Alacant, San Vicent del Raspeig, pp. 23-52.
- GARRIGA ESCRIBANO, Cecilio (2019): «La lengua y el tecnicismo en el siglo XX» en Manuel Silva Suárez (ed.), *Técnica e Ingeniería en España, IX. Trazas y reflejos culturales externos (1898-1973)*, Real Academia de Ingeniería, Institución «Fernando el Católico» y Prensas de la Universidad de Zaragoza, Zaragoza, pp. 109-170.
- GUTIÉRREZ CUADRADO, Juan y Cecilio GARRIGA ESCRIBANO (2019): «El vocabulario científico y técnico del español entre los siglos XIX y XX: planteamientos generales», *Revista de Lexicografía*, XXV, 193-218.

- GUTIÉRREZ RODILLA, Bertha (1998): *La ciencia empieza en la palabra. Análisis e historia del lenguaje científico*. Ediciones Península, Barcelona.
- LÉPINETTE, Brigitte (2000). «À propos de F. Araujo Gómez (1857-ε), auteur d'une grammaire historique pour l'enseignement du français aux espagnols (1889-6ªed.:1907): Essai de bio-bibliographie», en María Luz Casal et ali. (coords.), *La lingüística francesa en España camino del siglo XXI*. Arrecife Producciones, Madrid, pp. 629-646.
- LÓPEZ DE AGUILETA CLEMENTE, Carmen (2008): «El nacimiento de la prensa del motor en España. Las primeras revistas del automóvil», *Revista Latina de Comunicación Social*, 63, 445-452.
- LUCENDO, Jorge (2019): *Las edades del automóvil (historia del automóvil)*. Kobo, Toronto.
- MORENO VILLANUEVA, José Antonio (2018): «Los Manuales Gallach: materiales para la historia de la lexicografía especializada » En Ignacio Sarriego, Juan Gutiérrez y Cecilio Garriga (eds.), *El diccionario en la encrucijada: de la sintaxis y la cultura al desafío digital*. Escuela Universitaria de Turismo Altamira y Asociación Española de Lexicografía Hispánica, Santander, pp. 647-664.
- NOMDEDEU RULL, Antoni (2019): «Las aportaciones de Antonio Viada (1902) a la estrategia españolizadora del lenguaje deportivo anglosajón. Estudio a propósito del *Diccionario histórico de términos de fútbol*», *Boletín de la Real Academia*, t. XCIX, c. CCCXX, 723-770.
- NOMDEDEU RULL, Antoni y Xavier TORREBADELLA I FLIX (2018): «Antonio Viada: regeneracionismo, deporte y lengua española. La institucionalización de las primeras voces del fútbol en España en el *Manual del Sport* (1903)», *Arbor: Ciencia, pensamiento y cultura*, 194 (789), a470, pp. 1-14.
- PARDO, Pilar y Cecilio GARRIGA (2018): «Notas acerca de la 14.ª edición del *Diccionario de la lengua castellana* (RAE, 1914): el Suplemento y las unidades eléctricas» En Ignacio Sarriego, Juan Gutiérrez y Cecilio Garriga (eds.), *El diccionario en la encrucijada: de la sintaxis y la cultura al desafío digital*. Escuela Universitaria de Turismo Altamira y Asociación Española de Lexicografía Hispánica, Santander, pp. 689-701.
- PEDOTE, Giuseppe Simone (2018): *El léxico del turismo en español en los siglos XIX y XX*. Tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona,
<https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2018/hdl_10803_663944/gsp1de1.pdf>
- PÉREZ PASCUAL, José Ignacio (2018): «Las publicaciones periódicos. El estudio del léxico de la 'Edad de Plata'» en Dolores Corbella,

- Alejandro Fajardo y Jutta Langenbacher-Liebegg (eds.), *Historia del léxico español y Humanidades digitales*. Peter Lang, Berlín, pp. 477-498.
- POLO, José (2006): «Datos complementarios alrededor de la gramática francesa (1889) de Fernando Araujo (1875-1914)», *Filología y Lingüística: estudios ofrecidos a Antonio Quilis*, 2v., CSIC, Madrid, pp. 1819-1828.
- PUCHE LORENZO, Miguel Ángel (2019a): «La utilidad de lo efímero en el estudio de la lengua del s. XIX: cuestiones gramaticales a través de la prensa», *Anuari de filologia. Estudis de lingüística*, 9, 179-202.
- PUCHE LORENZO, Miguel Ángel (2019b): «El debate sobre lengua y ciencia en la Revista minera (siglo XIX)», *Revista de Lexicografía*, 25, 237-251.
- PUCHE LORENZO, Miguel Ángel (2019c): «El DRAE (1817-1852) a través de la prensa española», *ELUA*, V, 65- 88.
- QUILIS, Antonio (1982): «Léxico relacionado con el automóvil en Hispanoamérica y en España», *Anuario de Letras: lingüística y filología*, 20, 115-144.
- ROS DEL MORAL, Jesús (1987): «Establecimiento de un léxico: el campo del automóvil», *Anales de Filología Francesa*, 2, 119-131.
- SECO, Manuel (2007): «El nuevo léxico», en Mar Campos Souto, M^a Montserrat Muriano Rodríguez y José Ignacio Pérez Pascual (coords.), *El nuevo léxico*. Universidade A Coruña, La Coruña, pp. 9-26.
- SERRANO, Carlos y Serge SALAÜN (eds.) (1988): *1900 en Espagne (essai d'histoire culturelle)*. Presse Universitaires de Bordeaux, Collection de la Maisn des Pays Ibériques, Bordeaux.
- VILAS, Manuel (2019): *Alegría*. Editorial Planeta, Barcelona.
- WOMACK, James P., JONES, Daniel T. y Daniel ROOS (2017): *La máquina que cambió el mundo*. Profit Editorial, Barcelona.

HEMEROGRAFÍA³⁶

- El Automovilismo Ilustrado*, Barcelona, 1899; Madrid, 1907.
- La Ilustración Artística*, Barcelona, 1882-1916.
- España Automóvil*, Madrid, 1907-1911.

³⁶ Los títulos aquí contenidos se han consultado en formato digital a partir de la Hemeroteca digital de la BNE (<<http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/>>), ARCA Arxiu de Revistes Catalanes Antigues (<https://arca.bnc.cat/arcabib_pro/ca/inicio/inicio.do>) y la Biblioteca Virtual de la Prensa Histórica (<<https://prensahistorica.mcu.es/es/inicio/inicio.do>>).

- España Automóvil y Aeronáutica*, Madrid, 1911-1928.
Los Deportes, Barcelona, 1897-1910.
Revista de Ciencias, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Perú. 1908.
El agricultor mexicano, México, 1909.
Madrid Científico, Madrid, 1897-1936.
El mundo científico, Barcelona, 1899-1911.
Estampa, Madrid, 1928-1938.
Madrid automóvil, Madrid, 1925-1935.
La España Moderna, Madrid, 1889-1914.
Industria e invenciones, Barcelona, 1884-1915.

