

El léxico del ciclismo

El léxico del ciclismo

(EL ORIGEN FRANCÉS Y SU EVOLUCIÓN EN CASTELLANO)

Clara Ayuso Collantes

C Á L A M O

© Clara Ayuso Collantes
© de esta edición, EDICIONES CÁLAMO, 2020

ISBN: 978-84-16742-19-6
Dep. Legal: P-47/2020

Imagen de cubierta: Young velocipedist on Michaux velocipede (*Le Centaure magazine* [Paris], Sept. 1868)

Impresión: GRÁFICAS ZAMART (PALENCIA)
Printed in Spain - Impreso en España

Edita: EDICIONES CÁLAMO
Pza. Cardenal Almaraz, 4 - 1.º F
34005 PALENCIA (España)
contacto@edicionescalamo.es
www.edicionescalamo.es

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

ÍNDICE

9	INTRODUCCIÓN
9	1. El ciclismo deportivo
12	2. El lenguaje sectorial del ciclismo
15	3. El léxico ciclista en francés y en castellano
19	I CONTENIDOS
19	1. La bicicleta
22	2. Equipamiento del ciclista
23	3. Carreras y recorridos
27	4. Los equipos. Jerarquías y especialidades
31	5. Los tiempos y la clasificación
34	6. La carrera: movimientos e incidencias
42	7. La victoria y la derrota
45	II FORMACIÓN LÉXICA
45	1. Préstamos léxicos
49	2. Procedimientos morfológicos
49	2.1 - La derivación
52	2.2 - La composición
55	2.3 - Locuciones
57	3. Procedimientos semánticos
57	3.1 - La metáfora
61	2.2 - La metonimia
62	2.3 - La elipsis

65	III EL DINAMISMO LÉXICO
65	1. Los inicios
75	2. La consolidación
81	3. La actualidad
87	CONCLUSIÓN
89	Bibliografía

INTRODUCCIÓN

1. EL CICLISMO DEPORTIVO

La bicicleta nació hace dos siglos. En 1817 el alemán Barón von Drais inventa un velocípedo dirigible, pero es en 1861 cuando el francés Michaux le añade unos pedales para mover la rueda delantera. La publicidad que del invento hace este industrial en la Exposición Universal de París de 1867, tiene efectos sorprendentes, pues suscita el interés por la nueva máquina entre las clases burguesas, con una importante demanda. Se perfeccionará unos lustros más tarde: en 1885 el inglés Starly la fabrica con cuadro trapezoidal, ruedas bajas de igual tamaño y tracción trasera por cadena, modelo este que ya puede considerarse como el prototipo de la bicicleta moderna. Después vendrían los neumáticos hinchables de caucho, que sustituyen a las ruedas metálicas¹.

La eclosión de la bicicleta en Europa sucede en las tres últimas décadas del siglo XIX. Entre las clases pudientes y medias se crean asociaciones y clubes de ciclismo y empiezan a proli-

¹ RAUCK, Max, VOLKE, Gerd y PATURI, Félix: *Historia de la bicicleta*, Barcelona, Blume, 1981.

ferar publicaciones periódicas para difundir los nuevos adelantos de la máquina y dar noticia de las excursiones y encuentros ciclistas organizados para disfrutar de ella. En España se retrasa esta fiebre ciclista hasta la última década del siglo. Entonces aumentan los establecimientos comerciales que venden las máquinas importadas del extranjero, al tiempo que en algunas capitales empiezan a proliferar las sociedades y a organizarse excursiones y carreras, a editarse las primeras publicaciones monográficas y a construirse los primeros velódromos². La nueva afición ciclista se desdobra en dos facetas. Por una parte, la turística, que tiene un componente práctico y lúdico, pues los poseedores de una máquina la disfrutaban en excursiones y encuentros amistosos. Por otra, surge la competición, que enciende la rivalidad de unos pocos que participan por unos premios metálicos o por la honra deportiva y, al tiempo, prende la expectación entre el público, que gusta de contemplar la destreza y competitividad entre quienes acuden a estas carreras. No hay que olvidar que es en esos años de finales del XIX y principios del XX cuando empiezan a desprenderse los deportes en general y a dibujarse unos nuevos modos y costumbres en el ocio de la sociedad moderna.

La Asociación Internacional de Ciclistas se creó en Londres en 1892, y en 1900 pasa a denominarse Unión Ciclista Internacional (UCI), tal como hoy se la conoce. Si bien es de 1868 la primera noticia que se tiene de una carrera en bicicleta disputada en París, parece ser que en Florencia otra había tenido lugar dos años antes. El primer Campeonato del Mundo en pista cubierta se celebró en Leicester en 1893.

² IZQUIERDO MACÓN, Eugenio y GÓMEZ ALONSO, María Teresa: “Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocipédica de finales del siglo XIX”, *Apunts*, 71, 2003, pp. 6-13.

En el ciclismo en ruta hay que citar dos clásicas: la Lieja-Bostogne-Lieja, creada en 1892, y la París-Roubaix en 1896. Y se debe esperar a principios del siglo XX, el 1 julio de 1903, para hablar de la primera gran prueba por etapas, la que será, sin duda, la reina de las carreras, el Tour de Francia, la que ha hecho grande y universal el ciclismo. La puso en marcha Henri Desgrange, editor del periódico *L'Auto-Vélo*. Otro periódico deportivo, en este caso *La Gazzetta dello sport*, promueve en 1911 el Giro de Italia³.

La Vuelta a España es mucho más tardía, nace en 1935 ligada al periódico *Informaciones*. Otras competiciones de menor fuste la precedían en la piel de toro, la Volta a Cataluña, de 1911, o la Vuelta al País Vasco, creada en 1924 por el primer diario deportivo nacional, *Excelsior*, bilbaíno. Era, sin duda, en tierras vascas y catalanas donde más se había desarrollado el deporte ciclista.

El ciclismo formó parte del programa olímpico desde la primera edición moderna de los Juegos Olímpicos de Atenas en 1896. En Seúl, en 1988 se admitió la competición de mujeres. Y en 1996 en Atlanta se abre a los ciclistas profesionales, para dar mayor emoción a las pruebas estrella de fondo y contrarreloj individual. Capítulo aparte merecen las pruebas de pista, que se realizan en velódromo o circuito cerrado. Cada temporada se dan también competiciones de ciclo-cross y ciclismo de montaña.

Finalmente, habría que resaltar que la popularidad de este deporte está suscitando una literatura cada vez más valiosa. Si grandes escritores como el francés Antoine Blondin, los italianos Curzio Malaparte y Dino Buzzati, el holandés Tim Krabbe

³ CHANY, Pierre: *La fabuleuse histoire du cyclisme*, La Martinière, 1995.

o el español Javier García Rodríguez se han ocupado de él escribiendo en su día crónicas deportivas, biografías de los ases y novelas, no cesan en los últimos años de salir nuevos libros de ficción, biografías épicas de las grandes figuras y hasta memorias escritas por algunos reconocidos ciclistas⁴. Ello es una demostración más de la importancia de la lengua ciclista y su presencia en la sociedad.

2. EL LENGUAJE SECTORIAL DEL CICLISMO

La lengua común se considera como el sistema general de comunicación entre los hablantes de una lengua. Este sistema general se compone a su vez de numerosos subsistemas o plurisistemas menores que no son sino variedades específicas de uso, según lo determinen el tema, los usuarios, las circunstancias, los medios o modos de transmisión, etc. A estas variedades se les ha venido denominando “lenguas especiales o especializadas”, pues se consideran instrumentos de transmisión de conocimientos especializados de un área social, si bien reconociendo que “no son subsistemas lingüísticos autónomos sino usos socialmente normalizados de varios plurisistemas”⁵.

A diferencia del criterio sociológico vertical que distingue niveles o estratos de lenguaje según la adscripción sociocultural de los hablantes, estos lenguajes especiales obedecen a un criterio horizontal, en cuanto tienen asignadas parcelas de contenidos diversos dentro de la amplia realidad social de la lengua.

⁴ Ver AUGÉ, Marc: “Ciclismo y literatura”, *ABC Cultural*, 1-VIII-2017, p. 5, y SOTO, Álvaro: “Ciclismo, material literario”, *El Norte de Castilla*, 27-VI-2017, p. 42.

⁵ LERAT, Pierre: *Las lenguas especializadas*, Barcelona, Ariel, 1997, p. 25.