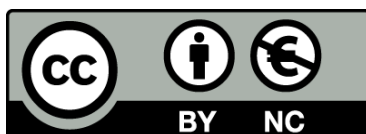




UNIVERSITAT DE  
BARCELONA

## Aspectes de l'ús del lèxic del motociclisme en català des del punt de vista de la lingüística cognitiva

Susana Méndez Jiménez



Aquesta tesi doctoral està subjecta a la llicència **Reconeixement- NoComercial 4.0. Espanya de Creative Commons**.

Esta tesis doctoral está sujeta a la licencia **Reconocimiento - NoComercial 4.0. España de Creative Commons**.

This doctoral thesis is licensed under the **Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0. Spain License**.

**Tesi doctoral**

***Aspectes de l'ús del lèxic del motociclisme  
en català des del punt de vista de la  
lingüística cognitiva***

**Susana Méndez Jiménez**

**Programa de doctorat:**

**ESTUDIS LINGÜÍSTICS, LITERARIS I CULTURALS**

**Línia de recerca:**

**LÈXIC, COMUNICACIÓ LINGÜÍSTICA I COGNICIÓ**

**Facultat de Filologia de la Universitat de Barcelona**

**Director: Dr. Joseph Hilferty**

**Tutora: Dra. Isabel Verdaguer**

**Setembre de 2018**





*Aspectes de l'ús del lèxic del motociclisme  
en català des del punt de vista de la  
lingüística cognitiva*

**Susana Méndez Jiménez**

Tesi presentada per a l'obtenció del títol de Doctora en  
Filologia Catalana

**Programa de doctorat**

**Estudis lingüístics, literaris i culturals**

**Línia de recerca**

**Lèxic, comunicació lingüística i cognició**

**Facultat de Filologia de la Universitat de Barcelona**

**Director: Dr. Joseph Hilferty**

**Tutora: Dra. Isabel Verdaguer**

Setembre de 2018



*Al meu pare,  
sempre al cor*





*Aspectes de l'ús del lèxic del motociclisme  
en català des del punt de vista de la  
lingüística cognitiva*

**Susana Méndez Jiménez**



## AGRAÏMENTS

Vull expressar el meu agraïment més sincer pel seu suport al Dr. Joseph Hilferty, director de la meva tesi, excel·lent professor i boig de les motos com jo. Moltes vegades m'has atès malgrat que no et trobaves en les millors condicions de salut. Gràcies per la teva paciència i per tots els bons consells que m'has donat, que, sens dubte, han millorat el resultat final. També, a la Dra. Isabel Verdaguer, tutora de la tesi, pel seu tracte tan cordial i amable durant aquests anys; moltes gràcies per comprendre'm i ajudar-me en els moments més difícils amb la teva incorporació com a tutora. A més, a tots els bons professors que he tingut a la Facultat de Filologia de la Universitat de Barcelona que amb el seu suport i paciència m'han fet avançar pel bon camí, especialment a la Dra. Lúdia Pons. D'altra banda, també vull agrair les crítiques constructives que he rebut en la recta final de la meva recerca, ja que, sense dubte, han contribuït a millorar el resultat final d'aquesta tesi.

A la meva família, especialment a la meva mare, Ana, i Francesc; els meus germans, Sònia i Juanjo; els meus nebots, Anna i Joan, i el meu cunyat Marc Bonany, els vull agrair el seu suport emocional i econòmic durant tots aquests anys, a més d'ajudar-me amb la presentació i de fer de conillots d'índies alguna vegada en l'ajust de les preguntes de l'enquesta.

Al meu marit, Jose, el pilot més intuïtiu del món, sempre li estaré agraïda per ensenyar-me a conduir moto com cal. Tu sempre has cregut que tot

això era possible i m'has fet perseverar quan jo tenia moments de flaqueza. El meu agraïment i reconeixement cap a tu no es poden expressar amb paraules.

Al meu cunyat Jordi Rubio, el meu agraïment més profund per obrir-me les portes del seu equip i permetre'm conèixer el món de les curses del Mundial de Motociclisme des de dins. Jordi, sense tu no hauria tingut la possibilitat d'accedir-hi i, sense la visió que això m'ha aportat, la meva recerca hauria quedat mancada.

A l'Alexis Hernández, Òscar Martínez, Ricard Prats, Quim Salvador, i els empleats de la botiga Solomoto Barcelona, els vull agrair també la seva col·laboració desinteressada per a l'obtenció dels materials per a la meva recerca.

A les meves companyes de feina al Museu Nacional d'Art de Catalunya (Mireia A., Cristina L. i Mireia P.) per tot el seu suport, tant logístic com emocional, d'ara i de sempre.

A les meves companyes, la directiva i les professores de l'Escola Barcelona Burlesque Experience, molt especialment a Marina Salvador, Ariadna Serra, Txell, Maite, Denís, Esmeralda, Carol, Mari Carmen, Maria Teresa, Ceci, Esther C., Esther B., Marta, Marta P., Txus, Gemma, Nicky, Anika, Marina A., Patri, i un record molt especial a l'Eli. Gràcies a totes vosaltres tinc la confiança per ser qui sempre havia volgut ser. M'ajudeu a brillar i a canviar la meva vida cap a *iupi* i *power*. També als meus

companys dels grups de música per les estones compartides, especialment a Joan, per la seva amistat de sempre, i a Xavi, per revisar la redacció final del text.

En segon lloc, però no menys important, faig una menció especial a tots els que m'han precedit a estudiar l'ús del lèxic en la nostra llengua i han posat les bases per a la recerca en aquest camp. També agrair l'atenció que he rebut de totes les persones i institucions que m'han obert les portes en algun moment de la meva recerca, principalment, Federació Catalana de Motociclisme, Honda Institut de Seguretat, Biblioteca de Canet de Mar, Museu de la Moto i Termcat.

També, a tots els voluntaris i voluntàries que han contestat l'enquesta i que, per raons òbvies, han de restar en l'anonimat.

Finalment, a la meva Honda VTR 250 *Fornet volador* li agraeixo les magnífiques estones que em fa passar.



## PREÀMBUL

### Llenguatge del motociclisme, per què?

Durant les visites que he fet per a l'obtenció de les dades d'estudi o mentre enquestava els voluntaris, moltes vegades em preguntaven: “–Per què una tesi sobre el llenguatge del motociclisme?” “–Quina importància té, això?”

Doncs bé, el llenguatge del motociclisme té la mateixa importància que qualsevol altre llenguatge tècnic d'especialitat i també pot ser objecte d'estudi, com qualsevol altre. Però, quina relació tinc jo amb el motociclisme que em permet estudiar-ne el llenguatge tècnic des d'un punt de vista, podríem dir, privilegiat? La resposta és molt fàcil, jo formo part d'aquest món.

La idea primigènia per desenvolupar aquesta recerca la vaig anar gestant a partir d'intentar conjugar dues de les meves grans passions: la lingüística i el motociclisme, amb el qual estic molt vinculada com es pot veure. A la primera, a més de per formació, m'hi dedico professionalment des de fa més de 23 anys al Museu Nacional d'Art de Catalunya, on treballo de correctora i traductora, com ja explicaré més endavant. Pel que fa a la segona, que ja em ve de família, busco els moments de lleure per assistir a totes les manifestacions possibles relacionades amb el món del motociclisme.

A la primera fotografia meva que recordo, ja sóc dalt de la moto del meu pare, una Sanglas 400 amb la dotació completa de l'agrupació de tràfic de la GC. Només tenia dos anys, i evidentment que no condueixo jo, però fa tot l'efecte. El meu pare tenia la capacitat de dur aquella moto de carretera, de més de 250 kg en ordre de marxa, pel camí de la Creu del meu poble, una ruta per on avui dia s'entrena el pilot Joan Pedrero per al ral·li Dakar. A més, també era capaç de fer les acrobàcies més impensables sobre una Vespa 75, com conduir estirat o dempeus sobre el seient. M'agrada pensar que era un pioner de l'*stunt*. Només conec una persona capaç de fer proeses semblants, en Jose, que no hi ha camí que no passi amb la seva BMW F650CS, una de les *lokas motocicletas*; ni trialera que se li resisteixi amb la Gas-Gas 250 2t.

També el meu avi Manolo em duia al col·legi amb una Vespa 250, quan encara els nens podien anar dempeus entre el manillar i el conductor, sense casc, per descomptat. Era una època prèvia a la preocupació per la seguretat vial.

La majoria dels meus millors records personals estan vinculats al món de les motos, les curses i els circuits. Soc una de les poques afortunades al món que han rebut l'anell de compromís al box d'un equip del Mundial de MotoGP, al meu estimat Circuit de Barcelona-Catalunya, i ho he celebrat amb cava cada any al monument a Paco Bultó (fundador de la marca catalana de motocicletes Bultaco) de l'entrada. Ja sé que això sembla molt de "pel·lícula americana", però això us permetrà fer-vos una idea de fins a quin punt m'agraden les motos. He corregut a més de 200



km/h amb una BMW F800R pel traçat del Parcmotor de Castellolí. He anat expressament al Japó per visitar la fàbrica i el circuit de Honda, i veure allà les curses de Mundial. He viatjat per tot Europa darrere de les curses i he fet moltes bogeries per culpa de les motos... Ara, amb aquesta recerca, estic convençuda que arribaré a la línia de meta en la millor posició.

Pel que fa a la lingüística, el meu treball diari al Museu Nacional d'Art de Catalunya m'ha permès entendre la importància de certs aspectes de l'ús del lèxic especialitzat i m'ha fet ampliar els meus coneixements d'una manera que no hauria imaginat abans. També, al museu, he pogut desenvolupar les meves capacitats com a lingüista.

Per aquesta recerca he hagut de fer front a situacions impredecibles i que, de vegades, no sabia com tornar a redreçar. Però com un dels informants em va dir un dia mentre contestava l'enquesta: "Per anar amb moto no cal que et coneguis tota la carretera, sinó només el tros que il·lumina els teus fars..."

Ara bé, quina importància té el motociclisme a les nostres terres? Té una importància cabdal, en l'actualitat i també en la nostra història més recent, tant pel nombre de motos matriculades com pel nombre d'usuaris de motos que hi ha a Catalunya, com pels grans noms del motociclisme actual. La nostra terra és una terra de motos i això és un fet que es pot comprovar, només cal circular per les carreteres del nostre territori o pels

carrers de les nostres ciutats per veure el nombre de motos i motoristes que hi ha.

Segons les fonts consultades, Barcelona és la ciutat de l'Estat espanyol amb major nombre de motocicletes matriculades (gairebé 280.000 vehicles l'any 2008 [Campsolinas & Campsolinas 2009]), i és també la ciutat europea que té més motos per habitant (una per cada 150, també dades de 2008). A banda d'això, la majoria de les empreses de l'Estat espanyol dedicades a la fabricació de motocicletes i ciclomotors, històricament estaven ubicades a Catalunya. La primera motocicleta de tot l'Estat es va fabricar el 1905 a Barcelona de la mà de Miquel Villalbí. A finals dels anys 1940, les marques catalanes ja comptaven amb gran prestigi internacional, avalat pel nombre d'unitats venudes fora de l'Estat i pels títols mundials aconseguits en les diferents especialitats. Però aquest panorama va anar canviant a partir dels anys 1980 i la indústria catalana del motociclisme es va anar marcint, principalment per la competència de les motos vingudes de fora. Malgrat el passat esplèndid, avui dia encara es conserven importants centres de producció, instituts de formació o centres logístics de marques catalanes (Ossa i Rieju) o marques vingudes de fora (Honda a Santa Perpètua de Mogoda). També hi resta una importantíssima indústria auxiliar del sector (Öhlins, Puig i Pelacrash).

Catalunya compta també amb importants centres de formació tècnica especialitzats en motociclisme. Sense anar més lluny, l'escola Monlau, a Barcelona mateix, proveeix de tècnics especialitzats el Mundial de Motociclisme. Pel que fa a les tècniques de conducció defensiva, cal

esmentar especialment que l'institut de tècniques de conducció i seguretat vial Honda (HIS) té la seva seu europea a Santa Perpètua de Mogoda.

També hi ha diverses escoles de pilotatge professional de diverses disciplines amb gran prestigi a les nostres terres. En aquest línia, els pilots professionals catalans són dels millors del món a la majoria de les competicions dins el motociclisme. Per exemple Laia Sanz i Toni Bou són campions del món de trial més de 10 vegades cadascun. Marc i Àlex Márquez, Tito Rabat, Toni Elías, Maverick Viñales i Dani Pedrosa són campions del món de velocitat de les diferents categories. Àlex Crivillé, un noi de Seva (Osona), va ser el primer pilot de l'Estat espanyol a guanyar el Mundial de 500cc el 1999. I Sito Pons, nascut a Barcelona, va ser el primer a coronar-se a la categoria de 250cc el 1988. Nani Roma també va ser el primer a guanyar el Dakar amb moto, i Carles Checa el Mundial de *Superbike*. La nostra tradició i història és plena de pioners que van obrir el camí per als resultats actuals (Andreu Basolí, Paco Bultó i Salvador Cañellas).

Pel que fa a la competició i la presència de circuits per a la pràctica dels esports de motor, Catalunya també ha estat capdavantera a l'Estat espanyol. El primer circuit fix a les nostres terres va ser el de Terramar, a Sitges, inaugurat el 1923 i utilitzat fins als anys 1950. Però a més dels circuits fixos històrics, també teníem circuits urbans de gran tradició com el conegut Circuit de Montjuïc, a Barcelona, que va ser clausurat a inicis de la dècada de 1980 per manca de condicions de seguretat.

Actualment, comptem amb un circuit homologat per a les curses de MotoGP, el Circuit de Barcelona-Catalunya, a Montmeló (inaugurat el 1991), i amb 51 circuits adscrits a la Federació Catalana de Motociclisme ([www.fcm.cat](http://www.fcm.cat)) on es poden practicar les diverses disciplines del motociclisme en condicions de seguretat favorables, oberts a professionals i aficionats.

Des de 1929 es celebren a les nostres terres curses de motociclisme anteriors del Gran Premi de Catalunya de MotoGP, que a partir de 1992 tenen lloc cada any al Circuit de Barcelona-Catalunya a mitjan juny o principis de juliol. Al Gran Premi de Catalunya de 2016 van assistir un total de 176.900 persones durant els 3 dies de l'esdeveniment, segons dades facilitades pel mateix circuit. A banda d'aquesta gran cita del motociclisme de velocitat també es produeixen multitud de manifestacions esportives de totes les modalitats de motociclisme, seguides també per un gran nombre d'aficionats.

A més, dins la competició en velocitat i principalment dins el Mundial de Motociclisme, la majoria dels equips compten amb personal d'origen català o són equips constituïts totalment per catalans. Al pàdoc de MotoGP el català és una de les llengües més utilitzades, juntament amb l'anglès, l'italià i el japonès (segons he pogut constatar jo mateixa durant el meu treball de camp per a l'obtenció de les dades).

Amb aquestes xifres i aquesta història sorprèn la manca de mitjans de comunicació que tractin el tema del motociclisme en la nostra llengua,

cosa que sí passa, per exemple, amb altres esports amb seguiment i èxits semblants, com podria ser el futbol. Només, i com a exemple, cal esmentar el gran nombre de programes que dedica TV3 en aquest esport de pilota i, per contra, només un de dedicat al motociclisme (*Motor a fons*).<sup>1</sup>

A més, pel que fa als estudis i la recerca sobre els usos del lèxic del motociclisme, que és l'objectiu d'aquesta tesi, tampoc hi ha hagut precedents, cosa que sí s'ha produït amb esports més minoritaris pel que fa a nombre de practicants, com ara l'esgrima, l'hoquei patins i l'escalada esportiva (Vila [dir.] 2007).

Amb la nostra recerca, com a repte personal però també com a contribució als estudis sobre l'ús de llenguatges tècnics d'especialitat en català, pretenem descriure i analitzar l'estat de la qüestió en el domini del motociclisme. El treball que segueix té aquests objectius i parteix d'una recerca sobre el terreny que conjuga les meves dues grans passions. Al llarg de les pàgines que segueixen explicarem com hem desenvolupat la nostra recerca.

---

<sup>1</sup> A partir de la temporada 2015-2016, TV3, al seu canal Esports3 també ofereix, durant tres temporades més, les retransmissions de les curses del Mundial de Superbike de la Federació Internacional de Motociclisme (FIM).



# ÍNDIX

<b>Capítol 1. Introducció</b>	p. 25
1. 1. Justificació	p. 25
1. 2. Objectius	p. 35
1. 3. Resum dels continguts	p. 38
<b>Capítol 2. Plantejaments teòrics</b>	p. 41
2. 1. Precedents i estat de la qüestió	p. 41
2. 2. Lingüística cognitiva, normativa lingüística i planificació terminològica	p. 48
2. 2. 1. Lingüística cognitiva	p. 48
2. 2. 1. 1. Teoria dels prototips i nivell bàsic	p. 48
2. 2. 1. 2. Relacions semàntiques: hiponímia, meronímia i holonímia	p. 53
2. 2. 1. 3. Metàfora i metonímia	p. 54
2. 2. 2. Normalització lingüística i planificació terminològica	p. 64
2. 3. Hipòtesis de partida	p. 71
<b>Capítol 3. Metodologia</b>	p. 75
3. 1. Propostes metodològiques prèvies i el nostre enfocament per a l'anàlisi	p. 75
3. 2. El buidatge i l'enquesta com a eines per a l'obtenció de les dades	p. 85
3. 2. 1. Temporalització	p. 85
3. 2. 2. El buidatge	p. 87
3. 2. 3. L'enquesta	p. 94
3. 2. 3. 1. Model d'enquesta	p. 96
3. 2. 3. 2. Tria de les paraules	p. 99

3. 2. 3. 3. Reptes i solucions adoptades	p. 113
<b>Capítol 4. Anàlisi de les dades</b>	p. 117
4. 1. Àmbit geogràfic i contextos de recollida de dades	p. 119
4. 2. Caracterització del parlant	p. 124
4. 3. Coneixement de les paraules normatives per part dels parlants	p. 129
4. 4. Variants que usen els parlants “previstes”, “imprevistes” i explicació dels casos	p. 137
4. 4. 1. Variants documentades	p. 137
4. 4. 2. Explicació dels casos	p. 143
4. 5. Donem veu als parlants	p. 172
4. 5. 1. Descripció de les tendències generals	p. 172
4. 5. 2. Què motiva els parlants en la tria les variants?	p. 177
4. 5. 3. Neologismes i llengües de procedència. Sempre l’anglès...	p. 179
4. 6. Difusió	p. 183
4. 6. 1. Paper dels mitjans de comunicació	p. 184
4. 7. Implantació	p. 186
4. 7. 1. Condicions per a la implantació segons el model de descripció de la lingüística cognitiva	p. 187
<b>Capítol 5. Discussió i conclusions</b>	p. 190
5. 1. Discussió de les hipòtesis de partida	p. 190
5. 2. Conclusions	p. 195
5. 3. Línies de recerca futures	p. 202
<b>Bibliografia</b>	p. 206
1. Bibliografia citada	p. 206
2. Bibliografia consultada	p. 209



3. Bibliografia de materials buidats p. 215

**Annexos** p. 220

I. L'enquesta

II. Model d'enquesta

III. Esquema per a la recollida de dades i diagrama de respostes possibles

IV. Llista de les variants recollides per ordre alfabètic

V. Contextos on hem anat a buscar els parlants



# Capítol 1

## INTRODUCCIÓ

### 1. 1. Justificació

### 1. 2. Objectius

### 1. 3. Resum dels continguts

#### 1. 1. Justificació

Actualment, en l'àmbit de la llengua catalana hi ha molt pocs treballs, pràcticament cap, que estudiïn algun aspecte dins el domini semàntic del motociclisme.<sup>2</sup> A banda dels reculls de termes que elabora el Termcat i la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals no hi ha tampoc materials lexicogràfics específics sobre aquest domini. Però, a més, tampoc no s'han elaborat estudis sobre l'ús d'aquest llenguatge d'especialitat, ni per part de la normalització de la terminologia d'aquest lèxic, ni hi ha dades sobre la implantació de la normativa del català en aquest àmbit semàntic concret.

---

<sup>2</sup> El meu treball de recerca final del màster de Lèxic i comunicació lingüística titulat: *Les metàfores en el llenguatge del motociclisme en català*, és dels pocs que aborda algun aspecte d'aquest àmbit semàntic.

La llei 1/1998, del 7 de gener, de política lingüística, al seu article 39, sobre *Les mesures de planificació*, diu que:

1. El Govern de la Generalitat s'ha de dotar d'instruments de planificació lingüística general consistents en programes periodificats, per tal d'establir els objectius i les mesures més convenients en cada moment i avaluar-ne els resultats. [...]

I també:

2. El Govern de la Generalitat ha d'elaborar un mapa sociolingüístic de Catalunya, que ha d'ésser revisat cada cinc anys, per tal d'adequar a la realitat la seva acció de política lingüística i, alhora, per a valorar la incidència de les actuacions fetes,

marc que ja preveu l'avaluació de la implantació de la normativa, però en català és un terreny de recerca molt nou i que compta encara amb molt poques fonts bibliogràfiques. A més, pel que fa als estudis d'implantació terminològica en el llenguatge tècnic del motociclisme no hi ha precedents.

Aquesta recerca pretén descriure alguns aspectes dels usos del llenguatge tècnic del motociclisme, principalment els que tenen a veure amb la implantació de la normativa lingüística del català en aquest àmbit semàntic, quant a llenguatge tècnic d'especialitat, i des del punt de vista de la lingüística cognitiva i de les teories de la planificació lingüística com a marc teòric. Com ja explicarem més endavant (vegeu capítol 2), la gran majoria dels estudis que s'han dut a terme en aquest sentit en el nostre domini lingüístic han estat dins el marc teòric de la sociolingüística i la planificació lingüística, i han abastat principalment l'àmbit semàntic dels esports, la informàtica i la gastronomia del Pròxim Orient i el nord d'Àfrica (Vila [dir.] 2007; Vila & Nogué 2008; Montané 2006, 2012; Ballart

& Bover 2012; Gresa 2016). Com també exposarem de manera aprofundida als capítols següents, compartim amb aquests treballs previs els postulats de la planificació lingüística i la normalització terminològica, així com alguns aspectes metodològics, però el marc teòric de la nostra recerca es fonamenta en la lingüística cognitiva i com a resultat pretén esbrinar quines són les causes que motiven els parlants a usar unes formes o unes altres, i no caracteritzar els usos lingüístics dels usuaris com a col·lectiu.

La via de recerca que desenvolupem en aquest treball sorgeix de la pregunta: està implantada la terminologia que proposen els agents codificadors en el llenguatge del motociclisme en català, tant des del punt de vista del lèxic tècnic de l'esport del motociclisme, com en el llenguatge oral i espontani que té el motociclisme com a objecte? I, com a conseqüència d'aquesta pregunta, quin paper tenen els usuaris d'aquest llenguatge tècnic en la implantació de les propostes de les autoritats codificadores? Quines respostes es poden donar a aquestes preguntes des del punt de vista de la gramàtica cognitiva? Per atendre aquestes qüestions hem dut a terme un treball de camp, "des de dins", cosa que ens permet el nostre coneixement previ del camp i la nostra implicació personal amb l'objecte d'estudi.

En aquesta recerca ens fonamentem en el registre oral principalment per dues raons. La primera, com es veurà més endavant en el capítol de recollida de dades (vegeu 3.2.), és totalment metodològica i té el seu origen en la manca de fonts escrites que abastin el nostre domini

semàntic. La segona, que també tractarem a l'apartat següent de plantejaments teòrics (vegeu capítol 2), és perquè entenem que la normalització lingüística en el camp terminològic no només ha d'anar adreçada als registres escrits, sinó també, i fonamentalment, als orals. Entenem la dicotomia escrit *versus* oral com un contínuum (Givón 2018 [1979]), on els registres orals es caracteritzen per un grau menor de planificació, immediatesa en la producció i proximitat entre emissor i receptor, i els escrits per un grau més gran de planificació, menys espontaneïtat i una certa distància entre emissor i receptor. En aquest sentit, tenim la convicció que negligir els registres orals és posar atenció només a una de les dues cares de la mateixa moneda.

Pensem fermament que el llenguatge del motociclisme en català, quant a llenguatge tècnic d'especialitat, és un objecte molt interessant ja que és abastable, però també compta amb unes característiques intrínseques que li atorguen una certa complexitat. Per això que acabem de dir, cal pensar en la situació sociolingüística de l'àrea. D'una banda, trobem la importància històrica i actual del motociclisme a les nostres terres, tant pel que fa a nombre de motocicletes per habitant com a la rellevància del motociclisme de competició en totes les seves disciplines. A més, la indústria catalana també ha estat pionera de l'Estat en l'àmbit de la fabricació de motocicletes. Hi ha 51 circuits fixos vinculats a la Federació Catalana de Motociclisme (FCM) i cada any s'hi disputen curses importantíssimes, la més rellevant de les quals és el Gran Premi de Catalunya de Velocitat, al Circuit de Barcelona-Catalunya. La majoria dels equips presents al Mundial de MotoGP tenen integrants catalans, i la

nostra llengua és una de les més utilitzades en aquest àmbit. Però, contràriament, el motociclisme té una escassa incidència en els mitjans de comunicació, tant escrits com audiovisuals, en el nostre territori. La presència del motociclisme es limita a les retransmissions i les cròniques d'algunes curses, i a les notícies més importants de l'àmbit. En general, l'aparició de temàtica sobre motos als mitjans de comunicació es limita als caps de setmana de curses i els dilluns següents amb la difusió dels resultats.

Si atenem la caracterització sociolingüística dels usuaris potencials del llenguatge del motociclisme que es desprèn de les dades obtingudes amb la nostra recerca (que expliquem detalladament més endavant), en el terreny dels usuaris de motocicleta com a mitjà de transport, tradicionalment ha estat un àmbit masculí, encara que la situació està canviant i es veu un tímid augment del nombre de dones que compren i condueixen motos de més de 250 cc. A les ciutats, el nombre de dones que fan servir motocicletes o escúters per als seus desplaçaments habituals s'acosta una mica més al d'homes. Pel que fa a la franja d'edat, els conductors de motocicleta es situen entre els 16 anys (moment en què es pot obtenir el permís AM) i uns 60-70 anys (generalment mentre que la persona es veu capaç de dur una moto amb garanties de seguretat).

Quant a l'afició al motociclisme, també és un àmbit principalment masculí, encara que cada vegada hi ha més dones que s'interessen per les curses. En el motociclisme esportiu hi ha una

presència massiva d'homes, i actualment, malgrat la puixança de les dones en les generacions més joves, la presència femenina és pràcticament anecdòtica. Per exemple, a la temporada 2017, només una dona disputava el Mundial de Motociclisme, i, precisament, era de nacionalitat espanyola. De la resta de disciplines dins el motociclisme, només motocròs, trial, enduro i ral·lis tenen campionats dedicats exclusivament a les dones, però sempre amb un àmbit de difusió molt més reduït que en el cas dels homes.

Si ens centrem en les llengües implicades en l'àmbit del motociclisme, la situació sociolingüística té molts paral·lels amb la situació general de la nostra llengua. El repertori lingüístic del motociclisme en català inclou elements del català, el castellà i l'anglès, principalment, encara que el francès compta amb una certa influència històrica en el vocabulari de les curses de velocitat i els raids. En origen, el català era la llengua habitual entre els practicants del motociclisme esportiu, tant per la importància històrica de les marques catalanes com per la vinculació dels velocistes pioners amb la burgesia industrial catalana. També, els usuaris de la motocicleta com a mitjà de transport utilitzaven principalment el català, però aquesta situació s'ha anat diversificant a partir dels anys 1960 a causa de la immigració (tant interna de l'Estat espanyol, com externa en els darrers 20 anys) i el castellà, com en tots els àmbits de la vida al nostre territori, ha entrat amb força i exerceix una gran pressió sobre la llengua catalana en tots els àmbits. Una dada a considerar és també el nombre força elevat d'usuaris de motocicleta com a mitjà de transport que hem enquestat que es



consideren bilingües català-castellà. Pel que fa a l'anglès incideix amb un gran pes en el vocabulari tècnic del motociclisme i també com a llengua franca de les manifestacions esportives relacionades. Contràriament, el francès té importància en l'origen d'algunes paraules tècniques vinculades amb l'àmbit de la competició en velocitat, resistència i raids, però actualment ha perdut el pes que tenia en el passat i el seu lloc com a generador de neologismes ha estat ocupat per l'anglès.

Si ens acostem als contextos d'ús lingüístic, pel que fa a la llengua escrita en català no hi ha gaire materials. La nostra llengua només apareix als mitjans de comunicació que tracten l'esport del motociclisme en alguna de les seves disciplines, principalment diaris esportius o d'informació general a la secció d'esports, en les seves versions en paper o en línia. No hi ha revistes especialitzades en català sobre aquest àmbit. També trobem que hi ha un nombre molt reduït de llibres. En català només trobem biografies de pilots, manuals de conducció i seguretat vial i algun conte per a infants.

Pel que fa als registres orals i dins els mitjans de comunicació en català, el motociclisme té molt poca presència a la televisió i la ràdio, només en les retransmissions d'algunes curses de motociclisme de velocitat, trial, enduro, motocròs o *dirt track* i algun programa especialitzat (*Motor a fons* de TV3). Aquests registres orals, pel fet de trobar-se en els mitjans de comunicació, compten amb un cert grau de formalitat i són susceptibles de control lingüístic. D'altra banda, pel que fa als usuaris de la motocicleta com a mitjà de transport, el format verbal

més habitual és la conversa privada oral, i en aquest context les mostres escrites són totalment anecdòtiques.

A més, el llenguatge del motociclisme en català té una presència molt escassa a Internet. Només es troba a la secció d'esports de les versions en línia de diaris en català (*L'Esportiu de Catalunya, Ara*) i diaris d'informació general que tenen edició en català (*El Periódico de Catalunya*). A les xarxes socials té només una presència testimonial en el marc d'interaccions entre usuaris i aficionats al motociclisme, majoritàriament en el context de fòrums de discussió, on cadascú s'expressa en la seva llengua, encara que també hi ha fòrums on és obligatori l'ús del castellà, sempre segons la tria del moderador o per factors comunicatius.

Quant a la caracterització del camp terminològic, no tenim constància que el lèxic del domini semàntic del motociclisme en català hagi estat sotmès a més operacions de codificació que les que han tingut lloc per a l'elaboració del *Diccionari de motociclisme* i el *Diccionari general de l'esport*, tots dos per part del Termcat; així com el *Diccionari de la llengua catalana* de l'Institut d'Estudis Catalans. A més, hi ha tot el conjunt de termes que han estat aprovats pel Consell Supervisor del Termcat a partir de consultes dels usuaris sobre aquest domini semàntic.

També, el llenguatge del motociclisme en català no ha estat objecte de cap campanya de difusió de la terminologia (ni patrimonial ni neològica) com a mínim en els darrers 6 anys. Aparentment mai s'ha produït una difusió de les propostes normalitzadores a banda de la

publicació de les fonts lèxiques que acabem d'esmentar. Això ens condueix a pensar que les propostes dels agents codificadors han arribat només als professionals de la llengua i al públic en general dins l'àmbit del motociclisme que pugui ser més sensible o estigui més interessat en l'adequació de les seves produccions a la normativa.

A banda de tot això, però, també com a complement del que acabem d'exposar, cal tenir en compte que normalitzar l'ús d'unes propostes determinades que sorgeixen de les autoritats codificadores no és imposar un sistema aleatòriament, sinó que s'ha d'afrontar la situació des d'un punt de vista social i cognitiu, ja que els parlants són els agents finals del procés (Vila [dir.] 2007). En aquest sentit, perquè el procés normalitzador tingui èxit s'ha de comptar amb la seva col·laboració, no només com a usuaris, sinó que també poden tenir un cert paper com a creadors de propostes codificadores (Vila [dir.] 2007).

Encara que la nostra intenció final no és necessàriament generalitzar els resultats obtinguts amb aquesta recerca, sí que les tendències que en resultin es poden estendre als llenguatges tècnics d'especialitat dels esports amb què comparteixin les característiques generals essencials. Per exemple, si el grau de difusió de les propostes normalitzadores és semblant, es pot inferir que els resultats obtinguts seran també semblants. Si la caracterització sociolingüística de l'àrea és semblant, es podria inferir que els resultats finals també podrien ser semblants.

El treball present és un estudi qualitatiu de l'estat de la qüestió en el moment actual (juny de 2018), elaborat a partir de l'anàlisi d'unes dades obtingudes mitjançant el buidatge sistemàtic de totes les publicacions produïdes en llengua catalana sobre aquest domini semàntic. Entre els anys 2013 i 2017 vam dur a terme el recull i buidatge de les publicacions escrites, que apareixen esmentades a l'apartat de bibliografia. En aquest sentit es pot veure que no hem discriminat els materials partint de la data d'edició, ja que hi hem inclòs publicacions històriques i actuals sobre motociclisme. A més, per al buidatge hem tingut en compte tant les publicacions escrites, com les orals, i en tots els mitjans i suports (ràdio, televisió, en línia) a què hem tingut accés. També, i com a punt cabdal de la recerca, hem volgut donar un paper protagonista als usuaris del llenguatge d'aquest domini semàntic amb l'elaboració d'una enquesta que ens ha permès recollir les variants que usen habitualment dins els seus contextos de producció. Per a la tria de les paraules que s'inclouen a l'enquesta, vam dur a terme una selecció de la majoria de les paraules que havíem anat recollint en les observacions de la parla espontània durant els esdeveniments relacionats amb el món del motociclisme als quals havíem anat assistint i que no tenien presència al *Diccionari de motociclisme* del Termcat. El període de l'enquesta va anar de febrer de 2015, que vam fer les 10 primeres com a prova pilot, fins al juny de 2016. En aquest marc temporal 50 persones han omplert l'enquesta i han estat entrevistades mentre la contestaven. Per això, hem anat a buscar els parlants a totes les manifestacions relacionades amb el món del motociclisme a què hem pogut assistir (vegeu annex V). Després hem comparat les paraules obtingudes mitjançant l'enquesta amb les

propostes de la normativa lèxica catalana existent. Seguidament, hem descrit i analitzat els resultats. Finalment, hem elaborat unes propostes d'actuació en aquest àmbit, així com unes línies de recerca que poden ampliar aquesta tesi.

## **1. 2. Objectius**

L'objectiu més important de la nostra recerca és conèixer certs aspectes de l'ús del lèxic del motociclisme en català, sobretot els relacionats amb el grau d'implantació de la normativa lèxica en la terminologia d'aquest camp semàntic. Per això considerem el lèxic del motociclisme com a llenguatge tècnic d'especialitat. En aquesta recerca, partim de l'observació directa de l'àmbit semàntic mitjançant la compilació d'unes dades objecte d'estudi obtingudes a partir del buidatge i l'enquesta.

Sabem que les autoritats codificadores han dut a terme unes propostes, però el que més ens interessa és si l'usuari final n'està al cas o no n'està. Fins a quin punt les utilitza o no les utilitza en les seves interaccions orals i espontànies. A més, per a nosaltres és primordial conèixer la percepció que té l'usuari de les propostes mateixes i què els empeny a acceptar-les o no acceptar-les.

Al llarg d'aquesta tesi, donarem uns patrons orientatius sobre què pot haver passat, tenint en compte també que ens trobem en un context de contacte de llengües com el del català. A partir d'aquí, apareixen més preguntes: quines causes entren en joc perquè la

implantació es produeixi?, quin paper tenen les diferents llengües en contacte?, en quins contextos d'ús s'ha produït implantació, si és que se n'ha produït en algun context?, s'han dut a terme esforços normalitzadors suficients per part de les autoritats prescriptores de la normativa?

Així doncs, i derivat del que acabem de dir, aquesta tesi pretén, en primer lloc, descriure qualitativament el lèxic del motociclisme en català com a llenguatge tècnic d'especialitat i, en segon, veure si els resultats obtinguts concorden amb la normativa existent en llengua catalana sobre aquest domini. Per a la nostra descripció es tenen en compte tant els processos cognitius implicats en la conceptualització que fan els parlants dels termes d'aquest domini semàntic (metàfora, metonímia, esquemes conceptuals), com la descripció formal de l'estructura lèxica d'aquest domini (estructura, organització i relacions entre els termes). La descripció s'emprèn des de la perspectiva de la lingüística cognitiva perquè tant la metàfora, com la metonímia, com la semblança de família entre els conceptes són eines d'anàlisi bàsic en aquesta especialitat que ajuden a l'establiment dels camps semàntics com a sistemes relacionals. Durant el període de recerca s'ha observat l'ús d'aquest lèxic especialitzat en els diversos contextos comunicatius, tant des del punt de vista de la motocicleta com a mitjà de transport, com dels esports on aquests vehicles són els protagonistes. D'aquesta manera, la nostra recerca se centra tant en l'estudi dels usos lèxics dins la comunitat de practicants del motociclisme com en els usos externs a aquesta comunitat per, com ja hem dit en diverses ocasions, avaluar la utilització

de la terminologia especialitzada en el domini del motociclisme tant entre els parlants com en els mitjans de comunicació.

De la mateixa manera, volem descriure i sistematitzar les raons de la tria de les diverses variants lèxiques per part dels parlants i establir les raons per les quals unes formes triomfen sobre unes altres. Finalment, ens fixarem en la productivitat d'aquest camp semàntic especialitzat per descriure com s'elabora la incorporació de neologismes. Quins recursos aporta la pròpia llengua per designar noves realitats: derivació, composició, fonosimbolisme, metàfora, metonímia, entre d'altres. Quines llengües, a banda del català, hi ha implicades en la formació de neologismes i quines relacions semàntiques apareixen entre els neologismes i els termes ja existents.

Aquests objectius determinen tant la metodologia com la tipologia de la recerca, ja que per assolir-los és necessari dur a terme un treball de camp i estar en contacte amb les persones i els llocs on es produeixen les mostres del lèxic que es tindran en consideració. D'aquesta manera, la metodologia emprada en la recerca es basa en el buidatge sistemàtic i l'enquesta (com ja hem dit al principi d'aquest apartat). En aquest punt volem remarcar que, malgrat que el buidatge és habitualment utilitzat en estudis de tipus quantitatiu, aquesta recerca té un caràcter totalment qualitatiu. A més, amb l'enquesta es pot recollir l'experiència lingüística sobre el domini semàntic del motociclisme tal com la viu l'informant, però no pretenem en cap cas, a banda que sigui pertinent per aclarir algun aspecte puntual, quantificar numèricament les

dades obtingudes. Els fenòmens lingüístics que es descriuen no són quantificables més enllà de calcular el nombre de parlants enquestats que ha produït una resposta determinada.

Finalment, també cal dir que l'escassa incidència dins el nostre context dels mitjans en català, tant escrits com orals o audiovisuals, sobre els quals elaborar el buidatge de termes, fa molt difícil l'obtenció d'un conjunt de dades suficientment gran com per poder generalitzar els resultats dins aquests mitjans i fonamentar la nostra anàlisi de les dades en aquests contextos d'ús. Més endavant explicarem l'escassa incidència del llenguatge del motociclisme en els mitjans de comunicació al nostre àmbit lingüístic (vegeu apartat 4. 6. 1.). Per aquesta raó hem hagut de recórrer a altres recursos com l'enquesta i entrevista.

### **1. 3. Resum de continguts**

Els apartats precedents tenen caràcter introductori i expliquen, a grans trets, el marc de la nostra recerca; conformen la introducció i en detallen la motivació i els objectius principals.

Seguidament, exposem els plantejaments teòrics i metodològics al llarg del capítol 2. En el desenvolupament d'aquest apartat farem un breu resum dels treballs precedents en els estudis d'implantació de la normativa lèxica i l'estat actual de la qüestió en aquest àmbit, en recerques d'abast general com en l'àmbit del motociclisme. A més, ens centrem en el nostre marc teòric, que es fonamenta sobre les teories de la lingüística cognitiva (Rosch 1978; Lakoff 1987; Cuenca & Hilferty 1999;



Garachana & Hilferty 2011; Givón 2018 [1979]), per mirar d'explicar com els mecanismes de què dona compte la lingüística cognitiva poden afectar els resultats de la planificació terminològica en un àmbit semàntic determinat, en el nostre cas el lèxic del motociclisme. Com a cloenda d'aquest capítol 2, enunciem les hipòtesis de partida de la nostra recerca (apartat 2. 3.), que prenen com a base les eines d'anàlisi del lèxic des del punt de vista de la gramàtica cognitiva. A aquesta perspectiva afegim també els resultats obtinguts en diverses recerques sobre implantació de la normativa en el domini lingüístic del català, principalment: Vila ([dir.] 2007), Vila & Nogué (2008); Ballart & Bover (2012) i Gresa (2016), per intentar establir la connexió, si és que existeix, entre l'èxit dels esforços normalitzadors i les relacions lèxiques descrites en el marc de la lingüística cognitiva.

Dediquem el capítol 3 a les qüestions metodològiques i exposem les eines que han estat utilitzades habitualment en els treballs sobre implantació de la normativa. També descrivim amb detall la metodologia que hem usat per a l'obtenció de les dades que s'analitzen en aquesta tesi: el buidatge de fonts escrites i orals, i l'enquesta.

El capítol 4 constitueix el gruix principal de la nostra recerca ja que conté l'anàlisi de les dades obtingudes. Aquest capítol desenvolupa la descripció de les paraules obtingudes i inclou la descripció de l'àmbit geogràfic i els contextos de recollida de les dades, la caracterització del parlant i el coneixement que tenen els parlants de les paraules proposades per la normativa. Pel que fa a les paraules obtingudes a partir

de l'enquesta, incloem l'explicació de les variants documentades. A més, hi ha una descripció de les tendències observades en la tria de les paraules per part dels parlants. En aquest punt també descrivim els recursos observats que són presents en l'elaboració dels neologismes dins l'àmbit semàntic del motociclisme. Finalment, tractem la difusió i la implantació de les propostes que arriben dels agents codificadors.

El capítol 5 el dediquem a la discussió de les hipòtesis de partida de la nostra recerca i a l'anàlisi dels resultats i també a mirar d'extrapol·lar, si és possible, les nostres conclusions al lèxic d'altres llenguatges tècnics dins el camp semàntic dels esports en català, encara que aquesta darrera no sigui la motivació principal de la nostra recerca. A més a més, dins aquest capítol, exposem les conclusions generals que es desprenen de tota la nostra recerca. Aquí intentem donar una visió general dels factors implicats en l'ús del lèxic en el marc del llenguatge tècnic del motociclisme en català i un estat de la qüestió en el moment actual. També descriurem les tendències observades en l'àmbit del lèxic del motociclisme que poden donar pistes per al comportament del lèxic en altres àmbits que comparteixin amb el nostre característiques semblants, per exemple ser dins el domini dels esports o els llenguatges tècnics professionals. A continuació, exposem unes possibles línies de recerca futures que permetrien aprofundir en un treball de camp com el que hem dut a terme. Finalment, hi ha un apartat d'annexos documentals on descrivim l'enquesta que hem dut a terme i fem una llista dels contextos de la seva recollida.

## Capítol 2

### PLANTEJAMENTS TEÒRICS

#### 2. 1. Precedents i estat de la qüestió

#### 2. 2. Lingüística cognitiva, normativa lingüística i planificació terminològica

##### 2. 2. 1. Lingüística cognitiva

##### 2. 2. 1. 1. Teoria dels prototips i nivell bàsic

##### 2. 2. 1. 2. Relacions semàntiques: hiponímia, meronímia i holonímia

##### 2. 2. 1. 3. Metàfora i metonímia

##### 2. 2. 2. Normativa lingüística i planificació terminològica

#### 2. 3. Hipòtesis de partida

##### 2. 1. Precedents i estat de la qüestió

En aquest capítol, abans d'entrar a explicar els fonaments teòrics d'aquesta tesi, farem un breu resum d'alguns treballs que també s'aproximen a l'estudi de l'ús del lèxic en el camp semàntic dels esports en català. Aquestes recerques terminològiques s'ubiquen en el marc de la sociolingüística, la planificació terminològica i la implantació de la normativa lèxica.

En el nostre cas ens situem dins el marc de la lingüística cognitiva i adoptem els plantejaments de la semàntica cognitiva, on l'establiment dels dominis cognitius, la teoria dels prototips i els models cognitius idealitzats són peces clau per a la conceptualització de significats que fan els parlants. A més, també tractarem la metàfora, la metonímia i les relacions de meronímia i hiponímia entre les paraules del camp semàntic.

D'altra banda, l'objectiu principal d'aquesta recerca és veure quin paper té la gramàtica cognitiva en les variants lèxiques conegudes i utilitzades pels parlants dins l'àmbit semàntic del motociclisme, l'organització d'aquest camp semàntic, i si aquesta aproximació teòrica pot explicar quins són els motius que guien els parlants en la seva tria de les diverses variants lèxiques. A més, i en darrera instància, ens proposem esbrinar si aquestes variants lèxiques usades pels parlants es corresponen amb els termes proposats per la normativa en aquest domini semàntic. Des d'aquesta perspectiva, cal també plantejar i definir els fonaments de la planificació lingüística i la implantació terminològica.

La recerca sobre implantació terminològica s'ha produït, principalment, en contextos on hi ha llengües en contacte, una de les quals amb ús més majoritari o en extensió i l'altra amb ús més minoritari o en recessió, i voluntat normalitzadora per part de les autoritats codificadores de la llengua més minoritària, sobre la qual les altres llengües en contacte exerceixen més pressió. Aquest fet és una conseqüència lògica de voler avaluar els esforços normalitzadors per part

de les autoritats, en el sentit de si els recursos emprats en la tasca de planificació lingüística han reeixit o no.

Els primers estudis sobre implantació terminològica van tenir lloc en llengua francesa en l'àmbit del Quebec a mitjan anys 1980 (Auger 1986). Posteriorment, ja en aquest segle, apareixen els estudis cabdals de Quirion (2003, 2004) que posen les bases per a l'avaluació científica de la implantació terminològica, en un tipus de recerca que implica terminologia i sociolingüística. Els més actuals es produeixen, avui dia, a Irlanda i prenen com a base els plantejaments de Vila ([dir.] 2007).

Amb aquest panorama, cal dir que la recerca sobre la implantació de la terminologia és un àmbit emergent, molt nou en els estudis sobre la nostra llengua, que pretén avaluar els efectes que tenen les polítiques de normalització i difusió de la terminologia en els usos lingüístics de les comunitats de parlants. Les anàlisis sobre implantació acostumen a emmarcar-se en una o altra de les línies metodològiques següents: una de basada en la lingüística del corpus que analitza la llengua escrita, i una altra que analitza tant la llengua escrita com l'oral tot partint d'un punt de vista sociolingüístic. Els principals i escassos treballs de recerca i les publicacions que han tingut lloc en l'àmbit del català s'han fonamentat en la primera d'aquestes línies (Montané 2006, 2012) o en la segona (Vila [dir.] 2007; Vila & Nogué 2008; Ballart & Bover 2012; Gresa 2016 [malgrat que aquest darrer treball parteix del segon plantejament, només té en compte la llengua escrita]). Aquesta segona línia de recerca s'ha centrat en l'estudi de la implantació terminològica en

petites comunitats d'usuaris, per tal de controlar el més possible les dades obtingudes i proveir-se d'un corpus manejable.

En el nostre àmbit lingüístic, els treballs sobre implantació en totes dues línies de recerca han tingut com a objecte el domini lèxic dels esports (Vila [dir.] 2007 i Vila & Nogué 2008 sobre l'esgrima, l'escalada esportiva i l'hoquei herba; Ballart & Bover 2012 sobre el criquet), la informàtica i les tecnologies de la informació i la comunicació (Montané 2006, 2012), i sobre gastronomia del Pròxim Orient als restaurants de Gràcia i l'Eixample de Barcelona (Gresa 2016).

Encara que la recerca sobre la implantació de la normativa és un àmbit d'estudi emergent, tant a Europa com al nostre país, les institucions ja han fet esforços per promocionar noves recerques dins aquest terreny. Sense anar més lluny, la Universitat de Barcelona compta amb el CUSC (*Centre Universitari de Sociolingüística i Comunicació*), un dels àmbits de recerca del qual és la política i planificació lingüístiques. A més, el seu director, el Dr. F. Xavier Vila, és l'autor de l'estudi que ha posat les bases per a la recerca sobre implantació de la normativa en català, que se cita a bastament en aquesta tesi (Vila [dir.] 2007). Aquest model, fins i tot, ha estat adoptat com a referència recentment per autors d'altres àmbits lingüístics. El CUSC és un centre internacional de recerca, formació i serveis, que desenvolupa la seva activitat des de l'any 1998 i parteix de la tradició de recerca en psicolingüística, sociolingüística, pragmàtica, pedagogia de la llengua, dret lingüístic i comunicació verbal i no verbal a la Universitat de Barcelona. El seu objectiu primordial és potenciar la

recerca interdisciplinària i transdisciplinària de qualitat en tots els camps que interrelacionen societat, llengua i comunicació. Aquest centre posa a l'abast de la societat els treballs realitzats en el seu marc mitjançant la revista *Llengua, societat i comunicació* amb la intenció que puguin revertir-hi d'una manera pràctica. La revista té periodicitat anual i caràcter monogràfic a cada número, que se centren en temes com el model lingüístic de la Constitució espanyola, la comunicació i l'empresa, l'ensenyament de llengües estrangeres o la política lingüística a la Unió Europea.

La Universitat Pompeu Fabra de Barcelona també té un grup de recerca sobre implantació de la normativa, el grup Avalnorm (acrònim d'*avaluació de la implantació de la norma*) format per un equip d'investigadors que pretén avaluar el grau d'implantació de les formes o estructures normatives oficials especialment en els registres formals, orals i escrits. El seu marc teòric és el de la lingüística aplicada i utilitzen metodologies diverses (anàlisi del discurs, psicologia social, ensenyament-aprenentatge de llengües, sociolingüística o psicolingüística) segons sigui la més adequada al seu objecte d'estudi en cada cas. Aquest grup, sota la direcció del Dr. Joan Costa, va organitzar la *I Jornada d'Estudi de la Implantació de la Normativa* al campus de Poblenou de la Universitat Pompeu Fabra de Barcelona el dia 6 de juny de 2013. El número 25 (2015) de la revista *Treballs de Sociolingüística* publicava les intervencions en aquesta jornada juntament amb altres articles dedicats a algun aspecte de la implantació de la normativa, en un monogràfic amb el subtítol: *Implantació de la normativa lingüística*.

El mateix grup Avalnorm, dirigit pel Dr. Joan Costa i la Dra. Elisenda Bernal, va organitzar també els *Seminaris Interuniversitaris sobre la implantació de la normativa* durant el curs 2013-2014. Les sessions van tenir lloc amb caràcter mensual, els dies 12 de desembre de 2013; 23 de gener, 20 de febrer, 20 de març, 15 de maig i 5 de juny de 2014. Cadascuna de les sessions van ser dedicades a un tema en particular: anàlisi estadística de les dades aplicada a l'avaluació dels usos lingüístics, normativa en el component fonètic, sintaxi normativa, ortografia i ensenyament de la llengua, avaluació de la competència lingüística i pragmàtica.

Històricament, dins els estudis que tenen com a objecte diversos aspectes de la llengua catalana, els primers que van preocupar-se per la implantació de la normativa ho van fer des de l'àmbit de la sociolingüística i la política lingüística. Per començar, el terme *normalització* es deu a Aracil (1986), i el defineix en el marc de conflicte lingüístic causat per llengües en contacte, on una s'expandeix sobre l'altra, que es troba en un cert procés de recessió en uns usos determinats:

[...] la normalització consisteix sobretot a elaborar i posar en vigor sistemes de normes d'ús lingüístic [...] (Aracil 1986, p. 30).

Si pensem atenció a les paraules d'Aracil, la normalització té dos aspectes clarament diferenciats, per una banda "elaborar sistemes de normes d'ús lingüístic" i de l'altra "posar en vigor sistemes de normes d'ús lingüístic". Aquesta és precisament la distinció que, modernament, altres sociolingüistes catalans recullen com a *normalització terminològica* i



*normalització lingüística* (Vila [dir.] 2007; Montané 2006, 2012; Gresa 2016). Així doncs, la *normalització terminològica* se centra en el sistema lingüístic i, principalment, se n'ocupa la terminologia; mentre que la *normalització lingüística* té com a objecte actuar sobre els usos lingüístics de la societat i se n'encarreguen tant la sociolingüística, com la planificació lingüística. Per a una explicació més ampliada sobre aquests termes i els conflictes que hi ha hagut històricament sobre aquestes denominacions, vegeu l'excel·lent treball de Gresa (2016, p. 13-17); igualment com per aprofundir més en aquest àmbit consulteu Vila ([dir.] 2007) i Montané (2006, 2012); per a la nostra investigació en particular no és necessari descriure més detalladament aquests termes, més enllà de fer una enumeració de quins utilitzarem al llarg d'aquesta tesi.

Actualment no hi ha cap treball que tracti la implantació de la normativa del català sobre el llenguatge tècnic especialitzat del motociclisme (com ja s'ha anunciat als apartats anteriors) ni des del punt de vista estrictament sociolingüístic, ni des del terminològic, ni des d'una perspectiva combinada, ni, encara menys, des d'un plantejament cognitiu. En la metodologia emprada en aquest treball fem servir recursos típics de la sociolingüística, com són l'observació participant i l'enquesta, i també de la recerca sobre normalització terminològica, com és el buidatge de termes, però més que la quantificació dels resultats obtinguts i la caracterització sociolingüística de l'àrea, volem donar una explicació de les causes cognitives de la tria, per part del parlant, d'unes variants lèxiques sobre les altres, que permetin establir les causes d'aquesta tria.

## **2. 2. Lingüística cognitiva, normativa lingüística i planificació terminològica**

### **2. 2. 1. Lingüística cognitiva**

#### **2. 2. 1. 1. Teoria dels prototips i nivell bàsic**

Com ja s'ha dit en els capítols previs, el marc teòric general per a aquesta recerca es fonamenta en la teoria de la lingüística cognitiva. Dins d'aquest plantejament, la semàntica cognitiva assumeix que el significat de les paraules no es pot separar de la cultura en què s'utilitzen els mots, ni del seu context de producció, ni de l'experiència personal de qui les utilitza. En aquest sentit, per saber què significa una paraula determinada cal tenir en compte el coneixement del món que tenen els parlants. Així, els conceptes no són independents i autònoms els uns dels altres, sinó que estan vinculats a àmbits de coneixement més generals que es denominen *dominis cognitiuis*, que al seu torn es poden definir com:

representacions mentals de com s'organitza el món i inclouen des d'informacions indiscutibles fins a creences poc fonamentades o supersticions. [...] ens porten a la manera com els éssers humans entenem el món, amb tots els encerts i tots els errors. (Garachana & Hilferty 2011, p. 54)

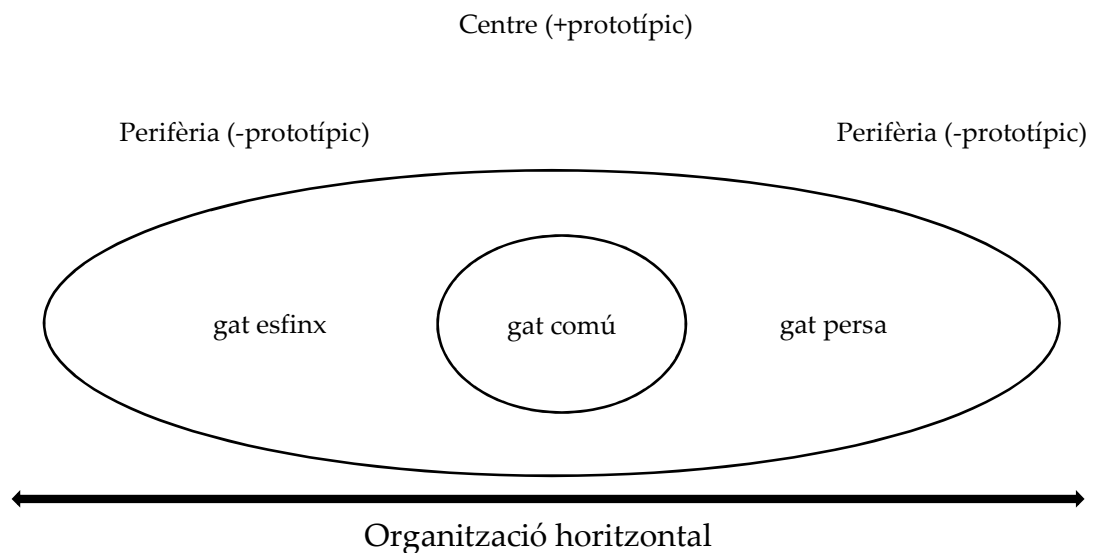
Des d'aquest enfocament, la semàntica és enciclopèdica, ja que abasta coneixements que són fora de l'àmbit estrictament lingüístic i pertanyen al coneixement del món que tenen els parlants. D'altra banda, els dominis cognitiuis permeten situar el significat de les paraules en el seu context d'interpretació per desfer les possibles ambigüitats. De tot el que s'acaba d'exposar en aquest apartat emergeix la *teoria dels prototips* (Rosch 1978; Lakoff 1987), que deixa de banda la categorització mitjançant condicions necessàries i suficients per tenir com a base les semblances o similituds que hi ha entre els elements. La similitud entre els elements

d'una mateixa categoria no demana que tots siguin exactament iguals, sinó que es produeix el que s'anomena *semblança de família*, d'una manera anàloga a la semblança que pot haver-hi entre els diversos membres integrants d'una mateixa família (Rosch 1978). Així, les categories mostren elements més representatius que d'altres i aquesta representativitat estructura internament les categories sobre la base dels elements que es consideren més prototípics –més característics d'aquesta categoria– i els més perifèrics –no tan representatius com els prototípics, però no suficientment diferents com per a formar part d'una altra categoria–. A més, les categories tenen, molt sovint, uns límits poc concrets; els manca una delimitació precisa. En aquest punt entra en joc un altre concepte que parteix de la visió del món que tenen els parlants en funció de certes expectatives fonamentades en la seva visió restringida de la realitat, que s'anomena *model cognitiu idealitzat* (vegeu Lakoff 1987). Els models cognitius idealitzats són esquemes de coneixements parcials que organitzen la coneixença del món que tenen els parlants d'una manera simplificada, però, en canvi, reflecteixen tot el conjunt de conceptes que comparteixen com a integrants d'una mateixa societat o cultura. El model cognitiu idealitzat permet determinar quins elements són més prototípics dins una categoria i quins són més perifèrics, en virtut de la comparació dels elements que s'estan categoritzant amb els atributs que conformen el model cognitiu idealitzat rellevant.

A partir d'aquí cal fer una distinció entre domini cognitiu i model cognitiu idealitzat. Un domini cognitiu és una esfera de coneixement, mentre que un model cognitiu idealitzat és una referència

simplificada d'un domini cognitiu. Fem servir els models cognitius idealitzats per facilitar la interacció amb el nostre entorn en temps real i, d'aquesta manera, es redueix la complexitat d'un domini cognitiu. El model cognitiu idealitzat projecta, sobre un àmbit determinat de la realitat, tot un conjunt de creences i expectatives compartides però que moltes vegades impliquen un coneixement parcial i reduït d'aquest àmbit d'experiència. Si cal categoritzar un concepte, com més semblant sigui al model cognitiu idealitzat més prototípic serà.

Figura 1. Organització horitzontal. Teoria dels prototips (adaptat de Garachana & Hilferty 2011, p. 60)



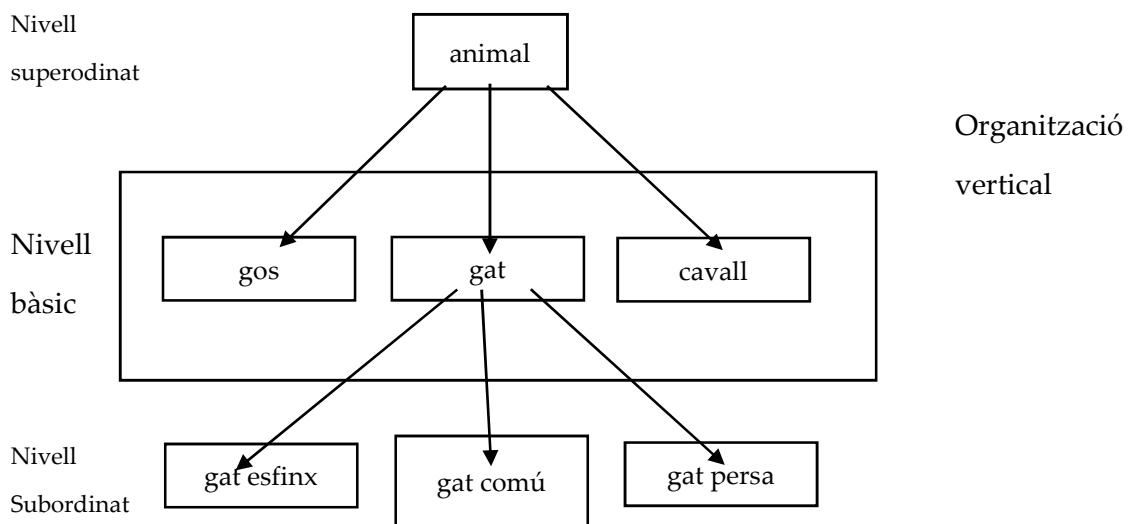
En la conceptualització, hi ha un nivell que està més en consonància amb l'escala humana i que alhora conté un coneixement més ric i eficaç que els altres (Rosch 1978). Aquest nivell és el que s'anomena el nivell bàsic d'una jerarquia taxonòmica, que correspondria també amb un grau d'abstracció intermedi, com per exemple *motocicleta*. Per sobre hi ha conceptes superordinats equivalents però que comporten un grau d'abstracció més gran: *vehicle*, i per sota, encara, existeix un altre nivell on

se situarien els conceptes més concrets: *motocicleta naked*. D'aquesta manera s'estableix una jerarquia taxonòmica: *vehicle* (nivell superordinat), *motocicleta* (nivell bàsic), *motocicleta naked* (nivell subordinat). A més, es pot veure que el nivell bàsic aporta informació més eficaç, en el sentit que dona més informació per menys esforç, és a dir, que permet conceptualitzar les coses com a unitats perceptuals i funcionals, al mateix temps que remet a una imatge mental concreta, el que no es pot fer amb el nivell superordinat pel fet de ser massa genèric, és a dir, que conté massa diversitat de membres (les motocicletes, els avions i els vaixells són vehicles, per exemple). També cal observar que es produeix una relació d'inclusió entre els tres nivells: superordinat, bàsic i subordinat, ja que cada nivell queda inclòs en l'anterior, que és més genèric. Aquest fet marca la diferència fonamental entre els conceptes de nivell bàsic i els prototips. Els conceptes de nivell bàsic fan referència als conceptes que són al mig d'una taxonomia que s'organitza en un eix vertical, mentre que, en canvi, la categorització per efectes de prototipicitat correspon a un eix horitzontal, ja que fa referència als judicis de representativitat d'exemplars d'un mateix nivell (Lakoff 1987; Cuenca & Hilferty 1999, pp. 44-45 i Garachana & Hilferty 2011, pp. 61-62). Finalment, cal destacar que els conceptes de *prototip* i *nivell bàsic* són dinàmics i variables segons el context, cosa que no afecta la seva definició o caracterització, ni tampoc la seva aplicació.

Cal entendre aquests elements de forma flexible ja que depenen de factors individuals, socials, culturals i del coneixement general o específic del món que es tingui (Cuenca & Hilferty 1999, pp. 46-50). Per exemple,

dins el domini semàntic que tractem del llenguatge tècnic del motociclisme, per a un mecànic del Mundial de Motociclisme, que el seu coneixement enciclopèdic sobre el domini “motocicleta” és suposadament més gran i detallat que el de la resta dels parlants, el seu concepte de nivell bàsic, dins *vehicle*, *motocicleta* i *motocicleta de competició*, augmentaria en especificitat i seria *motocicleta de competició*, que al seu torn podria tenir com a nivell subordinat *motocicleta amb motor de 4 temps*, *motocicleta amb motor de 2 temps*, *motocicleta monocilíndrica*, *motocicleta bicilíndrica* o *motocicleta d'injecció electrònica*. D'altra banda, per a aquest mateix mecànic, la motocicleta prototípica seria, per exemple, la *motocicleta de competició en velocitat* (si és que es dedica en aquesta disciplina), mentre que per a la resta dels parlants de la nostra societat seria *motocicleta naked*, *motocicleta de carretera* o *escúter*.

Figura 2. Organització vertical. Conceptes de nivell bàsic (adaptat de Garachana & Hilferty 2011, p. 61)



### 2. 2. 1. 2. Relacions semàntiques: hiponímia, meronímia i holonímia

Ara tractarem les relacions semàntiques que tenen lloc entre els diversos membres dels dominis semàntics. En primer lloc parlarem de la *hiponímia*,

que és un tipus de relació semàntica que fa servir l'habilitat dels parlants per a classificar els termes seguint els diferents nivells d'especificitat. Les relacions de nivell superordinat i subordinat que just hem explicat en l'apartat 2. 2. 1. 1., tenen en l'àmbit de la lingüística les denominacions d'*hipònim*, que designa la paraula de significat més específic, que, al seu torn, s'inclou dins d'un altre de més general, anomenat *hiperònim*. L'*hiperònim*, pel fet de ser el terme amb significat més general, inclou els altres termes que tenen un significat més específic. Finalment, hi ha també els *cohipònims*, que comparteixen el mateix nivell d'especificitat. D'aquesta manera, *gat comú* seria hipònim de *gat*, que seria l'*hiperònim*. Alhora, les paraules *gat comú*, *gat persa*, *gat esfinx*, *gat siamès* i altres races de gats són *cohipònims*, perquè tots tenen el mateix nivell d'especificitat "races de gats".

En segon lloc, la *meronímia* és un altre tipus de relació semàntica que es produeix entre els termes que formen part d'un mateix conjunt i té a veure amb la capacitat dels parlants de poder dividir un tot en les seves parts constituents i identificar-ne aquestes parts. El *merònim* és el nom atribuït a un constituent que o bé forma part d'un conjunt, o bé és substància de, o bé que és membre d'alguna cosa. Per exemple, *dit* és merònim de *mà*. El merònim designa la part, mentre que l'*holònim* designa el conjunt, ja que l'*holonímia* és la relació semàntica oposada a la meronímia, de la mateixa manera que s'oposa la noció de tot a la noció de part. Així, *motocicleta* és un holònim mentre que *manillar*, *motor*, *embragatge*, *tub d'escapament* i *xassís* són merònims.

Contràriament a la relació hiperonímia-hiponímia, que distingeix dos conceptes de diferent nivell, la relació holonímia-meronímia és més aviat una relació d'inclusió material que no pas conceptual. Mentre que en l'oposició *GAT-gat comú, gat persa, gat esfinx, gat siamès*, l'hiperònim *GAT* és una categoria d'un nivell més alt d'abstracció –que inclou entre els seus membres tipologies diferents amb major grau de concreció, que es poden conceptualitzar com a “races de gat” (gat comú, gat persa, gat esfinx, gat siamès etc.)–; en canvi, a l'oposició *MOTOCICLETA-manillar, motor, embragatge, tub d'escapament, xassís*, l'holònim designa un tot que inclou materialment les parts (*manillar, motor, embragatge, tub d'escapament i xassís*), que són els merònims.

Com a conclusió del que hem dit fins aquí en aquest apartat, creiem que s'estableix una relació conceptual entre l'holonímia-meronímia i la metonímia, ja que per poder conceptualitzar els termes que permeten fer una metonímia del tipus LA PART PEL TOT o EL TOT PER LA PART, és necessari conèixer les relacions d'holonímia-meronímia que hi ha entre els conceptes, com veurem tot seguit a l'apartat següent (2. 1. 2. 3) on tractem metàfora i metonímia.

### 2. 2. 1. 3. Metàfora i metonímia

Vist tot això, ara és el moment de considerar un altre aspecte fonamental de la semàntica cognitiva, els conceptes de *metàfora* i *metonímia*. Van ser Lakoff i Johnson (1980) els autors que trenquen amb la creença tradicional que la metàfora és pròpia únicament dels registres formals i literaris, per portar-la al terreny del llenguatge quotidià. Sota aquesta òptica la



metàfora deixa de ser una simple figura retòrica i esdevé un mecanisme per comprendre i expressar situacions complexes per mitjà de conceptes més bàsics i coneguts. Partint d'aquí, la metàfora va més enllà del llenguatge i entra en l'àmbit de la cognició (pensament, raonament, comportament etc.), ja que la metàfora és una manera de conceptualitzar, és a dir, de comprendre el món.

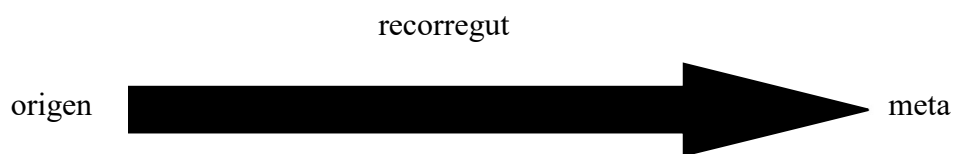
Així, la metàfora conceptual esdevé un procés cognitiu bàsic mitjançant el qual s'entén un domini de l'experiència (un domini semàntic) en termes d'un altre de diferent, generalment més concret, proper i familiar. El caràcter metafòric d'expressions com: *El duel d'en Valentino Rossi i en Marc Márquez és un duel que ja coneixeu des de fa molt de temps [...]* o *Semàfor encès, rugeixen els motors, això està a punt de començar!* (retransmissió de RAC1, Gran Premi de Catalunya de Velocitat, 5 de juny de 2016) s'observa en advertir que ni Valentino Rossi ni Marc Márquez es batran en un duel real, és a dir, no seran els protagonistes d'un combat singular a espasa o pistola; ni els motors de les motocicletes emeten rugits com farien els lleons o altres feres salvatges. Aquestes expressions se serveixen de processos metafòrics mitjançant els quals, en el primer cas, es concep una cursa en els termes d'un duel i, en el segon, es concep una motocicleta en els termes d'un animal ferotge o salvatge.

Cal dir que el sistema metafòric té les seves arrels en l'experiència quotidiana; es fonamenta en l'experiència humana del món i del propi cos. Aquesta forta base corporal és el que s'ha anomenat *corporització* (*embodiment*) i a partir d'aquesta interacció subjecte-entorn sorgeix la

noció d'*esquema d'imatge (image-schemata)* (Johnson 1987). Els esquemes d'imatge són estructures abstractes producte de l'habilitat cognitiva d'esquematzar i reconèixer semblances entre objectes i situacions, és a dir, són representacions esquemàtiques d'experiències recurrents. Hi ha molts exemples d'esquemes d'imatge, un dels més usuals és el del CAMÍ (Johnson 1987; Lakoff 1987; Cuenca & Hilferty 1999 i Garachana & Hilferty 2011).

L'esquema d'imatge del camí presenta un esquelet de desenvolupament dels esdeveniments que té un origen, un recorregut i una meta (vegeu figura 3).

Figura 3. Esquema d'imatge del camí



Un gran nombre de les metàfores conceptuals es basen en els esquemes d'imatge i en la interacció amb el món mitjançant els sentits. Per exemple, la metàfora conceptual MÉS ÉS AMUNT, que opera en expressions metafòriques com: *El pilot es troba al punt més alt de la seva trajectòria professional* o *Avui, les Honda han tingut un rendiment baix durant els entrenaments*, s'origina a partir de l'experiència corporal d'anar fent piles d'objectes i veure que com més alta és la pila, més objectes hi ha.

A més també, en l'estructuració de la metàfora cal distingir entre *metàfores conceptuals* i *expressions metafòriques*. Les metàfores conceptuals són estructures cognitives generals que permeten entendre un domini de l'experiència en els termes d'un altre. Són patrons o tipus que es manifesten lingüísticament mitjançant les expressions metafòriques. Mentre que la metàfora conceptual seria un esquema abstracte, l'expressió metafòrica seria una realització, un cas individual d'una metàfora conceptual. Una mateixa metàfora conceptual, normalment, es materialitza mitjançant diverses expressions metafòriques i gràcies a aquestes expressions es poden establir les correspondències entre els dominis que operen en la metàfora conceptual. Si s'atén a la metàfora conceptual LA VIDA ÉS UNA AVENTURA, s'observa que s'entén la vida en els termes d'una aventura, a partir de l'esquema d'imatge del camí, amb un origen, un recorregut i una meta. Les expressions metafòriques relacionades podrien ser, per exemple: *La seva adolescència ha estat plena de vicissituds, però ja és tota una dona, En Joan ha tingut una vida de pel·lícula o Durant el seu matrimoni, les ha vist de tots colors.*

Pel que fa al funcionament de la metàfora, per arribar a conceptualitzar un domini en els termes d'un altre es produeix la *projecció (mapping)* de certs conceptes entre el *domini font* (DF) i el *domini meta* (DM). El domini font és el domini bàsic, el que presta els seus conceptes al domini meta, i acostuma a ser el més proper, conegut o familiar. Per seguir amb el mateix exemple, a la metàfora LA VIDA ÉS UNA AVENTURA, el domini font és AVENTURA. En canvi, el domini meta, generalment, és menys conegut, més abstracte o menys tangible i damunt seu se

sobreposen els conceptes prestats pel domini font. En el cas d'aquesta mateixa metàfora, el domini meta seria LA VIDA. Les projeccions entre el domini font i el domini meta són parcials, no es projecten tots els termes d'un domini sobre l'altre, sinó només els que són analògicament semblants.

LA VIDA ÉS UNA AVENTURA

Domini font (DF): AVENTURA

Domini meta (DM): LA VIDA

Els aventurers

Les persones que viuen

Les vicissituds de l'aventura

Els esdeveniments que passen a la vida

Els perills de l'aventura

Les dificultats de la vida

Final de l'aventura

Final de la vida

La projecció metafòrica (*mapping*) consisteix a establir tota una sèrie de correspondències conceptuais entre el domini font i el domini meta, les quals són de dues classes. Les primeres projeccions que s'estableixen entre el domini font i el domini meta reben el nom de *correspondències ontològiques* i consisteixen a vincular directament els conceptes d'ambdós dominis. A la metàfora conceptual LA VIDA ÉS UNA AVENTURA es podrien establir les correspondències ontològiques següents: la persona que viu (DM) correspondria a l'aventurer (DF), el trajecte vital (DM) serien els fets que han tingut lloc a l'aventura (DF) i el final de les etapes vitals (DM) correspondria al final de l'aventura (DF). A més, totes les correspondències ontològiques han d'anar suportades per expressions metafòriques: *Avui dia les dones poden ser protagonistes de la seva pròpia aventura*, *En Joan ha tingut una vida de novel·la* i *La seva adolescència ha tingut*

*un final feliç, ja és tota una dona*, respectivament. I així es pot veure que la funció de les correspondències ontològiques és posar de manifest les relacions analògiques que hi ha entre els conceptes d'ambdós dominis.

El segon tipus de projeccions, les *correspondències epistèmiques*, són un patró d'inferències que es dedueixen a partir de l'establiment de les correspondències ontològiques d'un domini sobre l'altre. Permeten raonar sobre el domini meta fent servir el coneixement que es faria servir en parlar del domini font. Només pel fet de projectar un element del domini font sobre un element del domini meta es produeixen tota una sèrie d'inferències lògiques, en les quals el domini meta pren la lògica del domini font. Cada correspondència ontològica dona lloc a una correspondència epistèmica. Les correspondències epistèmiques es pot dir que representen tots els aspectes del coneixement comuns a ambdós dominis. Seguint amb l'exemple de la metàfora conceptual LA VIDA ÉS UNA AVENTURA, les seves correspondències epistèmiques serien: ja que la persona que viu és la protagonista de la vida, l'aventurer ho és de l'aventura; si el trajecte vital és llarg, apassionant o dur, l'aventura també serà llarga, apassionant o dura; si els finals de les etapes de la vida produeixen canvis en qui viu, els finals de les aventures també produeixen canvis en qui les experimenta, per exemple, i així es podrien anar establint altres correspondències epistèmiques anàlogues.

En aquest moment, cal preguntar-se si hi ha restriccions a la projecció metafòrica. En aquest sentit Lakoff i Turner (1989) formulen el *principi d'invariància*, mitjançant el qual en la projecció metafòrica s'ha de preservar l'estructura de l'esquema d'imatge del domini font en una

manera coherent amb l'estructura del domini meta. Així, l'estructura de l'esquema d'imatge sempre es preserva en la metàfora, alhora que limita les possibilitats de projecció (*mapping*). Per exemple, per als esquemes d'imatge del camí, els orígens han de ser projectats com a orígens; els recorreguts com a recorreguts, i les metes com a metes. Només hi ha una condició que fa inoperant el principi d'invariància: l'estructura de l'esquema d'imatge del domini meta no pot ser violada. Per això una expressió metafòrica com: \**El català és la mare del llatí* (Cuenca & Hilferty 1999, p. 109) fallaria, ja que l'estructura esquemàtica del domini font contradiu la del domini meta en la relació de l'ordre dels esdeveniments, perquè *mare* es conceptualitza com a anterior en el temps.

Una altra distinció que cal fer és entre *metàfores conceptuais* i *metàfores d'imatge* (Lakoff 1987; Lakoff & Turner 1989). Les metàfores d'imatge són un tipus de metàfores conceptuais on en comptes de projectar-se tot un sistema de correspondències i d'inferències d'un domini sobre l'altre, es projecta només una imatge mental convencional sobre una altra en virtut de la seva semblança en la forma, com per exemple a *La península Ibèrica és una pell de brau*. En aquesta expressió metafòrica es produeix una correspondència entre la semblança esquemàtica de dues imatges concretes, el contorn d'una pell de brau i el contorn de la península Ibèrica dibuixada en un mapa. Igualment, com a les metàfores conceptuais, a les metàfores d'imatge també opera el principi d'invariància: cada projecció metafòrica preserva l'estructura del seu esquema d'imatge.

Per finalitzar amb aquest apartat de la descripció de la metàfora, caldria comentar la diferenciació que aquesta teoria proposa entre *llenguatge metafòric* i *llenguatge "literal"*. Per a Lakoff (1993) aquests esdevé diferent de la tradicional, en el sentit que els conceptes que no es comprenen via metàfora conceptual són "literals", ja que es basen només en l'experiència física concreta, en l'observació del món a través dels sentits físics. Segons aquest autor, si es va fora de l'expressió de l'experiència física concreta i es comença a pensar en abstraccions o emocions, llavors la comprensió metafòrica és la norma, és l'habitual. En el llenguatge "literal" les correspondències conceptuais s'estableixen entre termes del mateix domini de l'experiència i no entre dos dominis diferents com en la metàfora. En aquest punt cal fer una puntualització a Lakoff, a la metonímia les correspondències s'estableixen entre termes d'un mateix domini, malgrat que la metonímia no es pot considerar llenguatge "literal" tal com el caracteritza Lakoff (1993) (vegeu més endavant quan es parla de metonímia). D'aquesta distinció entre llenguatge "literal" i metafòric el més interessant de destacar és que Lakoff pensa que el "literal" és la base del metafòric, ja que la semàntica en general i la metàfora en particular es fonamenten en l'experiència corporal (*corporització-embodiment*). D'aquesta manera, la metàfora adquireix gran importància no només en l'estudi del llenguatge sinó també en el sistema conceptual a partir de Lakoff i Johnson (1980), ja que per aquests autors gran part de l'aparell semàntic és metafòric. La metàfora, molt sovint, té els seus fonaments en l'experiència física del món. De fet, Lakoff i Johnson asseveren que la semàntica està fonamentada en l'experiència. Però la metàfora, a més, la transcendeix a

través de la projecció d'un domini sobre un altre. La metàfora és la base per al pensament abstracte ordinari, ja que conceptes abstractes com el temps, els estats, el canvi, la causalització, l'acció i els significats són generalment conceptualitzats per via metafòrica. Partint d'aquesta base es podria dir que la metàfora condiona la percepció del món i l'actuació humanes (Cuenca & Hilferty 1999).

Segons aquesta visió de la metàfora, experiència real i metàfora són les dues cares de la mateixa moneda: la base experiencial fonamentaria les projeccions metafòriques, mentre que les realitzacions metafòriques seguirien aquestes projeccions i prendrien sentit a través de les metàfores convencionals. De tot això la importància de l'estudi de la metàfora per donar compte de fenòmens relacionats amb com es produeix la conceptualització dels significats en els enuncisats lingüístics.

A banda de la metàfora hi ha un altre concepte que també forma part de la manera habitual com es pensa, s'actua i es parla, i que, com la metàfora, tampoc té el seu àmbit d'actuació únicament en el llenguatge retòric o poètic: la *metonímia*. Mentre que la metàfora és, principalment, una manera de concebre una cosa amb els termes d'una altra, i la seva funció primera és la comprensió, en canvi la metonímia desenvolupa, principalment, una funció referencial, és a dir, permet utilitzar una entitat per una altra però dins el mateix domini semàntic. Al seu torn, la metonímia també pot tenir una funció de comprensió, ja que per exemple en la metonímia LA PART PEL TOT, la part que es triï determinarà l'aspecte del tot en el qual es centra l'atenció (Lakoff & Johnson 1980, pp. 73–78;



Cuenca & Hilferty 1999, pp. 110–115; Garachana & Hilferty 2011, pp. 77–79). En la metonímia el tret destacat, la part que es tria, s'anomena punt de referència (PR) i el concepte al qual es fa referència es denomina meta (M).

Entre les metonímies més generals es poden destacar, a banda de LA PART PEL TOT esmentada abans: EL PRODUCTOR PEL PRODUCTE (*Si et plau, em passes un kleenex?*), L'OBJECTE USAT PER L'USUARI (*El bateria d'aquest grup toca molt bé*), EL LLOC PER LA INSTITUCIÓ (*Madrid no enfronta correctament el tema de Catalunya*), LA COSA PER LA SEVA FUNCIÓ (*Els pilots ja són a la graella de sortida damunt de les seves muntures*), etc.

Igual que les metàfores, les metonímies no són esdeveniments fortuïts o arbitraris que s'hagin de tractar com a exemples aïllats, sinó que són conceptes sistemàtics i patrons generals que permeten conceptualitzar la realitat. Per això és tan important l'estudi de la metàfora i la metonímia si es volen comprendre els mecanismes de conceptualització d'aspectes determinats de la realitat i com es reflecteixen en els usos lingüístics.

Al capítol que dediquem d'aquesta recerca a l'anàlisi de les dades (capítol 4), veurem amb detall com entren en joc tots aquests conceptes en la conceptualització que fan els parlants del lèxic, en el nostre cas, del domini semàntic del motociclisme.

### 2. 2. 2. Normalització lingüística i planificació terminològica

Una vegada que ja hem explicat els conceptes que tenim en compte en aquesta recerca dins l'àmbit de la lingüística cognitiva, cal definir què entenem nosaltres per normalització lingüística i com considerem les diverses aproximacions en aquest camp dins la nostra tesi. Principalment ens interessa definir la planificació terminològica com un aspecte cabdal del present treball. Segons Auger (1986, p. 47-55) la planificació terminològica es pot descriure com un procés amb sis fases principals: *recerca* (definició del treball terminogràfic), *normalització* (estandardització de les propostes), *difusió* (donar a conèixer les formes seleccionades per les vies més adequades), *implantació* (etapa en la qual es passa del coneixement passiu de les formes per part dels destinataris de les propostes a la seva utilització), *avaluació i control* (al llarg de tot el procés) i *actualització* (d'acord amb les innovacions constants de la llengua). En termes pràctics, aquest esquema en sis fases es pot simplificar en tres operacions principals (Vila [dir.] 2007, p. 34):

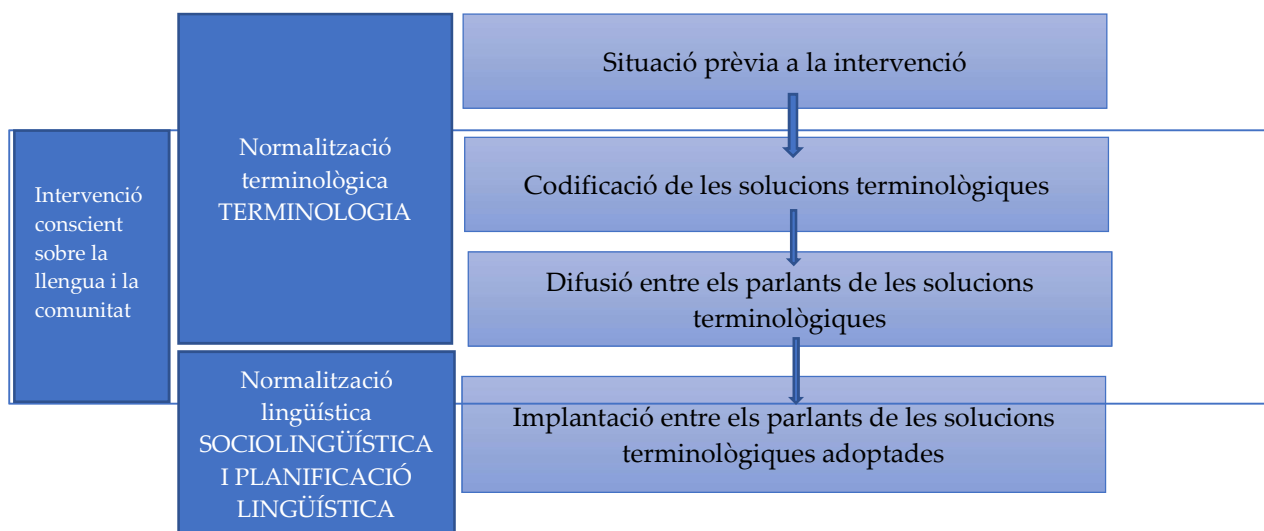
-*codificació*: després d'haver fet un estudi de la situació d'una àrea determinada, es fa una tria d'unes solucions i es descarten d'altres per elaborar les propostes terminològiques.

-*difusió*: es fan públics els resultats de la codificació i es dissemina el coneixement. Es propicia l'ús i la valoració positiva de les solucions entre els destinataris.

-*implantació*: acceptació de les propostes de codificació i assegurança de l'ús d'aquestes propostes per part dels destinataris.

Aquestes fases es poden exemplificar a través de l'esquema següent, extret de Vila [dir.] 2007, p. 35, i adaptat als nostres propòsits:

Figura 4. Fases del procés d'intervenció conscient sobre la llengua aplicat a la normalització terminològica (adaptat de Vila [dir.] 2007, p. 35).



Si retornem a les tres operacions principals en el procés de normalització exposades a Vila ([dir.] 2007, p. 34), a banda d'una bona codificació, es fa imprescindible una difusió àmplia i suficient entre els parlants i la seva implicació i acceptació de les propostes perquè tingui èxit la normalització lingüística. La fase de codificació i la de difusió la duen a terme les autoritats normalitzadores, però tal com s'exposa a Vila ([dir.] 2007, p. 37):

els parlants són els agents últims de la implantació,

perquè que un terme estigui implantat implica que els parlants l'han de fer servir en les seves interaccions habituals, tant escrites com orals.

Així doncs, seguint tot l'exposat fins aquí, en qualsevol recerca que es faci en aquest àmbit s'haurà de tenir en compte si s'ha dut a terme una bona codificació, si s'han produït campanyes de difusió i també quina concepció tenen els parlants destinataris d'aquestes propostes que afavoreixin la implantació. El fet que la gramàtica cognitiva consideri la semàntica com un coneixement de caràcter enciclopèdic dels parlants, que abasta el seu coneixement del món i la conceptualització que en fan, pot tenir molt a veure en la qüestió de la implantació de les propostes lèxiques elaborades pels agents codificadors. I més si tenim en compte que els parlants tenen l'última paraula en la materialització final del procés normalitzador (Vila [dir.] 2007). En aquesta tesi no entrarem a valorar, només en algun cas i amb caràcter d'orientació, si el procés de normalització terminològica ha estat elaborat correctament per part de les autoritats normalitzadores.

Des del punt de vista de la codificació, tal com l'entenem més amunt, en l'àmbit de la llengua catalana, l'organisme responsable de fixar i establir la normativa lingüística és l'Institut d'Estudis Catalans. A banda d'aquesta màxima autoritat i en estreta col·laboració amb ella, també hi ha el Termcat,<sup>3</sup> les universitats i institucions privades especialitzades en els dominis semàntics. Tots ells, en diferent grau, fan una feina de suport a l'establiment de la normativa. La fixació de les noves propostes terminològiques només la pot fer el Consell Supervisor, organisme col·legiat integrat permanentment per tres membres de l'IEC i dos

---

<sup>3</sup> El Termcat, de l'acrònim de les paraules "terminologia" i "catalana", és un organisme creat per la Generalitat de Catalunya i l'Institut d'Estudis Catalans el 1985, amb la funció fonamental de dur a terme la recerca, fixació i difusió del lèxic especialitzat en català, i, per tant, un dels seus objectius principals és la *normalització terminològica*.

especialistes del Termcat. També hi poden haver altres membres adscrits puntualment com a assessors que proposa la direcció del Termcat o la Secció Filològica de l'IEC. Quan un terme ha estat aprovat pel Consell Supervisor del Termcat, es considera normalitzat en llengua catalana, però perquè sigui normatiu ha d'haver estat aprovat per la Secció Filològica de l'IEC. Malgrat això, en aquesta tesi no farem distinció entre termes normalitzats i termes normatius; per a nosaltres, totes les propostes que vinguin tant de l'IEC com del Termcat tindran la mateixa consideració de *termes normatius* i els tractarem en aquesta categoria. El procés descrit forma part de la segona fase de la normalització desenvolupada per Vila ([dir.] 2007), quan els especialistes fixen les propostes denominatives, cosa que, òbviament, no vol dir que aquestes propostes concordin amb els usos dels parlants.

La funció normalitzadora de l'Institut d'Estudis Catalans està reconeguda legalment. El 1976, l'Institut d'Estudis Catalans va ser reconegut com a acadèmia lingüística normativa pel Reial Decret 3118/1976, de 26 de novembre, que el Parlament de Catalunya, mitjançant la Llei 8/1991, de 3 de maig, sobre l'autoritat lingüística de l'Institut d'Estudis Catalans, va ratificar-ne amb rang de llei. Posteriorment, la funció de l'IEC va ser reforçada per la Llei 1/1998, del 7 de gener, de política lingüística.

Al seu torn, el Termcat també té reconeguda la seva funció normalitzadora mitjançant el decret 108/2006, de 25 d'abril, pel qual s'aprova la modificació dels Estatuts del Consorci del Centre de

Terminologia Termcat. El text de l'article 5 5.1. d'aquest decret és prou explícit:

El Consorci té com a finalitat la coordinació general de les activitats terminològiques relatives a la llengua catalana, promoure i dur a terme l'elaboració de recursos terminològics i garantir-ne la disponibilitat, i promoure el desenvolupament de productes d'enginyeria lingüística en què la terminologia té una especial incidència.

També l'article 5 5.3. del mateix decret s'ocupa de caracteritzar les feines encomanades en aquesta institució:

Per acomplir aquesta finalitat, s'ocupa de: a) Planificar i coordinar la recerca terminològica en llengua catalana. b) Elaborar els recursos terminològics necessaris per facilitar l'ús del català en els àmbits socioeconòmic, tècnic i científic. c) Establir els criteris metodològics per a l'elaboració de recursos terminològics. d) Organitzar la revisió dels termes catalans i la normalització dels neologismes que ho requereixin, que s'ha de fer d'acord amb la normativa lingüística de l'Institut d'Estudis Catalans. e) Mantenir i actualitzar un banc de dades terminològiques en català amb equivalències en altres llengües, i un fons documental d'interès terminològic. f) Donar suport terminològic a l'Administració de la Generalitat de Catalunya i coordinar les activitats terminològiques dels departaments i els organismes i empreses que en depenen.

A partir d'aquí es produeix la divulgació de les propostes triades, la fase de difusió, que normalment té lloc amb la comunicació dels resultats de la fase de codificació. La difusió es produeix mitjançant la publicació de diccionaris o de reculls de termes, que poden adoptar les formes més diverses: vocabularis visuals o cartells (pràctiques molt habituals en el terreny de l'ensenyament o als inicis de l'anomenada "Normalització del català"), opuscles, fullets explicatius, publicació en línia. També s'acostuma a fer una certa publicitat d'aquests materials en els mitjans de comunicació, i, en darrera instància, s'intenta fomentar la presència d'aquestes propostes en els textos, tant escrits com orals, que elaboren els mitjans de comunicació.

En aquest sentit, el marc legal atorga la facultat de difusió principalment al Termcat, mitjançant també el decret 108/2006, de 25 d'abril, pel qual s'aprova la modificació dels Estatuts del Consorci del Centre de Terminologia Termcat. A l'article 5 5.3. es disposa:

g) Posar la informació i els recursos d'interès terminològics a disposició de la societat. h) Impulsar i coordinar el desenvolupament dels productes d'enginyeria lingüística aplicats a la llengua catalana que requereixin recursos terminològics, participar en la seva elaboració i fer-ne una difusió adequada.

Finalment, i derivada de totes aquestes actuacions, s'hauria de produir la fase d'implantació, quan els parlants fan servir en les seves interaccions els termes prèviament codificats i difosos per les institucions normalitzadores. Ara, com es pot avaluar que s'hagi produït aquesta implantació? En aquesta tesi considerem que un procés de normalització terminològica ha tingut èxit quan s'aconsegueix modificar els hàbits dels parlants, és a dir, quan les propostes de les autoritats normalitzadores han estat acceptades pels agents que les han d'utilitzar, els parlants.

Des del punt de vista de la codificació, en aquesta recerca considerem agents codificadors, és a dir, elaboradors de propostes codificadores, l'Institut d'Estudis Catalans i el Termcat-Centre de Terminologia, tal com preveu el marc legal. Tindrem en compte els materials lexicogràfics elaborats, supervisats o avalats per les dues institucions, principalment el *Diccionari de la llengua catalana de l'Institut d'Estudis Catalans*, el *Diccionari de motociclisme*, el *Diccionari general de l'esport* (aquests dos darrers del Termcat) i el portal de consultes Optimot de la Generalitat de Catalunya. Tots són fonts accessibles en línia.

Entenem que en l'elaboració dels materials normatius aquestes autoritats han rebut la col·laboració i l'assessorament d'especialistes en el sector a què fa referència el camp semàntic que intenten normalitzar, com acostuma a ser habitual. El Termcat, al seu lloc web, ho explica a diverses comunicacions: *Qui fa els diccionaris del Termcat?*, *Nous termes normalitzats: qui decideix i com?*, entre d'altres.

A banda dels materials normatius acabats d'enumerar, també observem les propostes recollides al lloc web [www.esadir.cat](http://www.esadir.cat) de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals, ja que a banda del seu paper com a element normalitzador entre els professionals dels mitjans de comunicació catalans, precisament pel fet de tractar-se d'un ens que vetlla per la qualitat lingüística dels mitjans de comunicació en català li reconeixem un paper molt important en la difusió de les seves propostes lèxiques entre els parlants i, en certa manera també, de la normativa. Només cal pensar en la implicació de TV3 en la normalització de l'ús del català durant els anys 1980.

A més d'aquestes autoritats, considerem altres publicacions especialitzades en motociclisme en llengua catalana produïdes per institucions del sector que no tenen el caràcter d'agents codificadors: manuals d'ensenyament de mecànica, de conducció i altres materials didàctics que, en molts casos, tenen una àmplia difusió entre els usuaris d'aquesta terminologia. En aquestes institucions els reconeixem el seu paper com a autoritat en terminologia tècnica específica del camp semàntic, encara que no tinguin l'estatus d'agents codificadors en el marc



legal. Durant la nostra recerca, hem fet el buidatge del lèxic procedent d'aquestes fonts per veure si les seves propostes s'adequaven a la normativa.

### **2. 3. Hipòtesis de partida**

Tenint el compte que el propòsit d'aquesta tesi és donar compte de la relació que s'estableix entre l'ús dels termes estudiats que formen part del camp semàntic del motociclisme en català des del punt de vista del model teòric de la lingüística cognitiva, intentarem establir els paral·lelismes que es poden observar entre el grau d'implantació de les propostes lèxiques que parteixen dels agents codificadors i l'organització intrínseca del camp semàntic del motociclisme en català observats des d'aquesta perspectiva.

Com veurem al capítol següent (apartat 3.2.) en la descripció de la metodologia per a l'obtenció de les dades per aquesta recerca, la majoria de les paraules observades provenen del registre oral, més o menys espontani, produït pels informants entrevistats. Ja hem explicat al capítol precedent la importància que donem al llarg de tota aquesta tesi a la recollida i l'estudi dels termes procedents del registre oral, ja que per a nosaltres forma part del mateix contínuum dins la producció lingüística (Givón 2018 [1979]) i no podem entendre implantació terminològica sense tenir en compte el registre oral.

Al llarg de la nostra recerca, intentarem establir una correspondència entre els resultats obtinguts en els treballs sobre implantació de la

normativa en lèxic especialitzat en l'àmbit semàntic dels esports, principalment els recollits a Vila ([dir.] 2007), i el que passa en el nostre àmbit semàntic concret (motociclisme), per donar compte dels resultats des del punt de vista de la lingüística cognitiva. Sempre sota la perspectiva que per a nosaltres les mostres de llenguatge més natural i espontani es troben en els registres orals.

Els treballs precedents sobre implantació de la normativa en el llenguatge dels esports recollits a Vila ([dir.] 2007) arriben a la conclusió, a grans trets, que en aquests llenguatges tècnics no s'ha produït implantació, és a dir, que els parlants, en la llengua oral, no utilitzen en les seves interaccions dins el domini semàntic el lèxic proposat per les autoritats normalitzadores. Bàsicament, aquestes recerques indiquen que la implantació de la normativa no s'ha produït per dues raons principalment. La primera té l'origen en una difusió insuficient de les propostes normalitzadores, la qual cosa vol dir que, com a resultat d'aquesta mancança en la difusió, els parlants no han arribat a conèixer els termes proposats i acceptats per la normativa. La segona raó adduïda és la manca d'acceptació de les propostes normalitzadores per part dels parlants. Com que la finalitat darrer d'un procés normalitzador és canviar els hàbits lingüístics d'un cert sector de la població (o de tota la població en accions més generalitzades de política lingüística), són precisament aquests parlants els que tenen l'última paraula (Vila [dir.] 2007, p. 37), i han de voler utilitzar els termes proposats per la normativa en les seves interaccions.

Com es pot inferir del que acabem de dir, a partir de les tendències observades anteriorment en altres llenguatges tècnics dins el domini dels esports, la nostra hipòtesi de partida principal és que: en el lèxic del llenguatge tècnic del motociclisme en català i en el registre oral no s'ha produït la implantació dels termes proposats pels agents codificadors, com a mínim en el conjunt de paraules recollides en aquesta recerca.

La segona hipòtesi és que l'organització interna del camp semàntic del motociclisme descrita mitjançant els principis de la lingüística cognitiva (teoria dels prototips i conceptes de nivell bàsic), té un paper fonamental en l'ús i l'acceptació per part dels parlants d'unes variants per sobre de les altres.

La tercera hipòtesi és que en la creació de neologismes (estiguin acceptats o no per la normativa) dins el camp semàntic del motociclisme tenen un paper fonamental els recursos relacionats amb l'establiment de significats d'origen metafòric i metonímic, tal com ja prediu també la lingüística cognitiva en la conceptualització dels significats per part dels parlants.

Com s'infereix de les hipòtesis enunciades, ens centrem sobre el llenguatge oral, ja que les interaccions entre els parlants dins el domini semàntic del motociclisme són majoritàriament orals, més o menys espontànies, i tenen lloc en el context de comunicacions privades dins la comunitat de pràctiques.

En aquest treball volem donar compte principalment de la implantació de la normativa en els registres orals en el domini semàntic del motociclisme, però també volem veure com es comporta la llengua escrita. Així doncs, la quarta i darrera hipòtesi que plantejem és que hi ha un major grau d'implantació en el lèxic sobre motociclisme que apareix als mitjans de comunicació i les publicacions que tracten el domini del motociclisme, tant en el registre escrit com en l'oral. Les mostres de llengua escrita que contenen lèxic pertanyent al camp semàntic del motociclisme, en el marc del nostre territori, provenen gairebé de manera exclusiva dels mitjans de comunicació i de publicacions especialitzades en el sector (vegeu capítol 4 i bibliografia) i pel fet d'aparèixer als mitjans de comunicació els usos es troben mediatitzats per la intervenció de correctors i assessors lingüístics.

A banda de les possibles causes per a la no implantació que preveiem a les nostres hipòtesis, poden entrar en joc altres fenòmens, com per exemple mancances en el procés de difusió de les propostes normalitzadores sorgides dels agents codificadors.

## **Capítol 3**

### **METODOLOGIA**

**3. 1. Propostes metodològiques prèvies i el nostre enfocament per a l'anàlisi**

**3. 2. El buidatge i l'enquesta com a eines per a l'obtenció de les dades**

**3. 2. 1. Temporalització**

**3. 2. 2. El buidatge**

**3. 2. 3. L'enquesta**

**3. 2. 3. 1. Model d'enquesta**

**3. 2. 3. 2. Tria de les paraules**

**3. 2. 3. 3. Reptes i solucions adoptades**

**3. 1. Propostes metodològiques prèvies i el nostre enfocament per a l'anàlisi**

En aquest punt de la recerca i vistes les consideracions teòriques, cal abordar quines metodologies han aplicat els autors precedents que han tractat diversos aspectes de la implantació de la normativa lèxica en català.

Bàsicament, en els treballs previs en la tasca de dur a terme un estudi sobre implantació terminològica en l'àmbit del català han optat per aplicar una de les tres metodologies següents:

*-aproximació terminològica:* utilitza la metodologia de la lingüística del corpus, centra l'anàlisi en la llengua escrita dins àrees amb molts usuaris, dona com a resultat estudis de tipus quantitatiu i té l'objectiu d'avaluar l'èxit o el fracàs de les polítiques normalitzadores.

*-aproximació sociolingüística:* usa la metodologia de la sociolingüística, analitza tant la llengua escrita com l'oral dins àrees reduïdes de parlants, dona com a resultat estudis de tipus qualitatiu i se centra en l'objectiu d'avaluar les causes de l'acceptació o el rebuig de les propostes de les autoritats normalitzadores i els plans de política lingüística.

*-aproximació combinada terminològica i sociolingüística:* utilitza la metodologia terminològica (lingüística del corpus i llengua escrita) i la sociolingüística (usos reals en la llengua escrita i oral), i té l'objectiu d'avaluar l'abast de la normalització terminològica i les causes de l'acceptació o rebuig per veure quins són els canvis en els usos lingüístics generats pels plans de política lingüística.

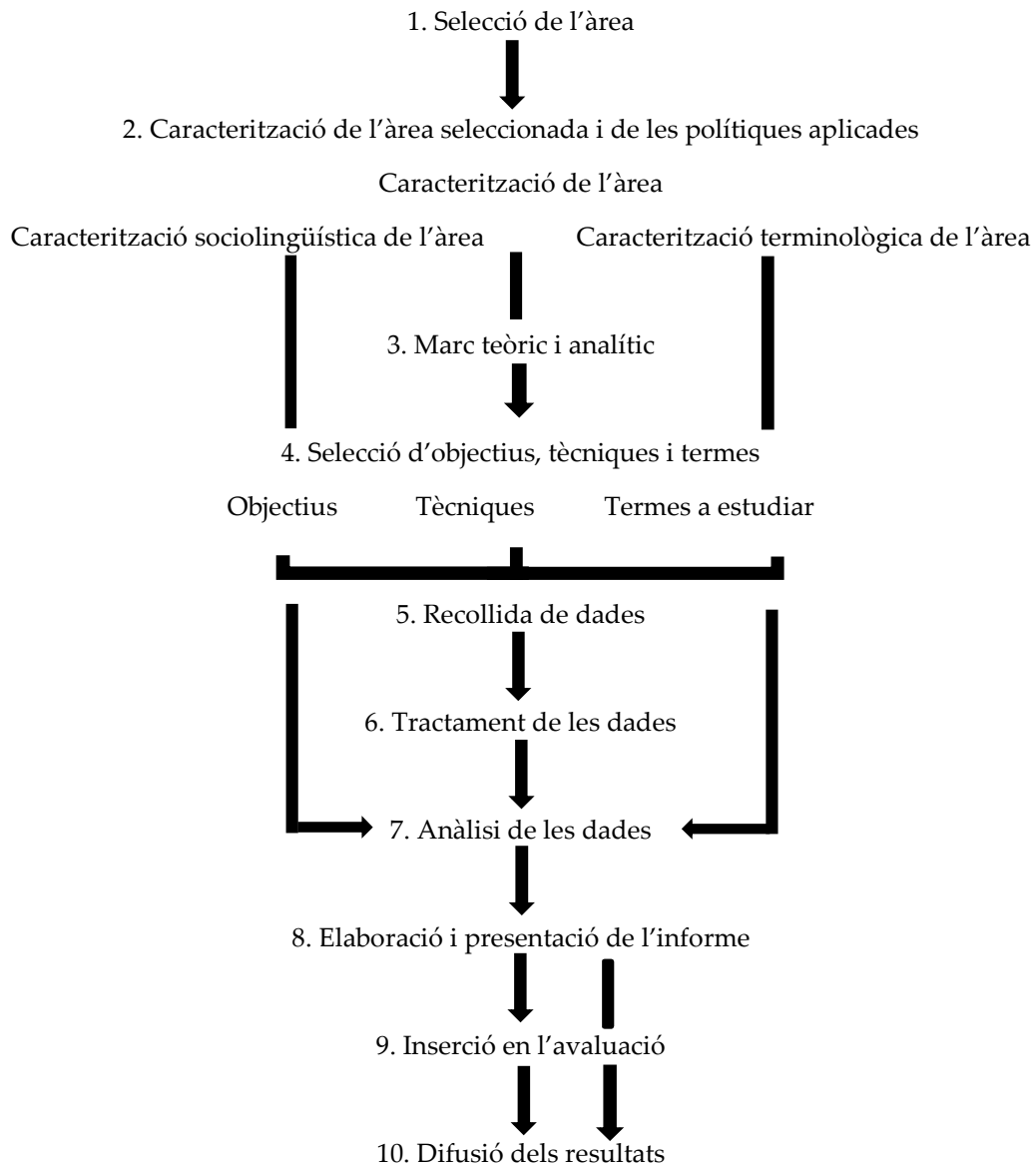
Dins la primera aproximació, la terminològica, podem esmentar com a exemple el treball de Montané (2006). L'autora, mitjançant una metodologia provinent de la lingüística del corpus, vol establir un mètode fidedigne que permeti analitzar sistemàticament la implantació

de la terminologia especialitzada a partir d'un corpus de textos que ve determinat per la temàtica que tracten, les tecnologies de la informació i la comunicació. Per a l'establiment del corpus textual va tenir en consideració tant textos oficials com no oficials, i d'aquest corpus textual va extreure un corpus terminològic, del qual analitza la implantació. Aquesta metodologia no pot mai proveir-nos de dades sobre la implantació de la terminologia en usos lingüístics reals, ja que pel fet de tractar-se d'una anàlisi únicament sobre textos escrits, sempre hi ha la possibilitat (fins i tot podríem dir la certesa) que hagin estat intervinguts per correctors pròpiament dits o que l'autor hagi passat el text per alguna mena de correcció automàtica (avui dia tots els programes d'edició de textos proporcionen alguna opció de correcció, com a mínim ortogràfica). Aquesta aproximació tampoc pot proveir resultats sobre els usos terminològics en els registres orals, ja que pren com a base del seu corpus els registres escrits.

Pel que fa a la segona aproximació, la sociolingüística, un importantíssim referent és Vila ([dir.] 2007), que posa les bases metodològiques per a l'anàlisi de la implantació terminològica. L'objectiu de la recerca d'aquest autor i els seus col·laboradors és valorar tant el grau d'implantació de la terminologia normalitzada, com les actuacions, accions i conseqüències sociolingüístiques derivades d'un procés de normalització terminològica. Per això és importantíssim analitzar la llengua escrita, però també l'oral, així com tenir en compte la multiplicitat de formes que poden adoptar. Aquest segon tipus d'aproximació proposa un procés d'anàlisi dividit en 10 fases (Vila [dir.] 2007, p. 47-67).

Reproduïm aquí un esquema que pren com a base el que apareix a Vila ([dir.] 2007, p. 48) sobre les fases de l'anàlisi d'implantació terminològica:

Figura 5. Fases dels estudis sobre implantació terminològica.



Passem ara a enumerar les fases que al nostre criteri són primordials i que, com es podrà veure més endavant, hem adoptat per a la nostra recerca. Dins la primera fase, cal determinar l'àrea terminològica



concreta d'estudi, que ha de ser abastable per part de l'equip d'investigadors, ha hagut d'haver estat objecte d'alguna actuació normalitzadora, i ha de comptar amb termes conflictius.

A la segona fase cal veure com s'organitza l'àrea en termes generals, en termes sociolingüístics i com s'estructura des d'una perspectiva terminològica. Aquí és molt important haver fet, en primer lloc, una recerca bibliogràfica sobre l'àrea, per després, concertar entrevistes amb els implicats, elaborar un mapa conceptual de les institucions i actors implicats, realitzar visites als entorns que seran analitzats i establir contactes personals amb els protagonistes del camp (Vila [dir.] 2007). En definitiva, saber quins són els actors i les institucions que hi intervenen, quines són les actuacions aplicades sobre l'àrea i quins són els usos lingüístics dins l'àrea.

Durant la tercera fase s'ha d'establir el marc teòric i analític, ja que és impossible dur a terme qualsevol recerca sense establir-los prèviament. Com ja s'ha desenvolupat al llarg de tot el capítol 2 d'aquesta tesi, ens situem en el marc teòric de la lingüística cognitiva però també integrem com a model metodològic les teories de planificació lingüística que hem descrit prèviament. Al llarg del desenvolupament de la nostra tesi prenem una perspectiva integradora on farem servir recursos d'anàlisi i recollida de dades típics de les dues disciplines (a l'apartat següent, 3. 2., donem els detalls).

A la quarta fase, cal fer la selecció dels termes i les tècniques que s'empraran en la recerca. En la selecció dels termes cal tenir en compte els que tenen variants denominatives concurrents; els que tenen denominacions força diferents segons la llengua (aquí és molt important observar la situació del català com a llengua, generalment, subordinada en el camp de la producció de terminologia especialitzada), els que tenen una codificació problemàtica i el grau d'especificitat dels termes, principalment. També cal mirar la freqüència d'ús i el grau de difusió, així com la facilitat d'incorporació dels termes en l'enquesta.

La cinquena fase està dedicada a la recollida de les dades, que resulta de l'execució del pla previst en l'etapa anterior i va adreçada a solucionar els problemes que es vagin presentant a mesura que es va treballant en la recerca.

A la sisena fase es du a terme el tractament de les dades. En aquest moment el més important és estandarditzar el tractament de les dades perquè els materials obtinguts siguin analitzables.

Durant la setena fase s'ha de produir l'anàlisi de les dades, que dependrà del tipus de dades obtingudes, dels objectius de la recerca i de les eines disponibles.

Les fases vuitena, novena i desena estan dedicades a la redacció de l'informe final, que ha d'incloure dades quantitatives i una interpretació

acurada de la situació global del camp terminològic objecte de l'estudi; la presentació de l'informe final a les entitats implicades; la consideració de l'informe i la seva inserció en l'avaluació del procés normalitzador, i, finalment, a la difusió dels resultats obtinguts entre els professionals de la llengua, la comunitat analitzada i els mitjans de comunicació. Com es pot entendre, tenint en compte el caràcter acadèmic de la nostra recerca, les fases novena i desena no es duran a terme, ja que queden totalment fora del nostre abast i tampoc no és el nostre objectiu canviar les polítiques de normalització lingüística dins el domini que tractarem, només volem fer una anàlisi de l'estat de la qüestió actualment.

Però encara, i tal com dèiem al principi d'aquest capítol, hi ha una tercera aproximació, la que exposa Gresa (2016) al seu *Estudi d'implantació terminològica. La gastronomia del Pròxim Orient i el nord d'Àfrica en els restaurants de Gràcia i l'Eixample de Barcelona*. L'autora fa una discussió de les dues aproximacions anteriors, la terminològica i la sociolingüística (Gresa 2016, pp. 21-22, 30-33), i explica que malgrat les diferències en els dos plantejaments, totes dues es basen en l'observació directa de les dades i pretenen descriure el funcionament de la llengua. Així doncs, Gresa (2016) planteja, tal com ja proposava Vila ([dir.] 2007), un acostament on es tinguin en compte les dues, tant la terminològica com la sociolingüística, és a dir, que les combinin:

En aquest sentit, es podria dur a terme una anàlisi dels resultats de l'execució d'un pla de normalització terminològica en un àmbit concret combinant ambdues disciplines. Així doncs, hauríem de tenir en compte una tercera possibilitat a l'hora d'abordar un estudi d'implantació terminològica, i és el fet de combinar els dos plantejaments anteriors, el que prové de la terminologia i el que prové de la sociolingüística. Com afirma Vila (dir., 2007),

un enfocament terminològic ens permetria esbrinar quin és l'abast real que han tingut les propostes neològiques elaborades pels especialistes, cosa que ens donaria peu a detectar els factors que determinen l'èxit o el fracàs d'aquestes propostes i, per tant, a establir criteris útils per assegurar l'èxit d'actuacions futures en matèria terminològica. A aquest enfocament podríem afegir-hi el de la sociolingüística, que ens permetria apropar-nos a l'acceptació o el rebuig, les valoracions i els canvis vers un pla de política lingüística i, en definitiva, quins són els canvis reals en els usos lingüístics de la població que generen les polítiques de normalització terminològica. (Gresa 2016, p. 25)

Així doncs, Gresa proposa dur a terme un estudi que contempli:

-des del vessant terminològic, l'abast real de la normalització terminològica per poder valorar l'èxit o el fracàs d'aquesta normalització i assegurar l'èxit d'actuacions futures.

-des del vessant sociolingüístic, quins són els canvis reals en els usos lingüístics que generen les polítiques de normalització terminològica, és a dir, si s'ha produït o no la normalització lingüística.

Segons en nostre parer, aquesta tercera via d'aproximació combinada és la més adient per poder valorar la implantació terminològica. Abasta la qüestió amb una complexitat més gran que cadascuna de les dues aproximacions per separat, ja que en els processos d'implantació terminològica és importantíssim saber l'abast de la normalització terminològica. Però també cal esbrinar si els esforços normalitzadors han produït fruits sobre els usos reals de la població, en darrera instància, si hi ha tingut lloc la normalització lingüística.

Però com anunciàvem en el títol d'aquest capítol, en aquesta tesi volem exposar el nostre enfocament per a l'anàlisi, que consisteix a obrir una nova via d'aproximació, que a més de combinar les propostes terminològiques i sociolingüístiques (com al treball de Gresa 2016), tingui en compte també la lingüística cognitiva, en una combinació dels mètodes sociolingüístics, terminològics i cognitius. En un àmbit terminològic determinat, volem saber, per una part, l'abast real de la normalització terminològica per poder valorar l'èxit o el fracàs d'aquesta normalització i assegurar al màxim possible l'èxit de futures actuacions (aproximació terminològica). A més, per l'altra part, quins són els canvis reals en els usos lingüístics que generen les polítiques de normalització terminològica (aproximació sociolingüística). Però també, esbrinar quines són les motivacions intrínseques dels parlants que els fan adoptar els termes proposats o no adoptar-los (aproximació cognitiva).

En addició, i tal com es pot desprendre del nostre enfocament metodològic, en aquesta recerca tindrem en compte tant la metodologia que segueixen els estudis terminològics com els sociolingüístics, ja que per a l'obtenció de les dades que analitzarem, d'una banda farem servir el buidatge de termes i, de l'altra, l'enquesta. També cal remarcar que el nostre model aproximatiu beu en gran mesura de les fases d'anàlisi de la implantació terminològica que proposa Vila ([dir.] 2007), però les hem adaptat als nostres objectius i les nostres possibilitats. Compartim la intenció de dur a terme un estudi qualitatiu a partir d'un treball de camp on s'aprofitarà sobre alguns dels recursos clàssics de la recerca sociolingüística i etnogràfica (enquestes, entrevistes, observació i

observació participant). Però no se seguiran al peu de la lletra totes les fases indicades per Vila per a un treball de recerca d'aquest tipus, bàsicament no tindrem en compte les fases 8, 9 i 10 que descriu aquest autor (Vila [dir.] 2007, p. 48). A banda del fet que el punt de partida teòric és diferent (la sociolingüística, en un cas, i la lingüística cognitiva, en l'altre), seguint aquesta línia, l'objectiu final de la nostra recerca també és diferent. En el present estudi no pretenem dur a terme un procés de normalització del domini semàntic del motociclisme, sinó descriure l'estat de la qüestió, tot centrant-nos en les raons dels parlants per triar unes variants lèxiques o unes altres. També pretenem exposar unes possibles línies d'actuació que afavoreixin la tria per part dels parlants de les formes normatives.

Les dades objecte del nostre estudi s'han extret del buidatge de fonts escrites i orals de caràcter públic (a l'abast de tothom i publicades en qualsevol mitjà: suport paper, audiovisual o en línia) que tracten el llenguatge tècnic del motociclisme i, també, de fer una enquesta a particulars relacionats amb el motociclisme d'una o altra manera (principalment usuaris de motocicleta, aficionats al motociclisme i professionals del sector). Als apartats següents fem una descripció aprofundida de les tècniques emprades per a l'obtenció del nostre recull de dades.

### **3. 2. El buidatge i l'enquesta com a eines per a l'obtenció de les dades**

Abans de descriure els processos que hem utilitzar per tal d'aplegar les dades que analitzem en aquesta tesi, volem deixar constància, com ja hem dit anteriorment, que malgrat que el buidatge és una eina típicament utilitzada en estudis de caràcter quantitatiu, el nostre objectiu s'aparta d'aquesta tendència, ja que pretenem dur a terme un estudi qualitatiu del domini semàntic del llenguatge del motociclisme en català i no fer un estudi estadístic dels usos dels parlants que utilitzen habitualment aquest domini semàntic. Evidentment, quantificarem els resultats obtinguts, però no farem una anàlisi estadística, ja que el nombre d'enquestes per aconseguir una mostra representativa estadísticament parlant queda totalment fora de l'abast d'una recerca com la nostra.

Com ja hem anunciat anteriorment, per a la confecció d'aquest estudi s'ha dut a terme un treball de camp que ha abastat tots els mitjans a què hem tingut accés per a l'obtenció de les dades. Hem anat a buscar les mostres de llenguatge allà on es produeixen (vegeu annexos, apartat V).

#### **3. 2. 1. Temporalització**

El primer que vam fer abans d'aplegar les dades per a l'estudi, va ser consultar les autoritats normalitzadores per veure quins termes recollien. Com ja hem dit als capítols precedents, considerem com a termes normalitzats els que apareixen als materials lexicogràfics elaborats, supervisats o avalats per l'Institut d'Estudis Catalans i el Termcat

(principalment el *Diccionari de la llengua catalana de l'Institut d'Estudis Catalans*, el *Diccionari de motociclisme* i el *Diccionari general de l'esport*) i els termes que es consideren correctes al portal de consultes Optimot de la Generalitat de Catalunya i al lloc web esadir de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals, en l'apartat de lèxic específic sobre esports i motociclisme.

Seguidament, i ja dins la fase de recollida de les dades, vam aplegar els materials per dur a terme el buidatge. La condició que havien de complir les fonts era que fossin produïts en llengua catalana i que la seva temàtica fos dins l'àmbit semàntic del motociclisme. Després vàrem comparar els termes obtinguts del buidatge amb els termes proposats pels agents normalitzadors. Aquestes dues fases van tenir lloc, principalment, durant els anys 2013 i 2014, però el buidatge ha continuat depenent de si han aparegut o no noves fonts i s'ha allargat fins al febrer de 2017.

Posteriorment, vam dissenyar una enquesta que ens permetés obtenir mostres orals del llenguatge del motociclisme en català. Amb l'enquesta volíem saber quines paraules utilitzen els parlants i quina opinió tenen de la normativa aplicable al lèxic del motociclisme. Després de l'etapa de disseny, que explicarem en apartats següents, vam passar l'enquesta a 10 persones com a prova pilot durant el gener i el febrer de l'any 2015. Dels resultats d'aquesta prova pilot, vam afegir algunes correccions dins el disseny de la nostra enquesta fins obtenir el model definitiu que es va utilitzar per a l'obtenció de les dades. De juny de 2015



a desembre de 2016 es van enquestar un total de 50 parlants, entre els quals es van tornar a entrevistar novament, però ja amb el model definitiu d'enquesta, els 10 primers participants a la prova pilot, ja que vam considerar que el temps transcorregut entre la prova pilot i l'enquesta definitiva era suficient com perquè oblidessin les primeres respostes que havien donat. Els 10 participants en la prova pilot van ser els darrers a ser entrevistats el desembre de 2016. Tots els informants van omplir l'enquesta en el moment que participaven en algun esdeveniment relacionat amb el món del motociclisme (assistien a curses, fires, desenvolupaven la seva feina com a mecànics, dependents, *team managers* d'equips de competició, pilots, monitors o eren usuaris de la moto com a mitjà de transport). També, durant aquest període es va fer la primera anàlisi dels resultats. Tot seguit, de setembre de 2016 a febrer de 2017 es va finalitzar el buidatge de les noves fonts aparegudes, alhora que es feia una anàlisi aprofundida de les dades. De febrer de 2017 a setembre de 2018, es va elaborar la redacció de l'informe, que constitueix el cos central d'aquesta tesi.

### **3. 2. 2. El buidatge**

Per a l'obtenció de les dades, el primer mètode que hem fet servir ha estat el buidatge de textos escrits i orals que presenten mostres de llenguatge tècnic d'especialitat en l'àmbit semàntic del motociclisme. El buidatge permet aplegar els termes en el seu context de producció, aspecte importantíssim per avaluar el seu significat. Per això hem tingut en compte tant fonts orals: mitjans audiovisuals, enregistraments de programes especialitzats de ràdio i televisió, retransmissions esportives i

entrevistes amb professionals del sector emeses per aquests mitjans; així com també produccions escrites: premsa i publicacions especialitzades tant en suport paper com en línia (consulta de llocs web especialitzats, fòrums específics, xarxes socials i publicacions periòdiques en la seva versió digital) (vegeu el detall de les fonts a la bibliografia).

En aquesta fase i durant el període que va entre gener de 2013 i febrer 2017, hem fet un buidatge manual sistemàtic de totes les fonts aparegudes en llengua catalana, en el sentit que tota publicació relacionada amb aquest camp semàntic i en tots els mitjans i vessants possibles a què hem tingut accés ha estat buidada sistemàticament (vegeu l'apartat de bibliografia). Principalment, les fonts del buidatge han estat les següents:

- articles de diaris, tant en suport paper com en línia
- biografies de pilots professionals i expilots
- manuale de mecànica i enginyeria
- llocs web i fòrums especialitzats
- cròniques de curses
- publicacions institucionals del Servei Català de Trànsit, de l'Ajuntament de Barcelona, de la Generalitat de Catalunya, del Circuit de Barcelona-Catalunya
- catàlegs d'exposicions temporals i permanents sobre motociclisme
- publicacions sobre motociclisme, tant actuals com antigues, en paper, en vídeo, àudio o en línia.

En aquest punt cal dir que no hem pogut utilitzar, en la majoria dels casos, eines informàtiques per al processament d'aquest tipus de dades, a causa de l'escassetat de recursos amb què comptem i del fet que la gran majoria de les fonts eren en format paper. Només, en el cas de publicacions en suport informàtic hem pogut utilitzar un cercador de termes. Així hem pogut avaluar la presència o absència d'un terme determinat en un text, però no hem pretès tampoc quantificar la freqüència d'ús, ja que entenem que queda fora de l'abast d'una recerca de les característiques de la nostra.

Com ja vam advertir en els informes de seguiment de tesi presentats en els anys corresponents, ens hem trobat amb la gran dificultat que suposa la manca de mitjans escrits en català que tractin el domini semàntic del motociclisme. No hi ha cap revista especialitzada en motociclisme en la nostra llengua que es publiqui actualment. El buit està ocupat per premsa en castellà, malgrat que la principal editorial del sector té la seva seu a Barcelona, concretament a l'Hospitalet de Llobregat (Alesport S.A.). Quant als diaris esportius, hi ha una gran mancança de publicacions en català que abastin tot l'àmbit territorial, llevat del diari *L'Esportiu de Catalunya* (més conegut com *L'Esportiu*, antic diari *El 9 Esportiu*) que va començar a aparèixer el maig de 2011, tant en versió impresa com en línia, i que té la seva seu editorial a Girona. Pel que fa als diaris d'informació general publicats a les nostres terres, només n'hi ha quatre que tinguin secció de motor i apareguin també en català: *Ara*, *El punt Avui*, *El Periódico de Catalunya* (que en aquest cas és una traducció de la crònica en castellà, segons el mateix redactor) i *La Vanguardia* (que es

tracta, en la majoria dels casos, d'una traducció automàtica també del castellà).

Pel que fa als mitjans audiovisuals, com també hem explicat altres vegades, la situació no és gaire diferent, encara que s'ha produït alguna millora lleu en els tres darrers anys (temporades de curses 2015-2016, 2016-2017 i 2017-2018). El motociclisme també és el gran absent a la televisió en català, tant pública com privada. No hi ha cap programa específic que tracti el motociclisme en català tret de *Motor a fons* de TV3, que només té una secció dedicada a les motos i els dies després de les curses importants de qualsevol de les disciplines de la FIM (Federació Internacional de Motociclisme), i l'espai de 25TV anomenat *Motomania*, que recull comentaris dels protagonistes de l'actualitat en l'àmbit del motociclisme (campions de curses de les diverses disciplines: velocitat, trial, motocròs, estil lliure, etc.) i que també conté una secció fixa sobre mecànica, a càrrec de professors i responsables de l'escola EPS de Barcelona. En aquest programa les intervencions dels entrevistats s'acostumen a fer en la llengua pròpia de cadascú, amb la qual cosa la incidència del català es redueix. Com a novetat de les tres darreres temporades, TV3, al seu canal Esport3, retransmet les curses del Mundial de Superbike (SBK). L'acord entre TV3 i Dorna WorldSBK Organization es va signar el 4 de febrer de 2016 i té una durada de 3 anys, amb les respectives pretemporades incloses. Les retransmissions són en directe, tant de les curses com dels entrenaments qualificatius, de totes les categories del Mundial de SBK: SuperBike, SuperSport, SuperStock1000 i European Junior Cup, i conduïdes pel periodista especialitzat en motor

Francesc Latorre. Com a convidat tècnic fix compten amb la col·laboració de l'expilota Rubén Xaus (nascut a Sant Cugat del Vallès, però actualment establert a Andorra) i esporàdicament conviden a altres pilots i expilots catalans. La temporada 2017 comptaven també amb la presència fixa de Carles Checa (pilot nascut a Sant Fruitós de Bages i guanyador l'any 2011 del Mundial de Superbike). El contracte per a la retransmissió d'aquestes curses entre TV3 i Dorna finalitza en acabar la temporada d'aquest any, el desembre de 2018, i encara no es tenen notícies si s'ampliarà amb més temporades.

A banda d'això, només podem veure mostres de programació en català a la secció d'esports de motor dels *Telenotícies*, els caps de setmana que hi ha curses dels diversos mundials de la FIM que compten amb la participació de pilots catalans, però les cròniques sobre motociclisme sempre queden relegades als últims minuts de l'espai darrere les informacions dels altres esports: futbol, bàsquet, tennis, etc.

Dins els mitjans audiovisuals, en l'àmbit de la radiodifusió en català, el panorama és més o menys el mateix, només hi ha una secció sobre motociclisme al programa de Catalunya Ràdio *Tot gira*, que cada cap de setmana de curses del Mundial de MotoGP transmet les cròniques de l'enviat especial en aquests esdeveniments. També tracta, de manera esporàdica, les principals manifestacions sobre el món del motociclisme que tenen lloc a les nostres terres o en les quals participen pilots catalans. A banda, RAC1 també té un enviat especial a les curses del Mundial de Motociclisme que desenvolupa les seves cròniques en la secció d'esports

dels espais informatius generals de la cadena. RAC1 fa, cada any, un programa especial amb motiu del Gran Premi de Catalunya de Motociclisme. Però a banda d'això, no hi ha més exemples de radiodifusió en català sobre motociclisme.

Pel que fa a la recollida de mostres del registre oral, hem anat anotant els termes apareguts a diverses llistes, juntament amb el seu context de producció. Aquestes llistes ens han acompanyat en tot el nostre període de recerca. Mentre observàvem els parlants, vam veure que utilitzaven de forma espontània tot un seguit de paraules que no eren recollides en els materials elaborats pels agents normalitzadors. Aquest fet va confirmar totalment les nostres sospites inicials en el sentit que en els registres orals i espontanis dins aquest domini semàntic apareixien moltes paraules que no tenen presència als materials lexicogràfics elaborats per les autoritats normalitzadores. Un cert grau de divergència entre el llenguatge normatiu i la llengua oral ja és predictable en qualsevol domini semàntic, ja que forma part de la variació intrínseca del llenguatge, però en una recerca com la nostra cal avaluar aquesta divergència, cosa que veurem detalladament més endavant (capítol 4).

Quant a la presència a Internet i les xarxes socials, hi ha els espais vinculats al programa de Catalunya Ràdio, *Tot gira*, concretament el blog de Damià Aguilar anomenat *L'univers de MotoGP*. L'autor hi fa reflexions sobre la seva experiència com a enviat especial al Mundial de MotoGP i també comparteix, de manera molt més personal que a les seves cròniques radiofòniques, la seva opinió sobre les darreres notícies que es

produeixen en aquest ambient. Acostuma a publicar algun article nou cadascun dels dies de les curses del Mundial de MotoGP. A part del seu blog, al mateix lloc web de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals, aquest periodista també té una secció particular: *Univers MotoGP*, on hi ha les seves retransmissions radiofòniques de les curses, notícies importants i comentaris relacionats.

Tota la llista de les fonts buidades apareix a l'apartat de bibliografia. Com es desprèn de la manca de mitjans en català susceptibles de buidatge, vam haver de prendre en consideració altres estratègies per a l'obtenció de les dades. A més, volíem obtenir mostres orals, espontànies i el menys mediatitzades possible, cosa que l'anàlisi del corpus en el sentit més tradicional del terme no permet.

Després del buidatge de les fonts esmentades, vam procedir a comparar els termes obtinguts amb els termes proposats per les autoritats normalitzadores per veure si, a les fonts, hi havia presència de mots no previstos per la normativa dins l'àmbit semàntic. Al llarg de tot aquest treball entenem per mots "conflictius" els termes on hi ha divergència entre l'ús dels parlants i les propostes de la normalització terminològica: manlleus, neologismes no acceptats per l'autoritat normalitzadora, préstecs no acceptats o mal adaptats al sistema del català, termes amb influència del contacte entre llengües i lèxic no normatiu utilitzat pels informants.

També, en aquest treball entenem el concepte de *manlleu* (Termcat 2005) com l'element lingüístic procedent d'una altra llengua integrat al català amb diversos graus d'adaptació, i també com el terme que s'incorpora al català i és una traducció literal d'una altra llengua i que, en cap dels dos casos, són acceptats per la normativa. Per això en la nostra anàlisi considerem manlleus totes les paraules procedents d'una altra llengua que hem recollit dels informants però que no apareixen al *Diccionari de motociclisme* del Termcat, ni als textos normatius que provenen de les autoritats normalitzadores.

Al capítol 4, d'anàlisi de les dades, expliquem tots els detalls sobre els resultats del buidatge dels termes. Allà descrivim, cas per cas, cadascun dels mots obtinguts i la seva relació amb les propostes normatives.

### 3. 2. 3. L'enquesta

En primer lloc, hem de dir que la causa principal per dur a terme una enquesta entre els usuaris del lèxic de l'àmbit semàntic del motociclisme va néixer de dos fets: la intenció d'abastar mostres d'ús espontani per part dels parlants, que no es poden obtenir per cap altre mitjà més que a partir del contacte directe amb ells, i la manca de mots "conflictius", en el sentit que els hem definit a l'apartat precedent (3.2.3), obtinguts a partir del buidatge de textos per a l'obtenció de les dades. Com ja hem dit a l'apartat anterior, en el nostre treball de camp previ durant el buidatge de termes en el període anterior a l'enquesta, preteníem recollir mots "conflictius", és a dir, no normatius. Però només a les fonts orals,



principalment en el buidatge de retransmissions d'esdeveniments esportius, vam recollir alguna mostra d'aquestes característiques, produïda, segurament, a causa de l'expressivitat del moment (avançaments entre pilots, finals de curses i entrevistes de parc tancat) i la rapidesa de la retransmissió, ja que hi havia menys control de la producció lingüística.

A partir d'aquí ens vam plantejar quina mena d'enquesta podríem elaborar que ens permetés l'obtenció de les dades de la manera menys invasiva i més representativa possible. Mitjançant aquesta eina, els parlants mateixos ens indiquen quins termes fan servir, i també quin coneixement mostren de les propostes normatives que tenen a l'abast. La base per a la nostra enquesta és un guió fet a partir d'imatges. Aquesta mena d'enquesta té una gran tradició en el món de la dialectologia i la sociolingüística, i permet que els informants anomenin allò que veuen en la imatge amb poc condicionament derivat de la forma normativa o estàndard, o del mateix enquestador. El model que hem seguit ha estat l'usat a Vila ([dir.] 2007, p. 37) però amb les modificacions que hem cregut oportunes per tal d'adequar-lo al lèxic del camp semàntic del motociclisme i a l'objectiu de la nostra tesi, ja que el punt de partida teòric i metodològic és diferent (la lingüística cognitiva i una aproximació teòrica pròpia que combina les metodologies *sociolingüística*, *terminològica* i *cognitiva*). A més, l'objectiu final també és diferent (no pretenem dur a terme un procés de normalització lingüística del domini semàntic del motociclisme, cosa que entenem que és competència de les autoritats i els agents normalitzadors, sinó descriure l'estat de la qüestió, la motivació

dels parlants en la seva tria de les formes lèxiques i unes possibles línies d'actuació perquè les propostes normatives siguin adoptades per part dels parlants).

L'enquesta que proposem i hem fet servir per a l'obtenció de les dades que estudiem al llarg d'aquesta tesi pretén avaluar l'ús en els registres orals de les paraules que proposen les autoritats normalitzadores entre els usuaris de motocicleta i els professionals del sector en les seves comunicacions espontànies. Per poder enquestar els parlants que previsiblement eren usuaris de la terminologia del camp semàntic que ens ocupa, hem fet visites a professionals del sector (mecànics, venedors a concessionaris de les diverses marques, propietaris i *team managers* d'equips de competició, responsables de premsa de marques de motos, periodistes especialitzats, escoles de mecànica i de tècniques de conducció, botigues especialitzades en equipament per a motocicletes i per a motoristes). També hem establert contacte amb usuaris de la motocicleta com a mitjà de transport durant els diversos esdeveniments relacionats amb el motociclisme als quals hem pogut assistir (grans premis i curses, salons, fires i presentacions de nous models de motos i trobades motociclistes, entre d'altres) amb la intenció d'obtenir una mostra el més variada i representativa possible (vegeu el detall dels esdeveniments als quals hem assistit a l'annex, capítol V). Aquesta era una manera d'aconseguir mostres de llenguatge d'aquest domini semàntic en els contextos naturals i habituals de producció. Amb això hem anat a buscar les mostres de lèxic allà on es troben.

### 3. 2. 3. 1. Model d'enquesta

En primer lloc, cal dir que la nostra intenció en tot moment ha estat l'obtenció de les mostres lèxiques de la manera menys invasiva i menys dirigida possible. Volíem recollir exemples de produccions naturals i no condicionades, en la mesura del possible, ni per la normativa ni per la nostra pròpia intervenció. Tot seguit expliquem les raons per a la tria d'aquest model en concret, que trobareu adjunt als annexos (apartats I i II).

Com a introducció a l'enquesta, el primer que fem és una breu presentació, on expliquem qui som i quin tipus de recerca estem duent a terme. També demanem si es vol participar a l'enquesta, que serà anònima, i si ens donen permís per utilitzar les dades que ens proporcionen únicament per al nostre estudi.

Si hi ha una resposta positiva es passa a la recollida de dades de caràcter personal. En aquesta part de l'enquesta volem recollir tot un seguit de dades que permetin la caracterització de l'usuari tipus del llenguatge del motociclisme en català: l'edat, el sexe, el lloc de procedència, la llengua materna i la llengua d'ús habitual, la professió, la relació amb el món del motociclisme, el temps que fa que hi està vinculat i la manera com es va introduir en aquest món. Aquest primer bloc de preguntes ens permetrà saber el seu grau de vinculació amb el motociclisme i quin tipus de coneixement té del mitjà, per poder valorar així el coneixement que el parlant té d'aquest domini semàntic. En aquest punt també discriminem si el parlant respondrà el qüestionari 1 només o tots dos l'1 i el 2 (vegeu annexos).

Després d'aquests passos previs anem a l'apartat següent de l'enquesta, on mostrem les imatges que fan referència a les paraules que volem que produeixin els informants. Cada imatge va acompanyada d'un número que ens permet localitzar posteriorment les respostes dels participants. De cada paraula es fan les preguntes sobre com s'anomena el que ensenyem, com s'escriu, de quina llengua creu l'informant que prové la paraula que ens ha dit, si coneix alguna paraula per expressar el mateix; en cas afirmatiu, quina és aquesta paraula, i, en cas negatiu, li mostrem la paraula que proposa la normativa del català per al concepte expressat a la imatge. També li demanem si coneix la paraula proposada per la normativa, si l'havia escoltat mai, quina ha sentida més: la que ell ens ha dit primer o aquesta que li proposem nosaltres i, finalment, quina valoració aplicaria a la paraula que nosaltres li hem mostrat (la paraula normativa).

Amb tota la bateria de preguntes del punt 2 de l'enquesta volem saber quin coneixement té el parlant de la paraula normativa i quines alternatives proposa ell mateix per a aquesta paraula, així com quines denominacions són les més usuals, naturals i habituals per designar la imatge que li proposem. A més, també podem saber quin grau d'identificació té el parlant amb la paraula proposada per les autoritats normalitzadores.

Finalment, al darrer apartat de l'enquesta es formulen les preguntes sobre el coneixement dels documents produïts per l'autoritat

normalitzadora i l'opinió que té l'informant sobre si cal o no normalitzar la terminologia del camp semàntic del motociclisme en català. Aquestes respostes ens poden indicar el grau d'implicació que tindrien aquests parlants en la implantació de les propostes de normalització terminològica, com a pista per a l'acceptació o el rebuig dels termes normatius.

### 3. 2. 3. 2. La tria de les paraules

Tenint en compte que proposem una enquesta a partir d'imatges, el primer problema que vam haver d'enfrontar va ser si era possible trobar imatges representatives de cadascun dels mots "conflictius" que havíem recollit durant la fase de buidatge. En primer lloc, vam buscar imatges per designar aquests mots que havíem anat aplegant durant el treball de camp previ. Però no podíem triar qualsevol imatge, calia triar les que fossin representatives, és a dir, prototípiques (Rosch 1978), i fàcilment comprensibles per als informants que responguessin l'enquesta. També, i encara que sembli obvi, havíem de triar imatges que representessin mots "conflictius" que tinguessin correspondència amb termes proposats per la normativa, ja que són aquests termes, el seu ús i les seves característiques els subjectes de la nostra recerca.

D'aquesta manera, presentem la llista de paraules recollides juntament amb les proposades per les autoritats normalitzadores que designen el mateix significat, i que, per tant, són identificables amb la mateixa imatge. A la nostra llista, cada imatge té una correspondència amb una de les paraules que hem anat recollint en el nostre treball de

camp previ i, al seu torn, amb la paraula que proposa la normativa (que escrivim amb negreta a la llista següent juntament amb la imatge que hem mostrat als informants durant l'enquesta). Cal dir que les paraules recollides a partir de les mostres de llenguatge privat observades amb anterioritat a l'elaboració de l'enquesta, que es fan servir com a termes contrastius amb els normatius, no tenen la condició de termes normalitzats en la majoria dels casos i es tracta, principalment, de manlleus d'altres llengües o paraules no acceptades en l'àmbit general del català normatiu, però ja estudiarem cas per cas més endavant (capítol 4).

A partir de les imatges que mostrem als informants en l'enquesta, pretenem obtenir tant les paraules recollides durant el buidatge de les publicacions escrites i orals, com les que proposa la normativa, com paraules diferents que coneix i utilitza el parlant habitualment. Així, li donem la possibilitat d'enunciar la variant que sigui més habitual o més coneguda per ell o simplement la que vulgui, amb una mínima intervenció per part nostra. Nosaltres només intervenim en cas de dubte i sempre amb la cura de no pronunciar els mots objecte d'estudi. A banda d'això, es preveu la possibilitat que l'informant respongui alguna altra paraula que nosaltres no havíem obtingut prèviament mitjançant el buidatge, ni amb l'observació directa prèvia, i que sigui diferent de les propostes normatives. Per tant, el parlant té la possibilitat de donar-nos respostes no predictibles a partir de la nostra recerca prèvia per a l'aplegament de les dades objecte del nostre estudi. Vegem ara quines són aquestes imatges i les paraules que preteníem obtenir mitjançant les il·lustracions que segueixen:

*Il·lustració 1*



**braga/buf-tapaboques**

*Il·lustració 2*



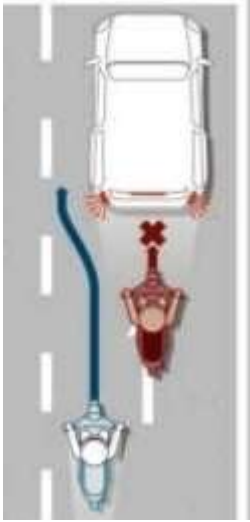
**curva-corba/revolt/gir/tombant** (a dretes /  
a esquerres)

*Il·lustració 3*



**tombada-plegada**

*Il·lustració 4*



adelantar/adelantament-**avançar/avançament**

*Il·lustració 5*



palanca d'embrague / de freno-**maneta-  
empunyadura (d'embragatge / de fre)**

*Il·lustració 6*



embrague-**embragatge**



*Il·lustració 7*



**amortiguador-amortidor**

*Il·lustració 8*



**banda de rodadura-dibuix-banda de rodolament**

*Il·lustració 9*



**xàssis-xassis-bastidor**

*Il·lustració 10*



**càmera d'aire-cambra d'aire**

*Il·lustració 11*



**llanta-llanda**

*Il·lustració 12*



**quadro de mandos/rellotges-quadre de comandaments**

*Il·lustració 13*



**tub d'escape-tub d'escapament**

*Il·lustració 14*



**comptakilòmetres-velocímetre**

*Il·lustració 15*



**puny-orella**

*Il·lustració 16*



**colín-cua**

*Il·lustració 17*



**mono-granota**

Aquest primer bloc de paraules està constituït per termes d'abast general dins el camp semàntic del motociclisme i formen part del qüestionari 1 adreçat als usuaris de motocicleta.

El bloc que apuntem a continuació està format per termes d'abast més específic dins el camp semàntic del motociclisme, concretament

comprèn el lèxic típic de la competició (velocitat, principalment) i forma part del qüestionari 2, per a professionals del motociclisme o aficionats a les curses.

*Il·lustració 18*



ride through-**boxes a través**

*Il·lustració 19*



pit lane-**línia de boxes**

*Il·lustració 20*



team manager-**cap d'equip**

*Il·lustració 21*



**wheelie-cavallet**

**antiwheelie-anticavallet**

*Il·lustració 22*



**stoppie-cavallet invertit**

*Il·lustració 23*



**comissari de repostatge-comissari  
de proveïment**

*Il·lustració 24*



safety car-cotxe de seguretat

*Il·lustració 25*



entreno-qualifying practice-  
entrenament qualificatiu

*Il·lustració 26*



racing team-escuderia-equip de  
competició

*Il·lustració 27*



parrilla de sortida-starting grid-  
graella de sortida

*Il·lustració 28*



road-book-llibre de ruta

*Il·lustració 29*



pole/pole position-posició preferent



*Il·lustració 30*



**warm up lap-volta d'escalfament**

*Il·lustració 31*



**chicane-xicana**

Aquest tercer bloc de paraules apareixen als 2 qüestionaris i serviran de paraules de control del coneixement del camp semàntic.

*Il·lustració 32*



**comptavoltes-compta-revolucions**

Il·lustració 33



volta de reconeixement-**volta d'inspecció**

Il·lustració 34



volta d'honor-**volta de desacceleració**

Les imatges que proposem per a l'obtenció de les paraules han estat triades tenint en compte que fossin clares, comprensibles i intel·ligibles per al major nombre de persones possible. També hem procurat que no donessin lloc a confusions, en el sentit que una mateixa imatge es referís a un objecte o una acció en el món real clarament distingible. Hem tractat de buscar els exemples més paradigmàtics i coneguts pel gran públic, per exemple, si demanem la paraula *escuderia* hem triat la imatge de la Repsol-Honda, ja que és una de les més conegudes i identificables (és el patrocinador més estable dels darrers anys), però també hauríem pogut triar la de Yamaha. En altres casos, com el del terme *embragatge*, hem optat per pintar la part del motor on es troba aquest component per evitar

que els informants ens diguessin altres parts de la motocicleta, com ara *cilindre* o *motor*. Amb totes les imatges hem aplicat aquest mateix procediment.

També hem fet la distinció en dos qüestionaris diferents perquè no volem que el temps esmerçat per contestar tota l'enquesta fos massa llarg, cosa que creiem que hauria perjudicat la participació dels informants i la seva concentració durant les respostes. Així doncs, per tal de resoldre aquest aspecte, hem diferenciat les paraules més tècniques de les paraules més generals i hem decidit passar el qüestionari 1 als parlants que en l'apartat de caracterització dels informants s'identificaven ells mateixos com a usuaris de motocicleta i el qüestionari 2 a aquells que es caracteritzaven com a professionals o aficionats a les curses, ja que a major coneixement del domini semàntic, major especificitat en la descripció dels conceptes de nivell bàsic (Rosch 1978). De tota manera, també es donava la possibilitat que si la persona enquestada tenia temps, estava disposada i s'identificava amb els dos grups, respongués els 2 qüestionaris.

Finalment, vegeu a l'annex III, els materials elaborats per a l'avaluació dels resultats de l'enquesta.

### 3. 2. 3. 3. Reptes i solucions adoptades

Un cop que vam iniciar la dinàmica de les entrevistes, durant l'etapa de la prova pilot en la qual vam fer les 10 primeres enquestes, ens vam adonar que el temps per respondre-la s'allargava més del que teníem previst en

un principi, ja que volíem aprofundir en l'actitud que tenia l'informant davant dels termes proposats per la normativa. Com que el nostre estudi és de caràcter qualitatiu, vam pensar que era millor tenir unes respostes més precises i matisades que un nombre més gran de respostes. En aquest sentit, i amb la intenció d'arribar a un nombre més gran d'usuaris del lèxic en el domini semàntic del motociclisme, vam pensar a dissenyar una enquesta que poguéssim enviar per correu electrònic o, fins i tot, usar les eines per crear enquestes presents a Internet (e-encuesta). Però amb la utilització d'aquests recursos, que permeten dur a terme una enquesta "no presencial", trobàvem que es perdia una bona part del sentit de la nostra recerca, ja que per aquest mitjà es feia molt difícil saber l'opinió i l'actitud de l'entrevistat davant les paraules proposades per la normativa. Tampoc no podíem recollir els termes relacionats amb el camp semàntic del motociclisme que produís l'informant espontàniament durant l'entrevista, ni copsar dubtes, dobles respostes o autocorreccions. També, com que en aquest tipus d'enquestes "no presencials" no es produeix contacte directe amb la persona que respon, no es pot assegurar que les respostes no siguin interferides per la consulta als diccionaris o reculls de termes que posen a l'abast les autoritats normalitzadores. Després de fer aquesta reflexió diverses vegades i tenir en compte que la nostra recerca es basa en un estudi qualitatiu, malgrat haver dissenyat un model d'enquesta "no presencial" i enviar-la, fins i tot, a uns quants informants perquè la respongessin, vam decidir abandonar aquesta idea, ja que el més important en aquest treball, tal com s'ha dit des de l'inici, és la qualitat de les dades obtingudes. Tot això ens fa poder abastar un nombre

reduit de mostres per a l'anàlisi, cosa que si tinguéssim més recursos, tant personals com temporals, podríem haver aconseguit.



## Capítol 4

### ANÀLISI DE LES DADES

4. 1. Àmbit geogràfic i contextos de recollida de dades
4. 2. Caracterització del parlant
4. 3. Coneixement de les paraules normatives per part dels parlants
4. 4. Variants que usen els parlants “previstes”, “imprevistes” i explicació dels casos
  4. 4. 1. Variants documentades
  4. 4. 2. Explicació dels casos
4. 5. Donem veu als parlants
  4. 5. 1. Descripció de les tendències generals
  4. 5. 2. Què motiva els parlants en la tria de les variants?
  4. 5. 3. Neologismes i llengües de procedència. Sempre l’anglès...
4. 6. Difusió
  4. 6. 1. Paper dels mitjans de comunicació
4. 7. Implantació
  4. 7. 1. Condicions per a la implantació segons el model de descripció de la lingüística cognitiva

En aquest capítol analitzem les dades obtingudes a partir del buidatge i l'enquesta, seguint els passos que ja hem detallat en l'apartat precedent. Com ja hem dit al llarg de tot aquest treball, la nostra recerca té un caràcter qualitatiu. En primer lloc, tenim en compte l'àmbit geogràfic de la recollida de les dades. Després fem una caracterització del parlant i del coneixement que té de les propostes normatives. Seguidament, descrivim quin tipus de variants fan servir els informants i quins recursos hi ha implicats en la seva formació. Finalment, considerem la difusió de les propostes normatives i si s'ha produït o no la implantació de la terminologia en el lèxic estudiat dins l'àmbit semàntic del motociclisme en català.

Les dades que analitzem van ser obtingudes mitjançant l'enquesta a 50 persones que en el moment de realitzar-la es trobaven en llocs públics i privats on es desenvolupaven activitats relacionades amb el món del motociclisme. Les aportacions dels informants són totalment voluntàries i anònimes, i expressen les seves opinions sobre les preguntes que se'ls fan, a les quals atorguem una credibilitat total. El mètode per a l'obtenció de les respostes ha intentat ser el menys invasiu possible i només hi hem intervingut si l'enquestat tenia algun dubte. Hem pretès recollir mostres de la seva producció oral espontània no condicionades ni per la normativa terminològica en aquest àmbit semàntic ni per la nostra pròpia intervenció.

Cal dir també que les enquestes es van anar recollint en un període que va de juny de 2015 a desembre de 2016.



#### 4. 1. Àmbit geogràfic i contextos de recollida de dades

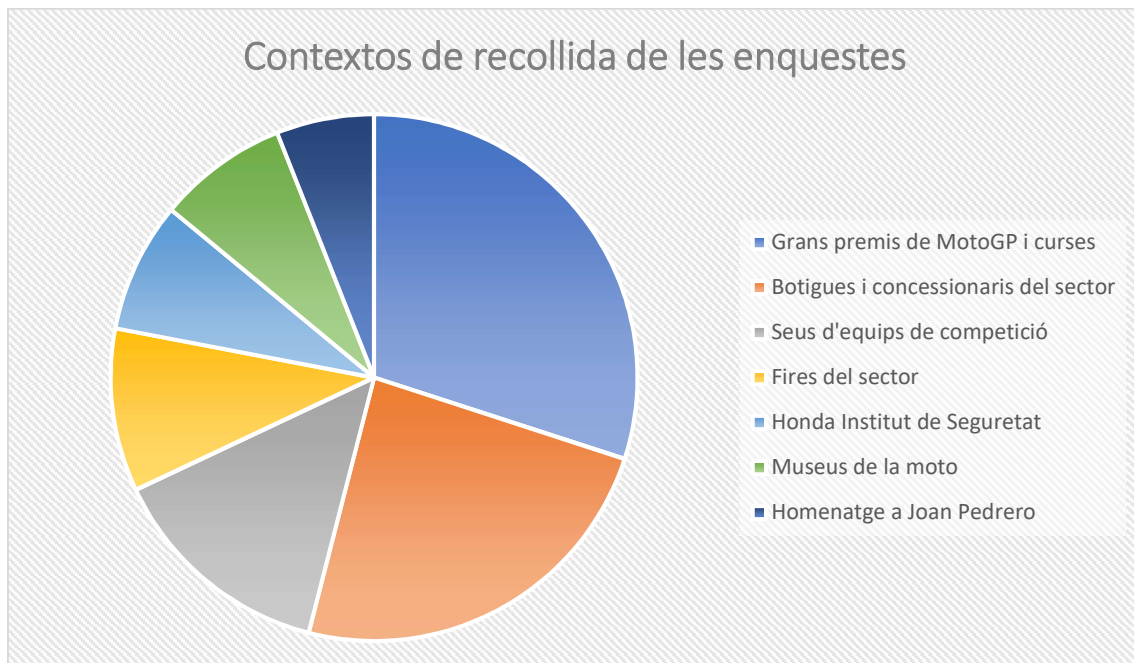
Com es pot veure al capítol 3 on parlem de les eines per a la recollida de les dades d'estudi, hem dut a terme un treball de camp que ens ha fet desplaçar-nos fins als llocs on hi havia manifestacions relacionades amb el món del motociclisme. Ara explicarem els àmbits geogràfics i els contextos per a la recollida d'aquestes dades. Si tenim en compte la distribució geogràfica del nombre de parlants que ha contestat la nostra enquesta a cadascuna de les ciutats on ens hem desplaçat, trobem que a Barcelona van respondre l'enquesta 19 persones; a Montmeló, 15; a Sabadell, 7; a Mollet-Santa Perpètua de Mogoda, 4; a Canet de Mar, 3, i, finalment, a Bassella, 2. Així, si fem una distribució per comarques, al Barcelonès vam obtenir 19 respostes, al Vallès oriental, 15; al Vallès occidental, 11; al Maresme, 3, i, finalment, a l'Alt Urgell, 2.

La tria dels diversos àmbits geogràfics per a la recollida de les dades està determinada per tres factors principals. En primer lloc, hi ha la distribució d'esdeveniments relacionats amb el món del motociclisme, que bàsicament s'emmarquen en les celebracions dels Grans Premis de MotoGP i els Campionats de Velocitat de Catalunya i d'Espanya, a Montmeló, i en els diversos actes públics relacionats amb el motociclisme (fires, congressos i reunions del sector, existència d'escoles de mecànica i tècniques de conducció), que tenen lloc, principalment, a Barcelona. En segon lloc, hem considerat la incidència del factor "major concentració d'usuaris de motocicleta" que es produeix a la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana (que en el nostre cas es podria ampliar a tota la província). En tercer i darrer lloc, malgrat que la nostra recerca no pretén

donar dades sobre la variació dialectal, hem tingut en compte que l'àmbit de recollida de dades fos el més homogeni possible en aquest sentit, i intentar circumscriure l'àmbit geogràfic a la zona d'abast del dialecte central del català. Només hem traït aquesta darrera condició amb dues enquestes contestades a la comarca de l'Alt Urgell, dins el context del Museu de la Moto de Bassella, ja que vam considerar que era interessant obtenir respostes, encara que fos en un nombre tan reduït, d'especialistes en l'únic museu dedicat al motociclisme a Catalunya. Malgrat el fet de no trobar-nos dins l'àmbit del català central, les variants proposades per aquests dos informants no van ser diferents substancialment a les proporcionades per la resta.

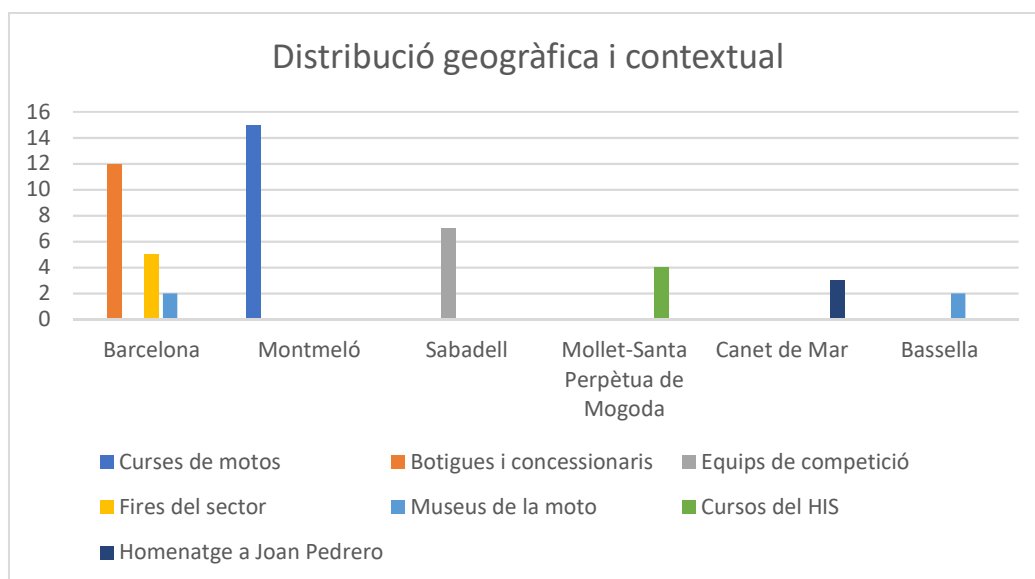
Pel que fa als contextos de recollida de les enquestes, la distribució és la que detallem a la figura 8.

Figura 8. Contextos de recollida de les enquestes.



Durant els grans premis de Catalunya de MotoGP, el Campionat d'Espanya de Velocitat i el Campionat de Catalunya de 2015 i 2016 es van recollir 15 enquestes. A botigues de recanvis i roba per a motociclistes i concessionaris de marques de motos vam dur a terme 12 enquestes (entre octubre de 2015 i desembre de 2016). Durant les dues visites que vam fer a la seu de l'equip SAG de competició en Moto2 (desembre de 2015 i desembre de 2016) vam obtenir-ne 7 respostes. A l'edició de 2016 del Saló OhMoto de Barcelona van participar 5 persones a l'enquesta. Durant la visita als Museus de la Moto (Barcelona [actualment tancat] i Bassella) vam obtenir 4 enquestes, les mateixes que mitjançant la nostra participació als cursos de l'Honda Institut de Seguretat (HIS), i, en darrer lloc, en el transcurs de l'homenatge a Joan Pedrero per la seva participació al Dakar 2016 vam poder enquestar 3 persones. Així doncs, si combinem les dades territorials amb les del context de recollida apareix el panorama que dibuixa la figura 9.

Figura 9. Distribució geogràfica i contextual de l'obtenció de les dades.



Com es desprèn d'aquest darrer gràfic (figura 9), vam obtenir la major part de les respostes en el context de la celebració de curses de motos i a la localitat de Montmeló, cosa lògica ja que en aquesta població es troba el Circuit de Barcelona-Catalunya que és on es produeixen les curses amb major nombre d'espectadors en el nostre territori. En segon lloc, tenim les enquestes obtingudes a botigues i concessionaris del sector, totes recollides a Barcelona, perquè és la ciutat de tot el domini lingüístic català on hi ha més establiments d'aquest tipus. En tercer lloc, hi ha les enquestes obtingudes a Sabadell i en el context de la visita a un equip de competició dins el campionat de MotoGP, fet que ens va permetre obtenir mostres d'enquestes d'especialistes en el sector de la mecànica i la competició de velocitat en moto. Després, i en quart lloc, hi ha les enquestes que van respondre els visitants a fires del sector, que només s'han produït a Barcelona. En cinquè lloc apareixen les enquestes que van respondre els visitants al Museu de la Moto-Fundació Mario Soler, que es van recollir a les seves dues seus: la de Bassella, lloc d'origen de la família Soler i punt primigeni de la col·lecció, i la de Barcelona, amb una part de la col·lecció de la fundació que s'exposava al carrer de la Palla, número 10, actualment tancat permanentment des de finals de 2017. En penúltim lloc, trobem les respostes obtingudes a cursos de conducció sobre motociclisme, que vàrem recollir a Mollet-Santa Perpètua de Mogoda, aquest fet està condicionat perquè la seu de l'Honda Institut de Seguretat es troba en aquesta població catalana. En darrer lloc, hi ha les enquestes recollides al llarg de l'homenatge a Joan Pedrero de 2016, per la seva participació al Dakar, que va tenir lloc a Canet de Mar, població de naixença del pilot i el nostre lloc de residència.

Com a conclusió d'aquest apartat, volem remarcar que, malgrat que moltes persones estaven disposades a col·laborar amb nosaltres, també ens hem trobat que, de vegades, sobretot en els casos que no havíem establert un contacte previ, ha estat molt difícil comptar amb la col·laboració de la gent. Creiem que a causa que els contextos de recollida tenen en la seva majoria un caràcter lúdic o festiu, a moltes persones que els oferíem de passar l'enquesta ens van donar excuses per no fer-la. Entre les més habituals hi ha: "–Ara no estic per això" o "–Vull veure les curses", principalment durant les competicions de motos. A les fires del sector, quan aturàvem els assistents i els oferíem l'enquesta ens deien: "–No tinc temps, he vingut a comprar una moto", i a les botigues i concessionaris ens donaven l'excusa: "–He vingut a comprar i no et puc contestar perquè m'esperen". Fins i tot, en algun cas, tot i tenir una entrevista concertada prèviament, ens vam trobar que ens deien: "–Ara no puc, tinc molta feina, si vens un altre dia..." entre els professionals i mecànics del sector. També, en alguna ocasió: "–Jo no crec en les enquestes i mai les contesto, no serveixen per a res". Com a resultat d'això, i per assegurar-nos l'obtenció de respostes a l'enquesta, vam recórrer a entrevistar persones que ja coneixíem prèviament (per la nostra pròpia participació i implicació en l'àmbit del motociclisme), o a establir un sistema de cita prèvia amb persones que no coneixíem però que sabíem que es dedicaven al sector gràcies als nostres contactes. Així, hem dut a terme entrevistes amb l'única finalitat que ens poguessin contestar l'enquesta. Altres vegades, durant l'entrevista, l'informant ens explicava que coneixia algú altre a qui també li agradaria que l'entrevistéssim, i llavors ens donaven el seu contacte.

Dit tot això, ara passem a la caracterització del parlant que ha contestat l'enquesta.

#### **4. 2. Caracterització del parlant**

El primer apartat de la nostra enquesta recull les dades de caràcter personal dels informants que han accedit a contestar-la. S'hi apleguen tot un seguit de dades que permeten la descripció de l'usuari tipus del lèxic del motociclisme en català: l'edat, el sexe, el lloc de procedència, la llengua materna i la llengua d'ús habitual, la professió, la relació amb el motociclisme, el temps que fa que hi està vinculat i la manera com es va introduir en aquest món. Aquest primer bloc de preguntes ens informa sobre el seu grau de vinculació amb el motociclisme i quin tipus de coneixement té del mitjà, i ens permet de valorar el coneixement de l'informant sobre el domini semàntic del motociclisme.

Les 50 persones enquestades tenen unes edats que van dels 20 als 55 anys, però la major proporció dels entrevistats es troba en una mitjana d'edat d'entre 35 i 45 anys.

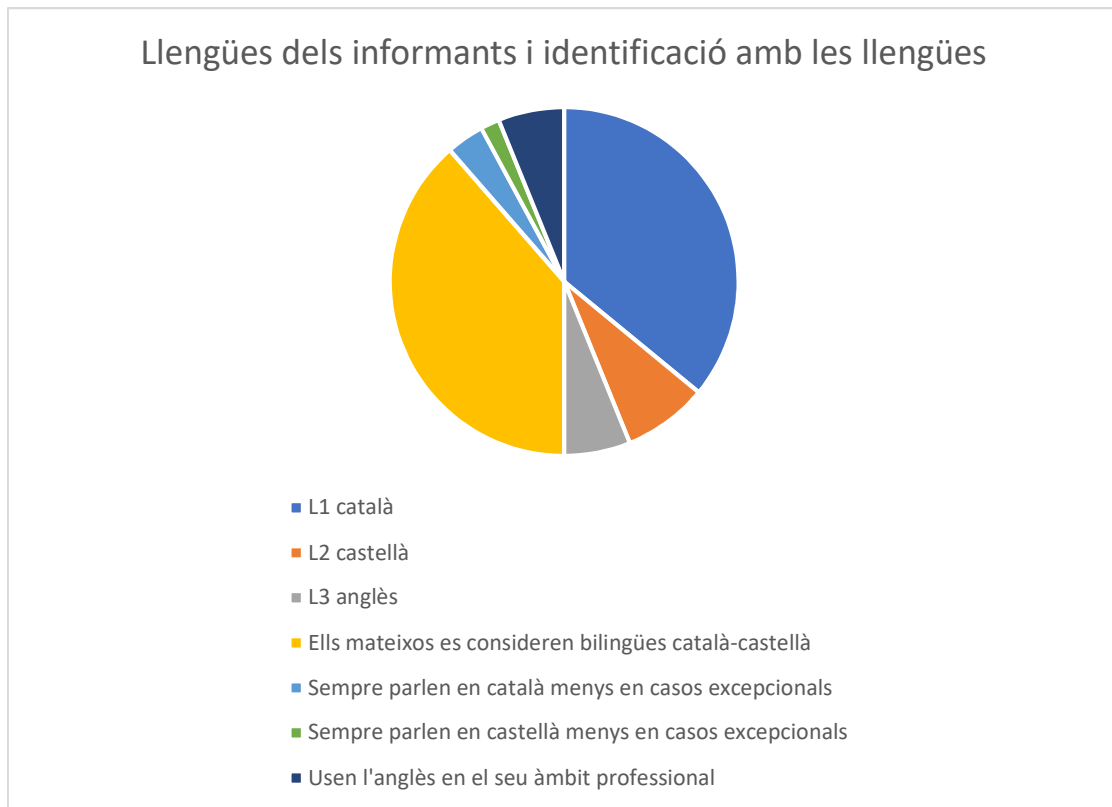
Pel que fa a la proporció entre els sexes, la gran majoria són homes, 45 persones, i només 5 dones, cosa que implica que per cada dona que ha respost l'enquesta ho han fet 9 homes.

El lloc de naixement de totes les persones entrevistades és dins l'àmbit dels Països Catalans, 49 al Principat i 1 al País Valencià. Gairebé

tots els entrevistats, tant homes com dones, viuen actualment a les rodalies de Barcelona. Trobem només 1 que resideix a l'Empordà i 1 al Tarragonès, però la major incidència és a Barcelona ciutat.

Pel que fa a la distribució dels usos per part dels enquestats de les diverses llengües presents al nostre context sociolingüístic (figura 10), hi ha domini de la llengua catalana com a llengua materna (L1) a 41 dels informants, menys a 9 dels casos, que declaren que la seva llengua materna és el castellà. Però gairebé tots els enquestats que declaren que la seva llengua materna és el català (41), diuen que usen a les seves interaccions habituals tant català com castellà. D'altra banda, sigui quina sigui la seva llengua materna (català o castellà) s'identifiquen com a bilingües català-castellà un total de 44 informants dels 50 enquestats. Dels 6 restants, 4 expliquen que normalment parlen sempre en català i només usen el castellà en ocasions excepcionals i els altres 2 declaren que parlen sempre en castellà menys amb els seus fills, que usen el català. Hi ha 7 dels 44 informants que es consideren bilingües català-castellà que apunten l'anglès com a tercera llengua (L3) i expliquen que utilitzen l'anglès per motius professionals diversos (mecànics del mundial, venedors i professionals liberals).

Figura 10. Llengües dels informants i identificació amb aquestes llengües.



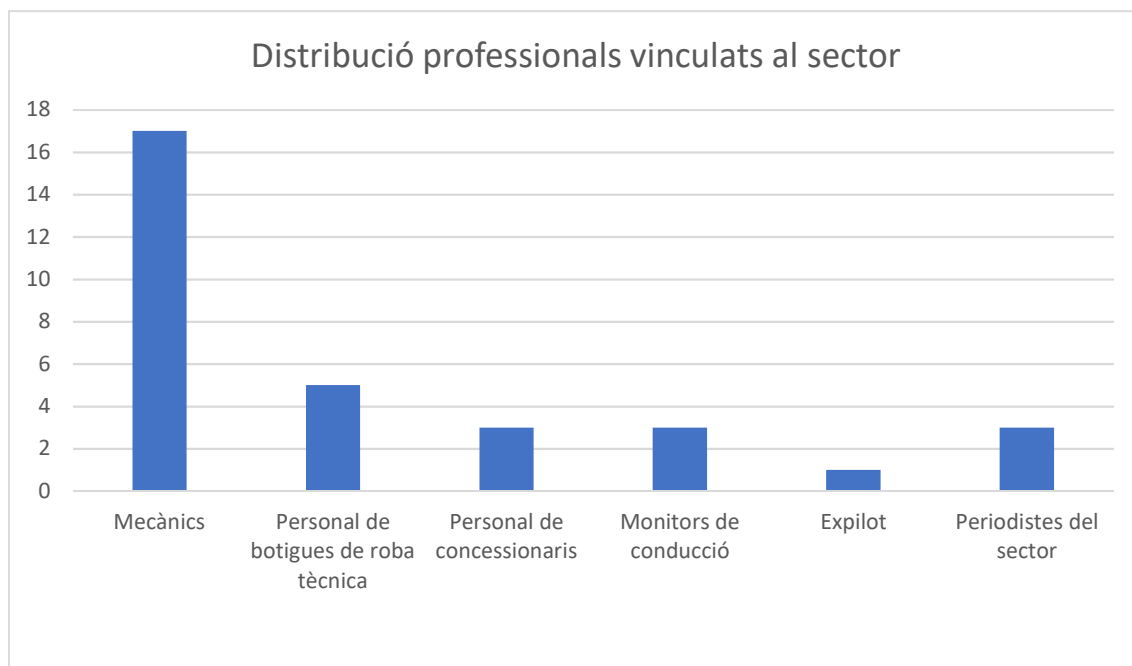
Quant a la relació amb el motociclisme, 49 són usuaris de motocicleta o ho han estat en algun moment de la seva vida, i només 1 diu que no li agrada anar amb moto però que és molt aficionat a les curses de motociclisme. D'aquestes xifres es desprèn que tots els 50 entrevistats són aficionats al motociclisme en major o menor grau.

Pel que fa a la professió dels entrevistats, com es pot veure a la figura 11, 29 estan vinculats professionalment de forma directa amb el motociclisme (17 mecànics, 3 monitors de conducció, 3 venedors de concessionaris o de peces de motos, 1 expilot i 5 venedors de roba especial per a la pràctica del motociclisme) i 3 són periodistes especialitzats en motos i motociclisme. La dedicació professional dels altres 18 enquestats que no estan vinculats directament al motociclisme és



molt diversa. Hi ha estudiants, professionals liberals (psicòlegs, advocats i dissenyadors gràfics per compte propi), tècnics industrials, oficis manuals i artesanals, funcionaris, conductors, policies, persones en atur i jubilats.

Figura 11. Distribució de feines dels professionals del sector del motociclisme.



Pel que fa a la implicació amb el motociclisme, la mitjana d'anys que fa que els informants estan vinculats al món del motociclisme és d'uns 15 anys aproximadament, amb valors més baixos situats al voltant dels 5 anys i els més alts d'uns 25-30 anys. Molts dels enquestats ens han contestat que hi estaven vinculats de tota la vida. En aquest sentit, 41 de les persones expressen que es van iniciar al motociclisme de petits, a causa de l'afició que hi havia a la seva família. Altres 7 persones diuen que quan els van regalar el primer ciclomotor, cap als 14-16 anys. Un dels entrevistats ens va explicar que als 18 anys amb un amic "–Ens va entrar la *neura* de competir i ens vam fer pilots", i un altre informant diu que

l'afició li va venir a causa de la seva parella, quan tenia més o menys 25 anys.

Pel que fa a les preguntes del darrer apartat de l'enquesta, anomenat observacions, mitjançant el qual volem valorar el coneixement que té l'informant de les eines lexicogràfiques elaborades pels agents codificadors, una dada molt significativa és que cap dels entrevistats coneixia l'existència del *Diccionari del motociclisme* del Termcat. Només 3 persones, els periodistes dedicats al motociclisme, diuen que utilitzen habitualment el web de consultes lingüístiques de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals, esadir. La resta d'informants, 47, diu que no sabia que tenia cap d'aquestes eines a l'abast i que no les havia utilitzades mai.

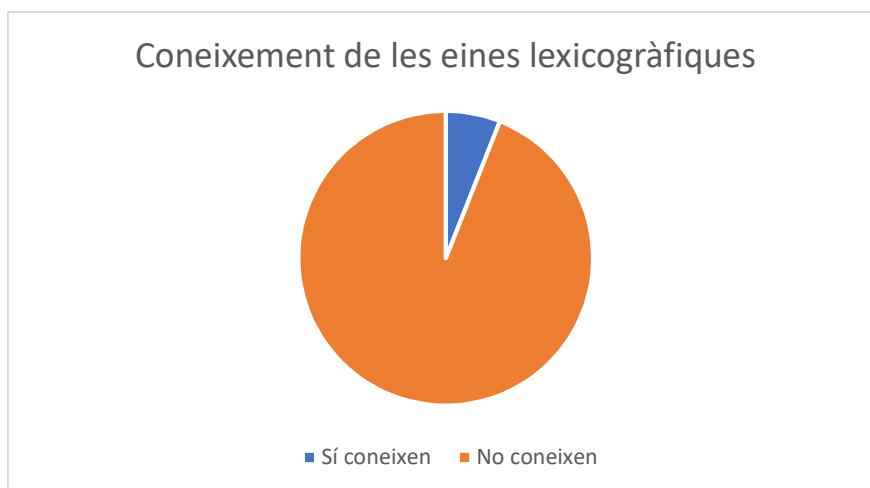
Contràriament, tots els informants són partidaris de dur a terme la normalització del lèxic de l'àmbit semàntic del motociclisme en català (vegeu figura 12). No només això, sinó que també pensen que és necessària una normalització en el castellà del mateix àmbit semàntic. Per altra banda, el tema del desconeixement per part del parlant de les eines lexicogràfiques que proporcionen les autoritats normalitzadores el valorarem més endavant, concretament a l'apartat 4. 6.

Amb les dades que hem recollit amb la nostra enquesta, el perfil de l'usuari tipus del lèxic del camp semàntic del motociclisme en català que se'n desprèn és la d'un home, d'entre 35 i 45 anys, que viu a les rodalies de Barcelona, aficionat al motociclisme esportiu, usuari de la moto com a

mitjà de transport, que es va vincular amb aquest àmbit a una edat primerenca, a causa de l'afició que hi havia dins el seu context familiar.

Quant al coneixement de les eines lèxiques que posen a l'abast les autoritats normalitzadores, tots els informants, llevat de 3, declaren que no les coneixen, i, per tant, que no les han utilitzat mai. A tot això ens referim més àmpliament en l'apartat 4. 6. En canvi, però, tots són totalment favorables a la normalització del lèxic en l'àmbit semàntic del motociclisme en català.

Figura 12. Coneixement de les eines lexicogràfiques per part dels informants.



#### **4. 3. Coneixement de les paraules normatives per part dels parlants**

Després de descriure l'àmbit geogràfic, els contextos de recollida i la caracterització del parlant tipus, cal valorar el coneixement que els informants tenen de les paraules que proposen els agents normalitzadors. També indicarem les variants que realment usen i que queden fora de

l'abast normatiu, encara que tractarem amb més detalls tota la casuística a l'apartat següent (4. 4.).

Com ja hem dit més amunt (al capítol 3), partim de la constatació que en les interaccions lingüístiques entre els usuaris i entre els professionals que havíem presenciats als diversos esdeveniments i actes als quals havíem assistit, apareixia un gran nombre de variants alienes a la normativa. Fins i tot, hi ha paraules proposades per la normativa que ens resulten totalment desconegudes, malgrat la nostra condició d'usuaris habituals de motocicleta com a mitjà de transport, aficionats a les diverses competicions de motociclisme i, també, participants a tots els esdeveniments relacionats amb el sector que tenim a l'abast –a més, la nostra formació i dedicació professional també fa que siguem molt sensibles en aquest tema–. Però els resultats obtinguts a partir del buidatge dut a terme a les fonts consultades, on, en la gran majoria dels casos, els termes proposats per la normativa apareixien de manera generalitzada, anava en contra de les dades obtingudes en la nostra observació sobre el terreny prèvia a l'enquesta. Els parlants que havíem anat observant al llarg dels anys que utilitzaven el lèxic en aquest camp semàntic, feien servir moltes vegades en les seves interaccions orals espontànies un gran nombre de variants que no estan recollides a les propostes normatives. Malgrat això, hi ha contextos de producció en el registre oral dins els mitjans de comunicació que donen peu a interaccions més espontànies, com ara les retransmissions de curses en directe o les entrevistes a professionals del sector, on, de fet, també apareix un gran nombre de variants no normatives.

Amb la metodologia de la nostra enquesta, a tota la bateria de preguntes del punt 2 (vegeu als annexos el model d'enquesta) s'avalua el coneixement que té l'enquestat de la paraula normativa i quines variants proposa ell mateix. També quines són les variants que més usa de manera espontània per designar la imatge que li mostrem. A més, intentem obtenir pistes sobre el seu grau d'identificació amb la paraula normativa: si la troba estranya, difícil de pronunciar, "rara" o si creu que és un manlleu d'una altra llengua. També se'l fa valorar en una escala de l'1 al 5 la nota que li posaria a la paraula proposada per la normativa (entrarem amb més detall sobre aquesta qüestió en els apartats 4. 4. i 4. 5.). La puntuació que apareix al costat de les paraules és la mitjana obtinguda de la suma de les puntuacions atorgades a cada paraula dividida entre 50, que és el nombre d'informants que han contestat l'enquesta. Quan el nombre era decimal, s'ha arrodonit a l'alça per obtenir un nombre enter.

Les primeres paraules que avaluem les considerem d'abast general dins el camp semàntic del motociclisme i formen part del qüestionari 1 de l'enquesta, adreçat als usuaris de motocicleta com a mitjà de transport.

*Taula 1. Valoració numèrica dels termes del lèxic més general dins el camp semàntic del motociclisme segons els informants.*

<b>PARAULA</b>	<b>1</b> <b>molt dolenta</b>	<b>2</b> <b>dolenta</b>	<b>3</b> <b>aprovada</b>	<b>4</b> <b>notable</b>	<b>5</b> <b>excel·lent</b>
<b>Tapaboques</b>	1				
<b>Corba</b>		2			
<b>Revolt</b>				4	
<b>Gir</b>	1				
<b>Tombant</b>	1				
<b>Plegada</b>				4	

Avançar/Avançament			3		
Maneta				4	
Empunyadura		2			
Maneta d'embragatge				4	
Maneta de fre				4	
Embragatge				4	
Amortidor				4	
Dibuix					5
Banda de rodolament	1				
Xassís	1				
Bastidor			3		
Cambrà d'aire	1				
Llanda	1				
Quadre de comandaments			3		
Tub d'escapament			3		
Velocímetre			3		
Orella		2			
Cua		2			
Granota	1				

Amb els mateixos codis utilitzats, mostrem els resultats obtinguts en el lèxic d'abast més específic dins el camp semàntic del motociclisme, típic de la competició (velocitat, principalment), obtinguts amb el qüestionari 2 de l'enquesta, adreçat als professionals del sector.

Taula 2. Valoració numèrica dels termes lèxics més especialitzats dins el camp semàntic del motociclisme segons els enquestats.

PARAULA	1	2	3	4	5
	molt dolenta	dolenta	aprovada	notable	excel·lent
Boxs a través	1				

Línia de boxs	1				
Cap d'equip	1				
Cavallet				4	
Anticavallet			3		
Cavallet invertit			3		
Comissari de proveïment	1				
Cotxe de seguretat			3		
Entrenament qualificatiu				4	
Escuderia			3		
Equip de competició			3		
Graella de sortida					5
Llibre de ruta			3		
Posició preferent	1				
Volta d'escalfament			3		
Xicana	1				
Comptavoltes	1				
Volta d'inspecció	1				
Volta de desacceleració	1				
Volta de desceleració	1				

A partir de la puntuació que els informants han atorgat a les paraules normatives, es pot inferir que si han donat un nombre més baix, 1 o 2, és que la paraula la troben “rara”, estranya, que mai l’han escoltat i que no la farien servir mai espontàniament en la majoria dels contextos. Els informants més especialitzats en el domini semàntic, professionals del sector, ens expliquen que les paraules que han valorat amb 1 no són totalment correctes en el context que mostra la fotografia i, fins i tot en alguns casos, són totalment incomprensibles des del seu punt de vista.

Taula 3. Paraules valorades negativament, amb una puntuació 1-2 (no les han sentides mai o no les usarien mai).

<b>PARAULA</b>	<b>1 molt dolenta</b>	<b>2 dolenta</b>
Tapaboques	1	
Corba		2
Gir	1	
Tombant	1	
Empunyadura		2
Banda de rodolament	1	
Xassís	1	
Cambrà d'aire	1	
Llanda	1	
Orella		2
Cua		2
Granota	1	
Boxs a través	1	
Línia de boxs	1	
Cap d'equip	1	
Comissari de proveïment	1	
Posició preferent	1	
Xicana	1	
Comptavoltes	1	
Volta d'inspecció	1	
Volta de desacceleració	1	
Volta de desceleració	1	

La puntuació més elevada, 4 i 5, que han atorgat els informants inferim que correspon a les paraules que valoren positivament encara que no les utilitzin en les seves comunicacions ja siguin espontànies o més



formals. Moltes vegades, els entrevistats han valorat amb 5 paraules que creuen adequades encara que no les usin i que saben que són correctes en català perquè les han escoltat o les han vist escrites als mitjans de comunicació del nostre àmbit territorial.

*Taula 4. Paraules valorades més positivament, amb puntuació 4 i 5 (malgrat no les usin).*

<b>PARAULA</b>	<b>4</b> <b>notable</b>	<b>5</b> <b>excel·lent</b>
<b>Revolt</b>	4	
<b>Plegada</b>	4	
<b>Maneta</b>	4	
<b>Maneta</b> <b>d'embragatge</b>	4	
<b>Maneta de fre</b>	4	
<b>Embragatge</b>	4	
<b>Amortidor</b>	4	
<b>Dibuix</b>		5
<b>Cavallet</b>	4	
<b>Entrenament</b> <b>qualificatiu</b>	4	
<b>Graella de sortida</b>		5

El valor de 3, la majoria dels informants l'han posat a paraules que veien correctes, però que no utilitzarien espontàniament, encara que comprenen el seu significat i que les podrien fer servir en contextos determinats, per exemple en registres més formals.

*Taula 5. Paraules valorades amb puntuació intermèdia, valor de 3, correctes però no naturals.*

<b>PARAULA</b>	<b>3</b> <b>aprovada</b>
<b>Avançar/Avançament</b>	3

<b>Bastidor</b>	3
<b>Quadre de comandaments</b>	3
<b>Tub d'escapament</b>	3
<b>Velocímetre</b>	3
<b>Anticavallet</b>	3
<b>Cavallet invertit</b>	3
<b>Cotxe de seguretat</b>	3
<b>Escuderia</b>	3
<b>Equip de competició</b>	3
<b>Llibre de ruta</b>	3
<b>Volta d'escalfament</b>	3

Aquestes mateixes puntuacions ens indicarien la intenció que tenen els parlants d'utilitzar o no utilitzar les paraules que proposa la normativa. Podem fer la hipòtesi que els termes pitjor valorats, amb puntuacions d'1 i 2, són els que els parlants no veuen adequats i que, per tant, no acceptarien com a vàlids. Aquest fet és molt important, ja que la implantació de la normativa pel que fa al lèxic en un domini semàntic específic i en una llengua determinada depèn, en darrera instància, de l'acceptació de les propostes codificadores per part dels seus destinataris (Vila [dir.] 2007, p. 37), és a dir, per part dels parlants. En canvi, podem inferir que les paraules valorades més positivament pels informants serien més ben acceptades i, fins i tot, les podrien arribar a utilitzar espontàniament si les coneguessin prou, com per exemple, si les haguessin escoltat abans, si apareguessin als mitjans de comunicació o se'n fes una certa difusió. Aquesta constatació també ens du a reflexionar sobre el paper tan important que tenen els mitjans de comunicació com a agents difusors de les propostes normatives i els efectes negatius que pot

tenir la utilització per part dels mateixos mitjans de paraules no normatives.

#### **4. 4. Variants que usen els parlants “previstes”, “imprevistes” i explicació dels casos**

En aquest capítol fem un recull de les variants que han triat amb més freqüència els informants per a cadascuna de les imatges presentades durant l'enquesta. També mostrem les variants proposades pels informants que no teníem previst d'obtenir. En aquest sentit, considerem variants “previstes” totes les que ja havíem recollit prèviament, durant la fase de buidatge en l'observació de les interaccions orals i espontànies produïdes entre parlants dins el domini semàntic del motociclisme. Les variants que qualifiquem com a “imprevistes” són les que no havíem documentat abans durant la fase de buidatge.

També tractarem d'explicar les causes que poden motivar aquestes respostes per part dels informants. En aquest punt constatem que l'ús de certes variants i l'explicació del seu significat o la seva procedència que ens aporten els informants ens permeten inferir el coneixement compartit de la realitat que tenen aquests mateixos informants sobre el camp semàntic del motociclisme en català, és a dir, el model cognitiu idealitzat del col·lectiu.

##### **4. 4. 1. Variants documentades**

Ara, en la llista que segueix, recollirem les variants més utilitzades, la llengua de la qual pensen els informants que provenen i les variants

noves proposades pels entrevistats que no teníem previstes, si n'hi ha. En aquests sentit, cal dir que hem descartat les variants proposades pels informants que no tenien una correspondència exacta amb el significat que proposava la imatge de l'enquesta. Per exemple, en el cas de *puny*, si l'enquestat deia *manillar* com a variant no ho teníem en compte, ja que no és el mateix (segons la definició del *Diccionari dels esports* del Termcat el manillar és l'element de la direcció d'una bicicleta o una motocicleta situat a la part anterior que consisteix en un tub horitzontal i una empunyadura a cada extrem, utilitzat per a agafar-s'hi i per a incidir en la trajectòria', mentre que *puny* és cadascun dels extrems). Per a una llista de totes les variants recollides a partir de la nostra recerca, vegeu annex IV. Llista de variants recollides per ordre alfabètic.

Taula 6. Variants recollides del lèxic més general dins el domini semàntic del motociclisme

VARIANT MÉS UTILITZADA	VARIANT/S PROPOSADA/ES
BUFF=anglès	mocador tubular
CURVA=castellà	enllaçades/esses/ziga-zaga
TOMBADA=català	inclinada
ADELANTAR=castellà	
PALANCA D'EMBRAGUE / DE FREN=castellà	leva/lleva
AMORTIGUADOR=català	
DIBUIX=català	perfil del neumàtic
XASSÍS [tʃásis]=català (però fent la pronunciació con si fos castellà)	

CÀMERA=català	
LLANTA=català	
RELOTGES=català	quadre indicador/indicadors/taulell
TUB D'ESCAPE=català	silenciador
COMPTAQUILÒMETRES=català	tacòmetre/marcador de velocitat
PUNY=català	
COLÍN=castellà	seient del copilot/selleta
MONO=català	

*Taula 7. Variants documentades en el lèxic més general dins el domini semàntic del motociclisme.*

<b>PARAULA NORMATIVA</b>	<b>Variant més utilitzada</b>	<b>Llengua de què creu informant que prové</b>	<b>Variant proposada 1</b>	<b>Variant proposada 2</b>	<b>Variant proposada 3</b>
<b>Tapaboques</b>	buff	anglès	mocador tubular		
<b>Corba/revolt/gir/tombant</b>	curva	castellà	enllaçades	esses	ziga- zaga
<b>Plegada</b>	tombada	català	inclinada		
<b>Avançar/avançament</b>	adelantar	castellà			
<b>Maneta/empunyadura/</b>	palanca	castellà	leva	lleva	

(maneta d'embragatge/de fre)	(palanca d'embrague/de fren)				
Embragatge	embrague	castellà	caixa de canvis/de canvi		
Amortidor	amortiguador	atalà			
Dibuix/banda de rodolament	dibuix	atalà	perfil del neumàtic		
Xassis [ʃàsis]/bastidor	chasis [tʃàsis]	atalà			
Cambra d'aire	càmera	atalà			
Llanda	llanta	atalà			
Quadre de comandaments	rellotges	atalà	quadre indicador / indicadors	taulell d'instruments	marcadors
Tub d'escapament	tub d'escape	atalà	silenciador		
Velocímetre	comptaquilòmetres	atalà	tacòmetre	marcador de velocitat	
Orella	puny	atalà			
Cua	colín	castellà	seient del copilot	selleta	
Granota	mono	atalà			

Taula 8. Variants recollides del lèxic més especialitzat dins el domini semàntic del motociclisme.

VARIANT MÉS UTILITZADA	PARAULA/ES PROPOSADA/ES
RIDE THROUGH=anglès	passar per boxs / <i>stop-and-go</i> / passi per boxs passi per boxs
PIT LANE=anglès	boxs

TEAM MANAGER=anglès	representant/jefe
CABALLITO=castellà	
ANTIWHEELIE=anglès	control de tracció
INVERTIT=català	invertit/aixecar roda del darrere/amorrada
MECÀNIC DE BENZINA=català	tècnic de repostatge / repostador/ gasoliner / mecànic de benzina / noi de la mànega
SAFETY CAR=anglès	
EQUIP=català	equip/team
GRAELLA DE SORTIDA=català	parrilla de sortida
ROAD-BOOK=anglès	mapa de navegació-navegador- guia de ruta
POLE / POLE POSITION=anglès	primer classificat
WARM UP LAP=anglès	volta de formació/volta de sortida/volta de posicionament/volta de sortida de boxes/warm up
CHICANE=francès	ziga-zaga

TACÒMETRE=català	tacòmetre
VOLTA DE SORTIDA=català	volta de formació/volta de parrilla
VOLTA DE TORNADA A BOX	volta de la victòria/ volta de celebració/volta d'entrada a boxes/volta de tornada a box/volta d'agraïment al públic/volta de festejament

Taula 9. Variants documentades en el lèxic més específic dins el domini semàntic del motociclisme.

PARAULA NORMATIVA	Variant més utilitzada	Llengua de què creu enquestat que prové	Variant proposada 1	Variant proposada 2	Variant proposada 3
Boxes a través	ride through	anglès	passar per boxes	stop-and- go	
Línia de boxes	pit lane	anglès	boxes		
Cap d'equip	team manager	anglès	representant	jefe	
Cavallet	caballito	castellà	caballito		
Anticavallet	antiwheelie	anglès	control de tracció		
Cavallet invertit	invertit	català	invertit	aixecar roda del darrere	amorrada
Comissari de proveïment <sup>4</sup>	mecànic de benzina	català	tècnic de repostatge	gasoliner	mecànic de benzina
Cotxe de seguretat	safety car	anglès			

<sup>4</sup> Com a proposta per aquest terme també va aparèixer “noi de la mànega”.



<b>Entrenament qualificatiu</b>	entreno/qualy	castellà/anglès	classificatoris/voltes de classificació/voltes de qualificació	cronometrats	Q1/Q2
<b>Escuderia/equip de competició</b>	equip	atalà	equip	team	
<b>Graella de sortida</b>	graella de sortida	atalà	parrilla de sortida		
<b>Llibre de ruta</b>	road-book	anglès	mapa de navegació /navegador	guia de ruta	
<b>Posició preferent</b>	pole/pole position	anglès	primer classificat		
<b>Volta d'escalfament</b>	warm up lap	anglès	volta de formació	volta de sortida/de sortida de boxes	volta de posicionament
<b>Xicana</b>	chicane [tʃikán]	francès	ziga-zaga		
<b>Comptavoltes</b>	tacòmetre	atalà	tacòmetre		
<b>Volta d'inspecció</b>	volta de sortida	atalà	volta de formació	volta de parrilla	volta de sortida
<b>Volta de desacceleració/ de desceleració</b>	volta de tornada a box	atalà	volta de la victòria/de celebració/de festejament	volta d'entrada al box	volta d'agraïment al públic

#### 4. 4. 2. Explicació dels casos

En línies generals, després de comparar les tendències que segueixen els informants en el lèxic d'abast més general dins el camp semàntic del motociclisme amb les tendències d'abast més específic, es produeix una diferenciació respecte a les variants que havíem previst com a respostes

possibles. En el primer cas, lèxic d'abast més general dins el domini semàntic del motociclisme, les respostes corresponen més amb les variants que havíem previst com a possibles contestacions, mentre que en el segon cas, el del lèxic més especialitzat, els informants han proposat noves variants, noves definicions de les variants ja existents, i, fins i tot en algun cas, han dit que el terme normatiu no era correcte des del seu punt de vista perquè no s'ajustava a la realitat, cosa que concorda amb el seu coneixement més gran del mitjà que designen les paraules d'aquest camp semàntic. D'aquesta manera, el que per a la resta dels parlants dins el camp semàntic serien conceptes de nivell subordinat, per a ells esdevindrien conceptes de nivell bàsic, per sota dels quals també tindrien un nivell subordinat. Una altra diferència que s'observa és la major incidència de manlleus procedents del castellà en el lèxic d'abast més general dins el camp semàntic, davant una més gran incidència dels manlleus de l'anglès en el lèxic més especialitzat. Pensem que aquest fet segueix la tendència general que es produeix al català, on la influència del castellà és molt evident en registres orals i espontanis i l'anglès té una gran força en lèxic emprat en els registres tècnics, tecnològics i esportius.

En aquest punt de la nostra recerca, expliquem els resultats obtinguts ordenats alfabèticament i distingim entre lèxic general i lèxic específic dins el domini semàntic del motociclisme. Al costat de la paraula proposada per les autoritats normalitzadores, afegim les variants obtingudes mitjançant l'enquesta i la discussió sobre aquestes variants (marquem amb *cursiva* la variant que ha obtingut un major nombre de respostes).

## LÈXIC GENERAL

### ●Amortidor      *AMORTIGUADOR*

El terme proposat per la normativa, *amortidor*, era conegut i avaluat positivament per part dels enquestats, amb una nota mitjana de 4. Però, en canvi, era substituït per la variant *amortiguador* en les seves respostes per interferència amb el castellà. El fet que la proposta normativa hagi obtingut una puntuació tan alta ens fa sospitar que els informants estarien disposats a fer-la servir si la coneguessin més o se'n fes difusió suficient.

### ●Avançar/avançament      *ADELANTAR/ADELANTAMENT*

És un cas molt semblant a l'anterior. Els informants coneixen la paraula proposada per la normativa *avançar/avançament*, la valoren amb una mitjana de 3, la coneixen i la troben correcta, però no la usen espontàniament. En aquest cas, la variant que va obtenir un nombre més gran de respostes va ser *adelantar/adelantament* fruit també de la interferència amb el castellà.

### ●Cambra d'aire      *CÀMERA/CÀMERA D'AIRE*

La major part dels informants no identifiquen la paraula *cambra d'aire* amb l'objecte que designa, el que es desprèn de la puntuació obtinguda mitjana d'un 1. Segons el *Diccionari del motociclisme*, la *cambra d'aire* és el 'receptacle de cautxú de molts pneumàtics situat a l'interior de la coberta, que s'utilitza per a protegir l'aire a pressió'. Aquesta definició és ajustada a la realitat, i així la veuen també els enquestats, però la seva resposta prioritària ha estat *càmera*, seguida de *càmera d'aire*, amb la qual cosa ens

tornem a trobar davant un cas d'interferència del castellà *cámara de aire*. A més, els informants prefereixen la paraula *càmera* al compost *càmera d'aire*, en els contextos d'ús dins el domini semàntic del motociclisme, ja que dins aquest domini no és possible la polisèmia amb altres tipus de càmeres, per exemple les fotogràfiques, i així es produeix un estalvi en les formes i concisió en les emissions.

●Corba/revolt/gir/tombant      CURVA-ENLLAÇADES-ESSES-ZIGA-ZAGA

Les paraules proposades per la normativa *gir*, *tombant* i *corba* obtenien les puntuacions més baixes, 1 les dues primeres i 2 la tercera, i els informants expressaven que les veien “forçades” i “poc naturals”, mentre que *revolt* obtenia una puntuació de 4, i deien que la coneixien, l’havien vist escrita o l’havien escoltat a la ràdio i la televisió. Però malgrat això la variant més emesa pels informants va ser *curva*, formada per interferència amb el castellà, i la majoria dels que responien aquesta variant no sabien que no està admesa per la normativa. Si els preguntàvem quina paraula usarien ells per anomenar un seguit de corbes o revolts, ens contestaven *enllaçades*, *esses*, *ziga-zaga*, variants ben formades i admeses en català.

Aquest fet podria respondre, per una banda, que no veuen com aliena al sistema del català la paraula *curva* perquè té un ús molt estès en el domini semàntic que tractem, i, per tant, no la sancionen. Per l'altra banda, els informants valoren positivament la paraula *revolt* encara que no la utilitzin perquè l’han vist escrita o l’han escoltat als mitjans de comunicació. Tornem a veure aquí la importància dels mitjans de comunicació com a agents difusors de les propostes normatives.

Pel que fa a *esses* i *ziga-zaga*, ha tingut lloc la intervenció d'una metàfora d'imatge que identifica la forma que fa la carretera o el traçat amb corbes enllaçades i la forma sinuosa de la lletra *s* o la lletra *z*.

#### ●Cua COLÍN–SEIENT DEL COPILOT–SELLETA

En l'àmbit del lèxic especialitzat en el camp semàntic del motociclisme és habitual l'ús del terme *cua* per designar la part del darrere de la moto. El diccionari de l'IEC recull la definició en primera accepció de *cua*: 'part posterior del cos dels animals quan és distinta de la resta i forma un apèndix més o menys llarg, que conté en els vertebrats les vèrtebres posteriors de la columna vertebral. La cua d'un gat, d'un gos, d'un bou. La cua d'un llangardaix. La cua d'un peix. Un animal sense cua, amb la cua llarga, curta'. Una altra accepció és: 'apèndix, part d'una cosa, semblant per la seva forma, posició o inserció, a la cua d'un animal. La cua d'una g, d'una y. La cua d'un estel. La cua d'una xarxa de pescar', i encara: 'part posterior o final d'una cosa. La cua i el cap d'una columna en marxa. Jo anava a la cua de l'acompanyament'. En aquesta paraula, quant al seu significat, s'ha produït, en primer lloc, la intervenció d'una metàfora conceptual, però també d'imatge, que assimila la funció i la forma de la motocicleta (domini meta DM) amb la d'un animal de muntura (domini font DF) i, en segon lloc, i com a resultat de l'aplicació d'aquesta primera metàfora, la identificació de la part del darrere de l'animal de muntura amb la part del darrere de la moto. En aquesta línia trobem el fet que la resposta més obtinguda per designar la imatge proposada a l'enquesta hagi estat *colín*, que és una interferència del

castellà però que pel que fa al significat té el mateix origen metafòric.

D'altra banda, la puntuació obtinguda per la variant *cua*, 2, ens fa pensar que els enquestats no troben natural i espontània aquesta variant, malgrat que comprenen i apliquen el seu significat metafòric.

Pel que fa a *selleta*, entenem que és un derivat per sufixació de *sella*, mitjançant el sufix *-et/-eta* → 'petit', 'de poca entitat', 'de poca edat'. Tant al diccionari de l'IEC com al lloc web del Termcat, *sella* és 'seient de cuir, de forma adaptada a l'esquena del cavall, del mul, etc., amb la superfície lleugerament cònca, de manera que el genet hi pugui seure còmodament.' Però al lloc web del Termcat hi ha la matisació que es tracta del domini semàntic de la hípica, mentre que per al diccionari de l'IEC és caracteritzada com a lèxic d'àmbit general utilitzat principalment a l'agricultura i ramaderia. Creiem que la variant *selleta* també és producte de la identificació de la motocicleta amb un animal de muntura i, per tant, del significat metafòric que hem apuntat abans. El diccionari de l'IEC defineix *seient* com 'lloc on hom seu. Part de qualsevol tipus de seient que entra en contacte amb la part de la persona que hi seu' i al *Diccionari del motociclisme* del Termcat no apareix la paraula *seient* com a integrant del lèxic del domini del motociclisme. Així doncs, en aquesta part de la moto, des del punt de vista de la normativa, com li hem de dir? Una bona resposta ja ens la donen alguns dels informants en contestar *seient del copilot* amb el significat de 'part del seient de la motocicleta on viatja el copilot' o 'lloc del seient de la motocicleta on normalment s'instal·la el copilot'.

●Dibuix/banda de rodolament *DIBUIX–PERFIL DEL NEUMÀTIC*

La paraula normativa *banda de rodolament* va ser clarament rebutjada pels informants que la qualifiquen com a “poc clara”, “no l’he sentida mai”, “és molt estranya”, etc. La variant que va obtenir un nombre de respostes més gran com a substituïda és *dibuix*, però també, entre els enquestats dins l’àmbit del lèxic més general en domini semàntic del motociclisme va sorgir el terme *perfil del neumàtic*. Doncs bé, quan vam fer l’enquesta a professionals del sector o a usuaris de motocicleta més experts, la variant *perfil del neumàtic* era rebutjada, ja que, segons els informants, no s’adiu amb la realitat que il·lustra la fotografia ni correspon al que és veritablement la *banda de rodolament*: ‘part de la roda de la motocicleta que està en contacte amb la superfície de suport’. El *perfil del neumàtic* és el seu flanc, la part que toca amb la llanda, i no la part que està en contacte amb la superfície de suport o rodolament. Aquest ús erroni es basa en una metonímia del tipus UNA PART DEL TOT PEL TOT. Amb això podem veure com és d’important consultar els experts a l’hora de dur a terme les propostes terminològiques normatives.

●Embragatge *EMBRAGUE–CAIXA DE CANVIS*

Creiem que en aquesta paraula proposada pels agents codificadors ha tingut lloc un fenomen semblant al que passa amb *amortidor*. Els informants valoren molt positivament el terme *embragatge*, però, en canvi, la variant més recollida ha estat *embrague* on tornem a trobar la interferència del castellà. D’altra banda, també hem obtingut la resposta *caixa de canvis*, tant per part dels informants amb més coneixement sobre el domini semàntic com per part dels que tenen menys coneixement del

domini. La variant *caixa de canvis* no apareix a cap dels diccionaris elaborats per les autoritats normatives, ni tan sols com a entrada al lloc web de consultes lingüístiques Optimot. En aquest portal, només té presència com a part de la definició de *transmissió*: ‘sistema mecànic d’un vehicle que comunica la potència del motor a les rodes motrius, compost generalment per l’embragatge, la caixa de canvis, l’arbre de transmissió, el grup diferencial i els semieixos’ [el subratllat és nostre]. En realitat, l’*embragatge* i la *caixa de canvis* són dues coses diferents, malgrat que molt properes dins el sistema de transmissió d’un vehicle i, per tant, d’una motocicleta. Podríem dir que l’*embragatge* és el dispositiu que permet connectar i desconnectar les diferents velocitats dins la *caixa de canvis*. La *caixa de canvis* està formada per diversos engranatges i cadascun d’ells correspon a una velocitat. L’acció sobre l’*embragatge*, fa que es desconnecti la *caixa de canvis* de la transmissió del motor i llavors sigui possible canviar l’engranatge que correspon a la marxa o velocitat. Creiem que el fet que els informants identifiquin *embragatge* i *caixa de canvis* amb la mateixa realitat també té a veure amb l’aparició de significats metafòrics, ja que s’ha produït una metonímia de tipus LA FUNCIO D’UNA PART PER LA FUNCIO DEL CONJUNT, així la funció de l’*embragatge* s’assimila a la funció de la *caixa de canvis* i això també es trasllada al seu significat.

#### ●Granota MONO–GRANOTA

Malgrat que molts dels informants reconeixien l’existència de la paraula *granota* en aquests context, la rebutjaven obertament perquè consideraven que no s’ajustava amb l’objecte que designa. Deien que sabien la paraula, però que ells no la usarien mai per poc comprensible. A més, pensaven



que donava peu a confusió. Per als informants més especialitzats en el domini semàntic del motociclisme (professionals, mecànics i tècnics de vendes), la *granota* era ‘una peça de treball pròpia dels mecànics i dels artesans, d’una sola peça, que s’utilitzava per no embrutar-se la roba que es duia sota’. En canvi, per a la pràctica del motociclisme, la peça de cos sencer, normalment de cuir i amb proteccions als colzes, espatlles, esquena i genolls s’havia de dir *mono*. Com a apunt indiquem que en català el prefix *mono-* significa ‘un de sol’ i és utilitzat en paraules com: monopatí, monocicle... i és possible que d’aquesta accepció vingui la paraula *mono* com a ‘indumentària per a la pràctica del motociclisme’, ja que es tracta d’un vestit d’una sola peça. A banda de la interferència que també deu exercir el castellà en l’aparició d’aquesta variant, ja que en aquesta llengua la paraula normativa i utilitzada espontàniament és *mono*, tal com recull el diccionari de la Real Academia Española de la Lengua: ‘Prenda de vestir de una sola pieza, de tela fuerte, que consta de cuerpo y pantalón, especialmente la utilizada en diversos oficios como traje de faena.’<sup>5</sup>

● Llanda      *LLANTA* [λántə] / [jántə]

Cap dels informants va identificar la paraula *llanda* com a correcta en català, tots assumien que la variant correcta era *llanta* i van quedar molt sorpresos quan els dèiem que no ho era. D’aquest terme vam recollir dues variants fonètiques [λántə] / [jántə]; la primera com un manlleu del castellà i la segona amb una pronunciació de la ll com una [j]. Aquí

---

<sup>5</sup> L’etimologia del prefix *mono-* en castellà també aporta el significat ‘un de sol’, ‘únic’, tal com recull el *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana* de Joan Coromines: “**mono-**, primer elemento de cpts. procedente del gr. *mónos* ‘uno’, ‘solo’...”

tornem a veure una interferència molt clara del castellà sobre el català en les variants d'abast més general dins el domini semàntic del motociclisme, com en alguns dels casos que ja hem comentat abans.

●Maneta/empunyadura (d'embragatge/de fre) PALANCA

D'EMBRAGUE/DE FREN-LEVA-LLEVA

En la discussió d'aquestes paraules, entenem que tant *maneta* com *empunyadura* com *palanca* estan admesos per les autoritats codificadores, ja que, si bé tant *empunyadura* com *palanca* no tenen entrada específica al diccionari del motociclisme del Termcat, sí que hi apareixen a la definició de *maneta*: 'palanca d'una motocicleta situada a l'extrem esquerre del manillar, que permet actuar sobre l'embragatge segons la pressió que hi exerceixi el pilot amb la mà.' (*Diccionari de motociclisme* del Termcat [el subratllat és nostre]) i al web Optimot: '*puny de gas*. Àrea temàtica Motociclisme. Empunyadura d'una motocicleta situada a l'extrem dret del manillar, que permet actuar sobre l'accelerador amb més o menys intensitat segons els graus del gir que li faci fer el pilot' [el subratllat és nostre]. Aquí es produeix l'aparició del manlleu del castellà del terme *embrague* i la forma incorrecta *fren*, que suposem que també té l'origen per interferència amb el castellà. La puntuació que atorgaven els informants a *maneta* (4), era més alta que la que donaven a *empunyadura* (2), fins i tot algun dels enquestats ens manifestava les seves reserves sobre que aquesta darrera paraula no fos també un manlleu del castellà. Per designar la imatge que havien d'identificar durant l'enquesta, els informants també van dir *llevalleva*. Aquesta variant no està recollida pel *Diccionari del motociclisme* del Termcat. El portal de consultes Optimot

tampoc no inclou *lleva* en l'àmbit semàntic del motociclisme. Però si considerem la definició del diccionari de l'IEC: *lleva*, 'barra que serveix d'alçaprem', podem pensar que *lleva* també seria acceptada com a normativa, amb la pronunciació [ləβə] però no amb la forma fonètica interferida pel castellà de *leva* [léβə].

#### ●Orella PUNY

Dins el camp semàntic del motociclisme l'expressió *sortir d'orelles* o *sortir per les orelles* és força habitual per designar una caiguda de la moto per la part del davant, és a dir, quan el pilot és catapultat per sobre del manillar i cau al terra. És un tipus de caiguda molt espectacular que es pot veure sovint a les curses de velocitat. En català, cap dels materials producte de les autoritats normalitzadores recull aquesta expressió. Amb un significat molt semblant, en llengua castellana apareix documentada al *Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua* l'expressió *apearse alguien por las orejas* '1. loc. verb. coloq. Caerse de la cabalgadura.' Tant en català com en castellà s'ha produït una metàfora conceptual (però també d'imatge) que permet la identificació de la moto amb un animal de muntura. Llavors, a partir d'aquesta metàfora podríem dir que els dos punys que formen el manillar correspondrien a les orelles de l'animal. Per tant, en l'expressió *sortir d'orelles* o *sortida per orelles* les orelles correspondrien a cadascun dels punys del manillar. En aquest sentit, la puntuació que va rebre la paraula *orella* per designar la imatge de la fotografia va ser molt baixa, un 2. Els informants ens deien que havien sentit moltes vegades l'expressió *sortir d'orelles* o *sortida per orelles*, però que per a ells era més correcte dir *puny* que *orella*, encara que entenien perfectament aquest terme i que

també l'havien escoltat moltes vegades en registres col·loquials molt informals en expressions com “retorçar l'orella”, “apretar l'orella” amb el sentit de donar gas a la moto tot prement o girant el punt del gas per imprimir major velocitat al vehicle. Com ja hem dit en parlar de l'empunyadura, la paraula puny seria totalment normativa en català malgrat que només apareix amb aquest significat al lloc web Optimot: *puny de gas*.

●Plegada TOMBADA–INCLINADA

Tot i que els enquestats atorguen una puntuació de 4 a la variant *plegada*, i expressen que els agrada i creuen que és totalment catalana, prefereixen utilitzar *tombada*, en primera opció, o *inclinada*, com a segona. El *Diccionari de motociclisme* del Termcat defineix *plegada*: ‘inclinació que un motorista imprimeix a la moto en entrar en un revolt per contrarestar la força centrífuga’. Llavors, si tant el verb *inclinat* com el *tombat* són acceptats en català amb aquest significat, considerem que *tombada* i *inclinada* també haurien de ser admeses, ja que estan ben formades en català mitjançant els recursos de derivació que permeten construir noms a partir de verbs amb l'addició del sufix *-ada*. Llavors deduïm que les tres paraules esmentades podrien ser sinònimes i, per tant, haurien de ser acceptades per la normativa terminològica com a tals.

●Quadre de comandaments RELLOTGES–QUADRE D'INDICADORS–  
INDICADORS–QUADRE INDICADOR–TAULELL  
D'INSTRUMENTS–MARCADORS

Els informants atorguen una mitjana de 3 punts al terme proposat pels agents normalitzadors, amb la qual cosa expressen que malgrat considerar-lo correcte i comprendre'l, el troben forçat i, en les seves pròpies paraules "massa llarg". La resposta majoritària va ser *rellotges*, i com a respostes alternatives hi ha *marcadors*, *quadre d'indicadors*, *quadre indicador*, *indicadors* i *taulell d'instruments*. Cap de les variants proposades com a alternativa apareix al *Diccionari del motociclisme* del Termcat, però sí, en canvi, presenten *quadre de control*, amb el mateix significat que *quadre de comandaments*: 'conjunt d'indicadors i instruments de control, regulació i seguretat d'una motocicleta disposats a la vista del pilot'. Per tant, el Termcat considera que els dos termes són sinònims. Els informants més especialitzats en l'àmbit semàntic del motociclisme ens expressaven les seves reticències que tots dos termes fossin sinònims, ja que ells entenien que *quadre de control* designa un altre significat relacionat amb el control de tracció de les motocicletes de competició en velocitat. En aquest sentit, per a nosaltres no serien sinònims, com a mínim en l'àmbit més específic dins el lèxic del domini semàntic del motociclisme, però ho podrien ser en el lèxic més general dins el mateix camp semàntic. Per altra banda, en el cas de la variant *rellotges* s'ha produït una metàfora d'imatge en el sentit que s'ha identificat la forma rodona habitual i la presència d'agulles marcadores que tenen els quadres de comandaments de les motocicletes (sobretot les més antigues) amb la forma i les agulles dels rellotges. Pel que fa a *marcadors* també hi ha presència del sentit metafòric mitjançant una metonímia del tipus L'OBJECTE PER LA SEVA FUNCIO. Com que la funció principal del *quadre de comandaments* és marcar en quina posició es troben els diversos *indicadors*

de la motocicleta (velocitat, règim del motor, revolucions per minut, quantitat de benzina del dipòsit etc.), apareix la variant *marcadors* ('que marquen'), per designar-los. *Quadre d'indicadors/quadre indicador* sorgeix de l'encreuament entre *quadre de comandaments* i *indicadors*, i també podria ser totalment acceptat per la normativa, ja que és un terme ben format en català. Pel que fa a *taulell d'instruments*, també seria un mot ben format en català i també admissible per la normativa.

● Tapaboques      *BUFF-BRAGA*

Tots els informants van qualificar la paraula normativa *tapaboques* com poc adequada i es van decantar per l'ús de *braga* i *buff*, que va ser la variant que va obtenir més respostes. Fins i tot, alguns informants van proposar *mocador tubular* perfectament possible i comprensible en català. En demanar-los de quines llengües venien tant *braga* com *buff*; pel que fa a *braga* van encertar, prové del castellà i està totalment acceptada en aquesta llengua amb el significat de: 'prenda de abrigo similar a una bufanda cerrada, pero de tejido más fino'. Però el terme *buff* no procedeix de l'anglès com pensaven 49 dels informants, sinó que és el resultat d'una metonímia del tipus EL NOM DE LA MARCA PEL NOM DE L'OBJECTE (com *rimel* o *kleenex*), ja que *buff* és el nom de la marca registrada catalana Buff que es dedica a confeccionar, entre d'altres objectes relacionats amb diversos esports, aquest producte que serveix per cobrir-se el coll i evitar el fred. És molt possible que aquest terme sigui de procedència totalment catalana, ja que el mot *buf* és totalment correcte i significa 'vent que hom produeix bufant' i també 'aire expel·lit pels pulmons'. A banda d'això, una raó possible de la preferència de la variant *buff* sobre *braga* pot estar

també relacionada amb el fet que els parlants atorguen matisos de significat “poc adequats” o “despectius” a la segona, perquè tant en castellà (llengua que perceben com de procedència de la variant), com en català *braga* significa ‘peça de roba interior principalment femenina’. Pensem que el rebuig per la variant *braga* és una mostra del model cognitiu idealitzat compartit pels informants.

●Tub d’escapament                      TUB D’ESCAPE–SILENCIADOR

Les variants *tub d’escape* i *silenciador* han estat proposades pels enquestats com a substitutes de *tub d’escapament*. La majoria dels informants pensava que la variant *tub d’escape* era correcta en català, així com que el seu origen era també genuí. Ens trobem davant d’un exemple més de la interferència del castellà en el domini semàntic del motociclisme en l’àmbit menys específic. D’altra banda, també vam obtenir la variant *silenciador*, malgrat que fa referència a una realitat diferent. Entre els informants més especialitzats, la identificació entre *tub d’escape* i *silenciador* no es va produir, ja que tenien molt clar que eren coses totalment diferents, malgrat que acostumen a anar juntes en el conjunt d’escapament de les motocicletes. Segons el Termcat el *tub d’escapament* és ‘el tub d’una motocicleta que canalitza la sortida a l’exterior dels gasos produïts per la combustió del motor’. Aquesta definició especifica que és *el tub d’una motocicleta*, malgrat que tots els vehicles a motor de combustió també tenen tub d’escapament. El *silenciador* és ‘el dispositiu que serveix per esmorteir el soroll dels gasos d’escapament que produeix la combustió d’un motor’ i normalment, a les motos, està situat al final del tub d’escapament, igual que el catalitzador de gasos. Aquí es produeix un

fenomen de confusió de significats que té l'origen en una metonímia del tipus UNA DE LES PARTS PEL TOT. Una vegada més, també la intervenció dels especialistes és necessària i indispensable per aclarir els matisos de significat de les diverses variants.

- Velocímetre      *COMPTAQUILÒMETRES-VELOCÍMETRE-*  
*COMPTA-REVOLUCIONS-TACÒMETRE*

Algunes de les respostes dels informants al qüestionari sobre el lèxic més general dins l'àmbit semàntic del motociclisme ens mostren que hi ha una confusió entre el significat d'aquestes variants. Vegem ara els significats de les variants que aporten les autoritats normalitzadores:

*-comptaquilòmetres*: 'Dispositiu mecànic o electrònic destinat a comptar els quilòmetres recorreguts per un vehicle'. Diccionari de l'IEC i Optimot.

*-velocímetre*: 'aparell per a indicar la velocitat a què circula un vehicle'. Diccionari de l'IEC i Optimot.

*-tacòmetre*: 'aparell per a mesurar la velocitat o els canvis de velocitat, especialment la de rotació de l'arbre d'un motor'. Diccionari de l'IEC i Optimot.

*-compta-revolucions*: 'dispositiu mecànic o electrònic d'una motocicleta que mesura el nombre de revolucions a què gira el motor', Termcat, *Diccionari de motociclisme*. Aquesta mateixa font qualifica aquesta variant com a sinònim de *comptavoltes*.

Per a molts dels informants que van respondre el qüestionari sobre el lèxic d'abast més general dins el camp semàntic del motociclisme *comptaquilòmetres* i *tacòmetre* és el mateix, quan, en canvi, el primer mesura els quilòmetres que ha fet un vehicle i el segon, la velocitat de



rotació del motor. També hi ha confusió entre *comptaquilòmetres*, que compta els quilòmetres que ha fet un vehicle, i *velocímetre*, que mesura la velocitat que té un vehicle en un moment determinat. Però, a més, el *Diccionari de motociclisme* del Termcat posa com a sinònims *compta-revolucions* i *comptavoltes*, quan per als informants més experts dins el camp semàntic (mecànics del Mundial de Motociclisme), el *comptavoltes* és ‘aparell situat al quadre de comandaments de les motocicletes de competició que marca les voltes al circuit que es van fent a cada sortida, entrenament o cursa’. Aquest fet ens permet veure de nou la importància de la consulta amb els experts, així com també el coneixement compartit sobre la realitat que tenen els usuaris del domini semàntic.

● Xassís [ʃəsís]      CHASIS [tʃásis]/BASTIDOR

La majoria dels informants identificaven la variant *xassís* com a catalana, però en canvi la pronunciaven com en castellà, posant l’accent sobre la *a* [tʃásis] i amb [tʃ] en comptes de [ʃ] per a la consonant inicial. Si es feia la pronúncia normativa en català [ʃəsís], els enquestats la valoraven molt negativament, amb una puntuació d’1, i expressaven que la trobaven “poc natural”. Aquí té lloc un cas molt semblant al de *llanda*, que la majoria dels informants identificaven com a paraula catalana però, en canvi, la pronunciaven com en castellà per interferència d’aquesta llengua. Els informants també van produir el variant *bastidor*, que recull el *Diccionari de motociclisme* del Termcat amb el significat d’: ‘armadura bàsica d’una motocicleta, que serveix de suport a la carrosseria, el motor, la transmissió i altres elements mecànics. Nota: El bastidor forma part del *xassís*’. L’aparició de la paraula *bastidor* entre els informants també respon

a la intervenció de significats d'origen metafòric, ja que s'ha produït una metonímia del tipus UNA PART PEL TOT (*bastidor*, que és una part del *xassís*, per designar tot el *xassís*, que és la totalitat).

#### LÈXIC ESPECÍFIC

##### ● Anticavallet      ANTIWHEELIE–CONTROL DE TRACCIÓ

Al qüestionari número 2 de la nostra enquesta, que és l'adreçat als informants professionals del motociclisme, a la casella 3. 1. 4. 1. tornàvem a repetir la mateixa imatge que a la casella 3. 1. 4., però els demanàvem que ens diguessin quin era el sistema per evitar que es produís el que es veia a la imatge, un *cavallet*. La nostra intenció era que l'informant enuncies la paraula *anticavallet*. Doncs bé, cap d'ells va identificar la imatge amb *anticavallet* i, a més, malgrat que la resposta amb més incidència va ser *antiwheelie*, també va aparèixer *control de tracció*, que no designa el mateix concepte, com veurem més endavant. A cap dels materials normatius que proposen les autoritats apareixen les dues variants expressades pels informants. Només el Termcat, al *Diccionari de motociclisme* recull *cavallet*, com a traducció de *wheelie* anglès, amb el significat d'acrobàcia consistent a fer aixecar la roda de davant d'una moto en moviment', i *tracció* 'força de propulsió d'un motocicleta de competició proporcionada pel motor'. El web d'esadir només recull *tracció* amb referència a *crol* i *troleibús*, però no hi ha cap definició ni explicació. *Control de tracció* no apareix enlloc dels materials provinents de les autoritats normatives. A més, aquesta resposta va ser obtinguda amb el qüestionari adreçat als experts, llavors alguna raó hi ha d'haver per

aquesta identificació entre *antiwheelie* i *control de tracció*. El *control de tracció* és un element present als vehicles (a més de les motos, als cotxes i els ferrocarrils) que està constituït per una sèrie de dispositius que volen evitar i prevenir la pèrdua d'adherència de les rodes del vehicle i que llisquin sense control a causa d'un excés d'acceleració o d'una manca d'adherència entre neumàtic i superfície de suport. Els dispositius esmentats poden ser electrònics o mecànics i incidir sobre la potència del motor o sobre el sistema de frens. El *control de tracció*, doncs, evita que es produeixi el *cavallet*, però també altres coses, com per exemple el derrapatge o diferència de gir entre les rodes de l'eix directriu i motriu. Vist això, pensem que s'ha produït un altre cas de metonímia del tipus EL NOM DE TOT EL CONJUNT PEL NOM D'UNA DE LES SEVES PARTS, on s'ha identificat la variant per designar tot el conjunt de dispositius que eviten la manca d'adherència de les rodes i produeixen l'estabilització de la potència del motor segons la superfície de suport, *el control de tracció*, amb un dels fenòmens que també pot evitar aquest sistema, *el cavallet*.

● **Boxs a través**      *RIDE THROUGH*–PASSAR PER BOXES–STOP-AND-GO–PASSI PER BOXS

El terme proposat per les autoritats normalitzadores, *boxs a través*, va rebre una puntuació mitjana molt baixa, 1. Fins i tot algun dels enquestats va dir que “–Jo li posaria un zero”, “–No l’he sentida mai”. El *Diccionari de motociclisme* del Termcat conté la definició de: ‘Penalització imposada a un pilot en el transcurs d'una cursa que consisteix en l'obligació de passar per la línia de boxs sense superar una velocitat determinada’, que els informants amb més coneixement sobre el domini semàntic del

motociclisme donen per bona i accepten com a correcta. Però el terme *passi per box* no s'usa mai o gairebé mai. Com a fruit de la nostra recerca, i durant l'etapa de buidatge, mai el vam recollir ni a les fonts escrites ni a les fonts orals. La variant que té un ús més estès és l'anglicisme *ride through*, tant entre els informants amb més coneixement del domini semàntic com entre els que en tenen menys. Les variants recollides *passar per boxes* i *passi per box* no tenen exactament el mateix significat que *ride through*. Durant una cursa, un pilot pot *passar per boxes* o fer un *passi per box* sense que a la força sigui a causa d'una penalització per part de l'organització de cursa. Pot haver tingut un problema mecànic, potser ha de canviar de moto a causa d'un canvi en les condicions de la pista, també pot tenir la necessitat de proveir-se de benzina, etc. Una cosa semblant passa amb *stop-and-go*, que el *Diccionari de motociclisme* del Termcat recull però que marca com a anglicisme. No és ben bé la mateixa penalització. Si al *ride through* el pilot ha de passar per boxes a una velocitat determinada que no pot superar un cert límit, a l'*stop-and-go*, el pilot ha d'entrar a la zona de línia de box i estar una estona aturat, el temps que determini la direcció de cursa. Cal remarcar que a la línia de boxes no està permès superar un límit de velocitat establert en cap moment. El *Diccionari del motociclisme* del Termcat recull correctament el significat de la penalització *stop-and-go*: 'Penalització imposada a un pilot en el transcurs d'una cursa que consisteix a fer-lo aturar temporalment a la línia de boxes durant un període de temps determinat'. *Ride through* és un calc de l'anglès, però pensem que en un context com el que tractem podria ser admès per les autoritats, ja que és l'expressió més utilitzada i coneguda pels informants.

●Cap d'equip      *TEAM MANAGER*–REPRESENTANT–JEFE

Cap dels informants va valorar positivament el terme *cap d'equip*, només el van qualificar amb un 1. Ens explicaven que entenien què volíem dir, però que aquesta paraula no es feia servir en el context de les curses i els equips de competició, el que s'usava habitualment era *team manager*. En aquest sentit s'ha produït un manlleu de l'anglès. Quan vam preguntar als informants com designarien el mateix significat en català, ens van respondre *representant* i *jefe*. Pel que fa a *representant*, tant el diccionari de l'IEC com el lloc web Optimot li atorguen el significat de 'persona que representa a una altra o a una institució' i dins el domini semàntic dels esports, amb la qual cosa *representant de l'equip* / *representant d'equip* podria ser admès per la normativa. En el cas de la segona, *jefe*, és un manlleu del castellà, però que té un ús tan estès que els informants ja no el senten com aliè al seu codi lingüístic. Per designar aquest significat proposem que la normativa tingui en compte la paraula *màanager*, el significat de la qual recullen tant el diccionari de l'IEC com el lloc web Optimot: '1. Persona que s'ocupa de la direcció i de la gestió d'una empresa o d'una altra organització semblant. 2. Persona que s'ocupa dels interessos econòmics i professionals d'un artista, d'un esportista, etc.' i també la variant *màanager d'equip*.

●Cavallet      *CABALLITO*

Pel que fa en aquesta parella de mots, els informants valoren positivament *cavallet* i li atorguen un 4, però en canvi enuncien el manlleu del castellà *caballito* com a variant més usual. Algun dels informants ens

va arribar a dir que “–*Caballito* em sona més, és més expressiu i per això el faig servir”. Amb aquestes declaracions cal tenir molt en compte la conceptualització que fa el parlant de les diverses variants i quina percepció té del món per poder valorar també si acceptarà les propostes de la normativa o no. En aquest cas, les variants *cavallet* i *caballito* tenen l’origen en una metàfora d’imatge que identifica l’acrobàcia que es fa amb la moto en aixecar la roda del davant, amb la imatge d’un cavall rampant.

●Cavallet invertit *INVERTIT*–AMORRADA–AIXECAR RODA DEL  
DARRERE

Com a variant preferida pels informants davant de la normativa *cavallet invertit*, apareix la proposta *invertit*, amb un 3. Malgrat que els informants valoren positivament i comprenen la forma normativa, la troben massa llarga i per això proposen la reducció *invertit*, com a variant més directa, més expressiva i més estalviadora. Durant l’elaboració de l’enquesta també va sorgir *amorrada*, una variant que els mateixos informants qualificaven de més expressiva i col·loquial. Aquí es pot veure que els informants prefereixen les variants directes, expressives i que produeixen més estalvi de formants.

●Comissari de proveïment *MECÀNIC DE BENZINA*–TÈCNIC DE  
REPOSTATGE–REPOSTADOR–GASOLINERO–NOI  
DE LA MÀNEGA

Cap dels informants més especialitzats dins el domini semàntic del motociclisme va reconèixer la variant normativa com a bona i van valorar-la amb un 1. Fins i tot, van dir que era incorrecta, ja que en la

majoria dels casos no és un comissari del circuit qui s'encarrega de fer el proveïment de benzina, sinó un mecànic de l'equip mateix. Altres informants de la mateixa categoria no entenen la correspondència entre *proveïment* i 'posar benzina', per a ells *proveïment* era l'abastiment de materials i peces, la intendència o el patrocini. Aquí tenim un altre exemple de la importància de la consulta amb els tècnics especialistes en el camp semàntic per obtenir unes propostes de codificació adequades al mitjà.

- Comptavoltes (VEGEU VELOCÍMETRE)

- Cotxe de seguretat SAFETY CAR

La variant normativa *cotxe de seguretat* va ser valorada amb un 3, és a dir, els informants la troben correcta i adequada però no la usen mai. Sobretot els especialistes dins el domini semàntic van dir que ells sempre utilitzaven *safety car* (manlleu de l'anglès), que "és el que es diu en el context de les curses i els circuits". En casos com aquest, si volem que s'implanti la variant normativa caldria dissenyar campanyes de difusió d'un abast més ampli o acceptar el manlleu de l'anglès en el llenguatge tècnic d'especialitat.

- Entrenament qualificatiu ENTRENO-QUALY-  
CLASSIFICATORIS-Q1/Q2

Aquí passa alguna cosa semblant a quan parlàvem de *cotxe de seguretat*. Els informants valoraven positivament la proposta normativa, *entrenament qualificatiu*, amb un 4, però expressaven que no la feien servir

al context de les curses. Habitualment la variant normativa era substituïda per *entreno*, *qualy*, *classificatoris* o *Q1/Q2*. *Entreno* és un cas de manlleu del castellà. *Qualy* també és un manlleu, però de l'anglès, en el sentit que és l'abreviació del terme *qualifying practice*. *Q1* i *Q2* és el nom tècnic que reben les sessions d'entrenaments classificatoris de MotoGP que determinaran l'ordre dels pilots a la graella de sortida. Es tracta de les sigles de l'anglès *qualifying 1* i *qualifying 2*. A la resta de categories del Mundial de Velocitat, només hi ha la *QP*, sigla de l'anglès *qualifying practice*. Hem tingut accés a documentació privada d'equips de competició, i en aquest context els entrenaments classificatoris únicament estan designats amb les sigles *QP*, *Q1* o *Q2* segons el cas i la categoria.

● Escuderia/equip de competició      *EQUIP-TEAM*

Els dos termes normatius: *escuderia* i *equip de competició* reben una puntuació d'un 3, i els informants ens comenten que en coneixen el significat i les farien servir, però que al context del motociclisme de competició no són habituals. Sobretot ens comenten que *equip de competició*, no ho fan servir mai, ja que l'abreugen com *equip*, simplement perquè ja són dins el context de la competició i, en aquests casos, no cal remarcar-ho. També, ens han dit que *escuderia* els sona com antic, que abans l'escoltaven més, i que ara, poc a poc, es feia servir menys, impressió que també compartim, ja que durant la nostra enquesta cap dels entrevistats va enunciar *escuderia* espontàniament.



●Graella de sortida      GRAELLA DE SORTIDA–PARRILLA DE  
SORTIDA

Pel que fa al coneixement i l'ús per part dels informants de *graella de sortida*, la variant ha obtingut una puntuació de 5, la més alta. A més, expressen que la fan servir habitualment. Però també algun informant pronuncia el manlleu del castellà *parrilla de sortida*. En aquest cas podem dir que s'ha produït la implantació del terme normatiu. Fins i tot, algun informant ens va dir: “–Parrilla no és diu, és incorrecte en català... no es pot dir carn a la parrilla, dons aquí tampoc.” Aquesta contesta ens dona peu a creure que la implantació del terme *graella* com a substitut de *parrilla* al lèxic general ha contribuït a la seva implantació en el lèxic del motociclisme.

●Línia de boxs      PIT LANE–BOXES

Els informants entrevistats van valorar molt negativament la proposta normativa *línia de boxs* (puntuació d'un 1). El *Diccionari de motociclisme* del Termcat defineix *línia de boxs* com: ‘tram d'un circuit annex a la pista que dona accés als boxs, generalment paral·lel a la recta principal. Nota: La línia de boxs està connectada amb la pista per mitjà del carril d'acceleració i el carril de desacceleració.’ Els informants més especialitzats en el domini semàntic del motociclisme feien una distinció entre *línia de boxs* i *pit lane*. Per a ells, la definició proporcionada pel *Diccionari del motociclisme* del Termcat correspon a *pit lane*; mentre que *línia de boxs* no tindria significat, ja que *boxs* designa l'espai del circuit destinat a la instal·lació dels boxs, i, tal com tots ells ens expressaven,

“–Això no és cap línia, és un espai”. Per tant, podem dir que *pit lane* és un manlleu de l’anglès, però que, potser, les autoritats normalitzadores s’haurien de plantejar d’acceptar-lo. Certament, als mitjans de comunicació que s’encarreguen de fer les retransmissions de les manifestacions esportives, vam recollir el terme *pit lane* i mai el de *línia de boxs*. Malgrat aquest fet, al lloc web esadir no apareixen ni *pit lane* ni *línia de boxs*.

●Llibre de ruta    *ROAD-BOOK*–MAPA DE NAVEGACIÓ–  
NAVEGADOR–GUIA DE RUTA

*Llibre de ruta* va ser valorat favorablement, amb un 3, pels informants, però van expressar les seves reserves a l’hora d’usar-lo. Ens explicaven que en el context de la competició de raids, tothom diu *road-book*, que és un manlleu de l’anglès i designa el mateix significat que apunta el *Diccionari de motociclisme* del Termcat per a *llibre de ruta*: ‘Document entregat als participants en un raid en què els organitzadors fan constar indicacions respecte al tipus de terreny, les distàncies, els horaris de pas i les poblacions per on passa l’itinerari.’ Les variants recollides *mapa de navegació*, *guia de ruta* i *navegador* van ser produïdes per informants amb més coneixement sobre el domini semàntic del motociclisme com a substitució que ells proposaven per al terme manlleu de l’anglès *road-book*. Malgrat això, nosaltres considerem que *navegador* no s’ajustaria del tot amb l’objecte que apareix a la foto, ja que el concepte de *navegador* implica l’existència d’una certa tecnologia informàtica de guiatge via satèl·lit, cosa que no és un *road-book*. El *road-book* com el que es veu a la nostra fotografia acostuma a ser en suport paper i direcció de cursa el

proporciona cada dia als pilots de raids, i ells l'han de preparar i estudiar abans de la sortida d'etapa. Durant el raid, mentre condueixen, els pilots han d'anar movent a mà el llibre de ruta en passar per cadascun dels obstacles que hi ha marcats. A l'etapa de buidatge prèvia a d'enquesta, vam recollir en tots els casos *road-book*.

● Posició preferent      *POLE/POLE POSITION*–PRIMER CLASSIFICAT

En aquest cas *posició preferent* va ser valorat molt negativament pels informants. Per a ells era “estrany”, “forçat”, “no l’havien escoltat mai” i es decantaven clarament pel manlleu de l’anglès *pole position* o l’abreujament *pole*. Durant el buidatge de termes previ a l’enquesta, només vam recollir aquestes dues variants manlevades de l’anglès, però també *primer classificat*. Els informants es mostraven favorables a usar *primer classificat*, més que no pas *posició preferent*, ja que el perceben com a més natural en català.

● Volta d’escalfament      *WARM UP LAP*–VOLTA DE FORMACIÓ–  
VOLTA DE SORTIDA/DE SORTIDA DE BOXES–VOLTA DE  
POSICIONAMENT

Malgrat que els informants atorguen un 3 de puntuació al terme normatiu, expressen que no el fan servir. En el context de les curses de velocitat, el manlleu de l’anglès *warm up lap* és el més utilitzat. Les altres variants: *volta de formació*, *volta de sortida*, *volta de sortida de boxes* i *volta de posicionament*, van ser proposades pels informants en el moment de fer l’enquesta com a termes possibles en català per substituir *warm up lap*. El significat que dona el *Diccionari del motociclisme* del Termcat a la variant

normativa *volta d'escalfament*, 'Volta efectuada a un circuit pels participants en una cursa abans de la volta de formació, des de la línia de boxs fins a la graella.', no és correcta, ja que en el protocol de les curses de velocitat de MotoGP (els nostres informants més especialitzats en el domini semàntic del motociclisme eren, principalment, mecànics d'aquest mundial), primer té lloc la volta de formació de la graella de sortida i després la volta d'escalfament. A la volta de formació els participants van des dels seus boxs o des de la línia de boxs a les seves posicions a la graella de sortida. Allà els esperen els mecànics i altre personal del seu equip, i es fan els darrers ajustaments a les motos durant el temps reglamentari marcat pel cap de cursa. Llavors té lloc la volta d'escalfament, i tant a la volta de formació de la graella, com a la d'escalfament, les motos i els respectius pilots van precedits pel cotxe de seguretat i fan una volta completa al circuit (la *volta d'inspecció*). Després, quan els participants ja són novament a la graella de sortida, el cotxe de seguretat es situa darrere les motos i els pilots esperen als seus llocs respectius dins la graella de sortida que s'apaguin els semàfors vermells i es doni la sortida a la cursa. Durant la primera volta, el cotxe de seguretat és darrere els pilots per si hi ha alguna incidència.

- Volta d'inspecció      *VOLTA DE SORTIDA–VOLTA DE RECONeixEMENT–VOLTA DE PARRILLA*

*Volta d'inspecció* és valorada amb la puntuació més baixa per part dels informants, que només li donen un 1. Per a ells la definició que proposa el *Diccionari de motociclisme* del Termcat: 'volta completa efectuada a un circuit per un cotxe de l'organització abans d'una cursa o d'un

entrenament per a comprovar que no hi hagi cap obstacle al llarg del recorregut' no és correcta, ja que si bé és cert que el cotxe de seguretat fa una volta al circuit abans de la volta d'escalfament, les motocicletes i els cotxes de competició, en el protocol de la cursa, també fan dues voltes al circuit precedits pel cotxe de seguretat, on motos i cotxes comproven l'estat de la pista. En el comentari de les variants anteriors, ja hem explicat l'error que hi ha, pel que fa al protocol de sortida de les curses de competició de velocitat en motos (principalment MotoGP i altres curses de velocitat adscrites a la FIM), en les definicions proporcionades pel *Diccionari de motociclisme* del Termcat. Aquí es pot veure, un cop més, la importància de l'assistència d'especialistes en el camp semàntic en el moment de dur a terme les propostes normatives.

- Volta de desacceleració/de desceleració *VOLTA DE TORNADA A BOXS/D'ENTRADA A BOXS*–VOLTA DE LA VICTÒRIA/DE CELEBRACIÓ/DE FESTEJAMENT/D'AGRAÏMENT AL PÚBLIC

Els informants han donat les pitjors notes a les variants proposades per les autoritats normalitzadores (la mitjana ha estat d'1), tant a *volta de desacceleració* com a *volta de desceleració*, i manifestaven que trobaven molt forçada la segona variant. Per a ells el més adequat era *volta de tornada a boxs* o *volta d'entrada a boxs* si era en uns entrenaments, i *volta de celebració*, *volta de festejament*, *volta d'agraïment al públic* si era en una cursa. Totes les variants que proposen els informants estan ben formades en català i podrien ser acceptades també per la normativa.

- Xicana [ʃikánə] *CHICANE* [tʃikán]–ZIGA-ZAGA

Cap dels informants ha emès la pronúncia normativa [ʃikánə]. Tothom pronunciava aquesta paraula talment com si fos el manlleu del francès o l'anglès [tʃikán] i es mostraven molt sorpresos que la variant es pronunciés així en català, ja que pensaven que la forma acceptada per la normativa era tal com ells la pronunciaven. Fins i tot, ens deien que mai l'havien sentida pronunciar així. Llavors preferien fer servir el terme *ziga-zaga*, que veien més natural i molt menys forçat en català.

#### **4. 5. Donem veu als parlants**

##### **4. 5. 1. Descripció de les tendències generals**

Després d'analitzar totes les variants obtingudes dels informants s'observen una sèrie de tendències generals. La primera, apareix en el lèxic menys específic dins el domini semàntic del motociclisme, on emergeix una gran interferència del castellà tant en la substitució dels termes normatius per d'altres que són manlleus del castellà (*embrague* per *embragatge*; *amortiguador* per *amortidor*; *curva* per *corba/revolt*; *tub d'escape* per *tub d'escapament*; *colín* per *cua* etc.), com per l'acceptació d'alguns d'aquests manlleus com si fossin part del sistema propi ([tʃásis] per [ʃəsís]; *cambra d'aire* per *càmera d'aire*; *llanta* per *llanda*; *mono* per *granota*). Llavors el parlant no té consciència que són paraules alienes i les fa servir sense reserves.

Una altra qüestió que cal remarcar en aquest sentit és que la gran majoria dels termes manlevats del castellà es categoritzen com a termes de nivell bàsic dins l'organització del camp semàntic de la lingüística cognitiva (Rosch 1978).

Nivell superordinat		Nivell bàsic		Nivell subordinat
(parts d'un) <i>motor</i>	>	<b><i>embrague</i></b>	>	<i>embrague antirebot</i>
(parts d'una) <i>motocicleta</i>	>	<b><i>amortiguador</i></b>	>	<i>forquilla invertida</i>
(parts d'un) <i>circuit</i>	>	<b><i>curva</i></b>	>	<i>xicana</i>

La segona tendència s'observa en el lèxic més específic dins el domini semàntic del motociclisme, on hi ha una gran incorporació de termes que són manlleus de l'anglès (*ride through per passi per boxs, team manager per cap d'equip, safety car per cotxe de seguretat; pit lane per línia de boxs; road-book per llibre de ruta, entre d'altres*). Diferentment del castellà, els termes manlevats de l'anglès es categoritzen dins l'organització del camp semàntic de la lingüística cognitiva com a termes de nivell subordinat (Rosch 1978).

Nivell superordinat		Nivell bàsic		Nivell subordinat
<i>reglament competició</i>	>	<i>penalització</i>	>	<b><i>ride through</i></b>
<i>vehicle</i>	>	<i>cotxe</i>	>	<b><i>safety car</i></b>
<i>geolocalitzador</i>	>	<i>navegador</i>	>	<b><i>road-book</i></b>

Com acabem de veure, la majoria de les paraules manlevades del castellà es poden categoritzar com de nivell bàsic, mentre que les manlevades de l'anglès són de nivell subordinat. Aquest fet té a veure amb l'especificitat dels termes dins el domini semàntic, així es pot percebre clarament que hi ha una relació directament proporcional entre nivell d'especificitat i categorització de nivell subordinat. Com més específic sigui un terme, més de nivell subordinat serà.

Per altra banda, pensem que la tendència a incorporar dins el domini semàntic del motociclisme en català termes de nivell bàsic manlevats del castellà i de nivell subordinat manlevats de l'anglès pot ser fruit, en gran part, del context sociolingüístic de llengües en contacte en què ens trobem a Catalunya, tant des del punt de vista del lèxic de caràcter general com des de la perspectiva del lèxic més específic dins el domini semàntic. En aquest sentit, pensem, per exemple, en la interferència del castellà sobre el català en el lèxic àmbit general o en la invasió de termes procedents de l'anglès que es produeix en els llenguatges tècnics (noves tecnologies, informàtica, comunicació, esports...).

Així, tenint en compte la situació sociolingüística del nostre territori, la incidència d'estratègies de planificació terminològica i els fenòmens observats en la descripció de les variants obtingudes amb l'enquesta sobre el lèxic del domini semàntic del motociclisme es presenta un context de llengües en contacte –català, castellà, anglès i francès– on:

CATALÀ → llengua minoritària en el context de producció del lèxic especialitzat i els mitjans de comunicació on s'han dut a terme esforços normalitzadors per part de les institucions encarregades de fer-ho. Presència de termes manlevats del castellà en lèxic més general dins el domini semàntic, que es poden categoritzar com de nivell bàsic. Presència de termes manlevats de l'anglès en el lèxic més específic o especialitzat dins el domini, que es poden categoritzar com de nivell subordinat.



CASTELLÀ →llengua majoritària en el context de producció del lèxic especialitzat i els mitjans de comunicació sobre la qual no s'han produït esforços normalitzadors. Interfereix amb el català en el lèxic menys específic dins el domini semàntic amb termes de nivell bàsic.

ANGLÈS →llengua majoritària en els contextos de producció més tècnics i especialitzats i amb molta influència sobre els mitjans de comunicació. Adquireix el paper de llengua franca en el context d'ús més tècnic del lèxic del domini semàntic. No han tingut lloc esforços normalitzadors sobre aquesta llengua. Interfereix amb el català en el lèxic més específic o especialitzat dins el domini semàntic amb termes de nivell subordinat. Font importantíssima de creació de neologismes, tant en català com en castellà.

FRANCÈS →llengua aliena al context de producció del lèxic especialitzat però que ha tingut un cert paper històric en l'origen dels termes tècnics en el domini semàntic del motociclisme. Actualment té una presència molt residual en el camp semàntic i no ha estat objecte d'esforços normalitzadors.

A més de tot l'exposat, apareix una tercera tendència, que es produeix en el lèxic d'abast més general dins el domini semàntic del motociclisme, on es pot veure una més gran intervenció dels recursos expressius (*tombada/plegada, amorrada*) i l'aparició de variants amb significats metafòrics i metonímics (*esses, rellotges, silenciador, cavallito*).

Hi ha, a més, una quarta tendència general, que té lloc en el lèxic del domini semàntic del motociclisme però en el seu àmbit més específic, en el sentit que es produeix, en un grau molt elevat, una manca d'identificació dels parlants amb els termes proposats pels agents normalitzadors. La majoria dels informants que tenen un gran coneixement del domini semàntic troben que aquests termes no s'ajusten al significat que designen o donen lloc a polisèmies, les quals, en un registre tècnic, no s'haurien de produir (*volta d'escalfament, comissari de proveïment*).

A més de tot el que hem dit fins ara, i tal com ja hem expressant al llarg d'aquesta recerca, la nostra intenció no és valorar el paper de les autoritats normalitzadores en la normalització del lèxic del camp semàntic del motociclisme en català –només ho fem en moments molt puntuals i sobre propostes que considerem que cal millorar–, sinó mostrar l'estat de la qüestió i proporcionar vies d'actuació possibles per a una millora de la situació. En aquesta línia de propostes de millora, segons la nostra opinió, hi ha un agent codificador molt important al qual cal donar veu en els processos de normalització que, potser a causa de la dificultat de comunicar-s'hi o la multiplicitat de punts de vista que hi pot aportar, gairebé mai es té en compte. Ens referim al subjecte darrer de la normalització, segons Vila ([dir.] 2007), el parlant, la persona del carrer que usa el lèxic del camp semàntic en qüestió i que hauria d'utilitzar el model de llengua proposat per les autoritats normalitzadors en les seves comunicacions orals i espontànies. Pensem que cal donar la veu al parlant i, amb aquest objectiu, les autoritats codificadores podrien seleccionar un

grup de voluntaris especialistes en el domini semàntic perquè col·laboressin amb elles i assegurar així la bondat i un major èxit de les seves propostes, a banda d'altres factors implicats.

A més, els especialistes i professionals que treballen amb els objectes a què fa referència el domini semàntic tenen un paper fonamental en l'assessorament sobre el lèxic, la seva codificació i la implantació de la normativa associada, cosa que ja els reconeixen les autoritats normalitzadores, com ja hem vist més amunt. Malgrat això, en aquest aspecte creiem que cal fer un esforç d'actualització i modernització, i que la col·laboració no s'acabi en el moment d'elaborar els materials, sinó que s'allargui en el temps. Aquesta mena de persones són usuaris del lèxic i alhora autoritats en el camp semàntic específic que tracten.

#### 4. 5. 2. Què motiva els parlants en la tria de les variants?

Com es desprèn de la descripció precedent, podem constatar que els parlants es mouen seguint unes tendències a l'hora de triar les variants que fan servir. Creiem fermament que aquestes tendències són clau per després valorar els criteris d'implantació d'unes formes lèxiques sobre les altres. Els informants que hem entrevistat es decanten per triar variants que siguin:

→senzilles pel que fa a la pronunciació i l'escriptura: *puny, lleva, buff*.

→estalvi de formants (accepten millor paraules simples o derivades que paraules compostes o sintagmes): *dibuix* en contraposició amb *banda de rodolament*, *càmera* en contraposició amb *cambra d'aire*. Aquesta tendència

a l'estalvi de formants va més enllà de la barrera entre llengües, ja que a l'hora de triar entre variants patrimonials i manlleus, també s'acostumen a decantar per la variant més estalviadora, ex: *posició preferent – pole position – pole; box a través – passar per boxes – ride through; cotxe de seguretat – safety car; cap d'equip – team manager; línia de boxes – pit lane; llibre de ruta – road-book.*

→adequades al context comunicatiu i que permetin l'expressivitat: *caballito, amorrada.*

→adequades a les característiques particulars de la realitat del mitjà (variants del lèxic d'abast general que en el domini semàntic del motociclisme tenen un altre significat): *càmera.*

→rebuig de la polisèmia en els neologismes dins el lèxic més específic o tècnic: *safety car, warm up lap.*

→preferència pels significats on hi ha metàfores i metonímies implicades (metàfores conceptuals, metàfores d'imatge i metonímies del tipus LA MARCA PER L'OBJECTE O UNA PART PEL TOT): *rellotges, tub d'escapament/silenciós, embragatge/caixa de canvis, buff/tapaboques, xassís/bastidor.*

Aquestes tendències no només motiven els parlants a destriar entre variants normatives i no normatives, sinó que amb aquests mateixos criteris trien entre les diverses propostes normatives. Aquests criteris també guien la incorporació dels neologismes dins el domini semàntic. Així doncs, caldria que les autoritats normalitzadores tinguessin en compte el paper del parlant en el moment d'estudiar, elaborar i promoure

les propostes normatives. Aquesta podria ser una altra via per aconseguir l'èxit de la implantació terminològica en darrera instància.

#### 4. 5. 3. Neologismes i llengües de procedència. Sempre l'anglès...

Com ja hem dit en parlar de les tendències generals que s'observen en el lèxic del domini semàntic del motociclisme en català, hi ha una gran influència del castellà en el lèxic amb menys grau d'especificitat. La majoria de les variants que hem obtingut amb la nostra enquesta com a contesta dels informants: *curva, adelantar/adelantament, embrague, amortiguador, [tʃásis], llanta, tub d'escape* són manlleus del castellà i ni tan sols en tenien consciència. Ells pensaven que eren paraules normatives en català i les utilitzaven en les seves interaccions orals i espontànies sense cap reserva. Això ens permet veure fins a quin punt la interferència del castellà constitueix un hàndicap en aquest domini semàntic. Creiem que en aquest terreny caldria dur a terme una actuació normalitzadora urgent.

D'altra banda, en el lèxic més tècnic dins el domini del motociclisme, la interferència és de l'anglès. Gairebé totes les respostes espontànies dels informants en aquest àmbit donaven com a resultat un terme en anglès: *ride through, pit lane, team manager, safety car, road-book, pole/pole position*. La invasió de l'anglès és una tendència que s'observa en els vocabularis dels diversos esports i també en el llenguatge més tècnic dins la ciència i la comunicació, però això no vol dir, al nostre parer, que haguem d'acceptar tot el que ens arriba. Des del punt de vista de la normalització terminològica, tenim l'opinió que si podem expressar el

mateix significat fàcilment i amb naturalitat en català amb una variant genuïna, no cal recórrer a la llengua estrangera. Pensem que caldria fer accions de planificació lingüística en aquest sentit. Des del nostre parer, hi ha termes en els quals seria molt difícil fer marxa enrere de la situació actual (*ride through, pit lane, road-book, pole/pole position*) però hi ha d'altres que caldria extirpar del sistema català, *team manager* i *safety car*, per exemple, perquè tenen una equivalència en català senzilla, entenedora, clara i que els informants han valorat positivament o, fins i tot, han proposat ells mateixos durant l'enquesta: *mànager/mànager d'equip* i *cotxe de seguretat*. En aquest sentit, pensem que també és importantíssim dur a terme alguna acció adreçada a revertir la situació amb una certa urgència.

A més a més, l'anglès és una font inesgotable de neologismes en aquest domini semàntic, principalment en el lèxic més tècnic. Aquesta tendència l'explicarem mitjançant l'exemple de tres paraules, *shimmy, spinning* i *graining*, d'ús força estès i que hem recollit en el buidatge de fonts orals procedents dels mitjans de comunicació, en el context de retransmissions esportives sobre motociclisme.

Ja fa actualment tres temporades que TV3, al seu canal dedicat als esports, Esport3, retransmet les curses del calendari del Mundial de Superbike (SBK World Championship). Dins el context de les retransmissions hem pogut observar l'aparició de tres paraules molt interessants, que no estan recollides als materials proporcionats per les autoritats normalitzadores i que són clarament manlleus procedents de l'anglès que considerem com a neologismes. Són tres termes tècnics de

l'àmbit de les curses de motociclisme enunciat pel locutor durant la narració dels esdeveniments que es produeixen al llarg d'una cursa. Som davant un context controlat, però que a la vegada té un cert grau d'espontaneïtat. Les paraules són *shimmy*, *spinning* i *graining*, com ja exposàvem al paràgraf precedent.

→*shimmy* amb el significat d'oscil·lacions laterals que causen inestabilitat en el tren davanter, que en certes circumstàncies pot fer perdre el control del vehicle'. Aquesta paraula no està recollida ni al diccionari de l'IEC, ni a Optimot, ni al web esadir, ni al *Diccionari de motociclisme* del Termcat. El Termcat, mitjançant Cercaterm sí que la recull, però dins el domini semàntic del trànsit, els vehicles i la conducció com a manlleu de l'anglès. El Termcat mateix proposa el mot *balanceig* com a genuí (que no apareix, curiosament, al seu *Diccionari de motociclisme*), i el significat que aporta és: 'anomalia de la direcció d'un vehicle consistent en moviments ràpids d'oscil·lació lateral de les rodes de l'eix anterior, sovint amb soroll, pel fet d'estar mal equilibrades o com a conseqüència d'una suspensió defectuosa'. El significat aportat pel Cercaterm és totalment assumible en el domini semàntic del motociclisme, només cal canviar *vehicle* per *moto*, i *rodes* per *roda*, ja que el fenomen que descriu no es limita a les motos, sinó que es pot produir a d'altres vehicles.

→*spinning* té el significat de 'gir més ràpid de la roda motriu que de la roda directriu a causa d'una manca de tracció'. Aquesta paraula no apareix amb aquest significat a cap dels materials produïts per les autoritats normalitzadores. Per a Optimot, *spinning* és un manlleu de

l'anglès que caldria substituir pel nom *aeròbic amb bicicleta*, amb el significat de: 'modalitat d'aeròbic que es practica sobre una bicicleta estàtica, i que consisteix a alternar la intensitat del pedaleig en seqüències de temps successives'. Segons el web esadir, *spinning* és 'un anglicisme equivalent a **ciclisme de sala** (proposta Termcat).

S'apostrofa: **l'spinning**. Sense marca tipogràfica (ni cometes ni cursiva) present al lèxic dels esports'. El català té eines, com totes les llengües, que ens permeten crear paraules noves a partir d'altres ja existents. Així, per designar el fenomen que es produeix a les motocicletes proposem incloure la paraula *sobregir-sobregirar*, que malgrat no aparèixer als diccionaris està ben formada en català i té un significat transparent si s'acompanya del seu context, com per exemple: "sobregir de la roda del darrere". (Segons el diccionari de l'IEC, el prefix *sobre-* significa, en la seva tercera accepció: 'abundància' o 'excés'. Ex.: sobresaturat, sobretensió, sobrecongelar.)

→*graining*. Aquesta paraula no apareix a cap de les fonts consultades. Fa referència al fenomen de desgast de les rodes d'un vehicle que deixa sobre la coberta del neumàtic una espècie de granets de goma. També pot designar la pèrdua de partícules del neumàtic, en forma de grans, que els vehicles de competició van deixant al llarg del traçat del circuit a mesura que hi van fent voltes, que també es coneix com *deixar goma a la pista*. En un cas com aquest podríem usar les paraules *gra* o *grànul* o, fins i tot, *granulació*, i no hauríem de recórrer al manlleu de l'anglès per designar el desgast de les rodes.



Els tres casos constitueixen una petita mostra de la productivitat del recurs de manllevar de l'anglès els neologismes dins aquest domini semàntic. Ho apuntem com a reflexions i noves propostes de camins a seguir.

Com ja hem dit altres vegades, sabem que la pluja de neologismes en aquest camp semàntic derivats de l'anglès és constant i abundosa, però que el català sigui una llengua moderna i que es pugui utilitzar en tots els contextos comunicatius és una feina de tots. A més, la nostra llengua té recursos suficients com per respondre en aquestes noves realitats sense recórrer al manlleu de l'anglès com a camí més fàcil, sense estudiar els casos particularment ni mirar solucions genuïnes molt més naturals. Estem a favor de l'adaptació de mots de l'anglès sempre que sigui justificable o quan la variant anglesa ja estigui tan estesa que sigui impossible fer marxa enrere.

#### **4. 6. Difusió**

Pel que fa a la *difusió* de les propostes que parteixen de les autoritats normalitzadores en el lèxic de l'àmbit semàntic del motociclisme en català entre els informants usuaris de motocicleta i professionals del sector, cap dels 50 coneix l'existència del *Diccionari de motociclisme* del Termcat, malgrat que és accessible a Internet. Només tres dels 50 fan servir habitualment el lloc web esadir si tenen dubtes a l'hora d'escriure o d'utilitzar una paraula determinada, ja que a causa de la seva feina com a periodistes se'ls exigeix un cert grau de correcció lingüística. Els altres 47,

malgrat la varietat de feines que desenvolupen o ser estudiants, cap d'ells era conscient de l'existència dels materials que editen les autoritats normalitzadores i, per tant, tampoc no els havien consultat. Els diccionaris de l'IEC, del Termcat, el lloc web Optimot, el lloc web esadir, tots són accessibles mitjançant Internet, són a l'abast de tothom que tingui ordinador, però malgrat això no arriben als darrers agents de la normalització que són els usuaris de la llengua, és a dir, els parlants. Aquest fet apunta que caldria fer més esforços de difusió de les propostes lèxiques per part de les autoritats normalitzadores, les administracions i els col·lectius professionals, i també assenyala el paper primordial dels mitjans de comunicació com a creadors de tendències.

Un altre aspecte que també cal considerar és la intenció dels parlants que, a pesar que es mostren partidaris de la normalització –tots els 50 informants van contestar afirmativament durant l'entrevista–, no fan els esforços necessaris per conèixer-la. Només els que per motius laborals han de tenir un cert control sobre la correcció lingüística dels seus enunciats tenen alguna mena de coneixement sobre l'existència dels materials lexicogràfics que publiquen els agents normalitzadors.

#### **4. 6. 1. Paper dels mitjans de comunicació**

En la nostra recerca, durant la fase de buidatge dels termes apareguts als mitjans de comunicació escrits, orals, audiovisuals i en línia del nostre territori, per a l'obtenció d'un conjunt de dades sobre lèxic del domini semàntic del motociclisme, vam constatar una presència majoritària dels termes proposats per les autoritats normalitzadores. En aquest sentit

creiem que aquest fet es produeix a causa del control lingüístic al qual estan sotmesos els mitjans de comunicació per part dels professionals que treballen als seus serveis lingüístics. Un control necessari i que cal fer si es pretén vetllar per la qualitat lingüística dels textos que produeixen i difonen. Llavors, podem dir que els mitjans de comunicació en català que tracten el sector del motociclisme, malgrat el fet de ser poquíssims, utilitzen gairebé sempre les propostes normatives.

A això s'afegeix que moltes vegades, en el transcurs de les entrevistes, els informants expressaven que sabien que una paraula era correcta en català perquè la deien per televisió, perquè l'havien escoltat a la ràdio o perquè l'havien vist escrita en algun diari. D'aquesta manera, estem convençuts que les persones que treballen als mitjans de comunicació haurien de controlar més les seves produccions, perquè tenen un paper molt important com a difusors de la normalització lingüística. Creiem que en la majoria dels casos no en són conscients. Els parlants confien en les paraules que escolten per la televisió i la ràdio o veuen escrites als diaris, això forma part del seu coneixement del món, dels seus esquemes de coneixements compartits com a grup, en resum, del seu model cognitiu idealitzat (Rosch 1978). Llavors és importantíssim que els mitjans facin l'esforç de mirar quins termes difonen abans que apareguin als seus programes o articles. Si les propostes de les autoritats normalitzadores quant a lèxic no arriben directament als parlants, com a mínim que ho facin a través dels mitjans de comunicació. A més, de ben segur que els mitjans de comunicació tenen un abast de difusió molt més extens que el que poden tenir els agents normalitzadors mateixos. Per tot

això, també, cal que els mitjans de comunicació comptin amb departaments de correcció i assessors lingüístics formats específicament en els dominis semàntics que tracten, ja que així podran dur a terme una feina més eficaç en la difusió del lèxic normatiu.

#### 4. 7. Implantació

Després de l'anàlisi precedent (capítols 4. 4., 4. 5. i 4. 6), dins el lèxic del domini semàntic del motociclisme en català, com a mínim a les paraules que hem tingut en compte a la nostra recerca, les dades obtingudes indiquen una gran presència de variants manlleus del castellà o de l'anglès que han desplaçat en l'ús les paraules proposades per la normativa lèxica en aquest àmbit. Aquest comportament dels parlants apunta a fer-nos creure que la *implantació* de les propostes normatives no s'ha produït en el domini semàntic del motociclisme en català, ni en l'àmbit de les interaccions orals i espontànies entre els parlants, ni tampoc en el lèxic més tècnic i especialitzat utilitzat pels professionals del sector, també en el marc de la llengua oral. La presència majoritària de manlleus del castellà, en el primer cas, i de manlleus de l'anglès, en el segon, ens condueixen a fer aquesta afirmació.

En primer lloc, encara que sembli obvi, si les propostes de les autoritats normalitzadores no arriben als parlants, és molt difícil que se'n facin càrrec i les utilitzin en les seves interaccions comunicatives, tant a les més ordinàries com a les més específiques. De les enquestes s'infereix que els parlants, en una certa mesura, són sensibles a la correcció lingüística i a l'aplicació de les polítiques normalitzadores. Tots van

contestar que estaven a favor de normalitzar el lèxic del domini semàntic del motociclisme en català. Però malgrat tot això no s'ha produït la implantació dels termes normatius en una gran part dels casos.

Llavors, quines implicacions pot tenir la teoria de la lingüística cognitiva en la implantació de la normativa? Quin és el seu paper en l'acceptació d'unes variants sobre les altres? En l'èxit d'una campanya de difusió terminològica, a banda dels esforços de les autoritats normalitzadores? Precisament, que la gramàtica cognitiva consideri la semàntica com un coneixement de caràcter enciclopèdic dels parlants, que abasta el seu coneixement del món i la conceptualització que en fan té molt a veure en això. Són els parlants els qui fan la tria de les variants lèxiques que utilitzaran, i com més se sàpiga sobre com fan aquesta tria més podrem intervenir-hi amb accions de planificació terminològica. En darrera instància, cal tenir molt en compte que els parlants són els qui veritablement decideixen en la materialització final del procés normalitzador, és a dir, en la implantació.

#### **4. 7. 1. Condicions per a la implantació segons el model de descripció de la lingüística cognitiva**

En aquest darrer apartat de l'anàlisi de les dades, i després de tenir en compte tots els fenòmens que hem descrit fins aquí i els resultats que hem obtingut, plantegem una sèrie de condicions que, segons el nostre criteri, s'han de produir perquè tingui lloc la implantació de les propostes normatives, com a mínim pel que fa al lèxic del camp semàntic del motociclisme. Ens acotem al domini semàntic del motociclisme, però

algunes d'aquestes condicions pensem que també es podrien extrapolar a d'altres dominis lèxics en la nostra llengua:

- 1. Adequació de les propostes normatives al domini lèxic. Per a la codificació de les propostes cal tenir en compte l'opinió i els criteris dels experts en el domini semàntic, ja que només ells poden valorar si els significats que proposa la normativa per a les paraules normatives s'ajusten amb la realitat o no.
- 2. Propostes clares i unificades de les autoritats normalitzadores. Que els agents codificadors facin les seves propostes de la manera més clara i intel·ligible possible per als parlants (cal pensar que no van adreçades ni a lingüistes, ni a filòlegs, ni periodistes o escriptors) i que no hi hagi contradicció en els missatges a les diverses fonts, per exemple, que les propostes del *Diccionari de l'IEC* no es contradiguin amb les del *Diccionari del motociclisme* del Termcat ni amb les del lloc web d'Optimot, i que als productes que emanen de totes les autoritats aparegui una informació consensuada.
- 3. Difusió del lèxic normatiu als usuaris finals, als parlants. Com més difusió millor, i amb tots els mitjans possibles: campanyes institucionals, educació, mitjans de comunicació, presència als esdeveniments relacionats amb el sector (curses, fires, trobades), per exemple. En aquest punt cal tenir molt en compte el paper dels mitjans de comunicació com a possibles intermediaris que permetin fer arribar als parlants les propostes dels agents codificadors.

- 4. Conscienciació per part del parlant que ell té l'última paraula en la implantació de les variants proposades per la normativa. La majoria dels informants no pensava que el seu paper era essencial per a la implantació, no en tenien consciència que depengués d'ells en darrera instància. Aquesta és una altra de les raons per les quals també és tan important fer campanyes de sensibilització entre els parlants.
  
- 5. Retroalimentació, que els parlants, tant els que fan servir el lèxic més general dins el domini semàntic, com els que utilitzen el lèxic més tècnic i específic, puguin fer propostes als agents codificadors i que les seves propostes siguin tingudes en compte d'alguna manera.
  
- 6. Revisió periòdica de la terminologia proposada per les autoritats codificadores, en el sentit que s'adaptin als canvis que tenen lloc en la realitat i en el domini semàntic en qüestió.

Com a resum, és molt important dur a terme una bona codificació de les propostes, després fer-ne una àmplia difusió i provocar en el parlant una conscienciació positiva vers les propostes normatives que el predisposi a utilitzar-les amb naturalitat en les seves interaccions comunicatives.

## **Capítol 5**

### **DISCUSSIÓ I CONCLUSIONS**

#### **5. 1. Discussió de les hipòtesis de partida**

#### **5. 2. Conclusions**

#### **5. 3. Línies de recerca futures**

En aquest capítol reprenem les hipòtesis de partida que formulàvem a l'apartat 2. 3. per veure si concorden amb els resultats obtinguts a partir de tota l'anàlisi precedent. A més, plantegem les conclusions finals de la nostra recerca i unes possibles línies de recerca futures, que permetin ampliar el treball dut a terme fins al moment.

#### **5. 1. Discussió de les hipòtesis de partida**

La hipòtesi inicial que planteja aquesta tesi és que en el registre oral no hi ha hagut implantació de la terminologia proposada pels agents codificadors dins el lèxic de l'àmbit semàntic del motociclisme en les interaccions entre parlants usuaris d'aquest llenguatge tècnic d'especialitat dins la comunitat de parla. Com es desprèn de l'anàlisi de les dades obtingudes la implantació terminològica no s'ha produït a



causa que el lèxic normatiu no han arribat fins als parlants. Per tant, els parlants desconeixen totalment les propostes normatives i així és totalment impossible que les utilitzin. Ens inclinem a creure que aquest desconeixement s'origina, d'una banda, per una manca de difusió de les propostes i, de l'altra, per una manca de conscienciació del parlant del seu paper com a agent final de la implantació. Al llarg de la fase d'enquesta, un gran nombre d'informants, malgrat desconèixer els materials normatius, explicaven que havien utilitzat o triat una variant o una altra perquè l'havien escoltat o vist escrita als mitjans de comunicació, amb la qual cosa creiem que els parlants es guien pels usos lingüístics que senten i veuen, com a mostra del seu coneixement compartit del món, és a dir, del seu model cognitiu idealitzat.

A més, malgrat el fet que la majoria dels informants no coneixien les propostes dels agents normalitzadors, recordem que només eren 3 de 50, quan els fèiem triar entre les variants proposades per la normativa i d'altres (obtingudes del buidatge o de l'observació del domini semàntic), la majoria de les vegades rebutjaven les primeres, sobretot els informants més experts en el camp semàntic (normalment perquè eren professionals dins el sector del motociclisme), perquè trobaven que no es corresponien amb la realitat que volien designar. Així que, en certa manera, sobretot els informants més especialitzats rebutgen moltes de les propostes normatives perquè les troben incorrectes, en el sentit que no concorden amb els objectes que designen.

Tota aquesta reflexió ens porta a dir que la primera hipòtesi plantejada queda demostrada, com a mínim en una gran part del lèxic que hem observat: *banda de rodolament, tapaboques, cambra d'aire, granota, passar per boxs, línia de boxs, llanda*, entre d'altres, són termes sistemàticament rebutjats pels informants enquestats.

La segona hipòtesi fa referència a la relació que hi ha entre l'organització del camp semàntic segons les teories de la lingüística cognitiva i el grau d'implantació del lèxic, ja que com hem vist, el grau d'implantació depèn de l'acceptació per part dels parlants d'unes variants sobre les altres. En aquest punt, dins el lèxic del domini semàntic del motociclisme en català hem observat que hi ha una relació directament proporcional entre els conceptes de nivell bàsic i les variants manllevades del castellà. Al seu torn, pel que fa als conceptes de nivell subordinat, la relació directament proporcional s'observa amb les variants manllevades de l'anglès. Seguint aquest fil argumental podem dir que a major grau d'especificitat dins el domini semàntic del motociclisme més possibilitats hi ha de l'aparició de variants manllevades de l'anglès. En canvi, a menor grau d'especificitat, més incidència de variants manllevades del castellà. Són exemples d'aquesta relació els termes de nivell bàsic *embrague, amortiguador* i *curva* entre d'altres. I els de nivell subordinat *ride through, safety car, road-book*, etc. A més, seguint amb l'argumentació que vincula la primera hipòtesi amb la segona, si no s'ha produït implantació terminològica en el domini semàntic del lèxic del motociclisme en català bàsicament perquè els informants desconeixen les propostes de la normativa, els mateixos informants necessiten paraules per expressar-se

dins el domini semàntic. Llavors, on les troben? Quins recursos tenen per a formar noves variants? Doncs com es desprèn de la nostra recerca, recorren al manlleu de variants de les llengües presents en el context sociolingüístic: castellà i anglès seguint el criteri que hem exposat més amunt: conceptes de nivell bàsic → manlleu del castellà; conceptes de nivell subordinat → manlleu de l'anglès.

A banda del recurs al manlleu en la creació de neologismes, i estretament vinculat amb la tercera de les hipòtesis enunciades a l'apartat 2.3., que relaciona la utilització de recursos metafòrics i metonímics en l'establiment dels significats com a part de la conceptualització del domini semàntic que comparteixen els parlants, també l'anàlisi de les dades ha demostrat una preferència per les variants en l'establiment del significat de les quals hi ha implicades metàfores i metonímies. Hi ha principalment presència de metàfores conceptuals, metàfores d'imatge i metonímies del tipus LA MARCA PER L'OBJECTE o UNA PART PEL TOT, com demostren els exemples recollits *rellotges, tub d'escapament/silenciós, embragatge/caixa de canvis, buff/tapaboques, xassís/bastidor*, entre d'altres. Així doncs, podem dir que en aquest domini semàntic, l'establiment de significats per mitjà de recursos metafòrics o metonímics és molt productiu.

La quarta i darrera hipòtesi que plantejàvem a l'inici era que hi ha un major grau d'implantació en els registres escrits a causa de la interacció de correctors i assessors lingüístics. Com es desprèn de la nostra anàlisi, observem que en català i en el lèxic del domini semàntic

del motociclisme hi ha una dicotomia entre l'adequació a la normativa que apareix a la llengua present als mitjans de comunicació, tant als registres escrits com als orals, i la no adequació a la normativa de les mostres de llengua oral i espontània produïdes pels informants en el transcurs de les entrevistes. Creiem que aquesta dicotomia es produeix pel fet que els mitjans de comunicació que tracten sobre el domini del motociclisme en català estan molt controlats lingüísticament. En la majoria dels casos, i precisament perquè els textos que produeixen s'han de difondre públicament, han passat pels correctors de les editorials o dels mitjans audiovisuals, o són traduccions de textos escrits prèviament en castellà o anglès, amb la qual cosa l'aplicació de la normativa terminològica existent actualment sobre el domini semàntic està, en una certa manera, assegurada. Una altra qüestió, que ja hem apuntat abans, és el paper dels mitjans de comunicació en la difusió de les propostes lèxiques normatives i la manca de mitjans que es dediquen al domini del motociclisme en català en el nostre territori.

De tot el que hem exposat fins ara, podríem dir que el grau d'implantació de la normativa en el lèxic del motociclisme en català és directament proporcional al grau de formalitat del discurs i del registre. Així, doncs, a més formalitat, major grau d'implantació; a menor formalitat, menys grau d'implantació. Si això ho combinem amb la tendència observada que a més especificitat dins el domini semàntic més incidència de les variants manllevades de l'anglès i a menor especificitat més incidència de les variants manllevades del castellà, obtindrem el panorama que resumim a la figura següent:

Figura 13. Graus d'implantació de la normativa lèxica segons el registre, el context comunicatiu i l'organització del camp semàntic

MENOR GRAU DE FORMALITAT		MAJOR GRAU DE FORMALITAT	
MENYS GRAU D'IMPLANTACIÓ		MÉS GRAU IMPLANTACIÓ	
MENOR GRAU D'ESPECIFICITAT		MAJOR GRAU D'ESPECIFICITAT	
<i>Comunicacions privades dins la comunitat de pràctiques</i>		<i>Comunicacions públiques externes a la comunitat de pràctiques</i>	
Interaccions orals entre els parlants	Retransmissions orals o audiovisuals d'esdeveniments esportius	Cròniques escrites als mitjans de comunicació	Publicacions tècniques sobre motociclisme
Conceptes de nivell bàsic		Conceptes de nivell subordinat	

## 5. 2. Conclusions

En aquest apartat de conclusions finals de tota la nostra recerca, volem expressar la importància de dur a terme treballs de camp per determinar diversos aspectes dels usos del lèxic. El treball de camp és fonamental en la recerca ja que creiem que és primordial acostar-se als parlants i als contextos de producció per poder avaluar les qüestions que fan referència als usos lèxics. Si al llarg del període de recollida de dades haguéssim pres només el punt de vista típic de les aproximacions terminològiques, ens haguéssim limitat a utilitzar la metodologia de la lingüística del corpus i centrar-nos a analitzar la llengua escrita, en definitiva a basar-

nos en un estudi de tipus quantitatiu, hauríem obtingut uns resultats força diferents, esbiaixats i que no descriuriem de cap manera la situació.

Principalment, si haguéssim fet només un buidatge de les publicacions escrites en qualsevol suport (paper i digital) en català amb presència de lèxic del domini semàntic del motociclisme, hauríem trobat que sí que s'havia produït la implantació de la normativa, ja que aquest és el resultat que vam obtenir del buidatge de les fonts. La causa principal d'aquest fenomen és la intervenció de correctors i assessors lingüístics sobre les mostres de llenguatge escrit en els mitjans de comunicació, que es troben molt mediatitzades per la seva intervenció i no mostren els usos reals dins la comunitat de pràctiques. Amb aquesta aproximació tampoc no hauríem pogut donar compte de la dicotomia que hi ha entre les produccions dels mitjans de comunicació i les dels parlants, perquè no hauríem pogut conèixer ni les variants que usen els parlants ni la seva opinió sobre les propostes que els arriben dels agents codificadors. Donar la veu als usuaris de la terminologia no és només importantíssim per estudiar els aspectes relacionats amb l'ús d'unes variants sobre les altres, sinó també per dur a terme la codificació de les propostes normatives i avaluar-ne la implantació posteriorment.

A més, també pensem que en el procés de codificació cal comptar amb l'assessorament dels especialistes en el domini semàntic perquè els termes proposats per la normativa s'ajustin al seu significat en aquest domini. També, com que la implantació pretén canviar els hàbits lingüístics dels parlants també ha de comptar amb la seva conscienciació i col·laboració. Com tot canvi d'hàbits en aquesta vida, ha d'implicar una

predispició i una actitud positiva per part de qui ha de canviar, que només es pot aconseguir mitjançant la conscienciació de la situació en què ens trobem i la voluntat de fer-hi alguna cosa per millorar-la. Les institucions públiques i els mitjans de comunicació també tenen un paper molt important en aquesta conscienciació, a banda de la seva funció com a difusors de les propostes codificadores.

Com a resultat de la nostra aproximació metodològica hem pogut observar que l'actitud del parlant prototípic és substituir les paraules normatives per variants procedents d'altres llengües: castellà, en els conceptes de nivell bàsic, i anglès, en els conceptes de nivell subordinat. La gran majoria de les variants recollides que els parlants emeten en el registre oral i espontani són manlleus que provenen d'aquestes dues llengües. En el cas dels manlleus procedents del castellà, els parlants mateixos no tenen consciència que emeten paraules alienes al nostre codi. A més, els informants tenen un coneixement gairebé nul (només tres de 50), d'algun dels materials lexicogràfics que difonen les autoritats normatives. Llavors, difícilment poden seguir les seves directrius. Però, per altra banda, els informants es mostren favorables a la normalització del lèxic del camp semàntic del motociclisme en català, i creuen que algunes de les propostes normatives són intel·ligibles i que les podrien usar fàcilment amb una mica de consciència sobre les seves pròpies produccions i si haguessin sabut que les paraules que ells utilitzaven espontàniament eren incorrectes normativament parlant. Això ens fa creure que és primordial una bona codificació, on estiguin implicats els experts en el domini semàntic i també que es faci un treball de camp previ

per poder conèixer la situació del mitjà, tal com ja proposa Vila ([dir.] 2007).

Una altra qüestió importantíssima és la que fa referència a la difusió de les propostes normatives. Pensem fermament que amb la difusió actual que es fa, que consisteix bàsicament a posar els materials lexicogràfics a disposició del públic a través d'Internet, no n'hi ha prou. Cal dur a terme campanyes institucionals, tant de normalització terminològica com de conscienciació dels parlants sobre el seu paper primordial en aquesta qüestió, com ja hem dit més amunt, i, també, promocionar els mitjans de comunicació que parlin de motociclisme en català. Ja hem tractat més amunt el paper primordial dels mitjans de comunicació en els models de llengua que s'acaben implantant en la societat. La majoria dels parlants donen per bo el que han escoltat o vist en aquests mitjans. Per això cal vetllar per l'adequació a la normativa dels missatges que hi apareixen i tenir en compte el seu paper de difusors de les propostes dels agents codificadors. També els mitjans escrits i audiovisuals poden ser suport per a campanyes de difusió institucionals. En aquesta línia, la llei de política lingüística vigent diu textualment en el seu capítol VI, article 37 que:

El Govern de la Generalitat ha d'afavorir, estimular i fomentar l'ús del català en les activitats laborals, professionals, mercantils, publicitàries, culturals, associatives, esportives, lúdiques i de qualsevol altra mena.

Si la llei ja ho té previst, caldria que arribés l'hora de passar a l'acció.



A més, i per addició, tampoc no es poden separar els estudis sobre ús de la terminologia de la situació sociolingüística de la llengua. Tenir en compte la situació sociolingüística és primordial tant per realitzar una operació d'implantació com per descriure, analitzar i avaluar la implantació de determinades propostes normatives. Les llengües en contacte, les llengües de prestigi en els registres tècnics, etc, poden tenir un paper fonamental en la introducció de termes aliens, que un cop que ja s'han establert dins el sistema, són molt difícils d'erradicar, o, com a mínim, s'hi ha d'esmerçar un esforç més gran per tal de substituir-los.

Com també hem pogut veure en la fase d'anàlisi, la nostra llengua té recursos suficients com per originar termes adients per referir-se a totes les realitats susceptibles de ser designades. Per això cal que les autoritats normalitzadores fomentin la creació del lèxic a partir de la composició, la derivació, l'ús de significats d'origen metafòric o metonímic, entre d'altres, ja que són eines que el parlant està acostumat a utilitzar espontàniament. A més, si volem que la nostra llengua tingui un ús normalitzat i sigui apta per ser utilitzada en totes les situacions comunicatives, cal vetllar perquè es mantinguin aquests recursos.

Un altre aspecte que volem remarcar especialment és la importància de l'estudi dels registres orals per poder avaluar les qüestions relacionades amb els usos lèxics. En aquest sentit, si no tenim en compte el registre oral estem perdent una part molt rellevant del fet lingüístic, ens quedem només amb una de les dues cares de la moneda. Si no atenem el registre oral, els resultats queden esbiaixats i són ficticis, pel fet de

deixar de banda una part del contínuum. Pensem que aquest aspecte queda demostrat amb els resultats de la nostra recerca. Si no haguéssim tingut en compte el registre oral, les conclusions obtingudes pel que fa a l'ús del lèxic en el domini semàntic del motociclisme haurien estat totalment diferents, fins i tots contràries a la descripció que presentem.

Com a recapitulació final de tota l'anàlisi que hem dut a terme incloem que en el lèxic del domini semàntic del motociclisme no s'ha produït la implantació de les propostes dels agents codificadors en les interaccions orals i espontànies dels parlants, però sí que s'ha produït en el lèxic del mateix domini semàntic present en els mitjans de comunicació, com a mínim en els mitjans escrits, que estan més controlats i mediatitzats per la intervenció de correctors i assessors lingüístics. En els mitjans de comunicació de difusió oral o audiovisual, podem constatar una major presència de lèxic no normalitzat ja que és més difícil controlar-ne les produccions, que, en línies generals són més espontànies. La rapidesa dels fets que tenen lloc en una cursa, per exemple, fa que la narració del periodista sigui més espontània i més oberta a l'expressivitat. També la intervenció en els mitjans de comunicació d'especialistes tècnics, que tenen un gran coneixement del domini semàntic però que no tenen perquè conèixer la normativa lèxica, afavoreix la presència de lèxic no normalitzat.

A més, cal tenir present el paper importantíssim dels parlants com a agents darrers de la normalització, així com la intervenció dels mitjans de comunicació i les institucions com a difusors de les propostes que

prèviament han elaborat els agents codificadors. Segons el nostre paper, perquè hi hagi implantació de la normativa s'han d'haver produït unes condicions principals:

- bona codificació de les propostes per part dels agents codificadors.
- gran difusió de les propostes dels agents codificadors per part dels mitjans de comunicació i les institucions (tant les vinculades als agents codificadors com les que tenen alguna cosa a veure amb la política lingüística).
- acceptació final per part dels parlants (que els parlants siguin conscients que hi ha una normativa i que estiguin conscienciats a aplicar-la).

Si manca alguna d'aquestes condicions la implantació no es produeix. Es pot haver dut a terme una codificació excel·lent, amb l'assessorament dels experts i l'anàlisi dels usos dels parlants. Però si aquesta codificació no es difon a la societat, difícilment els parlants podran utilitzar unes paraules que no coneixen o deixar de fer servir unes paraules sobre les quals no tenen consciència si són acceptades per la normativa o no ho són.

A més, també com a resultat de l'anàlisi de les dades obtingudes i la discussió de les hipòtesis, hem arribat a la conclusió que la implantació és un fenomen gradual que també depèn del grau de formalitat, de l'organització interna del domini semàntic i del context comunicatiu. Com més formal és una comunicació, se n'exerceix un major control, tant per part del mateix parlant (en les interaccions privades), com dels

professionals de la llengua (en el cas dels mitjans de comunicació i les editorials), el que implica una major presència de les propostes dels agents codificadors, si és que es coneixen i s'accepten aquestes propostes.

Veient la situació en què es troba el català quant a implantació de les propostes normatives dins lèxic del domini semàntic del motociclisme creiem que caldria fer un redreçament de la situació. Per fer-ho, seria necessari que els agents codificadors fessin una revisió de les propostes normatives, amb la implicació d'experts en el domini semàntic i parlants que usen habitualment el lèxic d'aquest domini; la intervenció de les institucions i dels mitjans de comunicació per dur a terme una àmplia difusió de les propostes que en resultessin i, finalment, la conscienciació dels parlants en el seu paper com a agents últims de la implantació que els decantés a fer un canvi en els seus usos lingüístics i optar per les variants normatives.

### **5. 3. Línies de recerca futures**

Arribats en aquest punt i com a ampliació del treball que hem anat desenvolupant a les pàgines precedents, una de les possibles línies de recerca futura podria ser estendre l'enquesta que hem elaborat a un nombre més gran d'informants, fins arribar, si fos possible, al nombre que en estadística s'anomena *mostra representativa*, per poder generalitzar els resultats obtinguts i veure si la tendència apuntada per aquests primers 50 informants s'ajusta a una mostra més gran de participants. Per fer això, es podria obtenir una mostra representativa tenint en compte el nombre

de motocicletes matriculades a Catalunya (unes 830.000 unitats), i llavors el treball de camp abastaria tot el domini lingüístic del català. Un estudi com aquest també podria tenir en compte les variants dialectals. Un altre enfocament, podria ser tenir en compte el nombre de motocicletes matriculades a la ciutat de Barcelona (aproximadament 280.000), amb la qual cosa tindríem les dades sobre els usos dels parlants de la capital del domini lingüístic, que al seu torn és el lloc on es produeix una major concentració d'usuaris de la motocicleta com a mitjà de transport.

En segon lloc, també seria molt interessant poder ampliar el nombre de paraules presents a l'enquesta amb termes d'aparició recent que hem recollit en els mitjans de comunicació audiovisuals com, per exemple: *shimmy*, *spinning* i *graining*, i veure si els informants els utilitzen i com els utilitzen. Per això caldria fer un nou buidatge previ de les fonts i observar quins neologismes no recollits encara pel Termcat hi apareixen, per dissenyar després una enquesta que els inclogués. En aquest sentit, una altra via d'ampliació d'aquesta recerca seria estendre els ítems de l'enquesta a totes les paraules presents al *Diccionari de motociclisme* del Termcat. D'aquesta manera podríem avaluar la implantació de les variants presents en aquesta eina lexicogràfica.

D'altra banda, tenim la convicció que si tinguéssim l'oportunitat de poder enquestar a un nombre significatiu d'informants, i, a més, sobre el nombre més gran de variants possible procedents del lèxic del domini semàntic del motociclisme, llavors estaríem en condicions de poder generalitzar els resultats obtinguts i, fins i tot, oferir-los als agents

codificadors perquè els poguessin tenir presents en l'elaboració de les seves propostes. Ara, amb la recerca que hem dut a terme i els resultats que hem obtingut, només podem apuntar unes tendències observades, cosa que no ens permet generalitzar els resultats més enllà de les mostres obtingudes.

En el sentit del que acabem de dir, també seria interessant elaborar un vocabulari o recull de termes sobre el domini semàntic del motociclisme en l'àmbit de la competició, en les disciplines més importants en les quals destaquen els pilots catalans: velocitat, trial, enduro, motocròs i raid. Amb això, podríem veure les particularitats que es presenten segons el grau d'especificitat de les variants i veure si hi ha diferències en l'ús del lèxic més tècnic.

Una altra línia de recerca que es podria obrir és analitzar l'ús dels termes proposats per la normativa dins les xarxes socials, com una altra eina per conèixer els hàbits dels parlants. També es podria fer un estudi de quina presència té el català a les xarxes socials que tenen com a tema el motociclisme, i a partir d'aquí, descriure els usos dels seus participants.

Com es pot veure, el llenguatge tècnic del motociclisme podria ser objecte de recerques molt diverses i amb molts punts de vista i objectius diferents. Com qualsevol llenguatge d'especialitat té unes particularitats que el fan interessant com a objecte de recerca i es poden obrir noves vies per descriure totes les seves facetes. A més, en català, no hi ha pràcticament cap recerca sobre el lèxic del domini semàntic del

motociclisme i amb el nostre treball només hi volem fer una petita aportació. En aquest àmbit hi ha encara molt de camp per córrer. Som als inicis de la cursa, hem fet un parell de voltes al circuit i la màquina respon, ara cal arribar a la bandera de quadres.

## BIBLIOGRAFIA

### 1. BIBLIOGRAFIA CITADA

- ARACIL, LL.V. 1986. "Conflicte lingüístic i normalització lingüística a l'Europa nova" a *Papers de sociolingüística*, 2a ed, Barcelona, Edicions de la Magrana, pp. 21-38.
- AUGER, P. 1986. "Francisation et terminologie. L'aménagement linguistique" a RONDEAU, G.; SAGER, J. C. (ed.), *Termia 84. Terminologie et coopération internationale*, Quebec, Girsterm, p. 47-55.
- BALLART, J.; BOVER, J. 2012. "El criquet i el català: Una aliança estratègica" a *Llengua i Ús*, 51, p. 72-77  
[<http://www.raco.cat/index.php/LlenguaUs/article/view/257210/344285>].
- CUENCA, M. J.; HILFERTY, J. 1999. *Introducción a la lingüística cognitiva*, Barcelona, Ariel.
- GARACHANA, M.; HILFERTY, J. 2011. "Semàntica" a CLIMENT ROCA, S.; MATEU FONTANALS, J. (coord.), *Gramàtica i cognició. Una aproximació cognitiva a l'anàlisi lingüística*, Barcelona, UOC, pp. 51-96.
- GENERALITAT DE CATALUNYA. 1998. *Llei 1/1998, de 7 de gener, de política lingüística*, Barcelona, Parlament de Catalunya (Quaderns de Legislació, 11).
- GENERALITAT DE CATALUNYA. Departament de la Presidència. 2006. "DECRET 108/2006, de 25 d'abril, pel qual s'aprova la modificació dels Estatuts del Consorci del Centre de Terminologia Termcat", *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, Barcelona, Parlament de Catalunya, 27 abril 2006, 4622, p. 18769-18770.



- GIVÓN, T. 2018 [1979]. *On Understanding Grammar. Revised Edition*, John Benjamins Publishing Co., pp. 168-176.
- GRESA BARBERO, D. 2016. *Estudi d'implantació terminològica. La gastronomia del Pròxim Orient i el nord d'Àfrica als restaurants de Gràcia i l'Eixample de Barcelona*, Barcelona, Societat Catalana de Terminologia/Institut d'Estudis Catalans (Eines de Terminologia, 1)  
[<http://criteria.espais.iec.cat/files/2016/10/Estudi-d-implantaci%C3%B3-terminol%C3%B2gica-2016.pdf>].
- HILFERTY, J. 1995. "Metonímia i metàfora des d'una perspectiva cognitiva", *Caplletra: Revista Internacional de Filologia*, 18, pp. 31-44.
- JOHNSON, M., *The Body in the Mind: The Bodily Basis of Meaning, Imagination, and Reason*, Chicago, University of Chicago Press, 1987  
[Trad. cast. *El cuerpo en la mente*, Madrid, Debate, 1992].
- JOHNSON, M. 1991. "Knowing through the body", *Philosophical Psychology*, 4.1, pp. 3-18.
- LANGACKER, R.W. 1986. "An Introduction to Cognitive Grammar", *Cognitive Science*, 10, pp. 1-40.
- LAKOFF, G. 1987. "Image metaphors" *Metaphor and Symbolic Activity*, 2.3, pp. 219-222.
- LAKOFF, G. 1993. "The Contemporary Theory of Metaphor" a ORTONY, A. (ed), *Metaphor and Thought*, Cambridge, Cambridge University Press, 2a ed.
- LAKOFF, G. 1999. "Cognitive Models and Prototype Theory", a MARGOLIS, E.; LAURENCE, S. (ed.), *Concepts: Core Readings*, MIT Press, pp. 391-421.

- LAKOFF, G.; JOHNSON, M. 1980. *Metaphors We Live By*, Chicago, University of Chicago Press, [Trad. cast. *Metáforas de la vida cotidiana*, Madrid, Cátedra, 1995].
- LAKOFF, G.; TURNER, M. 1989. *More than a Cool Reason: A Field Guide to Poetic Metaphor*, Chicago, University of Chicago Press.
- MONTANÉ I MARCH, A. 2006. *Estudi preliminar de la implantació de la terminologia normalitzada en llengua catalana. Panorama general en l'àmbit de la informàtica i les tecnologies de la informació i la comunicació*, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra.
- MONTANÉ I MARCH, A. 2007. *La implantació de la terminologia normalitzada en llengua catalana. Primera aproximació*, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra (projecte de tesi doctoral).
- MONTANÉ I MARCH, A. 2012. *Terminologia i implantació: Anàlisi d'alguns factors que influencien l'ús dels termes normalitzats de la informàtica i les TIC en llengua catalana*, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra (tesi doctoral) [<http://www.tdx.cat/handle/10803/97295>].
- MONTANÉ I MARCH, A.; CABRÉ, M. T. 2012. "Fonaments per al seguiment de la terminologia normalitzada en llengua catalana" a *Fabra, encara. Actes del III Col·loqui Internacional La lingüística de Pompeu Fabra (Tarragona, 17, 18 i 19 de desembre de 2008)*. Barcelona, Secció Filològica de l'Institut d'Estudis Catalans, p. 413-424 (Biblioteca Filològica, 73).
- QUIRION, J. 2003. *La mesure de l'implantation terminologique : proposition d'un protocole. Étude terminométrique du domaine des transports au Québec*. Quebec, Office québécois de la langue française (Langues et sociétés, 40).

- QUIRION, J. 2003. "Methodology for the design of a standard research protocol for measuring terminology usage" a *Terminology*, 9, 1, p. 29-49.
- QUIRION, J. 2004. "État de la question sur la nature des facteurs d'implantation terminologique" a *Colloque international sur la traduction : Traduction et Francophonie. Traduire en Francophonie, Rennes (France), Université Rennes 2, 12 et 13 septembre 2003, Paris, Maison du dictionnaire*, pp. 193-200.
- ROSCH, E. 1978. "Principles of Categorization" a ROSCH, E., LLOYD, B.B., *Cognition and Categorization*, New Jersey, Lawrence Erlbaum Ass., pp. 27-48.
- VILA I MORENO, F. X. (dir.). 2007. *Estudis d'implantació de la terminologia. Una aproximació en l'àmbit dels esports*, Vic/Barcelona, EUMO Editorial/TERMCAT Centre de Terminologia (En Primer Terme, 3).
- VILA I MORENO, F. X.; NOGUÉ, M. 2008. "Vejam què passa? L'anàlisi de la implantació dels neologismes terminològics en els usos lingüístics" a *Llengua i ús. Revista Tècnica de Política Lingüística*. 41, pp. 71-77  
[<http://www.raco.cat/index.php/LlenguaUs/article/view/128318/177147>].

## 2. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- AUGER, P. 1999. *L'implantation des officialismes halieutiques au Québec : essai de terminométrie*, Quebec, Office québécois de la langue française (Langues et sociétés, 37).
- BORODITSKY, L.; SCHMIDT, L.A.; PHILLIPS, W. 2003. "Sex, Syntax, and Semantics" a GENTNER, D.; GOLDIN-MEADOW, S. (ed.), *Language in*

*Mind: Advances in the Study of Language and Cognition*, Massachusetts, MIT Press, pp. 59-80.

CABRÉ, M. T. 1992. *La terminologia. La teoria, els mètodes, les aplicacions*, Barcelona, Empúries.

CABRÉ, M. T. 1999a. *La terminología. Representación y comunicación*, Barcelona, Institut Universitari de Lingüística Aplicada, Universitat Pompeu Fabra.

CABRÉ, M. T. 1999b. «La normalización de la terminología en el proceso de normalización de una lengua: algunas precisiones» a NARVAJA, E. (dir.). *Políticas Lingüísticas para América Latina. Actas del Congreso Internacional*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Lingüística.

CALLIES, M. 2009. "Within-culture variation in English sports metaphors: A window to culture, history and national identity?" a *Bi-directional Perspectives in the Cognitive Sciences*, Marburg, 26-28 de febrer de 2009 [Cicle de conferències <http://www-user.uni-bremen.de/~callies/talks/Callies.BPCS.handout.pdf>].

COLL, A.; CABRÉ, M. T. 2012. "Neologia aplicada a l'actualització lexicogràfica: Els neologismes de BOBNEO al DIEC2" a *Fabra, encara. Actes del III Col·loqui Internacional La lingüística de Pompeu Fabra (Tarragona, 17, 18 i 19 de desembre de 2008)*. Barcelona, Secció Filològica de l'Institut d'Estudis Catalans, p. 367-377 (Biblioteca Filològica, 73).

COROMINES, J. 2008 [1961, 1a ed.]. *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*. Madrid, Gredos.

- CUENCA, M. J. 2003. "Cognició, pragmàtica i gramàtica" a *Noves SL*.  
*Revista de Sociolingüística*, hivern, pp. 1-7  
[<http://gencat.cat/llengua/noves>].
- DEPECKER, L. 1997. *La mesure des mots: Cinq études d'implantation terminologique*, Rouen, Université de Rouen, Service des Publications (Publications de l'Université de Rouen, 229).
- DERHY, Y. 1997. "Tentative d'implantation francophone d'une terminologie des sports de l'extrême" a *Terminogramme*, 82, p. 6-7.
- FARGAS, X. 2006. "La col·laboració del professional de la correcció en la fixació terminològica" a *III Seminari de correcció de textos: La terminologia i la correcció de textos*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, p. 25-39.
- GAUTHIER, R. 1997. "Stratégie d'implantation terminologique dans le domaine du golf" a *Terminogramme*, 82, pp. 8-9.
- GENTNER, D. 1983. "Structure-Mapping: A Theoretical Framework for Analogy", *Cognitive Science*, 7, pp. 155-170.
- GENTNER, D.; IMAI, M. 1992. "Is the future always ahead? Evidence for system-mappings in understanding space-time metaphors", *Proceedings of the Fourteenth Annual Conference of The Cognitive Science Society*, Bloomington, Erlbaum, pp. 510-515.
- GIBBS, R.W. 1990. "Comprehending Figurative Referential Descriptions", *Journal of Experimental Psychology: Learning, Memory, and Cognition*, 16, 1, pp. 56-66.
- GIBBS, R.W. 1996. "Why many concepts are metaphorical", *Cognition*, 61, pp. 309-319.

- GONZÁLVEZ-GARCÍA, F.; PEÑA CERVEL, M.S.; PÉREZ HERNÁNDEZ, P. (eds.).  
2011. *Annual Review of Cognitive Linguistics*, 9, 1, 2011 (monogràfic  
dedicat a: *Metaphor and metonymy revisited beyond the contemporary  
theory of metaphor*).
- GRANÉ, M. 2013. "La terminologia dels gestos tàctils: Un exemple de  
col·laboració i participació en la creació de continguts" a *Llengua i  
Ús*, 53  
[[http://www.raco.cat/index.php/LlenguaUs/article/view/270976/3587  
02](http://www.raco.cat/index.php/LlenguaUs/article/view/270976/358702)].
- GRIES, S.TH. 2013. [2a ed. rev]. *Statistics for Linguistics with R: A practical  
Introduction*, Mouton de Gruyter, Berlín (Trends in Linguistics.  
Studies and Monographs).
- HOFFMANN, L. 1998. *Els llenguatges d'especialitat: selecció de textos*,  
Barcelona Institut Universitari de Lingüística Aplicada. (Sèrie  
Monografies, 2). [Edició a cura de Brumme, J.]
- HUMBLEY, J. 1997. "Language Planning and Terminology Planning. The  
Francophone Experience» a WRIGHT, S. E.; BUDIN, G. (ed.). *Handbook  
of Terminology Management. Volume 1*, Amsterdam/Philadelphia, John  
Benjamins Publishing Company, pp. 261-277.
- HUMBLEY, J. 2000. "La néologie: avenir des langues" a *La neologia en el  
tombant de segle*. Barcelona, Institut Universitari de Lingüística  
Aplicada, pp. 175-180.
- HUMBLEY, J. 2003. "La néologie en terminologie" a SABLAYROLLES, J.-F.  
(ed.). *L'innovation lexicale*, París, Honoré Champion, pp. 261-278.

- INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS. 2015. *Treballs de Sociolingüística*, Barcelona, juliol de 2015, 25 [monogràfic amb el subtítol: *Implantació de la normativa lingüística*].
- INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS. 2016. *Gramàtica de la llengua catalana*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans/Obra Social "la Caixa"/Diputació de Barcelona.
- LORENTE, M. 2013. "Terminología *in vivo* y variación funcional", a *Ugarteburu Terminologia Jardunaldiak, Terminologia naturala eta terminologia planifikatua euskararen normalizazioari begira*, UPV/EHV Instituto de Euskara, gener de 2013 [https://www.ehu.eus/documents/2430735/2730483/LIBURUAehuei13-02.pdf.]
- MARTIN, A. 1992. "Théorie de la diffusion des innovations et implantation terminologique" a *Terminologies Nouvelles*, 7, p. 34-41.
- MONTOYA, B. 2006. *La normalització i l'estandardització*, Alzira, Bromera (Essencial, 7).
- OBSERVATORI DE NEOLOGIA. 2004. *Llengua catalana i neologia*, Barcelona, Meteora.
- PENALVA, C.; MATEO, M.A. 2006. *Tècniques qualitatives d'investigació*, Alacant, Universitat d'Alacant (Materials de suport a la docència en valencià, 77).
- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. 2017. *Diccionario de la lengua española* [https://www.dle.rae.es/].
- RONDEAU, G. 1983. *Introduction à la terminologie*, Quebec, Gaëtan Morin.
- SABATER, M.; MONTES, D., 2016. "Cuando la difusión no es el problema: la evaluación de la implantación terminológica entre los expertos

codificadores” a *XII Jornada Realiter*, Santiago de Compostela, 9-10 de juny de 2016 [<https://www.slideshare.net/mediatermcat/cuando-la-difusin-no-es-el-problema-la-evaluacin-de-la-implantacin-terminolgica-entre-los-expertos-codificadores>].

STANLEY WHITLEY, M. 2002. *Spanish/English Contrasts. A course in Spanish Linguistics*, Washington, Georgetown University Press.

SWEETSER, E. 1990. *From Etymology to Pragmatics: Metaphorical and Cultural Aspects of Semantic Structure*, Cambridge, Cambridge University Press., pp. 23-48.

TERMCAT. 2005. *Manlleus i calcs lingüístics en terminologia*, Vic, Eumo / Barcelona, Termcat (En Primer Terme. Criteris i Mètodes, 1).

TERMCAT. 2006a. *La normalització terminològica en català: criteris i termes 1986-2004*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

TERMCAT. 2006b. *Recerca terminològica: el dossier de normalització*, Vic/Barcelona, Eumo/Termcat (En Primer Terme. Criteris i Mètodes, 2).

TERMCAT, CENTRE DE TERMINOLOGIA. 2012. *Difusió i ús dels termes. Espais terminològics 2012. Actes de la jornada del 28 de juny de 2012*, Barcelona (En Primer Terme, 10).

TERMCAT, s. d. *Termes catalans com a alternativa a manlleus* [<http://www.termcat.cat/productes/documentos/critscp.pdf>].

THOIRON, P. *et al.* 1997. “Méthodologie d’analyse des résultats des enquêtes d’implantation de la terminologie officielle” a *Terminologies Nouvelles*, 16, p. 48-54.

TURNER, M. 1988. “Categories and Analogies” a HELMAN, D.H. (ed.), *Analogical Reasoning. Perspectives of Artificial Intelligence, Cognitive*



*Science, and Philosophy*, Dordrecht/Boston/Londres, Kluwer Academic Publishers, pp. 3–24.

WÜSTER, E. 1998. *Introducción a la teoría general de la terminología y a la lexicografía terminológica*. Barcelona, Institut Universitari de Lingüística Aplicada (Sèrie Monografies, 1).

### 3. BIBLIOGRAFIA DE MATERIALS BUIDATS

AGUILAR, D. 2014. *Actitud Marc Márquez*, Barcelona, Cossetània Edicions.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. 2002. *En moto, mou-te B*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. s.d. *Accidents de trànsit en vehicles de dues rodes a Barcelona: motos, ciclomotors i bicicletes*. [informe inèdit d'Eva Cirera].

ARNELLA, J. 2009. *Conduir amb seguretat la moto i l'escúter. Manual de tècniques de conducció*, Barcelona, Servei Català de Trànsit i Generalitat de Catalunya.

*Autódromo Nacional Sitges-Barcelona*. 1923. Barcelona, Dalmau Oliveres, S.A. ed. [text original de 1923 amb edició bilingüe castellà-català].

BALBASTRE FERRER, J. 1972. *Diccionari tècnic de l'automòbil: Català-castellà, castellà-català*, Barcelona, Pòrtic (Llibre de Butxaca, 54).

BORT, M. 2006. *Com evitar un accident de trànsit. Guia de supervivència a la carretera*, Tarragona, Silva Editorial.

CAMPSOLINAS, J.; CAMPSOLINAS, C. 2009. *Seguro en moto. Las claves de la seguridad para el motorista urbano. Todo lo que necesitas para sobrevivir en la jungla del asfalto*, Barcelona, ATIC Estrategias y Comunicación, p. 22-27.

- CANAL ESPORT3. Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals. *Notícies relacionades amb els Grans Premis de Catalunya*. 2013, 2014, 2015 i 2016.
- CANAL ESPORT3. Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals. *Retransmissió de les curses del Mundial de Superbike*. 2016.
- CANAL ESPORT3. Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals. *Retransmissió de les 4 primeres curses del Mundial de Superbike*. 2017.
- CASTELLANOS LLORENÇ, R. *et al.* 1991. *Diccionari del taller mecànic*, Barcelona, Associació i Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya/La Llar del llibre (Cultura, Tècnica i Societat, 4).
- CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA. 1991. *Manual de l'Oficial de cursa*, Montmeló, Circuit de Catalunya.
- CONSORCI PER A LA NORMALITZACIÓ LINGÜÍSTICA. OFICINA DE CATALÀ DE BLANES. 2006. *Vocabulari del taller de reparació*, Blanes.
- CRIVILLÉ, À. 2010. *Una vida sobre rodes*, Barcelona, Plataforma editorial [traducció al català d'Albert Figueras].
- FAURA, N. 2010. "La terminologia de les curses de Fórmula 1: Entre la planificació i l'espontaneïtat" a *Terminàlia*, 1, p. 52-58.
- FUNDACIÓ "LA CAIXA". 2007. *Un segle de motociclisme esportiu a Catalunya*, Barcelona, "la Caixa".
- GARCÍA VALLS, D. *et al.* 1986. *Vocabulari d'automoció*. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Educació i Ciència.
- GENERALITAT DE CATALUNYA. Departament de Treball, Indústria, Comerç i Turisme. 2003. *Ajustador/a mecànic/a: Català-castellà = Ajustador/ra mecánico/ca: Castellà-català*, Barcelona (Glossaris Ocupacionals; 17. Indústries de Fabricació d'Equips Electromecànics).

GENERALITAT DE CATALUNYA. Departament de Treball, Indústria, Comerç i Turisme. 2003. *Mecànica de manteniment: Català-castellà = Mecánico/ca de mantenimiento: Castellà-català*, Barcelona (Glossaris Ocupacionals; 16. Manteniment i Reparació).

GENERALITAT DE CATALUNYA. Departament de Treball i Indústria. 2004. *Mecànica de vehicles lleugers: Català-castellà = Mecánico/ca de vehículos ligeros: Castellà-català*, Barcelona (Glossaris Ocupacionals; 29. Automoció).

GENERALITAT DE CATALUNYA; AJUNTAMENT DE BARCELONA. 2015. *Catalunya Moto. Indústria, societat, competició i tecnologia*, Barcelona, exposició temporal, Palau Robert de Barcelona, 3 de març – 25 d'octubre de 2015 [fullet i programa de mà de l'exposició].

GUERRERO, L. (ed.). 2015. *Isidre Esteve. No t'aturis mai*, Barcelona.

HERNÀNDEZ, J.P. 2010. *Dos follets mecànics per a Dani Pedrosa*, Barcelona, Cruïlla, [il·lustracions de Jordi Vila Delcròs].

HONDA INSTITUT DE SEGURETAT. 2010. *Manual de tècniques bàsiques de conducció*, Santa Perpètua de Mogoda, Honda.

LIESA MESTRES, F.; GRANADOS LINARES, J.J. 2006. *Terminologia tècnica d'automoció: Català, castellà, anglès*, Barcelona, Edicions UPC (Manuals, 4).

MARÍN, A. 2015. *La pujada al Bruc. La primera gran competició de la Catalunya Central, 1913-1922*, Barcelona, Clàssic Motor Club del Bages.

MOLAS, M. 2003. *El Dídac, l'amic de l'Àlex Crivillé*, Barcelona, Editorial Empúries.

MUSEU DE LA MOTO DE BARCELONA. 2011. *La moto catalana, 1905-2010. Història d'una indústria capdavantera*, Barcelona, Fundació Museu de

la Moto Mario Soler [redacció i fotos de Joan Carles Orengo, catàleg de l'exposició].

MUSEU DE LA MOTO DE BARCELONA. 2012. *Les 24 hores de Montjuïc*, Fundació Museu de la Moto Mario Soler, exposició temporal, juliol 2012 – juliol 2013 [catàleg de l'exposició].

MUSEU DE LA MOTO DE BARCELONA. 2014. *Bultaco. Motos de llegenda*, Fundació Museu de la Moto Mario Soler, exposició temporal, novembre 2014 – novembre 2015 [catàleg de l'exposició].

MUSEU DE LA MOTO DE BARCELONA. 2016. *Scooters. Un segle de moto urbana, 1916-2016*, Fundació Museu de la Moto Mario Soler, exposició temporal, març 2016 – març 2017 [dossier de premsa de l'exposició].

NOYES, D. [Fermín Villar Chavarria ed.]. 2015. *Cinta americana*, Barcelona, Trebolports.

PÉREZ DE ROZAS, E. 2014. *Marc Márquez. Somnis que es compleixen*, Barcelona, Edicions 62 [fotografies de Mirco Lazzari i pròleg de Freddie Spencer].

SÁNCHEZ, I; ORTEGA, B. 2016. *Marc Márquez. La historia de un sueño*, Barcelona, Norma Editorial.

TERMCAT, CENTRE DE TERMINOLOGIA. 2007. *Diccionari de motociclisme*, Barcelona, (Diccionaris en Línia) [http://www.termcat.cat/ca/Diccionaris\_En\_Linia/7/].

TERMCAT, CENTRE DE TERMINOLOGIA. 2009. *Lèxic multilingüe de la indústria*, Barcelona, (Diccionaris en Línia) [http://www.termcat.cat/ca/Diccionaris\_En\_Linia/22/. Accés temàtic: components d'automoció]

TERMCAT, CENTRE DE TERMINOLOGIA. 2010. *Diccionari general de l'esport*,  
Barcelona, (Diccionaris en Línia)

[[http://www.termcat.cat/ca/Diccionaris\\_En\\_Linia/114/](http://www.termcat.cat/ca/Diccionaris_En_Linia/114/)].

TERMCAT, CENTRE DE TERMINOLOGIA. 2013. *Diccionari d'automobilisme*,  
Barcelona, (Diccionaris en Línia)

[[http://www.termcat.cat/ca/Diccionaris\\_En\\_Linia/162/](http://www.termcat.cat/ca/Diccionaris_En_Linia/162/)].

TERMCAT, CENTRE DE TERMINOLOGIA. 2013. *Termes de la Fórmula 1*,  
Barcelona

[<http://www.termcat.cat/ca/docs/PDF/Formula1/Formula1.html>].

*Univers MotoGP. El blog de Damià Aguilar*. Retransmissions dels Grans  
Premis de Catalunya de Motociclisme dels anys 2013, 2014, 2015 i  
2016.

*Web del programa Motor a fons*. TV3. Programes especials dedicats al Gran  
Premi de Catalunya de Motociclisme de 2013, 2014, 2015 i 2016.

[www.catradio.com](http://www.catradio.com)

[www.ccma.cat](http://www.ccma.cat)

[www.circuitcat.com](http://www.circuitcat.com)

[www.circuitvalencia.com](http://www.circuitvalencia.com)

[www.elperiodico.es](http://www.elperiodico.es)

[www.esadir.cat](http://www.esadir.cat)

[www.fcm.cat](http://www.fcm.cat)

[www.lesportiudecatalunya.cat](http://www.lesportiudecatalunya.cat)

[www.rac1.org](http://www.rac1.org)

[www.termcat.cat](http://www.termcat.cat)

[www.vtr250.net/foro](http://www.vtr250.net/foro)



## **ANNEXOS**

**I. L'enquesta**

**II. Model d'enquesta**

**III. Esquema per a la recollida de dades i diagrama de respostes  
possibles**

**IV. Llista de les variants recollides per ordre alfabètic**

**V. Contextos on hem anat a buscar els parlants**

## I. L'enquesta

## II. Model d'enquesta

### 0. PRESENTACIÓ

-Hola, soc Susanna Méndez i estic fent la meva tesi doctoral sobre el llenguatge del motociclisme en català (Facultat de Filologia. Universitat de Barcelona.

Director de la tesi: Joseph Hilferty). Si em vols ajudar a recollir dades, podries contestar aquesta enquesta.

-Només trigaràs 10-15 minuts a contestar

-L'enquesta és anònima

-Si no hi tens inconvenient, prendré notes o gravaré la conversa però has de tenir en compte que només la faré servir jo per organitzar les respostes i utilitzar alguns fragments com a exemples.

### 1. QÜESTIONARI DE DADES PERSONALS ANÒNIMES

1. 1. Edat

1. 2. Sexe

1. 3. On vas néixer?

1. 4. On vius habitualment?

1. 5. En quina llengua vas aprendre a parlar?

1. 6. Quina llengua uses habitualment?

1. 7. Quina relació tens amb el motociclisme? (pots dir o marcar més d'una resposta)

usuari de motocicleta / membre d'un grup o club / pilot federat o expilot / mecànic / venedor de motos / aficionat al motociclisme / monitor de tècniques de conducció / venedor d'accessoris o complements / professional del sector (especificar-ne la mena) / altres (explicar-ho breument)

1. 8. Quants anys fa que estàs vinculat al motociclisme?

1. 9. Com t'hi vas iniciar?

1. 10. A què et dediques professionalment?



## 2. SOBRE LES PARAULES

2. 1. Com anomenes això?

2. 2. Com ho escriuries?

2. 3. Aquesta paraula que tu uses, de quin idioma creus que prové?

2. 4. Coneixes alguna altra paraula per dir el mateix? Quina?

2. 5. Coneixes aquesta paraula?

2. 6. L'has sentida entre la gent?

2. 7. Quina has sentida més, la que tu m'has dit al principi o aquesta que jo et proposo?

2. 8. Què et sembla la paraula que jo et proposo? Encercla la resposta.

Malament

Forçada

Estranya

Incomprensible

Poc usual

Habitual

Adient

Adequada

Genuïna

Altres:

2.9. Quina nota li posaries tenint en compte que **1** és la pitjor nota i **5** la millor?

1

2

3

4

5

molt dolenta

dolenta




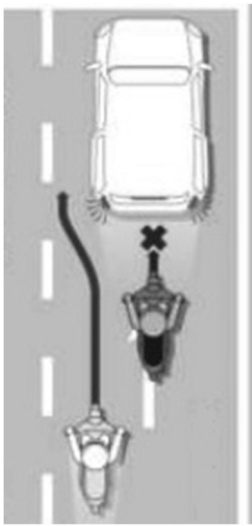




aprovat

notable

excel·lent

## 3. LES IMATGES

Enquesta. Les imatges. Qüestionari 1

<p>3. 1. 1.</p> 	<p>3. 1. 2.</p> 	<p>3. 1. 3.</p> 	<p>3. 1. 4.</p> 
<p>3. 1. 5.</p> 	<p>3. 1. 6.</p> 	<p>3. 1. 7.</p> 	<p>3. 1. 8.</p> 

3. 1. 9.



3. 1. 10.



3. 1. 11.



3. 1. 12.



3. 1. 13.



3. 1. 14.



3. 1. 15.



3. 1. 16.



3. 1. 17.



3. 1. 18.



3. 1. 19.



3. 1. 20.



Enquesta. Les imatges. Qüestionari 2

3. 1. 1.



3. 1. 2.



3. 1. 3.



3. 1. 4.



3. 1. 4. 1



3. 1. 5.



3. 1. 6.



3. 1. 7.



3. 1. 8.



3. 1. 9.



3. 1. 10.



3. 1. 11.



3. 1. 12.



3. 1. 13.



3. 1. 15.



3. 1. 16.



3. 1. 17.



3. 1. 18.



#### 4. Observacions

4. 1. Coneixes el *Diccionari del motociclisme* del Termcat?


4. 2. Què opines que es normalitzi la terminologia del motociclisme en català?



### **III. Esquema per a la recollida de dades i diagrama de respostes possibles**

En aquest apartat presentem les imatges juntament amb les paraules que preteníem obtenir dels parlants. Presentem amb negreta la paraula normativa i amb fina la paraula “conflictiva previsible”.

Enquesta. Les imatges. Qüestionari 1

<p>3. 1. 1. braga/buf-<b>tapaboques</b></p> 	<p>3. 1. 2. curva- <b>corba/revolt/gir/tombant</b> (a dretes / a esquerres)</p> 	<p>3. 1. 3. tombada-<b>plegada</b></p> 	<p>3. 1. 4. adelantar/adelantament- <b>avançar/avançament</b></p> 
<p>3. 1. 5. palanca d'embrague / de freno-<b>maneta</b> (d'embragatge / de fre)</p> 	<p>3. 1. 6. embrague-<b>embragatge</b></p> 	<p>3. 1. 7. amortiguador-<b>amortidor</b></p> 	<p>3. 1. 8. banda de rodadura-<b>dibuix-banda</b> de rodolament</p> 

3. 1. 9. xàssis-xassis-bastidor



3. 1. 10. càmera d'aire-cambra d'aire



3. 1. 11. llanta-llanda



3. 1. 12. quadro de mandos-quadre de comandaments-rellotges



3. 1. 13. tub d'escape-tub d'escapament



3. 1. 14. comptaquilòmetres-velocímetre



3. 1. 15. puny-orella



3. 1. 16. colín-cua



3. 1. 17. mono-granota



3. 1. 18. comptavoltes-compta-revolucions











3. 1. 19. volta de reconeixement-volta d'inspecció



3. 1. 20. volta d'honor-volta de desacceleració



Enquesta. Les imatges. Qüestionari 2

<p>3. 1. 1. ride through-<b>boxes a través</b></p> 	<p>3. 1. 2. pit line-<b>línia de boxes</b></p> 	<p>3. 1. 3. team manager-<b>cap d'equip</b></p> 	<p>3. 1. 4. wheelie-<b>cavallet</b></p> 
<p>3. 1. 4. 1 antiwheelie-<b>anticavallet</b></p> 	<p>3. 1. 5. stoppie-<b>cavallet invertit</b></p> 	<p>3. 1. 6. comissari de repostatge- <b>comissari de proveïment</b></p> 	<p>3. 1. 7. safety car-<b>cotxe de seguretat</b></p> 

3. 1. 8. entreno-qualifying practice-  
entrenament qualificatiu



3. 1. 9. racing team-escuderia-equip de  
competició



3. 1. 10. parrilla de sortida-starting  
grind-graella de sortida



3. 1. 11. road-book-llibre de ruta



3. 1. 12. pole / pole position-posició  
preferent



3. 1. 13. chicane-xicana



3. 1. 14. warm up lap-volta  
d'escalfament



3. 1. 15. comptavoltes-compta-  
revolucions



3. 1. 16. volta de reconeixement-**volta d'inspecció**



3. 1. 17. volta d'honor-**volta de desacceleració**



Pel que fa a la diagramació de les respostes possibles. Les preguntes estan disposades amb ordre i cal anar omplint l'enquesta de la manera que detallem a continuació.

L'apartat 1. *Caracterització dels participants* s'ha de contestar completament. A 1.7 hi pot haver més d'una resposta. Si es contesta només *usuari de motocicleta*, es fa el Qüestionari 1; si es contesta *pilot federat o expilot, aficionat al motociclisme* o *professional del sector*, es fa directament el Qüestionari 2, però es pregunta a l'enquestat si voldria fer també el primer bloc. Si es contesta *usuari de motocicleta* i també *aficionat al motociclisme* passa el mateix, i es dona la possibilitat de contestar els dos blocs.

L'apartat 2. *Sobre els termes* s'ha de respondre de la manera següent:

-si a 2. 1. hi ha proposta de paraula diferent a la normativa segueix 2. 2., 2. 3., 2. 4., 2. 5., 2. 6., 2. 7. i 2. 8.

-si a 2. 1. no hi ha proposta de paraula se segueix amb la imatge següent.

-si a 2. 1. l'enquestat formula directament la paraula normativa es passa a contestar 2. 2., 2. 3. i 2. 4. i després ja es mostra la imatge següent.

-si a 2. 4. la persona proposa una paraula nova diferent a les previstes o a la que es proposarà a 2.6, se'n pren nota per a l'avaluació posterior.

-si a 2. 4. no hi ha proposta de cap paraula es continua amb 2. 5., 2. 6., 2. 7., 2. 8. i 2. 9.

-si a 2. 5. es coneix la paraula proposada (terme normalitzat), es continua amb 2. 6., 2. 7., 2. 8. i 2. 9.



-si a 2.5. no es coneix la paraula proposada (terme normalitzat) es continua amb 2. 8. i 2. 9.

Una vegada contestades totes les preguntes amb la casuística apuntada, es passa a la imatge següent, fins que es completa tota la quadrícula de les imatges dels Qüestionaris 1 i 2 (segons els casos que recull la pregunta 1. 7.). Un cop finalitzats els Qüestionaris 1 i 2 segons els casos, es contesten les dues preguntes de l'apartat 4. *Observacions*.

#### IV. Llista de les variants documentades per ordre alfabètic

L'ordre alfabètic es fa a partir de la paraula normativa. La majoria de les variants recollides en aquesta llista han sorgit del buidatge de les fonts provinents dels mitjans de comunicació oral i de les respostes dels informants a l'enquesta. Marco amb *cursiva* els manlleus i les variants no acceptades per la normativa.

<b>PARAULA NORMATIVA</b>	<b>VARIANTS RECOLLIDES</b>
<b>Amortidor</b>	<i>amortiguador</i>
<b>Anticavallet</b>	<i>Antiwheelie</i> control de tracció
<b>Avançar/Avançament</b>	<i>adelantar/adelantament</i>
<b>balanceig*</b>	<i>shimmy</i>
<b>Banda de rodolament</b>	dibuix dibuix del neumàtic perfil del neumàtic
<b>Boxs a través</b>	passar per boxs passi per <i>boxes</i> <i>ride through</i> <i>stop-and-go</i> (variant recollida al <i>Diccionari del motociclisme</i> del Termcat però marcat com a anglicisme)
<b>Cambra d'aire</b>	<i>càmera</i> <i>càmera d'aire</i>
<b>Cap d'equip</b>	<i>jefe</i> mànager

	representant <i>team manager</i>
<b>Cavallet</b>	<i>caballito</i>
<b>Cavallet invertit</b>	aixecar roda del darrere amorrada <i>caballito invertit</i> invertit <i>stoppie</i>
<b>Comissari de proveïment</b>	<i>gasoliner</i> mecànic de benzina noi de la mànegua <i>repostador</i> tècnic de <i>repostatge</i>
<b>Comptavoltes</b>	tacòmetre velocímetre
<b>Corba/revolt/gir/tombant</b>	<i>curva</i> enllaçades esses ziga-zaga
<b>Cotxe de seguretat</b>	<i>safety car</i>
<b>Cua</b>	<i>colín</i> seient del copilot <i>selleta</i>
<b>'deixar goma a la pista', efecte gra*, grànul*, granulació*</b>	<i>graining</i>

<b>Embragatge</b>	caixa de canvi caixa de canvis <i>embrague</i> canvi de velocitats
<b>Empunyadura</b>	<i>orella</i> puny
<b>Entrenament qualificatiu</b>	classificatoris cronometrats entrenaments cronometrats <i>entreno</i> Q1/Q2 <i>qualy</i> voltes de classificació
<b>Entrenament lliure</b>	<i>entreno</i> lliure <i>free practice</i> lliures
<b>Equip de competició/ escuderia</b>	equip <i>racing team</i> <i>team</i>
<b>Graella de sortida</b>	<i>parrilla</i> de sortida
<b>Granota</b>	<i>mono</i>
<b>Línia de boxs</b>	<i>boxes</i> boxs <i>pit lane</i>
<b>Llanda/llanta</b>	llanta [λά́ντə], [jántə]
<b>Lleva</b>	[λέβə], [léβə]

<b>Llibre de ruta</b>	guia de ruta mapa de navegació navegador <i>road-book</i>
<b>Maneta</b>	[λέβə], [léβə] palanca
<b>Maneta d'embragatge</b>	[λέβə], [léβə] palanca d' <i>embrague</i>
<b>Maneta de fre</b>	[λέβə], [léβə] palanca de fre palanca de <i>fren</i>
<b>Plegada</b>	inclinada tombada
<b>Posició preferent</b>	'fer primer' <i>pole</i> <i>pole position</i> primer classificat
<b>Quadre de comandaments</b>	indicadors marcadors quadre d'indicadors quadre indicador rellotges taulell d'instruments
<b>sobregir*, sobregirar*</b>	<i>spinning</i>
<b>Tapaboques</b>	<i>braga</i> <i>buff</i>

	mocador tubular
<b>Tub d'escapament</b>	silenciador tub d' <i>escape</i>
<b>Velocímetre</b>	comptaquilòmetres marcador de velocitat tacòmetre
<b>Volta d'escalfament</b>	volta de formació volta de posicionament volta de sortida volta de sortida de boxes <i>warm up</i> <i>warm up lap</i>
<b>Volta d'inspecció</b>	volta de formació volta de <i>parrilla</i> volta de sortida
<b>Volta de desacceleració/volta de desceleració</b>	volta d'agraïment al públic volta d'entrada a boxes volta de celebració volta de festejament volta de la victòria volta de tornada a boxes
<b>Xassís/bastidor</b>	[tʃásis]
<b>Xicana</b>	[ʃikánə], [ʃikán], ziga-zaga

\*termes que no apareixen al *Diccionari de motociclisme* del Termcat.

## **V. Contextos on hem anat a buscar els parlants**

-BMW Motorrad Test Ride, ParcMotor Castellolí, edicions de 2015 i 2016.

-Botiga d'equipament per a motoristes i recanvis per a motocicletes  
Motocard Barcelona, setembre 2014 – juny 2015.

-Botiga d'equipament per a motoristes i recanvis per a motocicletes  
Outletmoto Barcelona, juny 2015 – juny 2016.

-Campionat d'Espanya de Velocitat-CEV Repsol. Circuit de Barcelona-  
Catalunya. Edicions dels anys 2013, 2014, 2015 i 2016.

-Concessionari a Barcelona de BMW Motorrad, Control 94, març de 2017.

-Cursos de Conducció Defensiva per a Motocicletes de Honda Institut de  
Seguretat (HIS), Santa Perpètua de Mogoda, juny 2013 – juny 2014.

-Exposició temporal *Catalunya MOTO. Indústria, societat, competició i  
tecnologia* (3 de març – 25 d'octubre de 2015), Palau Robert de Barcelona,  
març de 2015.

-Exposició temporal *Circuit de Montjuïc. Passió per les corbes* (18 de juny –  
30 de setembre de 2015), Castell de Montjuïc, Barcelona. Agost de 2015.

-Gran Premi de Catalunya de Motociclisme. Circuit de Barcelona-  
Catalunya, Montmeló. Edicions dels anys 2013, 2014, 2015 i 2016.

- Harley Days Barcelona, edicions de 2013, 2014 i 2015.
  
- Homenatge a Joan Pedrero per la seva participació al Dakar. Canet de Mar, febrer de 2015 i 2016.
  
- Jornades Honda Day 2013, 2014 i 2015, Mollet-Santa Perpètua de Mogoda.
  
- Libromotor Barcelona, llibreria especialitzada en motor, mitjans de transport, mecànica i col·leccionisme, abril 2014 – desembre 2016.
  
- Museu de la Moto de Bassella, setembre de 2013 i desembre de 2016.
  
- Museu de la Moto de Barcelona, juny 2014, maig de 2015 i març de 2016.
  
- RFME Campeonato de España de Velocidad – Campionats de Catalunya de Motociclisme. Circuit de Barcelona-Catalunya, Montmeló. Juny 2016.
  
- Saló de la Moto de Barcelona, edicions de 2014, 2015, 2016 i 2017.
  
- Seu de l'equip de Moto2 Stop and Go-SAG, Sabadell. Desembre 2015 i desembre 2016.
  
- 24 Hores de Catalunya de Motociclisme. Circuit de Barcelona-Catalunya, Montmeló. Edicions de 2014, 2015 i 2016.





