



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE TRADUCCIÓN E INTERPRETACIÓN
GRADO EN TRADUCCIÓN E INTERPRETACIÓN

TRABAJO FIN DE GRADO

**ANÁLISIS DE LAS DIFICULTADES DE
LA TRADUCCIÓN TÉCNICA DENTRO
DEL ÁMBITO AUTOMOVILÍSTICO DEL
FRANCÉS DE FRANCIA Y CANADÁ AL
ESPAÑOL**

Presentado por Sandra Ezquerro Fernández

Tutelado por Cristina Adrada Rafael

Soria, 2024

Índice

Resumen.....	1
Resumé.....	1
1. Introducción.....	2
1.1. Justificación	2
1.2. Objetivos	2
1.3. Metodología	2
2. El ámbito automovilístico del <i>rally</i> en Francia, Canadá y España.....	3
2.1. Orígenes: breve historia del deporte automovilístico.....	3
2.2. Organismos y federaciones	6
3. Textos, terminología y traducción en el ámbito automovilístico.....	7
3.1. Textos y tipologías textuales	7
3.2. Terminología.....	9
3.3. Traducción y dificultades.....	10
4. La francofonía en el mundo del deporte del automovilismo	12
4.1. Francia	12
4.2. Bélgica	13
4.3. Canadá	13
4.4. Mónaco	14
4.5. Senegal.....	15
5. Parte práctica	16
5.1. Presentación del corpus.....	16
5.1.1. Criterio de selección de textos	17
5.1.2. Metodología en la recogida de datos.....	19
5.1.3. Presentación de resultados	20
5.2. Análisis de resultados desde el punto de vista de la variación lingüística	21
6. Conclusiones	26
7. Referencias bibliográficas	28
8. Anexos.....	30
Anexo 1. Corpus de textos	30
Anexo 2. Glosario terminológico	30

Resumen

El presente trabajo es un análisis de las dificultades de la traducción técnica dentro del ámbito automovilístico partiendo del francés de Francia como lengua de partida y comparándolo con el francés de Canadá y con el español de España. En primer lugar, tras documentarnos acerca del deporte del automovilismo y de los diferentes documentos que emplean los diversos países francófonos, hemos compilado un corpus de textos procedentes de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) de Francia, de la Canadian Association of Rally Sport (CARS) de Canadá y de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) de España. Más tarde, hemos extraído 80 términos técnicos del ámbito y los hemos recogido en una tabla para proceder a su estudio atendiendo a su categoría gramatical. Ello nos ha permitido realizar una comparación terminológica, centrándonos sobre todo en la diferencia diatópica francófona y comprobando de manera paralela su traducción oficial al español. El objetivo es observar el grado de dificultad que se presenta ante el traductor al trabajar con las variantes dentro de una misma lengua en su afán de asegurar una traducción precisa y adecuada al contexto de la lengua y la cultura meta. Finalmente, en las conclusiones, hemos recogido las reflexiones que hemos extraído del análisis terminológico elaborado en nuestra parte práctica.

Palabras clave: traducción técnica francés-español, ámbito automovilístico, terminología, variantes del francés de Francia y de Canadá.

Resumé

Cet article est une analyse des difficultés de la traduction technique dans le secteur de l'automobile, en partant du français de France comme langue de départ et en le comparant au français du Canada et à l'espagnol de l'Espagne. Tout d'abord, après avoir effectué des recherches sur le sport automobile et les différents documents utilisés par les différents pays francophones, nous avons constitué un corpus de textes provenant de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) en France, de la Canadian Association of Rally Sport (CARS) au Canada et de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) en Espagne. Ensuite, nous avons extrait 80 termes techniques du secteur et les avons compilés dans un tableau afin de les étudier en fonction de leur catégorie grammaticale. Cela nous a permis de réaliser une comparaison terminologique, en nous focalisant principalement sur la différence diatopique francophone et en vérifiant en parallèle leur traduction officielle en espagnol. L'objectif est d'observer le degré de difficulté auquel le traducteur est confronté lorsqu'il travaille avec des variantes au sein d'une même langue afin de garantir une traduction précise et adaptée au contexte de la langue et de la culture cibles. Finalement, dans les conclusions, nous avons rassemblé les réflexions que nous avons faites à partir de l'analyse terminologique réalisée dans notre partie pratique.

Mots clé : traduction technique français-espagnol, secteur automobile, terminologie, variantes du français de France et du Canada.

1. Introducción

1.1. Justificación

La elección del tema sobre el que trata este Trabajo Fin de Grado (TFG), la traducción en el ámbito automovilístico, responde, en primer lugar, a una razón académica, ya que consideramos que la traducción técnica ofrece muchos ámbitos de estudio. En segundo lugar, la elección del ámbito concreto del automovilismo se debe a nuestra familiarización con este deporte en el que participamos habitualmente como copiloto de *rallies*. Por ello, consideramos que la unión de nuestra formación académica con nuestro interés personal ofrecía un tema más que adecuado para nuestro TFG.

A esta motivación debemos añadir una más: con este trabajo pensamos poder ayudar a los traductores que se tengan que enfrentar a traducciones técnicas del francés al español en el ámbito automovilístico.

1.2. Objetivos

El objetivo principal de este trabajo es analizar las dificultades de la traducción técnica dentro del ámbito automovilístico de los *rallies* del francés de Francia y Canadá al español.

Los objetivos secundarios que derivan de este objetivo principal son los siguientes:

- Acercar a los traductores a la terminología técnica a través de las páginas web de las federaciones y clubes de Francia, Canadá y España.
- Analizar las posibles diferencias terminológicas entre las variantes del francés de Francia y el de Canadá.
- Reflexionar sobre las diferentes traducciones de los términos en francés dependiendo de la variante a la que pertenezcan.
- Conocer las dificultades terminológicas a las que se enfrenta un traductor en el ámbito técnico del automovilismo en la lengua francesa y sus variantes en Francia y Canadá.

1.3. Metodología

Para comenzar a hacer este TFG, lo primero que hemos realizado es una búsqueda de información teórica sobre el ámbito automovilístico. Nos hemos informado sobre los orígenes del deporte en Francia, Canadá y España, para más tarde mencionar los clubes y federaciones que conforman el elenco dentro del sector. También nos hemos informado sobre los textos que entran dentro de un ámbito tan técnico y especializado, sobre la terminología y sobre la traducción que realizan algunas empresas en el ámbito automovilístico, para después documentarnos sobre las federaciones que existen en diversos

países francófonos. Todo ello conforma el marco teórico de nuestro trabajo que abarca los capítulos dos, tres y cuatro.

En base a toda esta información, a partir del capítulo cinco nos adentramos en nuestra parte práctica. En primer lugar, hemos realizado un estudio y análisis partiendo de textos de la página web de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) de Francia, de la Canadian Association of Rally Sport (CARS) de Canadá y de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) de España. De estas tres páginas web hemos extraído los documentos que recogen la terminología que aparece reflejada en la tabla. Estos documentos son reglamentos deportivos y técnicos que están compuestos por una gran terminología técnica.

Una vez seleccionados los textos, hemos hecho una cuantiosa extracción terminológica de 80 términos que son el foco de estudio del trabajo en la parte práctica. Posteriormente, hemos sistematizado estos términos en una tabla de Excel clasificándolos en diversas categorías gramaticales. A continuación, los hemos comparado desde el punto de vista de la variedad diatópica con el fin de resaltar las dificultades que estas presentarían al traductor.

Tras nuestro análisis, hemos realizado las conclusiones que recogen todas las consideraciones finales que hemos ido extrayendo a lo largo de nuestro trabajo.

2. El ámbito automovilístico del *rally* en Francia, Canadá y España

2.1. Orígenes: breve historia del deporte automovilístico

El automovilismo se remonta al siglo XIX, cuando algunos visionarios comenzaron a cuestionarse la posible creación de un vehículo a motor. Esta revolución automovilística coincidió con la *Belle Époque* de París, época en la que se produjeron grandes cambios en la ciudad, sobre todo progresos tecnológicos que instauraron las bases de lo que hoy en día conocemos como automovilismo (Elliot, 2019).

La historia de este deporte verdaderamente empieza en Francia con la primera carrera automovilística de la que se tiene constancia. Esta fue impulsada por el periódico francés *Le Petit Journal* y tuvo lugar en 1894 en París, cuyo nombre designa la competición: la París-Rouen. Fue una carrera celebrada entre estas dos ciudades, contaba con 127 kilómetros de recorrido y no solo se enfocaba en la velocidad, sino también en la belleza del vehículo. El formato de esta carrera fue similar al de un *rally* actual, es decir, los coches tomaban la salida en un orden preestablecido con 30 segundos de diferencia entre cada uno (AMV, 2018). Otro de los grandes eventos fue la carrera París-Burdeos-París de 1895, creada por el que sería en un futuro el Automóvil Club de Francia (ACF) y la cual buscaba

completar 1200 kilómetros. Más tarde, esa competición pasó a considerarse el primer Grand Prix del Automóvil Club de Francia.

De esta forma, fueron desarrollándose posteriormente carreras de gran importancia en muchos países, por ejemplo, Italia, Estados Unidos y Reino Unido, entre otros. En 1899 se celebró la primera carrera automovilística de carácter internacional, denominada Copa Gordon Bennett. A partir de esta, los coches comenzaron a pintarse de colores para diferenciar a cada país participante. Asimismo, fueron creándose nuevos circuitos y clubes, como el Real Automóvil Club de España (RACE), que junto al ACF organizó una competición entre París y Madrid. Sin embargo, nunca terminó en Madrid debido a la gran cantidad de accidentes durante el trayecto. Todo esto obligó a los clubes a tener muy en cuenta la seguridad en estas competiciones; por ello, comenzaron las construcciones de circuitos, como el de las Ardenas en Bélgica, y la creación de nuevas modalidades competitivas, como el Grand Prix del ACF (Elliot, 2019).

La década de 1920 estableció la homologación internacional del peso de los vehículos y la cilindrada de los motores, lo que dio lugar a nuevas características que categorizaban los vehículos en las competiciones, creando de esta forma un Gran Prix Europeo. Por otro lado, en esta misma década se modificaron los coches para convertirlos en monoplasas, con el fin de obtener más velocidad y menos peso, y la década de los treinta estableció las pruebas de clasificación para las posiciones de salida de las carreras.

Todo esto sirvió para asentar las bases del mundo del automovilismo, mostrando su punto álgido en velocidad y tecnología con el nacimiento de la Fórmula 1 en la década de 1950. Durante esta década, la Federación Internacional del Automóvil (FIA) constituyó el Campeonato Europeo de Rally, debido al creciente interés por estas competiciones. Finalmente, en 1979 se creó el *rally* más famoso conocido mundialmente: el París-Dakar, convirtiéndose en un foco mediático del mundo del motor.

En el marco español, el automovilismo es un escenario crucial en la historia del deporte, ya que ha experimentado una enorme evolución de la mano de deportistas como Fernando Alonso, en la Fórmula 1, o Carlos Sainz, en los *rallies*, entre muchos otros.

La aventura automovilística española se sitúa entonces, en primer lugar, en la competición París-Madrid de 1903 a pesar de su amargo final. Sin embargo, suelen relacionar más su comienzo en España a la I Copa de Catalunya de 1908. Más tarde, gracias a la creación del circuito de Lasarte en San Sebastián, este empezó a albergar los primeros Grand Prix organizados por la que entonces era la FIA, debido a sus magníficas instalaciones durante varios años. Sin embargo, tras la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial, este circuito perdió su atractivo, pero lo ganó Cataluña de nuevo al celebrarse el

Gran Premio de Fórmula 1 en la década de los cincuenta en el circuito de Pedralbes. No obstante, tras el desastre de Le Mans en 1955, se trasladó la competición al circuito de Montjuic. El RACE inauguró en 1967 el circuito del Jarama en Madrid, centro neurálgico de muchas competiciones tanto nacionales como internacionales y, años más tarde, en 1973, este club fundó el *rally* de España, una parada esencial en el Campeonato Mundial de Rallyes, sobre todo gracias a grandes figuras de esta categoría como Carlos Sainz o Dani Sordo. Tras varios años sin Fórmula 1 en el país, llegó la época dorada. Esta competición regresó primero al circuito de Jerez y, por último y de forma definitiva, al Circuito de Cataluña en 1991, siendo una de las citas más deseadas de los españoles, de la mano de pilotos como Fernando Alonso, Pedro de la Rosa o Marc Gené, y todos ellos impulsados por María de Villota (Villota, 2022b).

En lo que respecta al ámbito canadiense, el automovilismo también tuvo una gran influencia en el país, iniciando su curso en 1900 con una competición de 60 kilómetros entre las ciudades de Toronto y Hamilton. Con la fundación del club Winnipeg Automobile Club en 1904, se organizaron carreras nocturnas de forma regular un año más tarde. Uno de los pilotos prodigiosos en este deporte de la época fue Pete Henderson, que en 1916 y 1920 se posicionó entre los diez mejores en la carrera de Indianápolis. A partir de entonces, las carreras encontraron su nueva sede en la Canadian National Exhibition en Toronto, pero no resultaron ser un acontecimiento muy seguido por los canadienses. Sin embargo, con la llegada de la copa Can-Am, junto a la inauguración en 1961 del primer circuito llamado Mosport Park en Ontario y la llegada del Gran Premio de Canadá de Fórmula 1 a Montreal, se despertó una gran curiosidad entre la población canadiense. Esta última competición fue acogida primero en el circuito Mosport Park para trasladarse en 1978 al circuito Gilles Villeneuve, en honor al piloto de F1 canadiense, Gilles Villeneuve, fallecido en una prueba de clasificación en otro Gran Premio de F1 (Ashworth, 2018). Asimismo, otras de las grandes competiciones del país son el Canadian Rally Championship, que tuvo sus inicios en 1957, y el NASCAR, que empezó en 2007 con competiciones de coches de tipo turismo. Todas ellas son competiciones que han ayudado a mantener la afición por este deporte en el país norteamericano (Gee y Thomas West, 2015).

Como hemos visto, el mundo automovilístico se remonta al siglo XIX debido a la devoción por parte de los pequeños aficionados desde los inicios. Y es gracias a ellos por lo que la llama sigue encendida hoy en día, sumado a las evoluciones en este deporte, sobre todo en base a la tecnología y a la velocidad. A pesar del nuevo futuro que nos augura con la evolución tecnológica, la emoción de los seguidores de este deporte persiste gracias a competiciones como la F1 y el Dakar, con pilotos franceses, canadienses y españoles, sobre todo.

2.2. Organismos y federaciones

El deporte del automovilismo está dirigido por un organismo internacional que gestiona, organiza y garantiza la seguridad de los usuarios. Se denomina FIA y fue fundada en 1904 bajo el nombre de Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus, una alianza formada por el Automobile Club de France y otros doce clubes mundiales más.

Sin embargo, su existencia se remonta al siglo XX con el aumento de la popularidad de las competiciones automovilísticas. A medida que crecían las competiciones, administradas por otras organizaciones, estas delegaron su poder a la FIA hasta alcanzar un poder totalitario de las carreras. El objetivo no es solo promover el deporte, sino también la accesibilidad a todos los públicos, la seguridad y la sostenibilidad con el medio ambiente. Además, también se encarga de los estatutos normativos del deporte, posee un sistema judicial deportivo y supervisa el uso de drogas haciendo posible la realización de competiciones de forma segura para los usuarios (Federación Internacional del Automóvil [FIA], 2015). No obstante, la federación ha realizado muchos avances en los últimos años para evitar el aumento del número de muertes en los participantes, por ello, la tecnología es clave para mejorar la seguridad de todos.

Durante el siglo XX, la federación fue sumando competiciones e incluyendo nuevas bajo su administración. En 1950, la F1 fue la primera en añadirse, más tarde, la Fédération Internationale du Sport Automobile desapareció y delegó en la FIA su administración. Actualmente, la FIA regula eventos como el Campeonato de Fórmula 1, el de la Fórmula E, el WRC (Campeonato Mundial de Rally), el WTRC (Copa Mundial de Turismos), el KWC (Campeonato Mundial de Karting), el WRX (Campeonato Mundial de Rallycross) y el GT World Challenge Europe, entre otros.

La máxima autoridad en el panorama del deporte automovilístico es la FIA. Sin embargo, cada país posee su propia federación o asociación. Las federaciones nacionales son miembros oficiales de la FIA, por lo que basan sus reglamentos y normativas en los oficiales de esta.

Aunque exista un organismo internacional que se encargue de todo, cada país tiene su propio organismo que rige individualmente el deporte en base a las normativas internacionales de la FIA.

En Francia, el organismo que sustenta el poder del deporte automovilístico es la FFSA, Fédération Française du Sport Automobile, fundada en 1952. Se encarga de regular, organizar y promover la práctica del deporte automovilístico y del *karting* (Fédération Française du Sport Automobile [FFSA], s.f.). Este organismo es el responsable de la formación de sus miembros, de la seguridad de los eventos, de la aplicación de los

reglamentos técnicos y de seguridad, y de la aprobación de las competiciones deportivas y de sus participantes.

En el caso de España, la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) es la autoridad máxima del deporte desde 1968, por delegación de la FIA. La RFEDA se encarga de organizar, promocionar y desarrollar las competiciones estatales de este deporte. Además, representa y reúne a los grupos de deportistas, oficiales, clubes, escuderías y federaciones autonómicas (Real Federación Española de Automovilismo [RFEDA], s.f.).

Por otro lado, en Canadá la autoridad deportiva que se encarga de establecer y regular las normas es la Autorité Sportif Nationale (ASN), designada por la FIA. Según la ASN (2023), su principal objetivo es formar una estructura nacional para el deporte automovilístico en Canadá, con el fin de crear un futuro seguro y sostenible en las diversas disciplinas del automovilismo, como es el *rally*. Además, colabora con asociaciones y clubes automovilísticos del país, como con la Canadian Association of Rally Sport (CARS). La CARS es una organización canadiense que se enfoca en el desarrollo, la comercialización y la regularización del *rally* en el país (Canadian Association of Rally Sport [CARS], s.f.-a). Se creó en 1991 tras la disolución del anterior organismo nacional y solo gestiona el campeonato nacional de *rallies* canadienses. Posee sus propios reglamentos, pero están basados y supervisados por la ASN y la FIA.

3. Textos, terminología y traducción en el ámbito automovilístico

De acuerdo con Frederic Ibanez (2014), desde que en 1908 comenzó la fabricación de automóviles de la mano de Henry Ford, la industria del automóvil está en constante crecimiento y mejora, por lo que sigue siendo foco de estudio e interés. Además, desde que se convirtió en un mercado internacional, esta industria también depende de la traducción para su desarrollo y comercialización internacional.

3.1. Textos y tipologías textuales

El automovilismo es un sector muy amplio y abarca un gran número de usuarios y receptores de la información. Este ámbito se categoriza como un sector especializado y, dentro de este, un sector técnico, ya que alberga una tecnología muy precisa con términos muy específicos y técnicos.

Dentro de este ámbito, nos podemos encontrar con un amplio abanico de textos, ya sea desde una revista divulgativa que hable del campo del automovilismo hasta un manual técnico de las normativas de una competición automovilística. Dependiendo del público al que va dirigido el texto y el objetivo perseguido, este se caracterizará por un mayor o menor grado de densidad terminológica.

Entre los diferentes géneros textuales que nos podemos encontrar en este sector, cabe destacar que no solo se reflejan los catálogos de productos, catálogos comerciales, folletos informativos o manuales de usuarios como ejemplos, sino que dentro de este ámbito existen otros textos que no se consideran cuando hablamos de textos automovilísticos. Por ello, en él podemos encontrar diferentes textos y tipologías textuales en lo referente a la automoción (Planetlingua, 2023):

- Manuales o guías de usuario de un vehículo, proporcionados al propietario de un vehículo con información técnica sobre el funcionamiento y el mantenimiento del mismo.
- Informes técnicos, documentos generalmente utilizados por los ingenieros y profesionales del sector para realizar análisis sobre diferentes vehículos para investigaciones futuras. Estos documentos incluyen información técnica, así como información sobre el diseño y las características del vehículo.
- Anuncios y catálogos publicitarios, con los cuales se pretende persuadir al receptor, mostrándole características positivas, ofertas de venta y ventajas del vehículo frente a otros productos.
- Revistas, blogs y páginas web, en las que se engloban temas como la promoción de nuevos vehículos en el mercado, la opinión personal sobre un tema relacionado con el automovilismo, artículos acerca de competiciones automovilísticas, páginas web de federaciones oficiales y muchos más.
- Reglamentos técnicos y normativos sobre ciertas competiciones que reflejan muchos tecnicismos, ya sean partes del vehículo, términos empleados en competiciones o circuitos, normas y procedimientos técnicos antes y después de la carrera, etc.

En base a esta enumeración de una gran parte de textos que nos podemos encontrar en la industria automovilística, estos también se pueden clasificar según su tipología textual. Según el Centro Virtual Cervantes (s.f.): «Los textos [...] son susceptibles de ser ordenados en tipologías que los clasifiquen y agrupen a tenor de conjuntos de rasgos que los identifiquen y los diferencien entre sí».

Por ello, la clasificación conocida según el Centro Virtual Cervantes se divide entre narración, descripción, argumentación, explicación y diálogo. Sin embargo, teniendo en cuenta los tipos de textos que conforman esta industria, la clasificación se reduce. En el caso de los manuales o guías de usuario de un vehículo, estos podrían clasificarse dentro de la tipología descriptiva, ya que englobaría la descripción del vehículo, además del funcionamiento y mantenimiento del mismo, y también dentro de la tipología explicativa, debido a que se pretende que el usuario comprenda el funcionamiento del vehículo para un uso adecuado de este. Si nos referimos a los informes técnicos, estos pueden clasificarse en

descriptivos, si se ha presentado un análisis, argumentativos, debido a que aportan determinadas razones o datos para concluir con una tesis de lo analizado en el documento, y explicativos, ya que da las razones por las que sucede o se produce el fenómeno analizado. En anuncios y catálogos publicitarios, concretamente suelen emplear estrategias persuasivas con el fin de llamar la atención del receptor del mensaje con un claro objetivo, por ejemplo, que se produzca la compra de un vehículo; por ello, son textos argumentativos, aunque también puedan presentar algún elemento descriptivo y explicativo. En cuanto a las revistas, blogs y páginas web, presentan una variedad de tipologías dependiendo del contenido y el enfoque. En el caso de los blogs, es más común que esté presente la tipología narrativa porque suelen ofrecer opiniones acerca de diversos temas relacionados con el ámbito. Si nos referimos a las revistas, pueden presentar una tipología explicativa si trata aspectos técnicos de los vehículos, entrevistas a figuras del deporte (también entrarían dentro de la narrativa) y demás. Y, por último, la argumentación también está presente cuando se trata de reseñas de vehículos, de nuevos lanzamientos en el mercado o comparaciones de vehículos, entre otros. Por ello, la tipología en este tipo de textos depende de la intención que se persiga con la revista, el blog o las páginas web. Por último, los reglamentos técnicos y normativos en competiciones entrarían dentro de la categoría explicativa, cuyo objetivo es explicar detalladamente las normas que deben seguir los usuarios y cómo realizar ciertos procedimientos u aspectos importantes. Igualmente, los podríamos ubicar dentro de la categoría descriptiva, debido a que también describen las normas que deben cumplir los vehículos y participantes, tanto técnicas como de seguridad, durante las competiciones o en los circuitos.

No obstante, dentro del ámbito automovilístico hay sin duda más tipos de textos con otras tipologías textuales dominantes, pero los anteriormente mencionados son los más conocidos y destacables en el sector. Todos ellos están compuestos por términos técnicos y específicos de la disciplina, por lo que se englobarían dentro de la categoría de textos especializados en el ámbito de la traducción.

3.2. Terminología

El sector automovilístico presenta un léxico y una terminología muy rica, y están repletos de términos especializados, específicos y muy técnicos que requieren ciertos conocimientos para su comprensión.

Sin embargo, dependiendo del enfoque y la intención del texto, la terminología tendrá distintos rasgos. Podemos hablar de terminología técnica cuando los textos emplean tecnicismos relacionados con la composición de un vehículo, de un motor o el funcionamiento de los sistemas eléctricos del vehículo. Existe también otro tipo de

terminología denominada «mercadotecnia», usada en anuncios y catálogos publicitarios, con el objetivo de destacar ciertas características para llamar la atención del público. Y, por otro lado, también forman parte de la terminología los términos que se utilizan específicamente en carreras o competiciones de automóviles, ya sea sobre los circuitos, estrategias de las escuderías, normas de la competición, etc.

Además, la terminología en el sector es muy importante porque hay ciertos factores que afectan a la empleabilidad de distintos términos. Esto se debe a factores como las diferentes competiciones automovilísticas, la ubicación del lugar de publicación del texto, el público al que va dirigido y la intención final del texto. Cabe destacar también que, gracias al rápido crecimiento que se ha producido en los últimos años, la terminología del sector se ha unificado con el fin de facilitar la comprensión de los términos más allá de las fronteras. En este sentido es una realidad que el inglés, lengua internacional en muchos ámbitos, también es un factor en este caso. Por ello, se emplean numerosos anglicismos en la terminología técnica de diferentes lenguas y variedades, como en el caso del español, el francés de Francia y el de Quebec.

Al tratarse de textos técnicos, la lengua debe ser terminológicamente consistente para que sean coherentes y comprensibles, por lo que no es extraño que se tienda a unificar la terminología.

3.3. Traducción y dificultades

La industria del automovilismo se ha expandido nacional e internacionalmente de forma muy rápida gracias a los avances en la ciencia, la tecnología y la comercialización internacional. Es por esto por lo que se puede observar la necesidad de expandir y hacer llegar a todos, tanto clientes como mecánicos, ingenieros y profesionales de la industria, los nuevos avances e información. Por ello, es necesaria la figura de un traductor profesional, que tenga conocimientos terminológicos en el sector. Por eso, según afirma Alphatrad (2014), cada día hay más traductores que se especializan en temas relacionados con la automoción, así como se produce a la par una creciente demanda de sus servicios por parte de las empresas.

La figura del traductor es esencial en este tipo de traducciones tan técnicas. El traductor debe estar formado y debe contar con experiencia dentro del sector para garantizar una traducción adecuada, ya que la complejidad terminológica abunda en este campo. Es fundamental que el producto final de la traducción no tenga errores y sea adecuado, porque puede repercutir negativamente en, por ejemplo, los diseños de los vehículos, las normas de seguridad en competiciones, el manejo de los automóviles, entre muchos otros (Online Traductores, 2023). Debido a la gran variedad de trabajo y complejidad en la automoción, las empresas de traducción internacionales están muy demandadas por la necesidad de

traductores experimentados en el ámbito técnico, ya que la industria está muy globalizada y requiere trabajos de muy buena calidad (Alphatrad, 2014).

De acuerdo con Christian Vicente-García (2011), la terminología científico-técnica se encuentra entre unos límites idealizados de los que el traductor no debería salirse a la hora de trabajar. La terminología tiende a la exactitud, la claridad y la uniformidad. Sin embargo, esto no siempre es posible debido a la constante evolución de las lenguas, ya que el traductor también debe adaptarse a las situaciones reales en las que se usan esos términos técnicos. La complejidad del asunto es estar siempre seguro y acertar con el término adecuado si la lengua evoluciona rápidamente, por lo que debemos estar al día y conocer las tendencias del ámbito. No obstante, otra de las dificultades es el contexto cultural y lingüístico del país de origen y de destino. Esto se debe a la variedad y diferencia del uso de términos técnicos que, en muchas ocasiones, si se traducen literalmente, el término resultante no es el adecuado en la lengua meta y se produce un error en la comunicación. En este caso, sumado a lo anterior, se requiere también precisión terminológica y coherencia durante todo el texto.

Para solucionar estos problemas, muchas empresas de traducción, como Planetlingua (2023), hablan de hacer uso de glosarios técnicos del campo en específico, del uso de herramientas de traducción asistida por ordenador (TAO) y de memorias de traducción que garanticen una traducción adecuada, coherente y consistente durante todo el texto.

Una de las técnicas de traducción en este ámbito está enfocada a la traducción de anuncios y catálogos publicitarios. Se trata de la localización, técnica que tiene en cuenta las culturas envueltas en el proceso y cómo hacer llegar el mensaje a los receptores de forma atractiva para esa cultura en concreto. Esta técnica también se emplea en la traducción de la programación del *software*, relacionado con los sistemas digitales del propio vehículo para, por ejemplo, regular el climatizador, controlar el reproductor multimedia o el GPS, entre otros. Por ello, es necesario localizarlos a la lengua nativa del cliente, para no provocar interferencias ni ralentización en los procesos de fabricación (Montero Language Services, 2021).

Como se puede observar, el ámbito automovilístico está conformado por textos especializados de carácter técnico, con distintas tipologías textuales, por lo que también incluye una terminología muy específica del campo con un alto grado de tecnicismos. Por este motivo, el traductor debe tener amplios conocimientos en la materia, ser conocedor de la terminología técnica y saber aplicar las estrategias y técnicas de traducción, entre las que destaca la localización, dependiendo del tipo de texto. No obstante, otros factores que se deben tener en cuenta en la traducción son el contexto cultural y lingüístico, la consistencia y la precisión terminológica.

4. La francofonía en el mundo del deporte del automovilismo

Francia es, y sigue siendo, un país importante en el mundo de las carreras de coches. Su hegemonía es fácilmente observable desde los inicios de la creación del automóvil y las competiciones en el siglo XIX (de Villota, 2022a). No obstante, el desarrollo y la práctica de este deporte no se producen de manera aislada de la lengua, es decir, del francés. Apuntamos esto porque muchos países francófonos también despuntan por su predilección por el mundo del automovilismo, pues cuentan con pruebas, competiciones y campeonatos con gran atractivo internacional. La unión más característica entre ellos, aparte del deporte, es el francés. Entre estos países y atendiendo a la afición del automovilismo vamos a destacar los siguientes en este apartado: Francia, Bélgica, Canadá, Mónaco y Senegal.

Sin embargo, como hemos visto en nuestro capítulo dos, cada país cuenta con una federación nacional o club, delegado por la FIA, que se encarga individualmente de cada prueba. Por ello, si consideramos las distintas variedades lingüísticas que existen en los países francófonos, estas variedades también pueden afectar a los reglamentos, estatutos y normativas impuestos por cada federación nacional, pues afectan también al vocabulario general. Las diferencias entre las variedades se pueden percibir tanto en la pronunciación, como en la gramática y en la terminología, entre otros.

4.1. Francia

Desde sus inicios con la carrera París-Rouen, que provocó un gran impacto en el país con el surgimiento de un nuevo deporte de riesgo, el país ha albergado diversas competiciones de distinta índole que han posicionado al país galo en lo más alto, al menos hasta hace unos años. Algunos de los principales hitos han sido:

- las 24 horas de Le Mans, una carrera de resistencia que se celebra durante 24 horas seguidas en el circuito de la Sarthe de gran prestigio tanto nacional como internacional,
- el Campeonato de Francia de Rally, con numerosas pruebas de *rally* de tierra y de asfalto a lo largo del país, con figuras de renombre como Sébastien Loeb (FFSA, s.f.),
- y el Gran Premio de F1 en Francia, celebrado en el circuito Paul-Ricard desde 1971, momentos de gloria y dominio para el país, hasta que la falta de emoción por parte de las escuderías y pilotos ha hecho que se elimine este GP del calendario desde hace unos años (Villota, 2022a).

Todas estas competiciones, y muchas más, poseen reglamentos, estatutos y normativas que recoge la FFSA, todos ellos en lengua francesa, y revisados por la FIA. Como el nacimiento de las competiciones automovilísticas se produjo en Francia, los documentos son tanto en inglés como en francés, lenguas oficiales de la organización. Esto

se puede observar de forma clara en, por ejemplo, el Reglamento Deportivo del Campeonato del Mundo de Rallyes de la FIA de 2024 (FIA, s.f.).

En base a estos documentos en francés, cada país francófono ha ido creando los suyos. Sin embargo, lo más notable es que algunos de ellos tengan un porcentaje alto de variedad lingüística entre el francés de Francia y el de su país.

4.2. Bélgica

Bélgica, país francófono desde 1970, es otro claro ejemplo de un país que ha acogido numerosos eventos y competiciones automovilísticas durante muchos años. Posee sus propias competiciones nacionales que se alojan en los circuitos del país, como en el mundialmente conocido circuito de Spa-Francorchamps, construido en 1921. Este acoge competiciones como el Gran Premio de F1 de Bélgica, característico por la famosa curva Eau Rouge, aunque no siempre se ha disputado en este circuito, y las 24 horas de Spa, una carrera de resistencia creada en 1924 por el Real Automóvil Club de Bélgica (RACB), en la que pueden llegar a reunirse hasta 80 vehículos participantes. Esta carrera se ha convertido en un sello nacional (Echeverría, 2013).

El RACB, que se inauguró en 1986, es el homólogo belga de la FFSA. Como este último, los documentos belgas también están escritos en francés. En el ámbito general, el francés de Francia y el francés de Bélgica distan un poco entre sí, sobre todo, por influencias del léxico flamenco. Por ejemplo, lo más notable es la forma de nombrar los números, a saber, en lugar de decir *soixante-dix* dicen *septante* para decir «setenta» y en lugar de decir *quatre-vingt-dix* dicen *nonante* para «noventa». Esto puede afectar también al ámbito automovilístico, ya que a los coches en Francia se les dice *voiture*, pero en Bélgica se les dice *auto*. Las diferencias apenas se pueden apreciar, por lo que los estatutos o reglamentos no recogen estas variaciones, ya que se pretende realizar documentos con uniformidad lingüística, como hemos mencionado anteriormente.

4.3. Canadá

Otro de los integrantes de la francofonía es Canadá, cuya población posee un espíritu deportivo inverosímil desde los comienzos de las competiciones automovilísticas en el país. Una de las grandes muestras de este espíritu es el Gran Premio de Canadá de Fórmula 1, que se celebra anualmente en Montreal desde 1970, en el circuito de la Isla de Notre-Dame. Según Maldonado (2024), este último circuito cambió su nombre en honor a la muerte del piloto canadiense Gilles Villeneuve durante una competición de Fórmula 1. De acuerdo con Celis (2023), dentro del circuito está el «Muro de los campeones», nombrado de esta forma en 1999, cuando tres pilotos impactaron contra él durante la carrera.

Por otro lado, también se celebra el Canadian Rally Championship, que de acuerdo con CARS (s.f.-b), es uno de los más longevos en Canadá. Además, también tiene lugar el NASCAR Canada Series, que nació en 2006 tras un acuerdo entre NASCAR y la copa canadiense CASCAR Super Series, en base a NASCAR (s.f.) y se celebra en circuitos ovals.

En términos lingüísticos, la gran excepción se presenta con este país. Las diferencias se pueden percibir tanto en la jerga, como en la pronunciación y en la terminología técnica. En Canadá, el francés que se habla es el *québécois*, sobre todo en la zona de Quebec. Aquí, como en otros países, hay asociaciones o clubes relacionados con el automovilismo. Lo más sorprendente es que la variedad lingüística se aprecia también en la terminología cotidiana, como con el término «dinero», que en francés es *argent* y en *québécois* es *bidoux*. Esto mismo ocurre con la terminología técnica, como con el término «coche», que en francés es *voiture* y en *québécois* es *char*. Estos ejemplos pueden observarse en documentos oficiales de la CARS, como reglamentos técnicos o deportivos sobre los *rallies*.

4.4. Mónaco

El país monegasco es una de las figuras más representativas del deporte automovilístico. Sobre todo, esto se debe a que, en 1950, el país acogió el Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1 en las carreteras urbanas de la ciudad de Montecarlo, cerca del puerto. Algo muy representativo de este circuito son sus estrechas calles, que han recogido numerosos accidentes en sus muros, y el famoso túnel que forma parte del recorrido (Echeverría, 2015).

No obstante, otra de las grandes citas es el *rally* de Montecarlo, una de las grandes joyas del campeonato y el evento más antiguo del calendario (Visit Monaco, s.f.). Algunos de los nombres más conocidos y dominantes en victorias son Sébastien Loeb y Sébastien Ogier. Dentro del panorama español, la figura más emblemática es el tricampeón de este *rally*, Carlos Sainz. Montecarlo representa la pura esencia de los *rallies*.

Por su cercanía a Francia, el país monegasco no presenta prácticamente diferencias en la terminología, en el vocabulario o en la gramática en comparación con el francés de Francia. Lo más notable es la variación en la pronunciación y en los acentos, que también se debe a la cercanía con Italia, sin duda, y a la influencia del monegasco (Buscounviaje.com, s.f.). Sin embargo, podemos mencionar diferencias del monegasco en comparación con el francés, por ejemplo, la palabra «dinero» en francés es *argent*, lo que, en monegasco, según el *Dictionnaire Monégasque-Français* de Louis Frolla (2009), es *argentu* o *dinàri*. Del mismo modo, «coche» en francés es *voiture* y en monegasco es *vuatūra*.

4.5. Senegal

La afición por el deporte automovilístico también llegó a África, en concreto a la capital de Senegal, Dakar, creando de esta forma el *rally* Dakar, anteriormente conocido como *rally* París-Dakar en 1977. Esto es gracias al piloto francés Thierry Sabine cuando se perdió en el desierto de Libia mientras competía y consideró que esa aventura era digna de ser conocida mundialmente y convertirla en una competición internacional.

La competición se iniciaba en la ciudad de París y la meta se situaba en la ciudad de Dakar. Esta competición atrajo tanto a los mejores pilotos del mundo como a famosos. El interés fue creciendo y con el paso del tiempo se fueron incorporando más pilotos, marcas, vehículos, seguridad, organización y, sobre todo, grandes avances tecnológicos. Entre los vehículos participantes podemos encontrar camiones, motos, automóviles, *quads* y *side by side*. Sin embargo, el recorrido de la competición ha ido variando su ubicación por diversos motivos. Los inicios se sitúan en África, más tarde en 2009 se trasladó al continente americano, en concreto a América del Sur, pasando por Argentina, Chile y Perú. Finalmente, en 2020 Arabia Saudita albergó la edición de ese año y continúa haciéndolo hasta el momento (Dakar, s.f.).

Según Monroy (2022), África es por mucho el continente con más países que hablan francés. También es el continente con más hablantes del francés y este se ha convertido en una especie de *lingua franca* en la mayoría de África del noroeste. Desde luego, es normal que el francés africano se use más que el francés estándar. De acuerdo con Bernier (2023), el francés hablado en África se conoce como *français populaire africain* o FPA y, sobre todo, es predominante en Dakar, la capital de Senegal, entre muchas otras ubicaciones. Se trata de una mezcla de palabras del francés y de palabras o expresiones de lenguas nativas africanas, fenómeno que se denomina «alternancia de código». Puede que algunos términos del francés estándar signifiquen algo distinto en África. Sin embargo, si nos referimos a documentos técnicos y oficiales de clubes automovilísticos de Senegal, estos pretenden usar la uniformidad de la lengua usando el estándar, ya que ellos mismos son quienes emplean esos reglamentos o normativas en francés, lengua cooficial de la mayoría de los países de África. Un claro ejemplo es el término «frenos», que en francés y en senegalés es *freins*.

Gracias a todas estas competiciones que tienen el lugar en países francófonos, el deporte automovilístico se ha ido desarrollando y creciendo, aunque también se debe al enorme número de seguidores y aficionados a este atractivo deporte. Desde sus inicios en Francia hasta hoy se han creado nuevas competiciones y han nacido nuevos iconos de este deporte y grandes marcas o escuderías que hacen que continúe en auge.

El nexo entre estos países, además del deporte, es la lengua, es decir, el francés. Sin embargo, cada una tiene sus diferencias respecto a la lengua base, que es el francés de Francia. En el caso de Senegal y Mónaco, las diferencias apenas son notables, varían acentos, alguna expresión regional y algo de pronunciación, dependiendo de la región. No obstante, en el caso de Bélgica sí que hay mayor variación lingüística, con distintos términos o expresiones por influencias léxicas del flamenco, por ejemplo, pero simplemente se da en la jerga cotidiana. Pero esto no hace que el francés de Bélgica diste en exceso del francés de Francia. La gran excepción es Canadá, sobre todo se observa muy bien en el francés de Quebec o *québécois*. Las diferencias se pueden percibir tanto en los tecnicismos como en el acento, en la pronunciación y en la terminología, con algo de influencia lingüística del inglés. Esta última también se aplica a la terminología automovilística. Por ello, estas diferencias también afectan a reglamentos, normativas y estatutos oficiales de la federación nacional, a pesar de la recomendación de crear textos con terminología uniforme, dado el alcance internacional de la disciplina.

5. Parte práctica

La presente investigación tiene como foco de estudio el análisis de las dificultades específicas que se producen en la traducción técnica dentro del ámbito automovilístico, particularmente entre las variantes del francés de Francia y el de Canadá, partiendo del francés de Francia como lengua de partida. En un mundo cada vez más conectado entre sí, la traducción técnica tiene un papel fundamental para la producción de una comunicación eficaz entre distintos ámbitos y culturas. En este caso, en el sector automovilístico prima la precisión y la claridad, por lo que es cada vez más evidente la necesidad de una traducción técnica adecuada.

Al realizar el presente estudio contrastivo de términos técnicos dentro del ámbito automovilístico entre las diferentes variedades del francés, se puede observar una clara diferencia terminológica recogida en documentos oficiales, como son los reglamentos, estatutos y normativas, de federaciones y clubes de los países concernidos, esto es, Francia, Canadá y España. La elección de tratar las diferencias entre ambas variantes se debe a la necesidad de comprender las discrepancias tanto lingüísticas como culturales que pueden influir en el proceso de traducción y en la traducción final.

En este capítulo llevaremos a cabo un análisis exhaustivo de un corpus de textos seleccionados de federaciones y clubes oficiales de cada uno de estos tres países, con el fin de identificar y observar las dificultades a las que se pueden enfrentar los traductores en una traducción de esta índole.

5.1. Presentación del corpus

Como acabamos de decir, para la realización del capítulo de la parte práctica, hemos recopilado una serie de documentos oficiales pertenecientes a federaciones y clubes de

Francia, Canadá y España, respectivamente, con el objetivo de compilar un corpus de carácter oficial.

La creación de este corpus nos permite extraer términos técnicos del ámbito en las dos variantes del francés y en español para, más tarde, proceder a su análisis, tanto de las diferencias como de las similitudes. Para ello, se hemos realizado un excel —del que hablaremos con más detenimiento en el apartado 5.1.2.— en el que se han recogido 80 términos, con sus respectivos equivalentes en Francia y Canadá, junto al documento de procedencia del término seleccionado.

Respecto a los textos del corpus, los documentos empleados en la variante francesa pertenecen a la FFSA, en concreto al apartado de *Réglementation & Sécurité*, de los que hemos partido.

En el caso de Canadá, se ha optado por escoger la CARS, una asociación delegada tanto por la FIA como por la ASN, ya que es el organismo que se encarga concretamente del deporte del *rally* a nivel regional y nacional.

Y, por último, en el caso de España hemos seleccionado la RFEDA, la federación española de automovilismo, que contiene un extenso corpus de reglamentos y normativas para cada competición, campeonato o copa que se celebra en España. Por ello, los textos seleccionados en español varían su procedencia respecto a la competición a la que pertenecen.

5.1.1. Criterio de selección de textos

Tal y como acabamos de mencionar, el corpus presentado se ha elaborado partiendo de tres fuentes distintas: la RFEDA, fuente de procedencia de los textos españoles, la FFSA, fuente de procedencia de los textos franceses, y la CARS, fuente de procedencia de los textos canadienses.

El motivo principal de la elección de estos documentos para llevar a cabo el estudio terminológico con fines traductores es la pertenencia a un organismo reconocido oficialmente por el país de origen, por lo que los documentos que poseen comparten también la característica de oficialidad. Por ello, los términos que aparecen en dichos documentos reflejan aquellos que se emplean de forma habitual en el país de origen, por lo que se entiende que su uso es el habitual en la cultura a la que pertenecen.

En primer lugar, los textos franceses compilados forman parte de la FFSA, concretamente del apartado *Réglementation & Sécurité*. En este apartado, los documentos extraídos están dentro de la sección *Règlement Sportive*, en la competición de los *rallies*. De estos, además de escoger el *Règlement standard des rallyes*, se han seleccionado los anexos que complementan a este reglamento, todos ellos con fecha de 2024, para hacer más extenso el corpus. Sin embargo, en nuestra tabla solo hemos

reflejado como fuente el *Règlement standard des rallyes*, ya que recoge los términos escogidos en su totalidad. Por ello, los textos franceses que forman parte del corpus son:

- *Règlement standard des rallyes 2024*
- *Annexe 1 Carnet itinéraire*
- *Annexe 2 Carnet de bord (templates)*
- *Annexe 3 Signalisation des contrôles*
- *Annexe 4 Signalisation sécurité*
- *Annexe 5 Terminologie*
- *Annexe 6 Modèle d'itinéraire (templates)*
- *Règlement Particulier Rallye 2024*

En segundo lugar, el único texto canadiense empleado para formar parte del corpus se denomina *Règlement Sportif National et Règlement National de Rallye 2017*, está compuesto por 148 páginas entre las que se encuentran dos reglamentos distintos, el reglamento deportivo nacional y el reglamento nacional de *rallies*. Hemos optado por elegir este documento porque contiene los dos reglamentos citados que eran útiles para contrastar con los documentos franceses anteriormente mencionados, ya que el contenido es prácticamente similar. Por ello, podrían observarse ciertas similitudes y diferencias terminológicas necesarias para este estudio.

En tercer lugar, los textos escogidos para formar el corpus español también forman parte de la competición del *rally*, pero también son documentos necesarios para participar en competiciones y demás. Estos son de 2017, 2023 y 2024, respectivamente. La mayoría forman parte del S-CER, el Supercampeonato de España de Rallyes, del CERT y del CERVH, entre otros, además de sus anexos:

- CDCT 2017
- CERT 2024
- CERT Anexo 8 2024
- CERV REG Reglamento Deportivo 2024
- PCCCTCE Anexo 8 2024
- S-CER 2024
- S-CER Anexo 3 Seguridad 2024
- S-CER Anexo 4 Coche 0 2024
- S-CER Anexo 7 Normas a cumplir 2024
- S-CER Anexo 10 RP 2024
- S-CER Anexo 12 Recordatorio concursantes 2024
- S-CER Anexo 14 Cronometraje 2024

Una vez mencionados los textos que conforman el corpus, vamos a explicar la metodología empleada en la recogida de datos.

5.1.2. Metodología en la recogida de datos

Primeramente, hemos procedido a realizar una lectura exhaustiva de los textos elegidos para formar parte del corpus. Primero, hemos leído el texto francés y después el texto canadiense para observar y anotar similitudes y diferencias en la terminología.

Tras la lectura y retrospección de los textos en francés de Francia y de Canadá, hemos creado un documento de Excel para poder identificar más fácilmente las diferencias y similitudes terminológicas entre ambas variantes en el ámbito automovilístico. Hemos organizado este documento en diferentes columnas para recoger la información terminológica necesaria junto a la identificación del documento de procedencia de dicho término seleccionado.

Nuestra tabla está compuesta por catorce columnas: tres de ellas recogen la terminología seleccionada, otras tres recogen el documento del que se han extraído, tres más recogen la categoría gramatical a la que pertenece el término junto a otras tres que recogen la construcción gramatical de cada término y las dos restantes contienen información clasificatoria y adicional para la elaboración del análisis:

- La primera columna, «TÉRMINO FRANCIA», recoge los términos en francés de Francia que aparecen en el documento seleccionado.
- La segunda columna, «FUENTE FR», contiene la identificación del documento de procedencia francesa del término señalado en la primera columna, esto es, el *Règlement standard des rallyes*, del 2024.
- La tercera columna, «CATEGORÍA GRAMATICAL», refleja la categoría gramatical a la que pertenece cada término de Francia: sustantivo, verbo o sintagma nominal.
- La cuarta columna, «CONSTRUCCIÓN GRAMATICAL», muestra la construcción de los sintagmas nominales o verbales de Francia.
- La quinta columna, «TÉRMINO CANADÁ», recoge los términos en francés de Canadá que aparecen en el documento seleccionado.
- La sexta columna, «FUENTE CA», contiene la identificación del documento de procedencia canadiense del término señalado en la tercera columna, esto es, el *Règlement Sportif National et Règlement National de Rallye*, del 2017.
- La séptima columna, «CATEGORÍA GRAMATICAL», refleja la categoría gramatical a la que pertenece cada término de Canadá: sustantivo, verbo o sintagma nominal.

- La octava columna, «CONSTRUCCIÓN GRAMATICAL», muestra la construcción de los sintagmas nominales o verbales de Canadá.
- La novena columna, «TÉRMINO ESPAÑOL», recoge los términos en español que aparecen en los documentos seleccionados.
- La décima columna, «FUENTE ES», contiene la identificación del documento de procedencia española del término señalado en la quinta columna. En este caso, se han elegido diversos documentos de la RFEDA que contuvieran el término meta en español con fecha de 2024, mayoritariamente.
- La undécima columna, «CATEGORÍA GRAMATICAL», refleja la categoría gramatical a la que pertenece cada término de España: sustantivo, verbo o sintagma nominal.
- La duodécima columna, «CONSTRUCCIÓN GRAMATICAL», muestra la construcción de los sintagmas nominales o verbales de España.
- La decimotercera columna, «DIFERENCIA», marca con un «SÍ» o con un «NO» si existe una diferencia entre los términos en francés de Francia y de Canadá. Además, se han marcado con gris las casillas del «SÍ» para poder identificarlas más fácilmente.
- La decimocuarta y última columna, «OBSERVACIONES», se ha empleado para anotar información importante sobre la diferencia o similitud entre los términos franceses que puede ser útil para señalar en la parte práctica de este trabajo.

En total, el documento recoge 80 términos, todos ellos de base sustantiva nominal o verbal, y son tanto simples como compuestos, con el fin de identificar posibles dificultades con las que se puede encontrar el traductor de este ámbito de especialidad.

5.1.3. Presentación de resultados

Tras la recopilación de términos en francés de Francia y de Canadá, junto a su homólogo en español, hemos podido observar un amplio porcentaje de similitud entre ambas variantes del francés, en concreto un 72,5 %. Principalmente, esto se debe a la homogeneidad impuesta en la terminología de muchos ámbitos, como en este caso el automovilístico. Esto es, existe una tendencia que pretende emplear los mismos términos técnicos en una misma lengua. Además, en esta ocasión también se produce uniformidad lingüística debido a un uso del francés estándar en la mayor parte de los documentos.

No obstante, también nos hemos percatado de que hay un 27,5 % de diferencia entre las variantes francófonas en lo que respecta a la terminología empleada en los documentos seleccionados. Este hecho ha llamado nuestra atención, ya que, como hemos visto en nuestro capítulo tres, se suele recomendar mantener los mismos términos técnicos cuando se trata de una disciplina internacional. Sobre todo, en estos documentos se presenta esta distinción por el uso del *québécois*, variedad a la que pertenecen los textos escogidos para formar parte del corpus. En la provincia canadiense de Quebec, las lenguas que se hablan son el francés y, mayoritariamente, el quebequés, por lo que será notable la disparidad en la redacción y en el contenido de los documentos. De estas diferencias vamos a hablar en el apartado siguiente.

5.2. Análisis de resultados desde el punto de vista de la variación lingüística

Como hemos comentado, las variantes de la lengua francesa pueden presentar notables diferencias en la terminología técnica del ámbito automovilístico, a pesar de que se recomiende uniformidad lingüística en los tecnicismos. En este estudio, hemos observado un alto porcentaje de similitud (72,5 %) entre los términos de Francia y Canadá, pero también un interesante porcentaje (27,5 %) de diferencia entre ellos. Con esta diferencia nos planteamos la cuestión de la dificultad que podría suponer a un traductor enfrentarse a estos términos en una traducción. Por ello, hemos observado con detenimiento los términos, tomando como lengua de partida el francés de Francia.

Nuestro corpus está constituido por 80 términos que hemos dividido en diferentes categorías gramaticales para poder observar las diferencias entre ellos. Concretamente, los hemos distribuido en las siguientes categorías:

- 1) Verbos: esta categoría representa el 1,25 % del total, ya que solo hay un único verbo, específicamente es un sintagma verbal compuesto por un participio y una preposición.
- 2) Sustantivos: esta categoría representa el 51,25 % del total, ya que hay 41 sustantivos entre los términos reflejados en nuestro documento.
- 3) Sintagmas nominales: esta categoría gramatical representa el 47,5 % del total, ya que son 38 términos los que componen la tabla. En este caso, la construcción varía dependiendo del término, por lo que hemos podido comprobar que hay seis construcciones gramaticales distintas en este 47,5 %. Entre estas construcciones, las que más destacan son sust + prep + sust, en 22 términos, lo que supone un 57,89 % de los 38 sintagmas nominales, como representa el término n.º 16, *parc de regroupement*. Por otro lado, la otra construcción que también predomina es sust + adj, que aparece en 10 términos, lo que supone un 26,31 % de los 38 sintagmas nominales, como se refleja en el término n.º 32, *côntrôle horaire*. El

porcentaje restante lo representan estructuras gramaticales menos habituales o más complejas entre los términos técnicos, como sust + sust en el término n.º 47, *point radio*, o sust + adj + adj en el término n.º 59, *vitre latérale arrière*, entre otras estructuras.

Dentro de estas categorías, hemos distinguido aquellos términos que difieren entre sí entre el francés de Francia y el de Canadá. Ese 27,5 % son 22 términos del total. En este total, podemos diferenciar un único verbo —lo que supone el 4,54 % de los 22 términos— seis sustantivos simples —lo que representa un 27,28 % de los 22 términos— y, por último, quince sintagmas nominales —que componen el porcentaje restante de los 22 términos, es decir, un 68,18 %—.

De estos 22 términos, las construcciones de diez de ellos coinciden, es decir, un 45,45 % tiene la misma construcción gramatical, a pesar de que empleen diferentes términos. El único caso de verbos presenta la misma estructura: el término n.º 8 en Francia es *verifié par* o *validé par*, lo que en español significa «autorizado por», según la RFEDA. Hemos reconocido también esta construcción gramatical de participio + preposición en el texto paralelo canadiense, pero con otro verbo: *sanctionné par*. Además, esta distinción nos muestra una clara diferencia en el significado: Canadá emplea el verbo *sanctionner* como «autorizar» durante todo el texto; sin embargo, cuando Francia emplea el verbo *sanctionner*, lo usa como «sancionar» en español (hablamos de penalizar algo) en un 90 % de los casos. Por ello, podemos observar una clara diferencia en el significado entre ambas variantes lo cual, si no lo tenemos en cuenta, esto puede llevar a un traductor a realizar una traducción de forma errónea.

En lo que respecta a los sustantivos simples, llama la atención el término n.º 4 de Francia, *copilote*, que en Canadá es *navigateur*. A pesar de estar formado también por un único sustantivo, es decir, su categoría gramatical es la misma, el término empleado difiere por completo. El significado de ambos términos es el mismo, son sinónimos entre sí en este contexto. Sin embargo, dependiendo de la variante a la que pertenezcan, en Francia emplean *copilote* para referirse al «copiloto» que forma parte del equipo participante de una competición de *rally* y en el caso de Canadá emplean el término *navigateur*. Este ejemplo es una evidente dificultad para un traductor, ya que, aunque empleen términos distintos pero con el mismo significado en el ámbito, *navigateur* podría llegar a traducirse como «navegante», puesto que es la traducción más lógica del término si no se tiene en cuenta el contexto ni se posee conocimiento técnico del ámbito. Este mismo caso lo hemos observado en el término n.º 7, *partenaires*, cuyo equivalente en Canadá es *commanditaires*, lo que en español es «patrocinadores». Ocurre lo mismo con el término n.º 62, *bidon*, que en Canadá es *pompe* y en español «surtidor». De nuevo, son dos términos distintos, pero con el mismo

significado. El término francés se asemeja más al español por su significado, pero el canadiense puede resultar complejo a la hora de traducirlo al español.

De los seis sustantivos que representan el 27,28 % de los 22 términos, tres de ellos coinciden en la construcción gramatical, es decir, en ambas variantes se utilizan sustantivos simples, tal y como acabamos de mostrar. No obstante, los otros tres restantes distan en la construcción gramatical. Es el caso, por ejemplo, del término en francés de Francia n.º 23, *briefing*, término que se emplea igualmente en español en cursiva por ser un anglicismo. Pero en Canadá no existe o no emplean como tal un único término o sustantivo, sino que usan el sintagma nominal *réunion des pilotes* para expresar lo que viene a ser el *briefing* que se celebra antes de una competición de *rally*. Esta distinción entre términos es muy curiosa, pese a que en Canadá tanto el inglés como el francés son lenguas cooficiales del país y especialmente de la provincia de Quebec, resulta sorprendente que no usen el término inglés *briefing* aun siendo el inglés lengua cooficial de la nación. Este ejemplo también lo hemos visto relegado en el término n.º 2, *roadbook*, denominado así en Francia, mientras que en Canadá vuelven a evitar el uso del inglés y emplean el sintagma nominal *cahier de route* como equivalente. Señalemos que este término en español es «roadbook» o «libro de ruta». Del mismo modo, ocurre lo mismo en el término n.º 65: el término francés es un sustantivo simple, *échappement*, y el término canadiense es un sintagma nominal, *tuyau d'échappement*, lo que en español se traduce como «tubo de escape». En este caso el significado es el mismo y prácticamente el término también, pero en Canadá son más específicos y en Francia solo hacen referencia al «escape» para referirse a la totalidad del término.

Como hemos mencionado anteriormente, en relación con los sintagmas nominales, los cuales representan un 68,18 % de los 22 términos distintos, las diferencias son muy diversas en cuanto a las estructuras o construcciones gramaticales de cada término y variante. Esto es, hay construcciones coincidentes, pero también hay otras que difieren entre sí. Las construcciones que coinciden representan el 40 % y las que no coinciden representan el 60 %, por lo que hemos observado más diferencias que similitudes en las construcciones de los sintagmas nominales. Esto lo hemos visto sobre todo en los términos de Canadá, ya que hacen un mayor uso de preposiciones en las construcciones que Francia. Esto significa que en Canadá emplean en mayor cantidad la construcción sust + prep + sust. Es decir, el término n.º 3, *fiche chrono*, está compuesto por sust + sust, pero en Canadá utilizan la construcción sust + prep + sust en *feuilleton de chrono*. Aquí podemos destacar que, además de la diferencia en la construcción gramatical, también se produce un cambio en el sustantivo principal del sintagma nominal. Ambas variantes pretenden decir lo mismo, pero *fiche* se refiere más a una ficha donde apuntamos datos generales en español y *feuilleton* a una

sola hoja de papel, sinónimo de «folio». No obstante, otra distinción que podemos subrayar es el significado que tiene en español, esto es, «carnet de control», que representa una ficha donde se toma nota del tiempo que ha tardado un equipo en realizar un tramo de la competición y más datos relevantes, como el control de paso por distintos puestos, no solo el cronometraje como así hacen las variantes francesas. Esta alternancia entre las construcciones también aparece en el término n.º 21, *roue galette*, el cual en Canadá es *roue de secours* y en español «rueda de repuesto», y en el término n.º 47, *point radio*, el cual en Canadá es *point de radio-communication* y en español «punto radio». Ninguno de los tres términos recogidos presenta una coincidencia en la construcción gramatical, ya que los términos en francés tienen la construcción sust + sust y en Canadá tienen también los tres la misma construcción, pero es sust + prep + sust.

Otra de las construcciones más empleadas por los términos de Francia es sust + adj, hecho que tampoco respetan los términos canadienses. Por ejemplo, el término n.º 5, *épreuve spéciale*, posee la construcción señalada, pero su equivalente en Canadá es *épreuve de classement*, construcción gramatical formada por sust + prep + sust, la cual abunda en los términos recogidos de la variante canadiense. El significado de ambos términos es el mismo. Sin embargo, el término canadiense puede llegar a traducirse literalmente, dando como resultado «prueba de clasificación», lo que no llega a significar con exactitud de lo que se trata: «etapa especial», y perdería el significado contextual. Del mismo modo, este ejemplo se refleja también en el término n.º 34, *carte grise*, el cual en el texto canadiense aparece como *certificat d'immatriculation* y en el español como «permiso de circulación». La diferencia entre los términos francófonos es abismal. Sin lugar a duda, el término canadiense es más lógico y sensato a la hora de traducirse al español, pero el término francés requeriría una previa documentación para comprender que en Francia es muy habitual el uso de *carte grise* para referirse al permiso de circulación como tal de forma técnica. Otro ejemplo es el término n.º 42, con la estructura sust + adj, *Commissaires Sportifs*, que en Canadá es solo *Commissaires*, ya que eliminan el adjetivo a pesar de la necesidad de especificar qué tipo de comisarios hay. Este término es español aparece como «Comisarios Deportivos», respetando las mayúsculas en las tres lenguas.

Dentro de la construcción sust + adj, podemos observar la incorporación de otro adjetivo más en la construcción tal y como se observa en el término n.º 51, *triangle rouge réfléchissant*. En Canadá varía la construcción, aunque respeta tres componentes: *triangle autoporteur et réfléchissant*. Este se traduce en español como *triángulo rojo reflectante*, más similar al término francés, debido a que el canadiense incluye *autoporteur* como adjetivo sin añadir la conjunción «y». La única excepción que respeta la construcción sust + adj es el término n.º 59, *vitre latérale arrière*, formado por un adjetivo más con

relación a la construcción de la que hemos partido. Este término en Canadá es similar, *vitre arrière latérale*, solo cambia el orden de los adjetivos, pero lo hace durante todo el texto. Este término en español significa «ventanilla lateral trasera», término que no debería suponer una dificultad en la traducción, pero nos resulta llamativa la alternancia en el orden de los adjetivos.

Según hemos señalado previamente, la construcción gramatical sust + prep + sust es la que más destaca en los términos canadienses, aunque también está presente en varios términos franceses. Algunos coinciden entre ellos en la estructura, como es el caso de los términos n.º 6, 28, 78, 79 y 81:

N.º término	Término FR	Término CA	Término ES
6	<i>rallye de régularité</i>	<i>rallye de navigation</i>	rally de regularidad
28	<i>carnet de contrôle</i>	<i>carnet de bord</i>	carnet de control
78	<i>notes de reconnaissances</i>	<i>notes des compétiteurs</i>	notas de reconocimientos
79	<i>absence du visa</i>	<i>absence de visa</i>	falta de visado
81	<i>signal de départ</i>	<i>signal du départ</i>	señal de salida

Una diferencia fácilmente observable es que la preposición de los términos canadienses n.º 78 y 81 y del término francés n.º 79 es una preposición articulada, es decir, la construcción es preposición + artículo; por ejemplo, el término n.º 79 descompuesto sería *absence de le visa*. En el caso del término n.º 78, este varía del francés *reconnaisances* al canadiense *compétiteurs*. Además, el significado de este sustantivo es distinto, pero en el contexto y dentro de la construcción hacen referencia a lo mismo, a las «notas de reconocimiento», como se diría en español, las cuales toma el equipo antes del comienzo de un *rally* para conocer el tramo. Respecto al término n.º 6, el significado es el mismo en las tres lenguas, aunque en el término canadiense aparezca *navigation*, sinónimo de *régularité*. Relacionado con *navigation* y *navigateur*, aparece en el término n.º 28, ya que *bord* hace referencia a la navegación, por lo que se presenta una consistencia terminológica en los términos canadienses en el mismo contexto. Por último, el término n.º 19 también presenta la construcción sust + prep + sust, esto es, *bulletin d'engagement*, pero su homólogo canadiense es *bulletin (CARS)*. En este caso, la CARS especifica que se necesita una «solicitud de inscripción» de esa asociación, hecho que el término francés no hace y emplea un término más general, similar a la traducción española.

Finalmente, hay un término, en concreto el término n.º 58, que presenta una construcción más compleja y larga, aunque también es un sintagma nominal. Esta es *système de retenue des casques*, compuesta por sust + prep + sust + prep + sust. En este caso, su

equivalente canadiense emplea dos acepciones que son correctas: la primera, *ystème de retenue frontale de la tête*, formado por sust + prep + sust + adj + prep + art + sust, y la segunda, *hans*, compuesta por un solo sustantivo. La primera acepción es similar al término francés, pero es la oficial para referirse a la segunda acepción, *hans*, que se emplea más a menudo en el ámbito automovilístico, dato que debería tener en cuenta un traductor de este campo. Su equivalente en español también es «hans», según los documentos de la RFEDA.

Teniendo en cuenta todos los datos expuestos en nuestro análisis, procederemos ahora a extraer las conclusiones del mismo en el apartado siguiente.

6. Conclusiones

Teniendo en cuenta las reflexiones realizadas en nuestro apartado práctico sobre los datos recogidos en nuestro glosario, podemos extraer varias conclusiones respecto al uso de la terminología técnica en el ámbito automovilístico entre las variantes del francés de Francia y de Canadá.

El primer aspecto que debemos destacar es que la terminología técnica del ámbito entre Francia y Canadá se asemeja bastante: un 72,5 % de los 80 términos seleccionados que forman parte de nuestra tabla están compuestos por el mismo o los mismos términos técnicos, por lo que son coincidentes. Sin embargo, constatamos que un 27,5 % de ellos difiere entre estas dos variantes. Esta disparidad aparece reflejada en sintagmas nominales y sustantivos, que son las categorías predominantes en nuestra tabla. Ha llamado nuestra atención que esto sucede en términos empleados reiteradamente en el ámbito automovilístico, en concreto en la categoría de los *rallies*. Es destacable que términos tan técnicos y recurrentes disten tanto entre dos variantes de una misma lengua, en este caso el francés, como es el caso de las «notas de reconocimiento», que, pese a ser equivalentes en significado, en Francia es *notes de reconnaissances* y en Canadá es *notes des compétiteurs*. Dado el carácter limitado de nuestra muestra, estos porcentajes nos parecen representativos del grado de disparidad terminológica entre estas dos variantes en un mismo ámbito.

Esto nos ha dejado claro que, a pesar de que el francés sea una lengua muy extendida globalmente, cada variante presenta su propia terminología, incluso dentro de un ámbito tan especializado como es el automovilismo. Además, es importante mencionar que la variante canadiense, con influencia inglesa por ser el inglés y el francés lenguas cooficiales en Canadá, emplea muchos menos anglicismos dentro de la terminología de este ámbito. A este respecto cabe señalar que tanto el francés de Francia como el español sí recurren a estos préstamos, como lo muestran los casos de *briefing* y *roadbook*. En cualquier caso, esta variación terminológica puede resultar interesante y un desafío significativo para los traductores especializados en el ámbito. Esto puede ir ligado a que en Quebec existe una tendencia para evitar el uso de la lengua inglesa con el fin de reivindicar la lengua francesa y no ceder a la presión de la lengua inglesa siendo ambas

lenguas cooficiales. Por otro lado, hemos observado variaciones tanto en el léxico como en la construcción gramatical. El uso de preposiciones es más frecuente en la variante canadiense, como se refleja en *feuille de chrono*, lo que da como resultado construcciones más complejas en comparación con las francesas, que en este caso emplean *fiche chrono*.

Del mismo modo, hemos querido realizar esta investigación para mostrar con datos y ejemplos que la diferencia entre las variantes de una misma lengua puede resultar abismal, incluso dentro de un solo ámbito, a pesar de ser tan técnico y especializado como es este caso. Los resultados que hemos extraído demuestran que es muy importante que un traductor tenga muy en cuenta la lengua y la variante con la que debe trabajar, ya que pueden llevarle a cometer errores traductores en la lengua de trabajo y en el contexto cultural que recibe la traducción. Un ejemplo evidente de esto es el empleo del término *navigateur* en la variante canadiense, sinónimo de *copilote* que usan en Francia dentro de este contexto. Los canadienses emplean términos relacionados con *navigateur*, y se mantienen en la línea de uso de este término con *rallye de navigation* o *carnet de bord*. Los equivalentes en Francia serían *rallye de régularité* y *carnet de contrôle*, respectivamente, ciñéndose a la línea de uso de *copilote*.

Si se trata de una traducción directa, del francés al español, la principal dificultad radicaría en conocer el país de origen del término, en el caso de que este no sea Francia. El público que reciba la traducción se percatará de un fallo traductor si es conocedor del ámbito en profundidad o, de no serlo, se percatará de que hay un fallo de comunicación. No obstante, si lo observamos desde el punto de vista de una traducción inversa del español al francés, lo primero que un traductor debe conocer es el país francófono que solicita la traducción. Esto es fundamental porque, si es el caso de Canadá, debemos buscar el término equivalente que emplee el país para hacer referencia al término técnico que se emplea en español y mantener así la eficacia comunicativa del texto. Lo más importante que debe tener en cuenta un traductor son las variantes de la lengua por si hubiera variedad en el empleo de términos técnicos. Si esto fuera así, el empleo correcto de los términos técnicos de cada variante es esencial para acometer una traducción adecuada y precisa.

Para concluir, nuestra investigación destaca la importancia de un enfoque cuidadoso y bien informado al traducir una terminología tan sumamente técnica, como es el caso del ámbito automovilístico de los *rallies*, entre las variantes del francés estudiadas, pero también sienta las bases para futuras investigaciones que podrían mejorar la precisión y la coherencia en la traducción de la terminología técnica en otros contextos y en otras lenguas. En este sentido, nuestro planteamiento podría aplicarse a otros ámbitos científico-técnicos, como la medicina o la ingeniería. Igualmente, se podría abrir a otras variantes del francés no implicadas en nuestra investigación. Asimismo, nuestro estudio podría vincularse con el ámbito de las herramientas de traducción asistida por ordenador (TAO) y desarrollar una herramienta específica para el ámbito automovilístico que tenga en cuenta las particularidades de las variantes francesas.

7. Referencias bibliográficas

- AMV. (2018). *Primeras carreras de coches del siglo XIX*. <https://www.amv.es/territorio-amv/consejos-amv/ID/1187/primeras-carreras-de-coches-del-siglo-xix>
- Ashworth, S. (2018). *The glorious automobile racing history of Canada*. Auto Clearing Motor Speedway. <https://www.autoclearingmotorspeedway.ca/the-glorious-automobile-racing-history-of-canada/>
- Autorité Sportive Nationale Canada. (2023). Recuperado el 12 de marzo de 2024, de <https://www.asncanada.ca/>
- Bernier, A. (2023). *La guía de la francofonía en África*. La revista de Babel. <https://es.babel.com/es/magazine/francofonía-en-áfrica>
- Buscounviaje.com. (s.f.). *Idioma, moneda en Mónaco*. Recuperado el 2 de abril de 2024, de <https://www.buscounviaje.com/idioma-moneda-horarios/monaco-mc>
- Canadian Association of Rally Sport. (s.f.-a). *About CARS*. Recuperado el 21 de febrero de 2024, de <https://carsrally.ca/cars-info/cars/>
- Canadian Association of Rally Sport. (s.f.-b). *Getting started*. Recuperado el 26 de febrero de 2024, de <https://carsrally.ca/get-involved/getting-started/>
- Celis, J. C. (2023). *Anécdotas, historias y datos del GP de Canadá de F1*. Motorsport. Recuperado el 2 de abril de 2024, de <https://es.motorsport.com/fl/news/anecdotas-historia-gran-premio-canada-760955/760955/>
- Centro Virtual Cervantes. (s.f.). *Tipología textual*. Instituto Cervantes. Recuperado el 4 de marzo de 2024, de https://cvc.cervantes.es/ensenanza/biblioteca_ele/diccio_ele/diccionario/tipologia.htm
- Dakar. (s.f.). *Historia del Dakar*. Recuperado el 2 de abril de 2024, de <https://www.dakar.com/es/historico>
- Echeverría, G. (2013). *Historia del Gran Premio de Bélgica*. Motor.es. Recuperado el 1 de abril de 2024, de <https://www.motor.es/especiales/historia-gran-premio-belgica>
- Echeverría, G. (2015). *Historia del Gran Premio de Mónaco de F1*. Motor.es. Recuperado el 1 de abril de 2024, de <https://www.motor.es/especiales/historia-gran-premio-monaco>
- Elliot, J. (2019). Así empezaron las carreras de coches. *La Vanguardia*. Recuperado el 25 de enero de 2024, de <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/historia-contemporanea/20190717/47312170265/asi-empezaron-las-carreras-de-coches.html>

- Fédération Française du Sport Automobile. (s.f.). Recuperado el 26 de enero de 2024, de <https://www.ffsa.org/>
- Federación Internacional del Automóvil. (s.f.). Recuperado el 26 de enero de 2024, de <https://www.fia.com/es>
- Federación Internacional del Automóvil. (2015). *Organización*. Recuperado el 25 de enero de 2024, de <https://www.fia.com/es/organizacion>
- Frolla, L. (2009). *Dictionnaire Monégasque-Français Partie II Dictionnaire*. Comité National des Traditions Monégasques. <https://www.traditions-monaco.com/dictionnaire-monegasque-francais-partie-ii-dictionnaire>
- Gee, M. y Thomas West, J. (2015). Automobile Racing. *The Canadian Encyclopedia*. Recuperado el 9 de abril de 2024, de <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/automobile-racing>
- Ibanez, F. (2014). *La importancia de la traducción en el mundo del motor*. AlphaTrad Spain. Recuperado el 25 de marzo de 2024, de <https://www.alphatrad.es/noticias/traduccion-sector-automocion>
- Maldonado, B. (2024). *GALERÍA: Hechos históricos del GP de Canadá F1*. Motorsport. Recuperado el 2 de abril de 2024, de <https://lat.motorsport.com/f1/news/hechos-historicos-gp-de-canada-f1/10323236/>
- Monroy, M. (11 de abril de 2022). Una guía completa de los países y territorios de habla francesa. *Berlitz Blog*. Recuperado el 5 de abril de 2024, de <https://www.berlitz.com/es-us/blog/paises-de-habla-francesa>
- Montero Language Services. (2021). *La traducción en el sector automovilístico*. Recuperado el 27 de marzo de 2024, de <https://montero-ls.com/la-traduccion-en-el-sector-automovilistico/>
- NASCAR. (s.f.). *History: Nascar Canada Series*. Recuperado el 2 de abril de 2024, de <https://www.nascar.ca/about/>
- Online Traductores. (2023). *Traducción profesional para automoción*. Recuperado el 25 de marzo de 2024, de <https://www.empresadetraduccion.es/traduccion-profesional-automocion/>
- Planetlingua. (2023). *Traducciones técnicas*. Recuperado el 13 de marzo de 2024, de <https://www.planetlingua.com/traduccion-tecnicas-manuales-catalogos/>
- Real Federación Española de Automovilismo. (s.f.). Recuperado el 27 de enero de 2024, de <https://www.rfeda.es/>

Vicente-García, C. (2011). Sobre algunos mitos del vocabulario técnico: un traductor advertido vale por dos. *Entreculturas*, 3, 387-397. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4093080>

Villota, P. (2022a). Cómo Francia pasó de potencia del automovilismo y de la F1 a ser casi irrelevante. *El Confidencial*. Recuperado el 24 de marzo de 2024, de https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2022-07-22/francia-formula-1-alain-prost-declive-renault_3464440/

Villota, P. (2022b). Cuando San Sebastián era el centro del automovilismo mundial antes de la guerra. *El Confidencial*. Recuperado el 24 de marzo de 2024, de https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2022-08-18/san-sebastian-grandes-premios-porsche-mercedes_3476829/

Visit Monaco. (s.f.). *El rally Montecarlo WRC*. Recuperado el 9 de abril de 2024, de <https://www.visitmonaco.com/es/gran-cita/7490/el-rally-montecarlo-wrc>

8. Anexos

Anexo 1. Corpus de textos

El corpus de textos contiene tres carpetas distintas que hacen referencia a los países participantes en el estudio: Francia, Canadá y España. Cada carpeta contiene los documentos empleados para la búsqueda de terminología técnica en el ámbito automovilístico. Se puede acceder al corpus de textos a través de este enlace de Outlook disponible hasta junio de 2025: https://uvaes-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/sandra_ezquierro_estudiantes_uva_es/EkqQyg63uUhLhSgZZMI1F_MBfb7SCR8gKuz-E_ov2aNz7g?e=hmklr2.

También se puede acceder a través de este enlace de Google Drive de forma indefinida: https://drive.google.com/drive/folders/1CO-oycATvldg5MXzIxQPguc9J5pWNT0o?usp=drive_link.

Anexo 2. Glosario terminológico

El glosario terminológico recoge todos los términos que han sido el foco de estudio del presente trabajo, realizados en una tabla para su mejor comprensión. Se puede acceder al glosario terminológico a través de este enlace de Outlook disponible hasta junio de 2025: https://uvaes-my.sharepoint.com/:x:/g/personal/sandra_ezquierro_estudiantes_uva_es/Ee8bieyHKCtCu8GTTRAsrL0ByuPD4p_xoizj8MK_nMOZOQ?e=HdlOyU.

También se puede acceder a través de este enlace de Google Drive de forma indefinida: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1sGpG->

[1Ac5RaVL2gEntK32DlyORAsTIVc/edit?usp=drive_link&oid=105892090981523623409&rtpof=true&sd=true.](https://www.researchgate.net/publication/321111111/figure/fig1/AS:631756151523623409@1523623409/1Ac5RaVL2gEntK32DlyORAsTIVc/edit?usp=drive_link&oid=105892090981523623409&rtpof=true&sd=true)