

# Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española

Francesc Rodríguez Ortíz

**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tesisenred.net](http://www.tesisenred.net)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

DEPARTAMENTO  
DE  
FILOLOGÍA ESPAÑOLA  
DE LA  
UNIVERSITAT DE BARCELONA

Programa de Doctorado  
NIVELES LÉXICO Y SINTÁCTICO DEL ESPAÑOL  
Bienio 1991-1993

Tesis Doctoral

INTRODUCCIÓN Y DESARROLLO  
DEL LÉXICO DEL FERROCARRIL  
EN LA LENGUA ESPAÑOLA

Para optar al título de doctor en  
FILOLOGÍA HISPÁNICA (Lengua)

Doctorando  
FRANCESC RODRÍGUEZ ORTIZ

Director  
Dr. JUAN GUTIÉRREZ CUADRADO

Barcelona, septiembre de 1996



I. Presentación .....	9
II. El lenguaje de especialidad .....	13
A. Antecedentes .....	13
B. Reflexiones teóricas .....	27
1. La complejidad de la lengua .....	27
2. Lengua de especialidad vs. lengua general .....	30
a. Terminología .....	35
3. Semántica y <i>semánticas</i> .....	49
a. Problemas de significado .....	54
b. La organización por campos .....	57
4. Recapitulación .....	63
III. El léxico ferroviario .....	65
A. Estudios anteriores .....	65
B. El léxico del ferrocarril en su historia .....	71
IV. Estudio de las fuentes .....	79
A. Tratados y manuales técnicos .....	79
1. Las primeras traducciones (1831-1833) .....	79
2. Textos españoles especializados .....	80
B. Documentación técnico - administrativa .....	87
1. Prospectos de construcción y proyectos .....	87
a. Tentativas iniciales (1829-1838) .....	87
b. Líneas pioneras (1843-1851) .....	90
c. En torno a la <i>Ley General</i> de 1855 .....	95
2. Memorias de explotación .....	98
3. Instrucciones y manuales divulgativos .....	99
C. Legislación .....	101
1. Textos gubernamentales .....	101
2. Estatutos y Reglamentos de Sociedades .....	104
D. Prensa especializada (1829-1856) .....	107
E. Literatura .....	111



F. Obras lexicográficas .....	115
1. La lexicografía del siglo XIX .....	115
2. El <i>DRAE</i> (1822-1992) .....	120
3. Diccionarios de autor (1846-1883) .....	132
a. Vicente Salvá (1846) .....	134
b. Ramón Joaquín Domínguez (1846-47 y <i>Suplemento</i> de 1875) .....	135
c. José Caballero (1849) .....	138
d. Eduardo Chao (1853-1855) .....	138
e. Ramón Campuzano (1857) .....	140
f. Garnier (1875) y Bouret-Bastinos (1883) .....	141
4. Diccionarios especializados: lexicografía ferroviaria .....	142
a. El <i>Vocabulario Descriptivo</i> de Mariano Matallana (1863) .....	144
b. El <i>Diccionario Razonado</i> de Benito Vicente Garcés y José González Álvarez (1869) .....	147
c. El <i>Diccionario General</i> de José González de las Cuevas y Francisco Sastre y Rodríguez (1887) .....	150
d. Diccionarios ferroviarios del siglo XX .....	152
e. Léxicos ferroviarios plurilingües .....	153
5. Diccionarios técnicos .....	155
a. Lengua española .....	155
b. Plurilingües .....	156
6. Otras obras lexicográficas de la lengua española .....	157
a. El <i>Diccionario Ideológico</i> de Julio Casares .....	157
b. El <i>Diccionario General Ilustrado VOX</i> .....	160
V. Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en el español (siglo XIX) .....	161
A. Los primeros términos (1829-1835) .....	161
1. La denominación del nuevo medio .....	162
2. Material fijo .....	167
a. Superficies de deslizamiento .....	167
b. Elementos adyacentes .....	178

3. Material móvil .....	181
a. Caballos de hierro .....	182
b. Vehículos de transporte .....	190
c. Composiciones .....	195
d. Mecanismos .....	196
4. Dependencias y construcciones .....	198
a. Instalaciones ferroviarias .....	198
b. Infraestructuras viarias .....	199
5. Personal ferroviario .....	202
6. Circulación y servicios administrativos .....	204
B. Testimonios literarios (1840-1842) .....	207
1. Entre el camino de hierro y el ferrocarril .....	207
2. Material fijo .....	209
3. Material móvil .....	210
a. Máquinas de vapor .....	210
b. Tipología de los vehículos .....	212
c. Composiciones .....	218
4. Dependencias y construcciones .....	220
a. Instalaciones ferroviarias .....	220
b. Infraestructuras viarias .....	221
5. Personal ferroviario .....	223
6. Circulación y servicios administrativos .....	225
7. Señalización y seguridad .....	227
C. Un nuevo arranque (1844-1846) .....	229
1. El ferrocarril .....	229
2. Material fijo .....	231
3. Material móvil .....	235
a. Máquinas de vapor .....	235
b. Tipología de los vehículos .....	237
c. Composiciones .....	239

4. Dependencias y construcciones .....	240
a. Instalaciones ferroviarias .....	240
b. Infraestructuras viarias .....	241
5. Personal ferroviario .....	242
6. Circulación y servicios administrativos .....	243
7. Señalización y seguridad .....	244
D. Primeras incorporaciones lexicográficas (1846-1850) .....	247
1. <i>Ferrocarril</i> en el diccionario .....	247
2. Material fijo .....	250
3. Material móvil .....	251
a. Las <i>locomotivas</i> .....	251
b. Tipología de los vehículos .....	252
4. Dependencias y construcciones .....	254
a. Instalaciones ferroviarias .....	254
b. Infraestructuras viarias .....	255
5. Personal, circulación y seguridad .....	257
E. La consolidación del léxico ferroviario (1851-1862) .....	259
1. El ferrocarril .....	259
2. Material fijo .....	262
a. Superficies de deslizamiento .....	262
b. Elementos adyacentes .....	267
3. Material móvil .....	272
a. Las <i>locomotoras</i> .....	272
b. Tipología de los vehículos .....	276
c. Composiciones .....	283
d. Mecanismos .....	286
4. Dependencias y construcciones .....	288
a. Instalaciones ferroviarias .....	288
b. Infraestructuras viarias .....	292
5. Personal ferroviario .....	296

6. Circulación y servicios administrativos .....	300
7. Señalización y seguridad .....	303
F. La lexicografía ferroviaria (1863-1887) .....	307
1. El ferrocarril .....	307
2. Material fijo .....	313
a. Superficies de deslizamiento .....	313
b. Elementos adyacentes .....	320
3. Material móvil .....	328
a. Locomotoras .....	328
b. Tipología de los vehículos .....	332
c. Composiciones .....	343
d. Mecanismos .....	349
4. Dependencias y construcciones .....	353
a. Instalaciones ferroviarias .....	353
b. Infraestructuras viarias .....	360
5. Personal ferroviario .....	362
6. Circulación y servicios administrativos .....	369
7. Señalización y seguridad .....	381
G. El cambio de siglo (1888-1910) .....	385
1. El ferrocarril .....	385
2. Material fijo .....	386
a. Superficies de deslizamiento .....	386
b. Elementos adyacentes .....	387
3. Material móvil .....	389
a. Locomotoras .....	389
b. Tipología de los vehículos .....	390
4. Dependencias y construcciones .....	394
a. Instalaciones ferroviarias .....	394
b. Infraestructuras viarias .....	395
5. Personal, circulación y seguridad .....	396

VI. Apéndices .....	401
A. Evolución del léxico ferroviario español (siglo XX) .....	401
1. El ferrocarril .....	401
2. Material fijo .....	405
a. Superficies de deslizamiento .....	405
b. Elementos adyacentes .....	409
3. Material móvil .....	413
a. Locomotoras .....	413
b. Tipología de los vehículos .....	415
c. Composiciones .....	420
d. Mecanismos .....	426
4. Dependencias y construcciones .....	431
a. Instalaciones ferroviarias .....	431
b. Infraestructuras viarias .....	433
5. Personal ferroviario .....	434
6. Circulación y servicios administrativos .....	436
7. Señalización y seguridad .....	440
8. Siglas .....	441
B. El léxico ferroviario hispanoamericano .....	445
VII. A modo de conclusión .....	459
VIII. Índice de términos citados .....	467
IX. Bibliografía .....	505
A. Fuentes .....	505
B. Obras de referencia .....	519

## I. Presentación

Ciertos factores extralingüísticos han condicionado, a lo largo de la historia, determinados resultados en las lenguas. Se acepta con ello que diversas circunstancias motivan el cambio, la elección, el rechazo, la consolidación o la desaparición, en el ámbito léxico, de un buen número de expresiones. Sin llegar a un extremo determinista, hay que considerar, por tanto, las continuas evoluciones sociales, los progresos cognoscitivos y técnicos, la variación de los conceptos y de los términos que los designan y su uso comunicativo, tanto en sus sentidos más específicos como en los secundarios.

La presente tesis trata de sistematizar, en la medida de lo posible, los aspectos sociohistóricos y pragmáticos que influyeron en la introducción y desarrollo de una parcela léxica como la del *Ferrocarril* en la lengua española del siglo XIX. Desde esta perspectiva, la red de interrelaciones que se establezca dará cuenta de todo este proceso en el marco general de relaciones entre lengua, cultura y sociedad.

Para esto, los datos léxicos extraídos de las fuentes consultadas han sido organizados en siete periodos cronológicos que muestran la evolución de la terminología ferroviaria, en especial durante el siglo XIX: *Los primeros términos* (1829-1835), *Testimonios literarios* (1840-1842), *Un nuevo arranque* (1844-1846), *Primeras incorporaciones lexicográficas* (1846-1850), *La consolidación del léxico ferroviario* (1851-1862), *La lexicografía ferroviaria* (1863-1887) y *El cambio de siglo* (1888-1910).

Tres capítulos preceden a este corpus fundamental: una reflexión teórica de carácter instrumental sobre el lenguaje de especialidad, una visión del léxico ferroviario como objeto de estudio y un análisis pormenorizado de los textos que forman el corpus documental (tratados y manuales técnicos, documentación

---

técnico-administrativa, legislación, prensa, literatura y obras lexicográficas).

Dos apéndices con personalidad propia completan el trabajo y lo sitúan en una perspectiva actual, posible punto de partida de nuevas vías de investigación: *Evolución del léxico ferroviario español (siglo XX)* y *El léxico ferroviario hispanoamericano*.

Finalmente, las conclusiones, el índice de términos citados y el apartado bibliográfico permiten completar hasta donde ha sido posible el conocimiento del proceso de *Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española*.

Quiero manifestar, por último, que mi relación con este ámbito de investigación surgió tras obtener la licenciatura en Filología Hispánica en la Universitat de Barcelona e iniciar los cursos de doctorado del bienio 1991-93 en el programa *Niveles léxico y sintáctico del español*. Desde entonces mi particular viaje en tren no ha cesado. En noviembre de 1992, en una calle barcelonesa cercana a la Reial Acadèmia de Bones Lletres, el Dr. Juan Gutiérrez Cuadrado se encargó de poner en funcionamiento la máquina al proponerme como tema de tesis doctoral el presente estudio. Una vez iniciada la marcha, el Dr. Gutiérrez ha alimentado continuamente nuestra caldera con sus indicaciones, lo que ha evitado en todo momento la detención del convoy. Durante el trayecto he tenido, además, un verdadero interventor en ruta en el Dr. Cecilio Garriga Escribano quien, desde la Universitat Rovira i Virgili de Tarragona, ha soportado mis consultas, en ocasiones impertinentes en el tiempo y en el espacio.

En el trazado de nuestra particular línea férrea quedaron fijadas varias estaciones en Barcelona (Biblioteca de Catalunya, Fondo de historia de la ciencia y de la tecnología de la Escola Tècnica Superior d'Enginyers Industrials y Biblioteca Universitaria), en Madrid (Biblioteca Nacional y Fundación de los Ferrocarriles Españoles), y en Alcalá de Henares (Archivo General de la Administración). Junto

---

a ellas, también algún apeadero en Salamanca (III Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española) y en Burgos (V Congreso Internacional de El Español de América), donde en el mes de noviembre de 1993 y 1995, respectivamente, descendí al andén para dar noticia de la mercancía que transportaba<sup>1</sup>.

Un viaje difícil pero apasionante en el que me han acompañado dos pasajeras que han pagado un precio muy alto por su billete. A Rita le ha costado la tarifa completa. A Alba, la tarifa reducida por su edad, pues montó en un pequeño vagón durante las Navidades de 1993. A todos, Gracias.

Francesc RODRÍGUEZ ORTIZ

Molins de Rei, septiembre de 1996

---

<sup>1</sup> RODRÍGUEZ ORTIZ, F.: "El léxico de los caminos de hierro en el español", en *Actas de III Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española* (Salamanca, 1993). II. Madrid. Arco/Libros. S.L., 1996, pp. 1511-1519; "Americanismos ferroviarios: una apuesta léxica" [en prensa]. V Congreso Internacional de El Español de América, Universidad de Burgos, 1995.



---

---

## II. El lenguaje de especialidad

### A. Antecedentes

Hasta nuestros días el léxico de especialidad ha sido estudiado, sobre todo, desde dos puntos de vista: en primer lugar, desde la perspectiva de su acomodación a la norma común lingüística establecida, en especial como amenaza, dado que la entrada masiva de neologismos ha preocupado siempre a los autores que se ocupaban de nuestra lengua; en segundo lugar, desde la óptica de la ciencia, como problema terminológico, en el que se barajaban la concepción del signo, las diversas fuentes lingüísticas de los términos, sus vías de acceso al español y, por último, diferentes aspectos de su incorporación a la lengua, en evidente relación con la perspectiva primera. En un trabajo como éste no se puede pretender trazar todo el proceso histórico por el que ha pasado el léxico de las diferentes especialidades, ni todas las polémicas en las que han intervenido eruditos y científicos españoles de todos los tiempos. Sin embargo, sí puede aludirse a un horizonte, escasamente citado fuera del ámbito de la Historia de la ciencia, que ayuda a comprender el interés que este tema ha despertado en mí.

Hace un cierto tiempo, por suerte ya pasado, se escribía que la España del Siglo de Oro era una maravilla literaria, pero carecía de manifestaciones científicas de interés. Era frecuente aludir en las facultades de Filología a los libros de los sastres como únicos representantes de la ciencia matemática de entonces. Un ejemplo insigne de esta concepción es el discurso inaugural de K. Vossler en los cursos de verano de Santander de 1993. Proclamaba el ilustre hispanista (el subrayado es mío):

*"Para nuestro objeto, la importancia del idioma se halla principalmente en su capacidad para dar expresión al sentimiento, menos, en cambio, en sus realizaciones y posibilidades como instrumento de la inteligencia. No vamos a tratar, por eso, ni de su estructura gramatical ni de la riqueza de su vocabulario. Todo ello eran cosas tan firmemente definidas ya a comienzos del Siglo de Oro, que Nebrija [consideraba a la lengua española*

*en la cumbre]... De lo que todavía carecía como instrumento este idioma nacional era de un cultivo atento por parte de los hombres de ciencia"<sup>2</sup>*

Actualmente se conoce mucho mejor lo que pasaba en el Siglo de Oro. Nuestros historiadores de la ciencia han descubierto lo que parecía razonable si se piensa en el poderío de los Austrias españoles del siglo XVI y XVII: disponían éstos de un conjunto de hombres de ciencia, técnicos y eruditos de sus propios reinos o de los extranjeros, que trabajaban a su servicio. En algunos casos, como sucedió con Felipe II, el rey guardaba celosamente como secreto de estado los informes científicos, algunos de indudable importancia técnica y teórica, según se ha puesto de relieve no hace mucho tiempo<sup>3</sup>. No es extraño, por tanto, que las necesidades técnicas y administrativas de tan gran Monarquía exigieran centros de investigación, control, animación y recogida de la ciencia. Así puede comprenderse mejor el funcionamiento de ciertas instituciones como la del Piloto Mayor de la Casa de Contratación o la del Protomedicato o la Escuela de Matemáticas de Madrid. Sin embargo, a menudo el rey establecía relaciones directas con los personajes de más valía, fuera de cualquier institución establecida. Muchos médicos o botánicos que trabajaron en Indias o en el Jardín botánico de Aranjuez, muchos eruditos que contribuyeron a reunir la Biblioteca de El Escorial, eran servidores personales del rey. Por consiguiente, los libros relacionados con la ciencia y con la técnica no escaseaban: muchos estaban en latín, pero bastantes se traducían y tampoco faltaban los redactados directamente en castellano. Sin embargo, esta masa documental está poco explorada todavía por los filólogos<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> VOSSLER, K.: *La literatura del Siglo de Oro*, Madrid, Espasa Calpe, 1964, p. 17.

<sup>3</sup> Especialmente, VICENTE MAROTO, M. I.; ESTEBAN PIÑEIRO, M.: *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del siglo de Oro*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1991. Para cuestiones más generales, ESTEBAN PIÑEIRO, M.; GARCÍA TAPIA, N.; GONZÁLEZ ARROYO, L. A.; JALÓN, M.; MUÑOZ BOX, F.; VICENTE MAROTO, M. I. [coord.]: *Estudios de historia de la ciencia y de la técnica*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2 vols. 1988.

<sup>4</sup> LÓPEZ PIÑEIRO, J. M.; NAVARRO BROTONS, V.; PORTELA MARCO, E.: *Materiales para la Historia de las Ciencias en España, s. XVI-XVII*, Valencia, Pre-textos, 1976. De los mismos autores, *Los impresos científicos españoles de los siglos XV y XVI*, Valencia, 4 tomos, 1981-88. LÓPEZ PIÑEIRO, J. M.: *Ciencia y técnica en la sociedad española de los siglos XVI y XVII*, Barcelona, Labor, 1979. No es de extrañar que ante la escasa investigación filológica en

A pesar de la crisis del siglo XVII, sabemos que a final de ese siglo ya habían empezado otra vez los esfuerzos por recuperar el nivel científico anterior<sup>5</sup>. Aunque la Guerra de Sucesión produjo un estancamiento peninsular, ya en la segunda mitad del siglo XVIII vuelve a aparecer una ciencia instrumental importante ligada a la monarquía borbónica. Los monarcas fomentan a uno y otro lado del Atlántico, en instituciones ligadas directamente a su hacienda, las disciplinas que sirven a sus intereses comerciales y militares: escuelas de marinos y cirujanos, astilleros, expediciones ultramarinas, academias militares, escuelas de minas, etc. Como en el Siglo de Oro, científicos extranjeros al servicio de la Casa real trabajan codo con codo con los súbditos de la Corona y comparten sus conocimientos y experiencias con ellos, como los franceses de la Academia segoviana de Artillería<sup>6</sup>. Por ello, al final del siglo XVIII y principios del XIX, la ciencia peninsular es reconocida por los científicos europeos. Sin embargo, es una ciencia muy dependiente de la personalidad del monarca, goza de escasa independencia institucional y, con Fernando VII, se estanca de una manera alarmante, en un momento en el que en otras naciones europeas el despegue

---

torno a este corpus, F. Lázaro Carreter escribiera que *"la falta de léxico técnico y científico es un mal que arrastra nuestro idioma desde el Renacimiento hasta nuestros días [...] La necesidad pasó a hacerse ineludible en el siglo XVIII, ante el auge de la ciencia y de la técnica"*. LÁZARO CARRETER, F. (1949), "Neologismo y purismo", en *Las ideas lingüísticas en España durante el siglo XVIII*, Barcelona, Crítica, 1985, p. 289.

<sup>5</sup> Sobre la recuperación final de la ciencia a finales del siglo XVII véase GARCÍA MARTÍNEZ, S.: *Els fonaments del País Valencià*, Valencia, 1968; MESTRE, A.: *Despotismo e ilustración en España*, Barcelona, Ariel, 1976; GUTIÉRREZ CUADRADO, J.: "Juan Caramuel y su teorema fundamental", en LLULL, 1980, pp. 39-108; PESET, J. L. y LAFUENTE, A.: "Tradición y modernidad en la Lógica de Andrés Piquer", en *Estudios de Historia de Valencia*, Valencia, 1978, pp. 353-357.

<sup>6</sup> Para los trabajos del siglo XVIII pueden consultarse los últimos años de las revistas LLULL y ASCLEPIO, y los numerosos trabajos de Horacio Capel y J. L. Peset, entre otros. Información general importante en LAFUENTE, A.; ELENA, A.; ORTEGA, M. L. [eds.]: *Mundialización de la ciencia y la cultura nacional*, Madrid, Doce calles, 1993. PESET, J. L. [ed.]: *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*, Madrid, CSIC, 3 tomos, 1989. PESET, J. L.; PESET, M.: *El reformismo de Carlos III y la universidad de Salamanca*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1969 y *Gregorio Mayans y la reforma universitaria*, Valencia, Publicaciones del Ayuntamiento de Oliva, 1975. FRÍAS NÚÑEZ, M.: *Tras el dorado vegetal. José Celestino Mutis y la Real Expedición Botánica del Nuevo reino de Granada (1783-1808)*, Sevilla, Excelentísima Diputación de Sevilla, 1994. FERNÁNDEZ PÉREZ, J.; GONZÁLEZ TASCÓN, I. [eds.]: *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, Sociedad Española de las Ciencias y de las Técnicas, 1992.

industrial se acelera. A la muerte de este rey, a la vez que la burguesía conquista ciertas posiciones en la sociedad decimonónica, se produce, hablando en general, una reorganización civil de las instituciones científicas, una lenta y vacilante recuperación de la vida de la ciencia, aunque en condiciones difíciles<sup>7</sup>. Los problemas del léxico científico y las discusiones de nuestros eruditos, desde Nebrija a Aréjula, pasando por Caramuel o Mayans, no pueden comprenderse si se prescinde del gran caudal de literatura científica que no estamos acostumbrados a manejar. En los autores del siglo XIX, en cierta medida, aparece esta contradicción: sienten el peso de una tradición peninsular rica, pero son también conscientes de que están ya sujetos a las exigencias de la ciencia contemporánea, mucho más importante que la ciencia española del momento, con poca fuerza institucional. Por ello, a pesar de las protestas teóricas contra los neologismos científicos en el siglo XIX, el problema fundamental que preocupa a todos los autores no es más que la exigencia de filtrar y adaptar bien el torrente de términos científicos que otras lenguas envían al español: el problema no era solamente lingüístico<sup>8</sup>, sino científico, algo parecido a lo que sucede en la actualidad.

En el siglo XIX, el interés por el léxico de especialidad se descubre a través de las traducciones y manuales de las disciplinas científico-técnicas en plena expansión (sistema métrico, ferrocarril, etc.). De hecho, en 1848, la Academia de Ciencias inició la publicación de un diccionario de voces técnicas que quedó

---

<sup>7</sup> Además de las dos revistas y de los autores citados en la nota anterior, merece la pena tener en cuenta para la marcha de la ciencia en el siglo XIX los estudios de J. L. Peset y M. Peset sobre las Universidades, *La universidad española (siglos XVIII y XIX)*, Madrid, Taurus, 1974, y *Carlos IV y la universidad de Salamanca*, Madrid, CSIC, 1983, y el trabajo de investigación del equipo formado por E. Hernández Sandoica, J. Gutiérrez, A. Lafuente, D. Núñez y M. Peset, bajo la dirección de J. L. Peset, *Historia y actualidad de la Universidad española, 1856-1930*, (6 tomos), financiado por la Fundación Juan March, 1980-83, en cuya biblioteca puede consultarse.

<sup>8</sup> En opinión de F. Lázaro Carreter, tras la primera mitad de siglo XVIII, el casticismo académico -fuerza activa que sólo aceptaba cierto tipo de neologismos de casta- deviene, avanzado el siglo y en su postura extremadamente antigalicista, en un purismo pasivo que rechaza la incorporación de nuevos términos. LÁZARO CARRETER, F., *Op. cit.* Sin embargo, aunque tradicionalmente la escasez terminológica y las reticentes posturas oficiales han abonado el supuesto retraso léxico de la lengua española en los campos científico-técnicos, creo más indicado hablar de la escasez de estudios sobre dicho léxico y sobre la preocupación real que éste despertó en los tratados y manuales de la época.

incompleto.

Dentro de este clima se abrió un debate en torno al neologismo técnico en la lengua española. Entre las múltiples reflexiones surgidas destacan dos notas y un informe del académico Antonio M<sup>a</sup>. Segovia en 1859. En una de las notas se afirmaba lo siguiente:

*"Podrá ocurrir la duda de cuál es entonces el objeto del Diccionario de Neologismos decretado por la Academia. La respuesta es fácil: esta obra debe tratar a fondo del vicio llamado Neologismo; catalogar las voces y locuciones nuevamente introducidas; historiarlas; clasificarlas de admisibles o innecesarias; aconsejar la formación de las primeras; explicar la oportuna sustitución de las últimas, etc."*<sup>9</sup>

El tratamiento de las novedades léxicas debía regirse, según el informe, por criterios de analogía, uso docto y raíces neo-latinas de la lengua española. Se trataba de una concepción en torno a lo que se entendía por *puro castellano*.

También P. F. Monlau aludió, a través de un discurso académico en 1863, al *"ardor neológico"* y, en concreto, al *"ardor de los neólogos"* como actitud que debía moderarse por su carácter *"desmedido"* e *"irreflexivo"*. Era necesario que el *"furor de innovar sin motivo ni reglas"* tuviera en cuenta, según Monlau, lo siguiente:

*"Palabras nuevas, en el sentido riguroso de este adjetivo, no las hay, no son ya posibles: por traducción, ó transcripción de otra lengua á la nuestra, por derivación ó por composición, por translación ó cometiendo un tropo podemos dar á ciertos conjuntos silábicos un aspecto nuevo, pero con elementos viejos"*<sup>10</sup>

El lenguaje vulgar se convertía, además, en el mejor filtro *"anti-neológico"* del idioma:

*"Si la cosa es consistente, y tiene alguna importancia, con el transcurso del tiempo admitirá al cabo la voz nueva, pero mutilándola casi siempre."*

---

<sup>9</sup> SEGOVIA, A. M<sup>a</sup>. (1859), "Neologismo y Arcaísmo", en *BRAE*, I, 1914, pp. 293.

<sup>10</sup> MONLAU, P. F.: *Del arcaísmo y el Neologismo, ¿Cuándo se debe considerar fijada una lengua?*, Madrid, Imprenta Nacional, 1863, p. 447.

*estropeándola, quizás de intento, como en venganza de tener que ceder de su tenaz repulsion por el neologismo en general [...] Y casi tiene razon el lenguaje vulgar en recusar á todo maestro, porque él se basta perfectamente cuando, en su jurisdiccion, es necesario ú oportuno un neologismo".<sup>11</sup>*

P. F. Monlau ofreció, a lo largo de su discurso, una serie de opiniones específicas sobre el léxico de especialidad. A modo de resumen, éstas fueron sus afirmaciones: i) el lenguaje técnico está condenado a un neologismo sin fin; ii) entre las nomenclaturas científicas formadas, como debe ser, a través del griego y el latín, apenas se halla un neologismo de composición aceptable; iii) los neologismos técnicos -casi todos tomados del francés- se hallan, en su mayor parte, mal castellanizados si lo están; iv) la nomenclatura técnica más importante, la destinada a formar parte del lenguaje vulgar y del lenguaje erudito, con validez universal, ha salido lastimosamente fabricada; v) el lenguaje técnico debe considerarse subdividido en popular (lenguaje de los oficios y artes mecánicas) y científico (ciencias y artes liberales): el primero, lo crea el pueblo, el segundo, los sabios -el pueblo crea la verdadera lengua, los sabios no crean más que jerigonzas-; vi) una cosa es la neología, arte de formar analógicamente las palabras, otra el neologismo, manía caprichosa de trastornar el vocabulario de la lengua sin necesidad, sin gusto y por ignorancia -la neología nutre y engruesa el idioma, el neologismo no hace más que inflarlo, entumecerlo; vii) además del neologismo en los términos, se produce el neologismo de sintaxis, el neologismo fonético y el neologismo en ortografía o neografismo.

No obstante, la cruzada emprendida por los eruditos del siglo XIX no fructificó. Las razones de este fracaso han sido expuestas por J. Gutiérrez Cuadrado y radican tanto en el conjunto de posturas decimonónicas frente a los nuevos términos -1, 2, 3 y 5- como en las propias características del vocabulario técnico y científico -4-:

---

<sup>11</sup> *Ibid.*, pp. 448-449.

"[1] Es preferible utilizar vocablos castizos<sup>12</sup>. [2] Hay que someter los términos a las normas morfológicas, sintácticas, gráficas y fonológicas del castellano. [3] Raramente se intenta combatir el barbarismo con el calco lingüístico. [4] Cualquier terminología científica pretende encarnar en el significante una razonable alusión al significado, es decir, huye de la arbitrariedad del signo. [5] Todos los autores, a pesar de sus divergencias, estaban de acuerdo en rechazar el puro y simple barbarismo."<sup>13</sup>

A finales del siglo XIX, la celebración del Congreso Literario Hispano-Americano (1892) resultó muy importante por lo que respecta al tratamiento del léxico científico y técnico. El tecnicismo se convirtió en el tema central de debate. La razón de dicho interés se basaba en el peligro que este tipo de neologismos suponía, en opinión de los congresistas, para la unidad de la lengua. J. Gutiérrez y J. A. Pascual describen, en el Prólogo a la publicación de las Actas del Congreso, la situación existente en torno a esta cuestión al acabar el siglo:

*"Habían sido baldíos los esfuerzos de los eruditos españoles del siglo XIX por encauzar el que creían desordenado crecimiento de la lengua: ni Monlau, ni la Academia de Ciencias, que desde su fundación en 1848 se proponía redactar un Vocabulario técnico, ni Escriche y Mieg, ni especialistas como Eduardo Saavedra o Luis Clairac, autor de un buen diccionario incompleto de tecnicismos, daban con la solución adecuada".<sup>14</sup>*

Así pues, en dicho congreso, el debate entre José Carvajal y José Rodríguez Carracido o las memorias de Ramón Arizcun, Ángel Lasso de la Vega, Jacinto Bonilla, Ángel de Larra y, en especial, de Román Oriol contribuyeron a elaborar unas interesantes conclusiones sobre lo que había de ser el Diccionario Tecnológico de la lengua española. Especial interés merece la intervención de D. Román Oriol, quien, al reconocer *"los errores y deficiencias de que adolecen muchas definiciones de nombres técnicos en el Diccionario de la Lengua*

---

<sup>12</sup> Sobre este aspecto, añade J. Gutiérrez Cuadrado lo siguiente: *"Aviso generalmente gratuito en la lengua científica, excepto en algunos campos léxicos de técnicas artesanas más o menos tradicionales"*. GUTIÉRREZ CUADRADO, J.: *"La lengua y las relaciones hispanoamericanas alrededor de 1900: ideología y trabajo lingüístico"*, en *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica* [coord. J. L. Peset], Madrid. CSIC, 1989, p. 483

<sup>13</sup> *Ibid.*, pp. 483-484.

<sup>14</sup> GUTIÉRREZ CUADRADO, J.; PASCUAL RODRÍGUEZ, J. A.: *Introducción a las Actas del Congreso Literario Hispano-Americano de 1892* [edición facsimil], Madrid. Instituto Cervantes, 1992.



castellana, y la ausencia que en el mismo se nota de vocablos usuales y corrientes en diversas ciencias y profesiones", aludió concretamente a términos ferroviarios como *biela*, *eclisa* o *plataforma*.

Por otra parte, R. Oriol ofreció un resumen sobre los criterios que debían imperar ante toda denominación técnica -por extensión del campo de la minería- que se tratara de modificar o incorporar al idioma. Por orden de preferencia, las pautas propuestas fueron las siguientes: i) la lengua española, rica en palabras, en la que se hallan vocablos apropiados a las ciencias, pero anticuados y olvidados en los diccionarios y obras antiguas; ii) los términos locales de los distritos y establecimientos españoles; iii) las voces técnicas de otras ciencias por analogía; iv) los términos provinciales; v) los términos usados en los reales de minas americanas; vi) las lenguas muertas radicales, especialmente la griega; vii) las mismas voces técnicas extranjeras españolizándolas con recto criterio<sup>15</sup>.

Ya en el siglo XX, el *BRAE* se erigió en la plataforma desde la cual, entre 1914 y 1925, se publicaron un buen número de artículos sobre el neologismo y las voces técnicas. Las secciones fijas sobre *El purismo* de D. de Cortázar, en 1914 y 1915, y los *Neologismos científicos* de J. Rodríguez Carracido, en 1914, tuvieron su continuación en *Varias cédulas sobre voces técnicas* de M. Velasco de Pando,

<sup>15</sup> Posteriormente, R. Lapesa ha hecho referencia a las vías de penetración seguidas por el léxico importado por el español durante gran parte del siglo XX: "*La importación lingüística del francés parece eclipsada por el anglicismo, y es posible que en realidad lo esté, aunque no tanto como haría creer una impresión superficial. Téngase en cuenta que muchos de los préstamos tomados del inglés han venido a través de Francia, y que muchas innovaciones calcan, traducen o acomodan innovaciones francesas*". LAPESA, R.: "La lengua desde hace cuarenta años", en *ROc*, 1963, p. 198. Sobre el origen de la mayor parte de los tecnicismos españoles y el proceso seguido para su adopción, S. Gili Gaya ofrece también algunos apuntes aplicables al léxico ferroviario: "*Por grande que sea la base común que nos dan el latín y el griego para formar neologismos, queda siempre un caudal importante de tecnicismos extranjeros. Algunos se incorporan simplemente al castellano, cuando no chocan con nuestra fonética, tales como vagón, ténder, túnel [...] Con frecuencia el barbarismo necesita una adaptación fonética, sobre todo cuando procede del alemán o del inglés, lenguas difícilmente asimilables a nuestra pronunciación: ...trole (trolley) [...] La solución más recomendable es la traducción, tarea difícil, pero generalmente posible. Ya se sabe que pocas veces se traduce sin residuo, porque la identificación de significados es rara... coche cama es versión afortunada de sleeping car*". GILI GAYA, S.: "El lenguaje de la ciencia y de la técnica", en *Presente y futuro de la lengua española*, II, Madrid, Ofines, 1964, p. 273.

en 1923 y 1924, y en diversos *Escarceos Filológicos* de M. de Saralegui durante 1925<sup>16</sup>. Estos dos últimos académicos arremetieron contra la "*rigidez extrema del señor Monlau*" y propusieron una acción conjunta entre técnicos y eruditos:

*"Nadie como el técnico puede proponer la palabra adecuada para expresar las ideas nuevas relativas a su disciplina, porque las conoce mejor que otro alguno y penetra más profundamente en las intimidades de su génesis; el filólogo debe entrar luego para limar y perfeccionar la palabra, adaptándola al genio del idioma y depurándola de cualquier pecado original".*<sup>17</sup>

La publicación en 1926 del primer cuaderno del Diccionario Tecnológico Hispanoamericano pareció abrir un nuevo camino. La gestión del proyecto fue llevada a cabo por Leonardo Torres Quevedo, con una concepción propia del neologismo, tal como apunta J. Gutiérrez Cuadrado:

*"Distingue los neologismos científicos de las lenguas clásicas, forjados en el laboratorio y extraños a la lengua, pero bien contruidos, y los neologismos de las diversas técnicas, entre los que es necesario seleccionar los bien formados, normalizar los que no se ajustan a las normas gramaticales, etc."*<sup>18</sup>

Sin embargo, el mecenazgo académico no fue suficiente para la continuación de la obra. En 1930 cesó la actividad tras la publicación del primer tomo (a-anfidinio). Más de medio siglo después, en 1984, fue finalmente publicado el *Vocabulario Científico y Técnico* por parte de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. Precisamente estas disciplinas han sido las mejor representadas en dicho vocabulario, en el cual el léxico ferroviario no presenta gran relevancia.

Desde un punto de vista especialmente lexicográfico han sido otros muchos

---

<sup>16</sup> Cf. CORTÁZAR, D. de: "El purismo", en *BRAE*, I, 1914, pp. 39-42, 147-150; "El purismo", en *BRAE*, II, p. 353.; RODRÍGUEZ CARRACIDO, J.: "Neologismos científicos", en *BRAE*, I, 1914, pp. 199-200, 355-356; SARALEGUI, M. de: "Escarceos Filológicos. Más sobre neologismos, desinencias y acepciones nuevas", en *BRAE*, XII, 1925, p. 274; VELASCO DE PANDO, M.: "Varias cédulas sobre voces técnicas", en *BRAE*, X, 1923, pp. 253-260; "Varias cédulas sobre voces técnicas", en *BRAE*, XI, 1924, pp. 225-228.

<sup>17</sup> VELASCO DE PANDO, M. (1923), *Op. cit.*, p. 253.

<sup>18</sup> GUTIÉRREZ CUADRADO, J., *Op. cit.* p. 492.

los autores españoles que han tratado, a lo largo del presente siglo, las cuestiones relativas a la delimitación e incorporación del léxico especializado<sup>19</sup>. Sin embargo, J. Fernández Sevilla ha sido, quizás, uno de los autores españoles que ha tratado de forma más clara y concisa el fenómeno del neologismo en el español contemporáneo. Un fenómeno en cuya órbita se halla el tecnicismo:

*"Es, sin duda, en el lenguaje de la ciencia y de la técnica donde el neologismo tiene mayor proliferación y desarrollo, debido a las características de la civilización moderna".<sup>20</sup>*

A modo de resumen, cabe decir que, según Fernández Sevilla, el cambio del corpus léxico de una lengua consiste, básicamente, en la desaparición de elementos y en la aparición de nuevas unidades. La creación y puesta en circulación de nuevos elementos constituye el fenómeno de la neología, con tres vías posibles: i) producción de nuevas unidades léxicas; ii) aparición de nuevos significados para formas ya existentes, incluyendo los cambios de categoría gramatical y el paso de

<sup>19</sup> J. Casares, primer director del Seminario de Lexicografía de la Real Academia Española, ha aludido al grupo de particularismos profesionales, entre los cuales se halla *"toda una extensa gama de hablas, que sólo tienen el carácter común de ser respectivamente peculiares de una determinada profesión"*. Como subgrupo de estos particularismos, Casares recoge el tecnicismo de las industrias, que, ante el proyecto de Diccionario Histórico, ocupa un lugar prominente dentro del corpus léxico del español: *"El vocabulario industrial, a pesar de que su cuantía excede con mucho de la prevista para la terminología artesana, no ocuparía un espacio desproporcionado en relación con el que corresponde a la lengua común y, por tanto, podría incluirse íntegramente en el Diccionario, con las reservas antes apuntadas"* -estas reservas se centran, especialmente, en un uso *"abundantemente documentado"*-. CASARES, J.: *Introducción a la lexicografía moderna*, Madrid, CSIC, 1950, pp. 278-285. El proyecto de Tesoro de la lengua española realizado por M. Alvar Ezquerro también ha dado gran importancia a los vocabularios específicos. Sobre ello se afirma lo siguiente: *"Existen tantos vocabularios técnicos, específicos o particulares como dominios de nuestro conocimiento de las ciencias y técnicas, o tantos cuantos niveles lingüísticos queramos distinguir [...] Sin embargo, el problema se nos planteará cuando tengamos que discernir si un elemento léxico pertenece a un tipo de vocabulario o al otro"*. Su punto de partida en relación a los términos específicos toma como supuesto previo la existencia de una *"zona donde el vocabulario general convive con el específico; esa zona será mucho más amplia cuanto mayor sea el conocimiento de las técnicas por parte del hablante"*. A su vez, recogiendo una propuesta de G. Gougenheim y P. Rivenc, apunta el hecho de que el vocabulario técnico puede aparecer en tres ámbitos: i) vocabulario común a todas las ciencias, o grupo de ciencias; ii) vocabulario que cada ciencia toma del general; y iii) vocabulario técnico propio de una u otra ciencia. ALVAR EZQUERRA, M.: *Proyecto de lexicografía española*, Barcelona, Planeta, 1976, p. 186 (cf. GOUGENHEIM, G.; RIVENC, P.: "La préparation du vocabulaire scientifique général", en *CLex*, III, 1962, p. 97).

<sup>20</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J.: *Neología y neologismo en español contemporáneo*, Granada, Editorial Don Quijote, 1982, p. 34.

un vocabulario especializado a otro; y iii) préstamos de lenguas extranjeras<sup>21</sup>. De hecho, el propio autor ya había afirmado con anterioridad que, por lo que respecta a voces técnicas, *"generalmente se toman en préstamo a un mismo tiempo la palabra y la cosa prestada"*.<sup>22</sup>

En general, la dependencia tecnológica española ha provocado que el préstamo sea, pues, el recurso más utilizado en la incorporación de tecnicismos. El proceso ha sido descrito recientemente por G. Clavería y J. Torruella:

*"Los procesos de formación de neologismos (derivación, composición, cambio de categoría, cambio semántico, etc.) a menudo se originan primero en otra lengua y, posteriormente, con la difusión de los elementos o fenómenos nuevos que designan, son importados por el español"*.<sup>23</sup>

Todo ello permite retomar el planteamiento de J. Dubois, para quien la creación del vocabulario técnico se halla sometida a un conjunto de factores socio-lingüísticos, surgidos de lo que llama *"langues techniques en contact"*:

*"Sur le plan socio-culturel, une telle étude implique un examen attentif des conditions qui amènent en contact diverses techniques, qui entraînent l'utilisation de plusieurs sous-ensembles de langues fonctionnelles pour décrire une activité nouvelle [...] Sur le plan linguistique, le phénomène des interférences doit être analysé par l'intermédiaire de la notion de langue de prestige"*.<sup>24</sup>

No obstante, el proceso de neología técnica está enmarcado en una sincronía dinámica y resulta, pues, efímero. Como afirma Fernández Sevilla, un tecnicismo deja de ser neologismo cuando: i) consigue, como préstamo, su total readaptación fonética y gráfica al sistema de la lengua receptora; ii) a nivel morfo-sintáctico sirve de base para la formación de derivados; y iii) semánticamente desarrolla nuevos sentidos y se torna polisémico. El tecnicismo forma parte de una neología

---

<sup>21</sup> *Ibid.*, pp. 10-11.

<sup>22</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J.: *Problemas de lexicografía actual*, Bogotá. Publicaciones del Instituto Caro y Cuervo, 1974, p. 139.

<sup>23</sup> CLAVERÍA, G.; TORRUELLA, J.: "Formación de términos en los léxicos especializados de la lengua española", en SAGER, J. C.: *Curso práctico sobre el procesamiento de la terminología*, Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, Pirámide, 1993, pp. 315.

<sup>24</sup> DUBOIS, J.: "Les problèmes du vocabulaire technique", en *CLex*, IX, 1966, pp. 105-106.

denominativa -frente a la neología estilística- y obedece a una necesidad práctica, de eficacia comunicativa, sin ambigüedades. Se basa en el principio de analogía, que impone recursos evocadores como prefijos, sufijos, composición, etc. Esta perentoria necesidad de crear nuevos términos hace que el movimiento neológico de los tecnicismos sea más incontrolable, pues no deriva de una voluntad de innovación lingüística.<sup>25</sup>

En todo caso, la pugna de los tecnicismos por insertarse en las estructuras generales del vocabulario de la lengua ocupa el eje principal de todo el debate sobre el vocabulario técnico y científico. Un primer acercamiento a dicho vocabulario se produce a través de la distinción de Fernández Sevilla entre términos técnicos y términos científicos:

*"El vocabulario técnico es siempre específico, propio de una ciencia o de una técnica determinada, mientras que el vocabulario científico no es específico de una ciencia o de una técnica y se sitúa entre el vocabulario usual de la lengua común y el vocabulario técnico"*<sup>26</sup>

Previamente, el mismo autor distingue entre *palabras usuales* y *terminologías*, mediante la siguiente argumentación:

*"Mientras que las palabras usuales están estructuradas y constituyen oposiciones que pueden ser inclusivas, las terminologías tienen carácter de nomenclaturas, son enumerativas y se adaptan a las diferencias y delimitaciones de los objetos. Dicho con otras palabras, las terminologías responden a la realidad y a sus características, mientras que las voces del lenguaje ordinario responden a la visión que de la realidad se ha formado*

<sup>25</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1982), *Op. cit.*, pp. 13-15.

<sup>26</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*, pp. 115 et ss.. Por su parte, S. Gili Gaya ha reunido las características del lenguaje de la ciencia y de la técnica en tres afirmaciones básicas: "I. La nomenclatura científica tiende a ser internacional; II. Vive confinada en el mundo de los especialistas, pero influye también en la lengua coloquial, y III. Sus formas y significados varían según las mudanzas de los conceptos científicos". GILI GAYA, S. *Op. cit.*, p. 271. J. Palacios, colaborador de E. Terradas, ha tratado también la cuestión del neologismo y la unidad del lenguaje científico-técnico, distinguiendo entre los que "abreviadamente" llama neologismos científicos y los neologismos técnicos. PALACIOS, J.: "Los neologismos en la ciencia y en la técnica", en *BRAE*, XLIV, 1964, p. 421; y "Por la pureza y unidad del lenguaje científico-técnico", en *BRAE*, XLIX, 1969, p. 434.

*cada cultura*".<sup>27</sup>

Esta descripción, trasladada al concepto de signo lingüístico, permite a Fernández Sevilla afirmar lo siguiente:

*"Para las ciencias y las técnicas, las palabras son verdaderamente representativas de las cosas; por tanto vienen a coincidir perfectamente significaciones y designaciones [...] mientras que las dos caras de una palabra ordinaria pertenecen por entero a la lengua, las terminologías sólo son lingüísticas por su significante y por su comportamiento gramatical; el significado es sublingüístico en cuanto que pertenece a un grupo restringido, o interlingüístico, en tanto que no varía de una lengua a otra lengua: sólo hay que traducir el significante, no el significado".*<sup>28</sup>

Una idea que le lleva a formular una discutible afirmación: *"la descripción y el conocimiento de las terminologías quedan fuera del estudio de la lengua como sistema de significación"*.

También resulta interesante la distinción que establece Maximiano Trapero entre el *lenguaje estructurado* y el *lenguaje técnico*, partiendo de dos supuestos teóricos distintos: en primer lugar, un lenguaje popular, común, sin precisiones técnicas, que da lugar a términos propiamente lingüísticos; en segundo lugar, un lenguaje técnicamente delimitado en sus definiciones y denotaciones, es decir, especializado, y que da lugar a tecnicismos o nomencladores. Los términos lingüísticos se definen, pues, en la lengua, en su propio funcionamiento. Su significado depende del contraste con otros términos de su campo semántico y de su uso en el habla, no permitiendo ser definidos con validez universal. Los tecnicismos, en cambio, son definidos con anterioridad a su entrada y funcionamiento en la lengua, siendo susceptibles de adoptar definiciones con validez universal y de ser traducidos sin residuos semánticos y sin afectar las estructuras de la lengua receptora. Esta caracterización de M. Trapero queda

---

<sup>27</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*, p. 121. E. Coseriu distingue, de hecho, entre *léxico estructurado* y *léxico nomenclador y terminológico*. COSERIU, E.: *Principios de semántica estructural*, Madrid, Gredos, 1977, pp. 95-107.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 122.

concretada, de esta forma, en dos clases de términos bien diferenciadas:

*"... los términos lingüísticos tienen un carácter estructural, cerrado; es decir, que una relación de esta clase de términos no puede incrementarse o reducirse sin que con ello no se produzca una alteración estructural en ese campo de la lengua, mientras que los tecnicismos, o las simples nomenclaturas, tienen un carácter abierto y su inclusión en una relación de términos de este tipo afecta sólo a lo cuantitativo. El que una relación de tecnicismos (o de términos nomencladores) sea larga o corta, completa o incompleta, afecta sólo a la propia relación paradigmática, pero no a la estructura de la lengua."<sup>29</sup>*

A los primeros, M. Trapero los llama términos género, definidores: a los segundos, términos especie, tecnicismos cuya definición remite siempre a los primeros.

---

<sup>29</sup> TRAPERO, M.: "El deporte desde la lengua: Algunos tecnicismos deportivos del español", en *LEA*, XIV-1, 1992, p. 128. Anteriormente, en *El campo semántico 'deporte'*, Santa Cruz de Tenerife, CECA, 1979.

---

## B. Reflexiones teóricas

### 1. La complejidad de la lengua

Tras el racionalismo filosófico y el enciclopedismo histórico del siglo XVIII, la lingüística del siglo XIX aspiró a convertirse en disciplina científica<sup>30</sup> apoyándose en un positivismo metodológico, a imitación de otras ciencias como la biología o la geología. Al contrario de lo esperado, con este planteamiento, los enfoques propiamente lingüísticos de la disciplina se alejaban del campo de las ciencias humanas. De este modo, aunque las teorías naturalistas aplicadas al estudio de la lengua no sólo pretendían describirla, sino también explicarla mediante «leyes», el interés se centró en los aspectos físicos del lenguaje y se alejó de los aspectos relacionados con el hombre y la colectividad. Sin embargo, entrado el siglo XX, el estudio metódico de la lengua ha permitido abordar determinadas cuestiones sobre la historia de las relaciones entre lengua y cultura.

Previamente, debe ser destacada la figura del romanista alemán Hugo Schuchardt por su concepción de la lengua como una masa unitaria y continua en permanente transformación y cambio. Schuchardt se apartó de las leyes fonéticas y mostró su interés por el significado, parte realmente viva de la palabra. Con esta idea, el estudio de *las palabras y las cosas* permite que, conocidas éstas, pueda llegarse al origen de las primeras. La historia de la lengua y la historia de la cultura se unen, pues, como lo están en la propia vida humana.

Cabe distinguir tres de las posturas que surgieron durante las primeras décadas de nuestro siglo tras el positivismo decimonónico: K. Vossler y el

---

<sup>30</sup> I. Iordan afirma que antes del siglo XIX las investigaciones en el campo de las lenguas romances no pueden ser consideradas como científicas en sentido estricto. Sobre dicha cuestión añade Iordan: "*Nuestra disciplina, como ciencia propiamente dicha, es decir, basada en hechos estudiados profunda y objetivamente, sólo existe desde hace escasamente siglo y medio. Pero lo dicho no significa que antes de este período los hombres, empujados por su innata curiosidad y estimulados por el progreso de la cultura, no se sintieran atraídos por el intento de resolver -con la limitación de sus conocimientos- todo tipo de problemas relativos a las lenguas en cuestión*". IORDAN, I.: *Lingüística románica*, Madrid, Ediciones Alcalá, 1967, p. 3.



idealismo lingüístico como fundamento de la historia de la cultura; J. Gilliéron y la geografía lingüística; y F. de Saussure y el tratamiento de la lengua como sistema abstracto. El binomio sincronía/diacronía<sup>31</sup> y la visión histórica/ahistórica de los hechos lingüísticos pasaron a formar parte de la nueva dialéctica metodológica. La conjugación de estas cuatro perspectivas dio lugar a distintas posiciones ante el estudio del lenguaje. Una de estas combinaciones, la que enlaza aspectos diacrónicos e históricos, merece una atención especial. K. Baldinger caracteriza esta postura del modo siguiente:

*"La perspectiva diacrónico-histórica que pone en relación la historia de la lengua y la historia general, la historia de la cultura, la historia del hombre. Los estudios sobre sustratos y superestratos y también la «doctrina» de Vossler se encuentran dentro de esta perspectiva."<sup>32</sup>*

Si bien una buena parte de la crítica puso en entredicho los criterios de K. Vossler, en otros casos se reconoce también lo acertado de algunos de sus planteamientos. Afirma K. Baldinger que *"la crítica se ha referido siempre a la falta de solidez, el descuido de los hechos, la manera intuitiva y artística de Vossler, pero sin tocar el principio mismo"*.<sup>33</sup>

Para la escuela idealista de Vossler, la lingüística constituyó una disciplina histórica que pretendía descubrir las relaciones de causalidad entre los hechos. Desde esta postura, los momentos creadores y los momentos evolutivos

<sup>31</sup> En relación con esta dicotomía, E. Coseriu apunta que *"el problema de la antinomia entre sincronía y diacronía es, en el fondo, un falso problema, mejor dicho, un problema mal planteado. En realidad, la antinomia, tal como la formuló De Saussure no pertenece al plano del objeto, sino al plano de la investigación: se trata, pues, de una diferencia de puntos de vista, de una distinción metodológica (y, más aún, perteneciente a cierta metodología), que ha sido interpretada como distinción real, correspondiente a los hechos mismos del lenguaje. Fuera de la metodología aludida, se trata, estrictamente hablando, de la distinción entre el funcionar de la lengua y su constituirse ("cambio lingüístico"), y en este sentido se puede decir que la lengua se constituye diacrónicamente y funciona sincrónicamente; mas tal distinción no implica ninguna separación real, puesto que en la lengua el funcionar ("sincronía") y el constituirse o "cambiar" ("diacronía") no son dos momentos, sino uno solo".* COSERIU, E.: "Sincronía, diacronía y tipología", en *ACILFR*, XI-1, 1968, p. 273.

<sup>32</sup> BALDINGER, K.: "Lengua y cultura: Su relación en la lingüística histórica", en *RSEL*, XV-2, 1985, p. 250.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 253.

corresponden, por lo que respecta a las expresiones lingüísticas, a una actividad individual consciente que se generaliza cuando es aceptada por el resto de los hablantes de forma inconsciente. Con ello, la estética y la lógica se convierten en ciencias fundamentales para la lingüística.

La escuela de J. Gilliéron y la geografía lingüística entendieron, por otra parte, que las palabras viajan como lo hace el hombre, por él o con él. Cada palabra tiene, pues, su propia historia. En este campo resulta también útil el estudio conjunto de palabras y cosas, en relación con la etnografía.

Finalmente, la escuela lingüística francesa creada por F. de Saussure mantuvo en su disciplina una atención especial hacia el método lingüístico, aplicado bajo el principio según el cual el lenguaje es un fenómeno sociológico. Se produce, no obstante, una discutida distinción entre una lingüística externa que se ocupa de las relaciones lengua-cultura y una lingüística interna que se ocupa del propio sistema, bien de forma diacrónica, bien de forma sincrónica. Según Saussure, esta última orientación es la adecuada, pues el elemento estático de la lengua es la única realidad para los hablantes. Sin embargo, frente a la lingüística descriptiva, la vertiente histórica y la lingüística llamada «externa» son los pilares que sustentan el estudio de la lengua en relación con la sociedad y, por tanto, en su esencia.

Resultan, pues, los enfoques eclécticos ante las distintas escuelas los más interesantes para el propósito de este estudio. Tras la línea saussureana, destacan autores como A. Meillet, que aborda las combinaciones de hechos sociales, culturales y psicológicos -o «interferencias» que presiden el mundo de las significaciones-, y J. Vendryes, que incluye en su análisis cuestiones sobre el lenguaje afectivo y las relaciones pensamiento/habla.

## 2. Lengua de especialidad vs. lengua general

A partir de la triple estratificación de E. Coseriu (diferencias diatópicas o geográficas, diferencias diastráticas o sociológicas y diferencias diafásicas o psicológicas)<sup>34</sup>, una lengua se organiza bajo la forma de dialectos, niveles y estilos, respectivamente. Según B. Rodríguez Díez las *lenguas especiales*<sup>35</sup> se establecen a partir de un *criterio sociológico horizontal*, que no coincide con los niveles de lengua desde criterios verticales. Como señala H. Urrutia, la estratificación lingüística es vertical y horizontal: "*Vertical respecto a los niveles socio-culturales de uso. Horizontal en relación con la terminología profesional y la lengua general*".<sup>36</sup>

A través de las palabras de Rodríguez Díez se observa, pues, una aceptación -siguiendo la estela de J. Vendryes<sup>37</sup>- del hecho de que "*las lenguas especiales resultan de la segmentación social*". A este parámetro extensional, Rodríguez Díez añade que, intensionalmente, las lenguas especiales son simples variaciones del sistema de la lengua común: una especialización de los signos. Este *principio de subsidiaridad*, apuntado ya por Vendryes, convierte al lenguaje especial en una lengua secundaria, que coexiste con la lengua común en la conciencia de las

<sup>34</sup> COSERIU, E. (1977), *Op. cit.*

<sup>35</sup> RODRÍGUEZ DÍEZ, B.: *Las lenguas especiales. El léxico del ciclismo*, León, Colegio Universitario de León, 1981, p. 48. En un ámbito puramente terminológico, cabe hacer referencia a T. Uribeetxebarria, quien ante denominaciones como *lenguas especiales* o *especializadas*, apunta la mayor pertinencia de otras fórmulas y, en concreto, afirma lo siguiente: "*Si tuviera que inclinarme por alguna, propondría la de 'léxicos propios', pues, teniendo en cuenta el uso de propio en español, aproximadamente como 'característico, particular, peculiar, específico'..., parece responder adecuadamente a lo que se pretende*". URIBEETXE BARRIA, T.: *Palabras y Lengua*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Bilbao, 1992, p. 196; E. Anglada utiliza, junto a la denominación de *vocabularios de especialidad*, las referencias alternativas a *vocabularios temáticos, diccionarios temáticos, caracterización temática -marcas- o ámbito temático*. (cf. ANGLADA ARBOIX, E.: "Diccionarios y vocabularios de especialidad", en *Anuari de Filologia*, XV-3, 1992, pp. 9-24).

<sup>36</sup> En el plano horizontal Urrutia distingue tres secciones: *lengua general, zona de transición y lengua especializada*. URRUTIA CÁRDENAS, H.: *Lengua y discurso en la creación léxica. La lexicogenesia*, Madrid, Cupsa Editorial, 1978, p. 191.

<sup>37</sup> VENDRYES, J.: *El lenguaje*, U.T.E.H.A., México, 1967, p. 278. A. Meillet se refirió también a la estratificación social de la lengua en relación al cambio de sentido de las palabras. (cf. MEILLET, A., *Linguistique historique et linguistique générale*, Paris, Champion, 1926-1938).

personas que se sirven de él<sup>38</sup>.

En la misma línea, se afirma que el carácter técnico de un lenguaje -función designativa- y el engendramiento del mismo, bien desde la lengua común (*préstamos intralingüísticos*) o desde otras lenguas (*préstamos interlingüísticos*), no son definidores de las lenguas especiales ni de sus tipos. La identificación y segmentación de una lengua especial no puede realizarse únicamente a partir de criterios lingüísticos estrictos<sup>39</sup>. El problema que se plantea en su caracterización es poder determinar la preponderancia de los factores extralingüísticos -*objetos* y *sujetos*- y en qué fenómenos lingüísticos de uso, que no sólo de sistema, se reflejan. Debemos aceptar, pues, que en las *lenguas especiales* intervienen factores de la realidad (*objetos*, dominios de la experiencia, áreas de designación, campos semánticos...) <sup>40</sup> y factores del pensamiento (*sujetos*, grupos de individuos). En torno a estas dos dimensiones, Rodríguez Díez caracteriza las *lenguas especiales* como sigue:

*"Constituyen lenguas especiales aquellas realidades lingüísticas marcadas con respecto a las demás -i.e., la lengua común-, en una determinada dimensión"*<sup>41</sup>.

De este modo, tomando la división de G. L. Beccaria<sup>42</sup>, se obtiene la siguiente clasificación de lenguas especiales: la lengua especial marcada por la variante *sujetos*, que configura el llamado *argot* y se constituye en *signum social*<sup>43</sup>; la lengua especial marcada por la variante *objetos* y cuyo valor surge del sistema de nociones de la propia ciencia, que recibe la denominación de *lenguaje*

---

<sup>38</sup> RODRÍGUEZ DÍEZ, B., *Op. cit.*, pp. 50-52. R. Kocourek señala que una de las constantes en las definiciones de la *lengua de especialidad* de los últimos veinte años ha sido, precisamente, la noción de *variedad de lengua (sous-langue)*, a la cual se unen otras tres constantes: la *función lingüística de comunicación*, la propia *restricción de especialidad* y su especial *acento en la información y el conocimiento*. KOCOUREK, R.: *La langue française de la technique et de la science: vers une linguistique de la langue savante*, Wiesbaden, Brandstetter, 1991, p. 18-25.

<sup>39</sup> RODRÍGUEZ DÍEZ, B., *Op. cit.*, p. 63.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 61.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 113.

<sup>42</sup> BECCARIA, G. L.: *I linguaggi settoriali in Italia*, Bompiani, Milán, 1973.

<sup>43</sup> GUIRAUD, P.: *L'argot*, París, P.U.F., 1956, p. 102.

*científico-técnico*; y por último, la lengua especial neutra en cuanto a la oposición *sujetos/objetos*, que es designada como *lenguaje sectorial*. De todo ello, resulta lo siguiente:

*"Se denominan lenguajes sectoriales aquellos ámbitos de una lengua histórica que, en virtud de las características extralingüísticas tanto de los objetos que se designan como del dominio social -sujetos- en que se los designa, quedan individualizados lingüísticamente, adoptando rasgos de los argots o de los lenguajes científico-técnicos"<sup>44</sup>*

Por su parte, T. Uribeetxebarria<sup>45</sup> se refiere a la delimitación de los *lenguajes sectoriales* con estas palabras:

*"La clasificación sectorial, como lo dice el propio nombre, es de carácter social, y los léxicos sectoriales no se distinguen por sí mismos sino por las necesidades comunicativas propias de cada sector [...]"*

Al planteamiento de Rodríguez Díez se llega tras confinar a cada uno de los polos de las lenguas especiales a los *argots* y a los *lenguajes científico-técnicos*. Ambos se hallan en un estrato de incompreensión, argótico -por el sujeto- y críptico -por el objeto-, que resulta irrelevante en los *lenguajes sectoriales*<sup>46</sup>.

Existe, además, un continuo trasvase de elementos de los lenguajes científico-técnicos hacia la lengua común. Por una parte, Rodríguez Díez<sup>47</sup> expone que el signo científico-técnico presenta una *arbitrariedad relativa* y un principio de *consustancialidad cuantitativa*, por el que se mantiene la relación biunívoca entre significante y significado. Por otra, afirma que el signo científico-técnico tiene significación pero no valor lingüístico<sup>48</sup>, es decir su valor no está exigido por el sistema lingüístico sino por el sistema de nociones de la propia ciencia. De ahí, la indicación de Rodríguez Díez sobre la improcedencia de abordar exclusivamente

<sup>44</sup> RODRÍGUEZ DÍEZ, B., *Op. cit.* p. 114.

<sup>45</sup> URIBEETXE BARRIA, T., *Op. cit.* p. 199

<sup>46</sup> RODRÍGUEZ DÍEZ, B., *Op. cit.*, p. 94.

<sup>47</sup> *Ibid.*, pp. 78-80.

<sup>48</sup> Debe ser recordada la idea de *valor lingüístico* de F. de Saussure, por la cual las palabras forman un sistema en el cual cada una adopta su valor según su posición respecto a las demás. SAUSSURE, F. de, *Curso de lingüística general*, Buenos Aires, Losada, 1969.

su estudio desde la *semántica lingüística*. En su opinión, la limitación en el estudio de las lenguas especiales a aspectos semántico-lingüísticos explica que su estudio se haya concentrado en la elaboración de repertorios léxicos. Aún así, añade que no debe abandonarse la posibilidad de individualizar también una lengua especial en virtud, por ejemplo, de variaciones sintácticas previstas por el sistema<sup>49</sup>.

Situados en este punto, el citado trasvase *lengua científica-lengua común* permite la formación de los llamados *lenguajes sectoriales de la ciencia y de la técnica*:

*"Entendemos por lenguajes sectoriales de la ciencia y de la técnica los propios lenguajes científico-técnicos en tanto que son adaptados/adoptados a por la lengua común. En efecto, cuando en un vocablo-signo científico-técnico deja de ser operativo el principio de consustancialidad cuantitativa se desgaja del propio sistema y pierde alguno de sus rasgos distintivos, originándose ambigüedad en tanto que entra en sinonimia con otros o es significante de varios signos"*<sup>50</sup>.

Rasgos como la ausencia de univocidad o de dobles de la lengua común, así como fenómenos de polisemia, sinonimia, connotación y tropos, junto a la presencia de léxico popular y dialectal forman parte, en definitiva, de los lenguajes sectoriales. No obstante, T. Uribeetxebarria<sup>51</sup> afirma, en este sentido, lo siguiente:

*"el léxico en sí no se opone por su carácter mono o polisémico o por ser unívoco y multívoco, pues la forma de significar no es inherente al signo, sino una consecuencia del uso, y basta con que el locutor pase de un contexto al otro para que cambien tanto el valor de la referencia como la inclusión del término en uno u otro léxico"*.

J. C. de Torres<sup>52</sup> afirma, en relación al léxico del *ferrocarril*, lo siguiente:

*"Ciertas profesiones humanas desarrollan el léxico técnico relacionado con la especialización, en ocasiones rico y complejo. En el caso del tren, su explotación proviene del siglo pasado, primero con la tracción a vapor, más tarde las redes se electrifican, se emplea el fuel-oil, etc., además de las*

---

<sup>49</sup> RODRÍGUEZ DÍEZ, B., *Op. cit.*, p. 50.

<sup>50</sup> *Ibid.* p. 92.

<sup>51</sup> URIBEETXEARRIA, T., *Op. cit.*, p. 203.

<sup>52</sup> TORRES MARTÍNEZ, J. C. de: "Reseña al *Lexique général des termes ferroviaires* de la Union Internationale des Chemins de Fer", en *BFE*, XXXVI-XXXVII, 1970, p. 81.

*múltiples Compañías ferroviarias que se crean y se suceden en los países. Todo esto se va reflejando en el léxico ferroviario, que alcanza desde sus comienzos una palpable complejidad sociolingüística y técnica"*

Existe, por otra parte, la posibilidad de delimitar los lenguajes especiales con un *criterio selectivo incluyente*<sup>53</sup>. La posible rigidez que ofrece la selección de componentes léxicos sectoriales por oposición a aquéllos que podrían definirse como neutros o comunes es contrarrestada mediante dos mecanismos correctores: a) se da cabida a elementos que a priori no son sentidos como sectoriales -factor subjetivo-; y b) del despojo de cada uno de los grupos de fuentes se obtienen varios vocabularios que, por superposición y a través de distintos niveles de generalización, facilitan la inclusión o exclusión de los términos dudosos.

El *código* léxico de un lenguaje sectorial como el de los *ferrocarriles* se inserta, a su vez, en un *supracódigo* referido a los *medios de transporte*. Este supracódigo no se constituye como conjunto de todos los lenguajes empleados en dichos medios, sino que surge de el/los conjunto/s obtenido/s por intersección de varios de estos lenguajes sectoriales. Ciertos usos derivados de otros campos hacia el área de designación de los medios de transporte configuran, además, determinados *subcódigos* que potencian la expresividad del texto -códigos connotativos-<sup>54</sup>. Esta connotación de campo semántico o dominio léxico diferente puede producirse tanto desde otros lenguajes sectoriales como desde la lengua común.

<sup>53</sup> RODRÍGUEZ DÍEZ, B., *Op. cit.* pp. 33-34. Aún así, W. v. Wartburg apunta lo siguiente: "una escala nos lleva paulatinamente desde la jerga propiamente dicha a los diversos lenguajes de minorías que van luego a perderse con infinitas gradaciones en la lengua general [...] en ninguna parte podemos establecer un límite ni comprobar una diferencia de principio [...] el paso de una terminología profesional al vocabulario común lo pagan muchas expresiones con la pérdida del significado primitivo o por lo menos con una transformación interna". WARTBURG, W. v.: *Problemas y métodos de la lingüística*, Madrid, CSIC, 1991, pp. 183-187.

<sup>54</sup> En torno al código léxico del ciclismo, B. Rodríguez Díez delimita el supracódigo de los deportes y los subcódigos referidos a los ámbitos épico-bélico, religioso, del espectáculo y de las clases sociales. (*Ibid.*, pp. 28-29).

### a. Terminología

Con anterioridad a la segunda mitad del siglo XX, la terminología dejó a un lado todo lo concerniente al lenguaje natural y a la lingüística. Su labor, hasta ese momento, tuvo como objetivos justificar una idealización de hechos lingüísticos y velar por el *buen uso* de una lengua artificial, entendida ésta como lenguaje especializado.

Las propias disciplinas lingüísticas basaban sus métodos en un tradicional enfoque histórico y prescriptivo. Sin embargo, su evolución posterior ha hecho que, en la actualidad, se apueste por una visión más contemporánea y descriptiva, donde la sociolingüística y la pragmática prestan atención a las condiciones de producción y uso de los distintos subgrupos del lenguaje. De esta forma, la terminología adquiere una nueva dimensión, más allá de la lexicología y la lexicografía, en el tratamiento de los lenguajes especializados.

Ya a partir de los años cincuenta, la escuela austriaca-germánica -representada por E. Wüster- ha venido acotando la terminología como un campo de estudio interdisciplinar que relaciona la lingüística, la lógica, la ontología y las ciencias de la información con los diversos campos temáticos. En este sentido, la terminología se ocupa, junto a estas disciplinas, de la organización formal de las complejas relaciones entre los conceptos y los términos.

En 1982, la *Asociación Internacional de Terminología* ofreció una definición de la terminología, como materia con un extenso ámbito de actuación:

*"La terminología está relacionada con el estudio y uso de los sistemas de símbolos y signos lingüísticos utilizados para la comunicación humana en áreas especializadas del conocimiento y otras actividades. En primer lugar, es una disciplina lingüística, interpretando la lingüística en el más amplio sentido, que hace especial hincapié en la semántica (sistema de significados y conceptos) y en la pragmática. Es interdisciplinaria en el sentido de que también toma conceptos y métodos de la semiótica, la epistemología, la clasificación, etc. Está íntimamente ligada a aquellos campos temáticos cuyo léxico describe y para los que sirve de ayuda en*



*cuanto a la ordenación y la utilización de designaciones. Aunque en el pasado a la terminología se la ha relacionado sobre todo con los aspectos léxicos de los lenguajes especializados, su alcance se extiende a la sintaxis y la fonología. Respecto a su aplicación, la terminología está relacionada con la lexicografía y utiliza las técnicas de la ciencia de la información y la informática".<sup>55</sup>*

Por otra parte, la metodología de investigación del *Instituto de Ciencia y Tecnología* de la Universidad de Manchester concibe la terminología como disciplina cuya aplicación gira en torno a tres ámbitos de actuación: i) el conjunto de prácticas y métodos utilizado en la recopilación, descripción y presentación de términos; ii) el conjunto de premisas, argumentos y conclusiones necesarias para la explicación de las relaciones entre los conceptos y los términos; iii) el conjunto que forma el vocabulario de un campo temático especializado<sup>56</sup>.

En este último aspecto, el estudio de las terminologías presenta tres dimensiones: *cognoscitiva*, en relación a los referentes en el mundo real; *lingüística*, que examina las formas de representación existentes; y *comunicativa*, que trata del uso de las terminologías.

En el ámbito *cognitivo*, J. C. Sager ha afirmado lo siguiente:

*"El léxico de una lengua consiste en los muchos subsistemas independientes que representan la estructura de conocimiento de cada campo temático o disciplina. Cada estructura de conocimiento consiste en conceptos entrelazados de forma diversa... Las estructuras de conocimiento no son entidades absolutas, sino que reflejan el estado actual de conocimiento de un individuo o de un grupo de especialistas".<sup>57</sup>*

La inestabilidad de estas entidades, debido a los constantes cambios conceptuales, dificulta la fijación de la estructura de conocimiento en un momento dado<sup>58</sup>. Por ello, la incorporación y la fijación del léxico de una determinada

<sup>55</sup> SAGER, J. C.: *Curso práctico sobre el procesamiento de la terminología*, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, Madrid, Pirámide, 1993, p. 23.

<sup>56</sup> *Ibid.*, p. 22.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 35.

<sup>58</sup> Dentro de la estructura del conocimiento pueden darse cambios en dos sentidos: por aumento, mediante un nuevo rasgo o criterio de clasificación que se añade a la estructura y puede implicar la redefinición de otros conceptos existentes; por modificación, con un cambio de la

parcela del saber se producen al ritmo en que ésta evoluciona.

En el ámbito *lingüístico*, hay que tener en cuenta que los procesos de formación de neologismos especializados presentan una variada tipología, en función de criterios morfológicos, semánticos o etimológicos<sup>59</sup>. De este modo, pueden darse los siguientes casos:

i) *neología de forma*, a partir de elementos morfológicos ya existentes. Las posibilidades neológicas que ofrece este mecanismo permiten, a su vez, diversos tipos de formaciones: a) por afijación (derivación); b) por composición; c) por siglación o acronimia (sigla silabada); d) mediante modificaciones ortográficas (guiones, sintagmas que se convierten en compuestos, etc.); e) mediante reducciones (parte inicial de un primer término y parte final o totalidad de un segundo término); f) por cambio de categoría gramatical (neología por conversión o derivación impropia).

ii) *neología de significado*, como nuevo contenido semántico de un término ya existente. Los trasvases terminológicos que permite esta operación son los siguientes: a) de la lengua general a una lengua especializada; b) de una lengua especializada a otra; c) de una lengua técnica a la lengua general; d) polisemia en un mismo campo (contraviniendo la esperada monosemia terminológica).

iii) *préstamo*, a través de la transferencia de elementos léxicos existentes en otras lenguas, vivas o muertas. La explotación de la lengua propia puede

---

configuración de los elementos o con la alteración de las relaciones entre conceptos (*Ibid.*, pp. 38-39). En los lenguajes especializados, por la necesidad de evitar que se superpongan los conceptos, es decir las regiones de intersección, existe una disminución de la flexibilidad en la delimitación de fronteras entre dichos conceptos (*Ibid.*, p. 42)

<sup>59</sup> Conviene recordar aquí conceptos como el de *etimología orgánica*, propuesto por B. E. Vidos: "En un vocabulario técnico las denominaciones de objetos que pertenecen al mismo grupo, por un lado, y, por otro, los objetos que son parte integrante de otros objetos, tienen la misma historia, el mismo origen y se organizan en pequeños sistemas [...] en un vocabulario técnico una palabra de origen desconocido debe tener, si no se oponen otros factores, el mismo origen que las palabras que pertenecen orgánicamente a la misma categoría ideológica, sobre todo si la palabra en cuestión aparece en fecha idéntica a la de otras palabras de la misma categoría ideológica", en FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974). *Op. cit.*, p. 141

alimentarse de los siguientes ámbitos: a) del fondo léxico antiguo; b) de variedades regionales; b) del argot, antiguo o moderno.

En el ámbito *comunicativo*, la teoría, los métodos y las aplicaciones de la terminología han adquirido, recientemente, un papel relevante. M<sup>a</sup>. Teresa Cabré<sup>60</sup> propone los siguientes parámetros para determinar el carácter neológico de las unidades léxicas: a) aparición en un período reciente (diacronía); b) ausencia en los diccionarios (lexicografía); c) signos de inestabilidad formal (inestabilidad sistemática); y d) si los hablantes las sienten como unidades nuevas (psicología). Desde el punto de vista de la pertenencia al sistema de la lengua general, se distingue entre los neologismos léxicos de la lengua común y los *neónimos* o neologismos terminológicos como parte de un determinado campo de especialidad.

M<sup>a</sup>. T. Cabré aborda el concepto de terminología especializada, a través del cual los lenguajes de especialidad adquieren un determinado rango como "*subconjunts del llenguatge general caracteritzats pragmàticament per tres variables: la temàtica, els usuaris i les situacions de comunicació*"<sup>61</sup>. La combinación de criterios temáticos con otros condicionantes de tipo pragmático sustenta, pues, la caracterización lingüística del vocabulario técnico y científico.

La temática especializada es concebida como la que no forma parte del conocimiento general de los hablantes de una lengua y es objeto de un aprendizaje particular. Los especialistas se convierten en productores de las comunicaciones técnico-científicas, mientras que los receptores pueden ser tanto estos mismos profesionales especialistas como los usuarios pasivos. Las situaciones comunicativas determinan el carácter especializado de un subcódigo, en un sentido formal, a partir de criterios profesionales o científicos. Los lenguajes de especialidad presentan, pues, relación de inclusión respecto al lenguaje general y,

<sup>60</sup> CABRÉ, M<sup>a</sup>. T.: *La terminologia. La teoria, els mètodes, les aplicacions*, Barcelona, Les Naus d'Empúries, 1992, pp. 427-428.

<sup>61</sup> *Ibid.*, p. 129.

según su grado de especialización, una mayor o menor relación de intersección con la lengua común o con otros lenguajes especializados.

Cabe decir que, en los últimos años, España ha iniciado diversos programas para la elaboración de bases de datos terminológicos. Distintos grupos de investigación trabajan, en este sentido, sobre el vocabulario científico y técnico de las diferentes lenguas del Estado. Su labor hoy debe resultar decisiva, pues, como señala M. Alvar, *"la necesidad es más acuciante porque el desarrollo científico del siglo XX es infinitamente mayor del que deslumbró en el XVIII y XIX"*<sup>62</sup>.

A inicios de los años ochenta, el CSIC auspició un primer centro dedicado a la terminología española bajo la denominación de HISPANOTERM. Posteriormente, el grupo de terminología TermEsp, del Instituto de Información y Documentación en Ciencia y Tecnología -ICYT- del CSIC y perteneciente a la Red Iberoamericana de Terminología, colabora desde 1985 en la base de datos terminológica de la comunidad europea EURODICAUTOM. La Asociación Española de Normalización -AENOR- es la representante en España de las normas ISO, utilizadas para dicha normalización<sup>63</sup>.

En Euskadi, el Centro Vasco de Servicios Universitarios -UZEI- acoge EUSKALTERM, que desde 1987 organiza el banco de datos terminológico de la lengua vasca. El grupo EEBS se encarga del aspecto lexicográfico del corpus informatizado de esta lengua<sup>64</sup>.

En Catalunya, TERMCAT coordina los trabajos sobre la terminología catalana desde 1985. Un consejo supervisor dedicado a la normalización terminológica y diversos comités técnicos específicos de cada área de especialidad

---

<sup>62</sup> ALVAR, M.: "El caminar del diccionario académico", en *Euralex'90 Proceedings*, Barcelona. Vox-Bibliograf, 1992, p. 12.

<sup>63</sup> IRAZAZÁBAL NERPELL, A. de: "España, puente entre Iberoamérica y la Comunidad Europea, en la normalización de la terminología científica", en *Forum Für Fachsprachen Forschung*, XIV, 1992.

<sup>64</sup> CABRÉ, M<sup>a</sup>. T.: *Op. cit.* p. 53.

constituyen la estructura organizativa de este organismo<sup>65</sup>. Entre sus trabajos cabe destacar los realizados en relación a la terminología ferroviaria.

Ciertos aspectos de la metodología seguida por la *Banque de terminologie du Québec*<sup>66</sup> merecen, por último, ser comentados en este momento. Su aplicación original en el ámbito canadiense tiene como objetivo el establecimiento y difusión de terminologías especializadas en lengua francesa. El punto de partida se sitúa, pues, en una zona geográfica donde el uso social mayoritario del francés contrasta con el prestigio de que goza la lengua inglesa en algunos campos de especialización. Por ello, en dicho programa resulta plausible un método por el cual, a partir de los términos, pueda llegarse a las nociones o conceptos con el fin de redefinir las denominaciones.

Cabe decir que la escuela austríaca-germánica de Wüster realiza también una aproximación terminológica sistemática, aunque siguiendo un proceso inverso, es decir, partiendo de la noción para llegar al término. De hecho, esta perspectiva sigue el proceso natural en la creación de una terminología. Los vocabularios especializados surgen a partir de una serie de conceptos y realidades de nuevos campos que es necesario nombrar.

En todo caso, no para la creación de terminologías, sino ante la delimitación y tratamiento de un vocabulario ya establecido con el fin de determinar su evolución histórica, algunos de los principios teóricos fijados por la *BTQ*, el tipo de sistematización terminológica observado y un buen número de aspectos formales en el tratamiento de datos son aspectos interesante como metodología de trabajo.

En este sentido, las pautas metodológicas son trazadas por la terminología a

---

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 50.

<sup>66</sup> En adelante, *BTQ*. AUGER, P.; ROUSSEAU, L. J.: *Metodologia de la recerca terminològica*, Barcelona, Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, 1987.

partir de los siguientes principios teóricos:

1. En lingüística, el *corpus* se define como un conjunto de enunciados susceptible de ser analizado. En terminología, se aplica esta denominación al conjunto de fuentes escritas que afectan al campo de estudio.

De antemano, cabe distinguir el *corpus de análisis*, compuesto por los términos y sus contextos, del *corpus de referencia*, de donde se extrae toda la información relativa a definiciones y equivalencias. En este último sentido, se produce una distinción lexicográfica entre los *vocabularios*, en tanto que obras terminológicas con definiciones, y los *léxicos* como textos bilingües o plurilingües sin definiciones.

2. Los *vocabularios especializados* son conjuntos estructurados de unidades terminológicas interdependientes.
3. Un *campo semántico* se define como un conjunto de nociones que pueden agruparse bajo una noción clave. Este conjunto estructurado de nociones constituye el campo, así entendido en terminología.
4. Bajo estos principios, el campo semántico se organiza, en realidad, como un *árbol del campo de uso*. En esta estructura se realiza una categorización de nociones a partir de una noción clave. Los distintos subcampos nocionales constituyen, de este modo, el campo nocional en toda su extensión. Esta representación de la realidad, bien sea abstracta o concreta, tiene su forma lingüística en las diversas unidades terminológicas que configuran cada subcampo nocional.

Este tipo de agrupación terminológica en un *árbol de campo*, aplicado al léxico del ferrocarril, permite estructurar el área general temática del *Ferrocarril*, donde se efectúa una clasificación por subáreas específicas. Los distintos niveles

de subdivisión dependen de la extensión del campo. En nuestro caso, las subáreas específicas corresponden al siguiente esquema:

1. *Denominación del medio*
2. *Material fijo*
  - a. *Superficies de deslizamiento*
  - b. *Elementos adyacentes*
3. *Material móvil*
  - a. *Máquinas*
  - b. *Tipología de los vehículos*
  - c. *Composiciones*
  - d. *Mecanismos*
4. *Dependencias y construcciones*
  - a. *Instalaciones ferroviarias*
  - b. *Infraestructuras viarias*
5. *Personal ferroviario*
6. *Circulación y servicios administrativos*
7. *Señalización y seguridad*

Por otra parte, además de la terminología propia del campo del *ferrocarril*, existe un gran número de términos pertenecientes a otros campos afines que también deben ser considerados en el análisis (transporte por carretera, náutica, mecánica, electricidad, siderurgia, etc.). Todos estos campos comparten, a su vez, una terminología de tronco común, relativa a aspectos técnicos y de gestión.

La preparación del trabajo terminológico, tal como se ha descrito, facilita el plan de vaciado de todo el corpus, la delimitación del *árbol de campo* y el establecimiento de relaciones internas entre las unidades terminológicas que lo

componen.

Me permito plantear, en estos momentos, otra serie de cuestiones metodológicas previas como punto de partida personal:

- a) Aunque la justificación de la naturaleza independiente de la terminología como campo de estudio aplicado se basa, principalmente, en su función de suministrar un servicio de información y un modelo de comunicación determinados, debe aceptarse, además, que la evolución histórica de los términos en los lenguajes especializados aporta una serie de datos e informaciones que resultan pertinentes, ya que la construcción de un vocabulario técnico consiste, de hecho, en una continua *reconstrucción comunicativa*, reconstrucción que encuentra su sentido en su propia historia.
  
- b) Es posible establecer, pues, la estructura de una materia del conocimiento humano en relación con un momento histórico concreto. Este reflejo de la evolución cognoscitiva está basada en los aspectos ontológicos, sociohistóricos y pragmáticos que toda relación entre lengua y cultura debe considerar.

Existe, no obstante, una gran preocupación por la falta de un esquema de clasificación por materias aceptable de forma generalizada<sup>67</sup>. Otro problema añadido surge del hecho, poco probable, de que dos personas con conocimientos semejantes configuren de la misma manera el espacio cognitivo. Aún así, dentro de una comunidad lingüística debe admitirse la existencia de una estructura idealizada y, a la vez, pragmática para cada disciplina, que viene determinada por la norma social en forma de síntesis colectiva y a la que tiende todo conocimiento individual.

---

<sup>67</sup> SAGER, J. C., *Op. cit.*



- c) La relación de la terminología con disciplinas como la lexicología y la lexicografía debe resultar, también, muy estrecha. La lexicología proporciona en cada momento los modelos del lenguaje natural usados para la formación de palabras. Estos recursos coinciden con los utilizados para el establecimiento de los vocabularios técnicos. La lexicografía aporta y, a la vez, recibe datos sobre los distintos lenguajes especializados en su evolución histórica.

Con estas orientaciones, el trabajo se inicia con el diseño de una base terminológica que incluye el conjunto de datos relativos a las diferentes unidades terminológicas. Dicho fichero consta de los siguientes apartados:

i) *término*

Las unidades terminológicas están clasificadas alfabéticamente, pero hay que tener en cuenta que en dicha ordenación los espacios y guiones también se contabilizan.

Las unidades que componen las diferentes subáreas del árbol de campo pueden ser más amplias que la propia palabra (lexía simple). Además de las lexías compuestas (términos formados mediante mecanismos de composición), las lexías complejas, entendidas como lo hace Fernández Sevilla, se incluyen también en el análisis y presentan las siguientes características:

*"Secuencia estable y fija de unidades léxicas y/o gramaticales, funcionalmente equivalente a una palabra que la lengua no posee o el habla no actualiza".<sup>68</sup>*

L. Collignon y M. Glatigny caracterizan y ejemplifican este tipo de unidades complejas o *sinapsis* con la lexía francesa *chemin de fer*:  
*"Chemin de fer est-il une unité linguistique que le lexicographe peut*

<sup>68</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.* p. 21.

*utiliser comme entrée ou est-il composé de trois unités distinctes?*<sup>69</sup>

Su propuesta para la distinción de estas estructuras se basa en la observancia de las siguientes características:

*"a) la commutation d'une partie de l'ensemble entraîne un changement de sens de l'autre; b) l'ensemble se comporte dans ses rapports avec les autres éléments de l'énoncé exactement comme les mots simples qui apparaissent dans le même contexte qu'eux; c) il est difficile d'introduire à l'intérieur de l'ensemble un terme qui ne porterait que sur l'un des deux composants".*<sup>70</sup>

Para la clasificación de las unidades terminológicas complejas se ha tomado como elemento fundamental de la ordenación el núcleo del sintagma, seguido de los adjetivos o complementos preposicionales que completan la unidad.

Finalmente, se incluye también en la clasificación un grupo de siglas y abreviaturas pertenecientes al campo del *ferrocarril*.

#### ii) *categoría léxica y gramatical*

Las unidades simples se hallan sujetas a un código de identificación propio: **n** (sustantivos), **a** (adjetivos) y **v** (verbos). De los sustantivos se recoge su forma singular y se especifica el género. Únicamente se anota el número de los sustantivos en los casos de plural lexicalizado. De los adjetivos se recoge la forma del masculino singular y de las formas verbales, el infinitivo. La categoría léxica de las unidades complejas depende del tipo de sintagma que formen.

#### iii) *formación*

En este apartado se incluye el tipo de formación derivativa o compositiva

---

<sup>69</sup> COLLIGNON, L; GLATIGNY, M.: *Les dictionnaires. Initiation à la lexicographie*, Paris, Cedic, 1978, p. 65.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p. 66.

de las unidades terminológicas simples y el grupo de elementos léxicos que configuran las unidades complejas.

iv) *campo*

v) *subcampo*

La estructura de nociones diseñada previamente da cabida a los términos recogidos bajo una clasificación sistemática, a través de una ordenación mixta alfanumérica (A.1.a. ...)

Los campos y subcampos pueden ser específicos o asociados. En el primer caso existe la certeza de que la unidad terminológica pertenece de forma exclusiva a un ámbito determinado. En el segundo caso, la unidad mantiene su uso en varias áreas del conocimiento.

vi) *contexto*

El contexto donde ha sido recogida la unidad terminológica es acotado según tres criterios:

- terminológico, de forma que pueda ponerse de relieve el mayor número de características semánticas del término y su ubicación junto a los elementos léxicos que forman habitualmente su contexto o *colaciones*.
- lingüístico, a través de contextos donde se observe el propio uso del término, evitando a ser posible las simples enumeraciones, salvo en los casos testimoniales.
- metalingüístico, teniendo en cuenta que este contexto es utilizado como elemento de definición o como nota lingüística explicativa de la base terminológica.

vii) *texto*

La naturaleza de la fuente donde ha sido recogida la unidad terminológica es descrita a partir de una agrupación previa de los textos en torno a la siguiente tipología:

- técnicos (de carácter general o especializado en el campo tratado)
- administrativos (documentos emitidos por la administración y empresas)
- legislativos
- periodísticos (de divulgación o especializados)
- literarios
- lexicográficos

El origen geográfico de la documentación y las cualidades de sus autores son datos reseñados en el apartado de notas relativas a los términos si ello aporta informaciones adicionales.

viii) *fecha*

La primera o primeras dataciones de las unidades terminológicas analizadas son representadas por el año de publicación de los testimonios escritos donde aparecen recogidas. En el apartado de notas se especifica el día y el mes, en los casos en que es posible precisarlos, cuando dichos datos resultan relevantes.

ix) *definición*

Para aquellos términos en los que resulta necesaria, con el fin de clarificar la noción que denominan, este apartado recoge su definición, bien sea de tipo lingüístico o de tipo enciclopédico, haciendo referencia, en este último caso, a las funciones de ciertos objetos, la descripción de

procedimientos o el funcionamiento de máquinas y aparatos.

x) *remisiones*

En este apartado se incluyen las posibles relaciones analógicas y de sinonimia que mantiene la unidad terminológica analizada. En el caso de los sinónimos, sólo se contemplan aquellos términos que aparecen en el contexto de una misma actividad específica.

xi) *notas*

Además de los aspectos que, a lo largo de los apartados anteriores, han ido remitiendo informaciones a este último apartado de notas, se recogen marcas de ponderación sobre la unidad terminológica objeto de la base. Dichas marcas describen esta unidad, en el momento de su aparición, como:

- término no normalizado (neologismo)
- término normalizado por un organismo reconocido
- término perteneciente a un argot
- término constatado como producto de un error

En todo caso, de lo expuesto hasta el momento se hace evidente que las dos cuestiones que aglutinan el tratamiento teórico de los lenguajes de especialidad giran en torno a las relaciones *pensamiento/signo*, cuyo protagonista es el *sujeto*, y a las relaciones *realidad/signo*, cuyo protagonista es el *objeto*. El lenguaje, denominador común en ambas relaciones, refleja los dos puntos fundamentales de las mismas y, por tanto, de su análisis: los cambios de sentido (problemas de

significado) y la organización por campos.

### 3. Semántica y *semánticas*

Resulta necesario abordar las relaciones entre lenguaje, pensamiento y realidad<sup>71</sup> para abordar los aspectos semánticos de una lengua. Ello permite tratar las *tres semánticas* planteadas por P. Guiraud: la que analiza la relación signo/lenguaje (los signos en sí mismos, respecto a su naturaleza y su función dentro del sistema), desde un punto de vista *lingüístico*; la que analiza la relación signo/pensamiento (como proceso mental), desde un punto de vista *psicológico*; y la que analiza la relación signo/realidad, desde un punto de vista *lógico*.<sup>72</sup>

Previamente, cabe recordar que tras el empleo decimonónico del término *semasiología*, a finales del siglo XIX se planteó la adopción del término *semántica*<sup>73</sup>. En el caso de Guiraud, su filiación estructuralista le hace ser crítico ante la *Semántica* orientada hacia los aspectos lógicos, psicológicos e históricos de los fenómenos, más que hacia su causalidad lingüística. El objeto único de su obra ha sido, según sus propias palabras, la *semántica por excelencia*, o lo que es lo mismo, la *semántica lingüística*, que estudia las palabras en el seno del lenguaje. Para Guiraud, "*la semántica es el estudio de la función de las palabras; esta función consiste en transmitir un sentido*". El problema surge ante la necesidad de distinguir el *sentido* (imagen mental estática) y el *significado* (proceso psicológico activo) de las palabras. Aunque toma en consideración el alto

---

<sup>71</sup> WHORF, B. L.: *Language, Thought, an Reality*, Nueva York, Wiley, 1956. Las referencias a este texto corresponden a la edición española de 1970.

<sup>72</sup> GUIRAUD, P.: *La sémantique*, París, P.U.F., 1955. Manejo la versión española *La semántica* [trad. J. A. Hasler], 2ª ed., Fondo de Cultura Económica de México, 1976, p. 87.

<sup>73</sup> Según H. Geckeler, la semántica es "*la disciplina científica global de los contenidos lingüísticos (predominantemente lexemáticos), que incluye la onomasiología y la semasiología*". GECKELER, H.: *Semántica estructural y teoría del campo léxico*, Madrid, Gredos, 1976, p. 17. Respecto al ámbito de actuación de la onomasiología y la semasiología. *vid.* BALDINGER, K.: *Teoría semántica. Hacia una semántica moderna*, Madrid, Ediciones Alcalá, 1970; HEGER, K.: *Teoría semántica. Hacia una semántica moderna II*, Madrid, Ediciones Alcalá, 1974, pp. 1-32.

grado de implicación entre los dos ámbitos, considera como objeto de la semántica lingüística el estudio del sentido de las palabras, y deja para la psicología lo tocante al significado. En todo caso, emplea las denominaciones *sentido de base* y *sentido contextual*, respectivamente<sup>74</sup>.

No obstante, como señala S. Ullmann<sup>75</sup>, el *contexto* adquiere una importancia vital en el análisis de la significación. Así lo expone a través de las siguientes palabras:

*"Además del contexto verbal, el lingüista debe también prestar atención al llamado «contexto de situación». Este útil concepto fue introducido en la lingüística por el antropólogo Bronislaw Malinowski, quien lo derivó de sus trabajos experimentales sobre la lengua y la cultura de los habitantes de la isla Trobriand, en el Pacífico Sur. Significa, en primer lugar, la situación efectiva en que se encuentra una expresión, pero conduce a una visión todavía más amplia del contexto que abraza el fondo cultural entero frente al cual ha de colocarse un acto de hablar [...] Este principio es de vital importancia para la semántica histórica. El significado pleno y el tono de ciertas palabras solo puede apreciarse cuando las restituimos al contexto cultural del periodo"*<sup>76</sup>

Observamos, pues, que el problema de la *significación* se halla latente en las diferentes concepciones semánticas. La semántica estructural no ha cejado en su empeño de superar los logros alcanzados por la *Semántica* a lo largo del siglo XX, tanto en su visión historicista original como en los propios enfoques descriptivos

<sup>74</sup> GUIRAUD, P., *Op. cit.*, pp. 11-15. Para Guiraud, el sentido de las palabras es el resultado de un doble proceso: la nominación -consciente, individual y discontinua- y la evolución de los valores de sentido -inconsciente, colectiva implícitamente y progresiva-. (*Ibid.*, pp. 47-48)

<sup>75</sup> ULLMANN, S.: *Semántica. Introducción a la ciencia del significado*, Madrid, Taurus, 1992, pp. 57-58.

<sup>76</sup> S. Ullmann cita a Malinowski para situar en su origen la concepción del contexto: *"debe rebasar los límites de la mera lingüística y trasladarse al análisis de las condiciones generales bajo las cuales se halla una lengua... El estudio de cualquier lengua, hablada por un pueblo que vive en condiciones diferentes de las nuestras, y que posee diferente cultura, debe llevarse a cabo en conjunción con el estudio de su cultura y de su medio ambiente"*. (*Ibid.*, p. 58). J. Lyons añade, por su parte, que *"el contexto de una expresión no puede identificarse simplemente con la situación espaciotemporal en que aparece: debe tener cabida para incluir, no sólo los objetos y las acciones relevantes que tienen lugar en el momento, sino también el conocimiento, del que participan el hablante y el oyente, en la medida en que esto sea pertinente para la comprensión de las expresiones"*. LYONS, J.: *Introducción en la lingüística teórica*, Barcelona, Editorial Teide, 1986, pp. 426-427.

-siguiendo la visión estructural y sincrónica de Saussure-. Debemos recordar que la línea estructuralista norteamericana de L. Bloomfield, en algunos aspectos diferente de las orientaciones de E. Sapir -seguidas después por B. L. Whorf- intentó dotar a la lingüística del rigor de las ciencias. Para ello, la delimitó como disciplina mecanicista, no mentalista, que excluía la introspección del análisis lingüístico<sup>77</sup>. De este modo, todo estudio de la lengua debía partir de las formas y no de los significados. Bloomfield, por ejemplo, especificó una determinada tipología discursiva bajo las siguientes condiciones:

*"Sin establecer una total delimitación, tenemos, desde el punto de vista lingüístico, dos tipos de discurso que aquí distinguiremos por los nombres de informal y formal. (Y aquí utilizamos el término 'formal' en su sentido cotidiano y no con el significado técnico que adquiere en lógica). El discurso científico informal emplea el lenguaje cotidiano añadiendo palabras técnicas y giros y efectuando restricciones sintácticas y estilísticas con vistas a una respuesta uniforme. El discurso científico formal emplea un vocabulario y una sintaxis estrictamente limitados y pasa de una oración a otra solamente dentro de los cauces de reglas convencionales"<sup>78</sup>*

La relación de la primera lingüística estructural americana con la semántica resultó difícil<sup>79</sup>, pues metodológicamente Bloomfield dejó fuera de sus planteamientos los problemas del significado, aunque éstos le interesaban mucho. Sin embargo, no encontró la 'justificación científica' adecuada que le permitiera incluir el significado (es decir, todo lo que se relaciona con todos los

---

<sup>77</sup> J. Lyons afirma, en este sentido, lo siguiente: *"La definición «mecanicista» y «positiva» de Bloomfield sobre el significado de una palabra como descripción «científica» completa de su referente es más nociva para el progreso de la semántica que la definición tradicional a base de «conceptos», desde el momento en que concede un tratamiento preferente al conjunto relativamente pequeño de palabras que en los vocabularios de las lenguas naturales se refieren a «cosas» descriptibles, en principio por las ciencias físicas [...] La posición que debe mantener el lingüista es tan ajena al «mentalismo» como al «mecanicismo», compatible con ambos sin implicar a ninguno". (Ibid., p. 422)*

<sup>78</sup> BLOOMFIELD, L.: *Linguistic Aspects of Science*, 1939. Se emplea la versión española de Julia Mascareño, *Aspectos lingüísticos de la ciencia*, Madrid, Taller de ediciones Josefina Betancor, 1973, p. 99.

<sup>79</sup> Ch. J. Hockett aludió, por ejemplo, al *subsistema semántico*. HOCKETT, Ch. J.: *A course in Modern Linguistics*, Nueva York, 1958. En lengua española, *Curso de lingüística moderna*, Buenos Aires, Eudeba, 1971. En este sentido, Ullmann señala que *"oponer la parte estructural de una lengua a su parte semántica es insinuar que la última no es en modo alguno estructural, cuando lo que realmente se quiere decir es simplemente que no tiene la misma clase de estructura que el sistema fonológico y el gramatical"*. ULLMANN, S., *Op. cit.*, p. 269.



conocimientos de la humanidad) entre las disciplinas científicas lingüísticas. Estas tendencias las llevó al extremo el distribucionalismo de Z. S. Harris<sup>80</sup>. En efecto, no sólo aplicó los procedimientos distribucionalistas al campo fonológico o morfológico, sino que intentó también aplicarlos a la sintaxis. Así pues, el último Harris se encaró también al texto, en cuanto unidad, con los procedimientos distribucionalistas y propuso describir las relaciones entre diferentes enunciados y partes textuales mediante esquemas regulares de equivalencia y sustitución. Este planteamiento ha influido, paradójicamente, en ciertos círculos franceses relativamente actuales. Por ello no es de extrañar que la semántica textual de autores como Greimas o Ducrot o de otros muchos agrupados en torno a la revista *Langages* se apoye en Harris. El método se ha extendido, además, a las aplicaciones lexicográficas actuales (J. Dubois, A. Rey, J. Rey-Debove<sup>81</sup>), que distinguen los sentidos de las palabras desde las categorías gramaticales, definidoras de las citadas relaciones entre palabras. El *generativismo* transformacional y el análisis componencial han intentado organizar el sistema significativo a través de unidades elementales de significación. El principio estructural se apoya en universales lógico-lingüísticos cuya combinación configura los conceptos.<sup>82</sup>

J. Lyons no rechaza la idea de distinguir la *semántica* en relación a la *competencia* (conocimiento de la lengua) de la *pragmática* en relación a la

<sup>80</sup> HARRIS, Z. J.: *Methods in Structural Linguistics*, Chicago, University of Chicago Press, 1951 (reeditado bajo el título *Structural Linguistics*, 1961).

<sup>81</sup> Respecto a lo que denomina *langues thématiques*, J. Rey-Debove afirma lo siguiente: "*Le lexique des langues thématiques se compose donc (1) de mots non courants renvoyant aux concepts non courants d'un thème (2) de mots peu courants ou courants, mais marqués, renvoyant aux concepts courants d'un thème*". REY-DEBOVE, J.: *Étude linguistique et sémiotique des dictionnaires français contemporains*, París, Mouton, 1971, p. 94.

<sup>82</sup> Al respecto, *vid.* Bibliografía GREIMAS, A. J.: *Semántica estructural. Investigación metodológica*, Madrid, Gredos, 1971; KATZ, J. J.: *Teoría semántica*, Madrid, Aguilar, 1979; KEMPSON, R.: *Teoría semántica*, Barcelona, Teide, 1982; MOUNIN, G.: *Clefs pour la sémantique*, París, Seghers, 1972; *La lingüística del siglo XX*, Madrid, Gredos, 1976; POTTIER, B.: *Semántica y lógica*, Madrid, Gredos, 1983. Por otra parte, la semántica de los *prototipos* o usos más representativos ha sido tratada recientemente por KLEIBER, G.: *La semántica de los prototipos. Categorías y sentido léxico*, Madrid, Visor Libros, 1995.

*actuación* (uso de la lengua)<sup>83</sup>. Las diferencias entre ambos ámbitos servirán para distinguir el significado de las oraciones del significado de los enunciados, respectivamente. A su vez, puede hablarse de significado descriptivo (proposicional) y de significado no descriptivo (no proposicional). Aunque el componente expresivo se asigna, con frecuencia, a los aspectos pragmáticos, puede combinarse con los significados descriptivos. Según Lyons, muchos enunciados lingüísticos dependen para su interpretación del contexto en que se usen. La intencionalidad de dichos enunciados es muy importante para explicar teóricamente sus significados, que pueden ser múltiples -discretos y diferenciables-, interrelacionarse y solaparse.

P. Guiraud, por su parte, postula el seguimiento de "*una lógica de las palabras, distinta de la lógica de las cosas e inmanente al sistema*"<sup>84</sup>. En concreto, apela a la *etimología estructural*, sustentada en un análisis etimológico al servicio de la sincronía -en ningún caso se plantea la clasificación y definición etimológica tradicional-, pero donde las cuestiones de estructura e historia o motivación y arbitrariedad son vigentes. La reconstrucción de estructuras etimológicas (elementales o profundas) se apoya, de este modo, en la lógica del lenguaje. H. Urrutia señala que ante el estudio de las formas que sólo funcionan en el lenguaje especializado, y dada la ausencia de motivación en el sistema de la lengua general, sólo podemos distinguir estos elementos con un criterio etimológico. Concluye Urrutia:

*"Con este criterio podemos denominar elementos lexicogenésicos a los morfemas separables de origen extraño al sistema o que han devenido un arcaísmo, sin progreso en su motivación"*<sup>85</sup>

Por otra parte, la afirmación de J. Gilliéron sobre el hecho de que cada palabra tiene su historia ha sido objeto de discusión en numerosos círculos de la

---

<sup>83</sup> LYONS, J., *Op. cit.*

<sup>84</sup> GUIRAUD, P., *Op. cit.* p. 122. Guiraud ha realizado también algunos estudios basados en el análisis estadístico del léxico.

<sup>85</sup> URRUTIA CÁRDENAS, H., *Op. cit.* p. 192.

semántica. Esa historia requiere unas coordenadas que permitan una posición concreta ante su estudio. G. Salvador<sup>86</sup> afirma que su historia ha de verse dentro del conjunto de su paradigma léxico o de los diferentes paradigmas en que se incluya. En la misma línea, J. R. Lodaes añade que cada palabra tiene su historia, pero también su momento:

*"Si hiciéramos un balance sumario de lo que ha sido la lexicología histórica del español nos encontraríamos, aproximadamente, con lo que sigue: muchos esfuerzos destinados a estudiar problemas etimológicos o aspectos generales del léxico (cambios semánticos, préstamos, compilación de vocabularios, glosarios), pero muy pocos a reconstruir el valor de las palabras en su circunstancia. En suma, se ha primado la evolución sobre la reconstrucción o si se prefiere los grandes procesos a los momentos [...] fijar el valor de la palabra en relación con otras de su mismo ámbito en esta o aquella época es rescatar auténticamente el pasado".<sup>87</sup>*

#### a. Problemas de significado

Los procesos significativos y de cambio de sentido de las palabras han sido el objeto de estudio de un gran número de autores, que han tratado estos aspectos a partir de los elementos que intervienen en la comunicación lingüística. El esquema comunicativo de Saussure prescindía de la cosa significada. Después, el triángulo de Ogden y Richards, a pesar de incluir el referente o cosa nombrada, que la semántica no debe ignorar, seguía siendo de naturaleza psíquica al no establecer una relación directa entre el referente y el símbolo.<sup>88</sup> Con K. Heger, el

<sup>86</sup> SALVADOR, G.: "Lexemática histórica", en *Actas ICiHL-VI*, Madrid, Arco Libros, 1988, p. 645. A partir de las aportaciones de E. Coseriu en el ámbito de la *semántica diacrónica estructural*, la *lexemática histórica* ha servido como punto de partida en el estudio de las estructuras léxicas por campos semánticos. G. Salvador se refiere al hecho de que *"la historia semántica del léxico español es la historia de la lenta reedificación de una nueva lengua sobre los restos desmoronados de los campos semánticos latinos"* (*Ibid.*, p. 644).

<sup>87</sup> LODARES, J. R.: "Lexicología histórica e historia social", en *Actas IICiHLE-I*, Madrid, Pabellón de España, 1992, p. 1145.

<sup>88</sup> Según Lyons, *"el hecho de que pueda haber desacuerdo, en varios niveles de abstracción, sobre la «realidad» de ciertos «objetos» supuestos no afecta el principio general de que la referencia presupone existencia. Es una trivialidad insistir en que todos los datos léxicos deben referir a algo si ello significa que, en ciertos casos, no puede aducirse ninguna prueba en favor de la existencia de este «algo» sino el hecho de que existe un dato léxico que «refiere» a él"*.

modelo de comunicación llegó a una representación trapezoidal que daba cabida a todos los rangos de la investigación semántica.<sup>89</sup>

En este marco, se han realizado diversas clasificaciones sobre los cambios de sentido de las palabras. G. Stern -siguiendo el triángulo semiológico de Ogden y Richards- aludió a cambios externos y a cambios lingüísticos. Los cambios externos surgen de un cambio del referente o cosa nombrada, sin cambio de nombre. Los cambios lingüísticos se configuran, en cambio, a partir de un desplazamiento del nombre (relación verbal), del sentido (relación referencial) o de la relación subjetiva entre la palabra y los locutores -mediante analogía/restricción, nominación/transferencia y permutación/adecuación, respectivamente-<sup>90</sup>.

Sobre estos aspectos, la opinión de J. R. Lodaes queda resumida en las siguientes palabras:

*"A lo que se viene denominando factores externos o extrasistemáticos habría que cambiarles el adjetivo -al menos en lo lexicológico histórico- que los pone al margen del entramado funcional propiamente idiomático; cuando ocurre con mucha frecuencia que sin factor externo no hay sistematismo que valga. Por ello, en vez de hablar de unos y otros factores utilizaré el término 'vigencia' para referirme a la integración de la palabra en su lengua funcional, determinada ésta por su circunstancia histórica, sin desligar lo léxico de lo circunstancial"*<sup>91</sup>

En cuanto a las causas de los cambios de sentido, A. Meillet<sup>92</sup> citó las causas históricas o cambios en las ciencias, las causas lingüísticas y las causas sociales (especialización o generalización<sup>93</sup> respecto al área semántica). En los trabajos de

---

LYONS, J., *Op. cit.*, pp. 438-439.

<sup>89</sup> BALDINGER, K. (1970), *Op. cit.*, pp. 251-263.

<sup>90</sup> E. Coseriu concibe el cambio semántico como una alteración en las relaciones funcionales dentro del plano del contenido, independientemente de que se produzca o no alteración paralela en el plano de la expresión. COSERIU, E. (1977), *Op. cit.* Para S. Ullmann, las causas externas son una muestra del conservadurismo lingüístico frente a las innovaciones. ULLMANN, S., *Op. cit.*)

<sup>91</sup> LODARES, J. R., *Op. cit.* pp. 1145-1146.

<sup>92</sup> MEILLET, A., *Op. cit.*

<sup>93</sup> Según G. Salvador las leyes de especialización y repartición del significado no siempre se cumplen y con frecuencia se produce una generalización o una confusión. Existe pues, en su opinión, una falta de sistematicidad de los cambios semánticos. SALVADOR, G., *Op. cit.*, p.

K. Nyrop<sup>94</sup> se añaden a esta tipología las causas psicológicas en aquellas situaciones donde se busca la expresividad<sup>95</sup>. S. Ullmann completa las posibilidades con la influencia extranjera y la exigencia de un nuevo nombre como causas del cambio semántico. La segunda de ellas muy relacionada con los progresos científicos y tecnológicos<sup>96</sup>.

T. Uribeetxebarria introduce, en este mismo proceso de trasvase, una serie de objeciones teóricas:

*"Es fácil decir que las palabras pasan de un paradigma a otro o del lenguaje científico al sectorial, pero no hay posibilidad de fijar ni el cuándo ni el cómo de tales pasos, y además se incurriría en graves contradicciones con lo que se pretende salvar, que es la calidad del valor lingüístico del léxico común frente a su carencia en el léxico científico-técnico. ¿Cómo se puede llegar a combinar en los mismos enunciados y textos y en las mismas comunicaciones lingüísticas palabras que son 'valores' y palabras que no lo son, es decir, palabras cuyo valor no depende de la estructura?"<sup>97</sup>*

A sus palabras, Uribeetxebarria añade el siguiente comentario:

*"Parece un juego de sutilezas: en el léxico científico no se trata de valores, pero el sistema conceptual existe, anterior e independiente de la lengua; el lenguaje científico-técnico no es sistemático, pero se habla de 'sistema de signos' y de 'isomorfismo' con el sistema científico y, además, para mantener esa relación isomórfica, se exige una reformulación continua. Se llega, en definitiva, a una sistematización mucho más cuidadosa que la que se supone en el léxico común y lleva a una interdependencia aún mayor [...] que sean 'términos', que sean 'palabras' todos son iguales y todos se adaptan a las necesidades comunicativas [...] Tanto da que las palabras sean recogidas en un ámbito que en otro: siempre tienen las mismas características y no les es aplicable la inmutabilidad ni la antinomia del cambio"<sup>98</sup>*

639.

<sup>94</sup> NYROP, K.: *Grammaire historique de la langue française IV: Sémantique*, Copenhague, 1913.

<sup>95</sup> S. Ullmann especifica como causas psicológicas los factores emotivos y el 'tabú'. ULLMANN, S., *Op. cit.*, p. 227.

<sup>96</sup> *Ibid.*, p. 236.

<sup>97</sup> URIBEETXEARRIA, T., *Op. cit.*, p. 204.

<sup>98</sup> *Ibid.*, p. 209.

D. A. Cruse<sup>99</sup> apunta que la distinción entre gramática y significado es intuitiva y que la diferencia más importante descansa en la oposición entre conjuntos cerrados y abiertos. Como propone Cruse, el acercamiento a los datos semánticos debe ser, en cierta medida, empírico. La significación está dada de acuerdo con los contextos particulares, en los que se producen las relaciones lógicas<sup>100</sup>. De este modo, el significado de una palabra en sus relaciones contextuales hay que verlo bajo distintos grados y modos de participación: a) según el estatus de necesidad; b) formando parte de otra palabra -rasgos semánticos- bajo criterios de normalidad y aceptación (esperado, posible, inesperado, excluido<sup>101</sup>); c) en sus relaciones sintagmáticas (colocaciones únicas, grado de opacidad, metáforas); y d) en sus relaciones léxicas (de identidad, inclusión, conjunción, disjunción, sinónimos cognitivos pero con diferencias de lugar, tiempo, técnica, etc.).

### **b. La organización por campos**

P. Guiraud, que analiza las nociones de *arbitrariedad*, *motivación* -exoglótica o endoglótica- y *convención*, afirma que todas las palabras son motivadas en principio, lo cual no excluye su posterior convencionalidad, verdadera portadora del sentido. Este proceso tiende a la desmotivación y culmina con la arbitrariedad, una vez deja de ser percibida la motivación inicial<sup>102</sup>. Sobre este aspecto, T. Uribeetxebarria señala que la oposición *arbitrario/motivado* no es una oposición entre palabras, sino entre distintas formas de análisis de la

---

<sup>99</sup> CRUSE, D. A., *Lexical Semantics*, Cambridge, U. P., 1995, pp. 1-8.

<sup>100</sup> Relaciones de *implicación* (un perro implica unilateralmente que es un animal), de *implicación mutua* (el filme empieza a las diez implica que la película empieza a las diez y la película empieza a las diez implica que el cine empieza a las diez), de *contrariedad* (es un gato es contrario de es un perro) y de *contradicción* (está muerto y está vivo). *Ib.*, pp. 1-22 y 84-111.

<sup>101</sup> Los rasgos de exclusión se distinguen por pruebas de implicación (es un perro pero no puede ladrar es *normal*, es un perro pero puede ladrar resulta *extraño*).

<sup>102</sup> GUIRAUD, P., *Op. cit.* pp. 28-34.

realidad<sup>103</sup>. De hecho, B. Malmberg, para quien toda lengua es establecida socialmente bajo la dependencia de los hechos sociales y espirituales de la comunidad, cree que si bien la idea de la *arbitrariedad* de los signos sustenta la filosofía que concibe la lengua como visión del mundo propia de una civilización y, por tanto, la influencia de la lengua sobre el pensamiento también puede plantearse, desde esa misma arbitrariedad, el proceso inverso:

*"Es perfectamente razonable pensar que nuestros conceptos y las relaciones establecidas entre ellos nos sean dados en gran medida con la estructuración del mundo que nos es legada por nuestra lengua. Pero también se deduce que, teniendo en cuenta semejanzas en vez de variaciones de superficie, es perfectamente legítimo suponer identidades de base subyacentes a las manifestaciones, a primera vista, heterogéneas e irreconciliables"*<sup>104</sup>

De este modo, teniendo en cuenta que los contenidos de los signos (hechos semiológicos estructurados y hechos semánticos contextualmente determinados) dependen de convenciones sociales, el hombre puede hallar fuera del lenguaje una estructuración del mundo exterior. Esta orientación lleva a Malmberg a realizar las siguientes afirmaciones:

*"El carácter imprevisible de los signos representa un estadio avanzado en la evolución de las lenguas, su motivación por un isomorfismo con los referentes, un estadio primitivo. Cuanto más arbitrarios son los signos, más se prestan a formar, de manera exteriormente diferente, los mismos referentes -el mismo 'mundo'. Por eso mismo el poder del lenguaje sobre el pensamiento se deja sentir mucho más en las capas de la lengua donde la motivación de los signos es grande y los lazos entre expresión y contenido grandes"*<sup>105</sup>

B. L. Whorf ocupa un extremo con su concepción de la influencia del lenguaje en el pensamiento. Esta posición queda ilustrada con estas palabras:

*"Las formas de los pensamientos de una persona son controladas por inexorables leyes de modelos, de las que ella es inconsciente. Estos modelos son las sistematizaciones, imperceptiblemente intrincadas, de su propio lenguaje" [...] cada lengua es un vasto sistema de modelos, unos*

<sup>103</sup> URIBEETXEBARRIA, T., *Op. cit.*, p. 210.

<sup>104</sup> MALMBERG, B.: *Introducción a la lingüística*, Madrid, Cátedra, 1982, pp. 140.

<sup>105</sup> *Ibid.*, p. 141.

*diferentes de otros, en los que se hallan culturalmente ordenadas las formas y categorías mediante las que no sólo se comunica la personalidad, sino también se analiza la naturaleza, se notan o se rechazan tipos de relación y fenómenos, se canalizan los razonamientos y se construye la casa de la conciencia*<sup>106</sup>

La relación de las ideas de Whorf con los lenguajes especiales muestra el nivel que ocupa el lenguaje en sus planteamientos, donde se traza un continuo cruzamiento de modelos cuyo fondo es un *gran libro de sabiduría*:

*"Cada lengua y cada sublengua técnica bien engarzada incorpora ciertos puntos de vista y ciertas resistencias modélicas o otros puntos de vista ampliamente divergentes. Y esto ocurre especialmente si la lengua no es reconocida como un fenómeno planetario, sino como algo garantizado y se cree que sus especies locales, utilizadas por el pensador individual, representan toda su suma completa. Estas resistencias no solamente aíslan artificialmente a cada ciencia de la otra, sino que también restringen el espíritu científico [...] los hechos del dominio lingüístico precisan un reconocimiento de planos consecutivos, cada uno de los cuales viene explícitamente dado por un orden del modelo observado*<sup>107</sup>

En este punto, cabe referirse a la organización de las palabras en campos, remontándonos para ello al inicio de nuestro siglo<sup>108</sup>. Las *familias asociativas* de F. de Saussure (1916) presentaron cada término como centro de una constelación, cuyo mayor problema se hallaba en la propia delimitación. Las primeras

---

<sup>106</sup> WHORF, B. L., *Op. cit.* pp. 277. Puede verse, en este sentido, SOLSONA, F.: "Influencia del lenguaje sobre el progreso científico", en *ACILFR*, XI-1, 1968, pp. 377-387.

<sup>107</sup> WHORF, B. L., *Op. cit.* pp. 283. K. Baldinger expone que "la lengua científica trata de seguir límites reconocidos dentro de la realidad (si los hay), mientras que la lengua general impone sus conceptos a la realidad". BALDINGER, K. (1970), *Op. cit.*, p. 131.

<sup>108</sup> La teoría de los campos resulta de vital importancia desde un punto de vista metodológico. Ullmann afirma, en este sentido, que "un campo semántico no refleja meramente las ideas, los valores y las perspectivas de la sociedad contemporánea, sino que los cristaliza y perpetúa: transmite a las generaciones venideras un análisis ya hecho de la experiencia, a través del cual se verá el mundo hasta que el análisis resulte tan palpablemente inadecuado y anticuado que el campo entero tenga que ser refundido". ULLMANN, S., *Op. cit.* p. 283. El interés teórico por esta cuestión se refleja en los numerosos estudios publicados en lengua española durante los últimos años. (cf. GARCÍA SANTOS, J. F.: *Lenguaje y estructura*, Studia Philologica Salmanticensia, Ediciones Universidad de Salamanca, 1983; GUTIÉRREZ ORDÓÑEZ, S.: *Introducción a la semántica funcional*, Madrid, Síntesis, 1989; JUSTO GIL, M.: *Fundamentos del análisis semántico*, Universidade de Santiago de Compostela, Servicio de Publicacións e Intercambio Científico, 1990; TRUJILLO, R.: "Las unidades semánticas y su delimitación", en *RSEL*, V-2, 1975, pp. 303-314; *Elementos de semántica lingüística*, Madrid, Cátedra, 1976; "La semántica", en YLLERA, A. et al., *Introducción a la lingüística*, Madrid, Alhambra, 1982. pp. 185-215.)



referencias a *campos semánticos estructurados* se produjeron a través de G. Ipsen (1924). Dichos campos se constituían como un mosaico a través de la equiparación formal de sus miembros, con la dificultad de conjugar la afinidad formal y la afinidad semántica. Los *campos lingüísticos* de J. Trier<sup>109</sup> y L. Weisgerberg<sup>110</sup> se organizaron, como es sabido, apoyados en una estructura conceptual que abarca todo el campo de lo real. Trier concibió el vocabulario de un estado lingüístico sincrónico como una totalidad semánticamente articulada. El campo léxico estaba subordinado, con carácter de signo, a una esfera conceptual más o menos cerrada, cuya distribución interna se representaba en la estructura articulada del campo de signos. Las distintas palabras, también a manera de mosaico, introducían límites en el propio bloque conceptual. Desde esta posición, cada palabra adquiere su determinación conceptual a partir de la estructura del todo y su *significado* depende del significado de sus vecinas conceptuales. El cambio de los límites de un concepto lleva consigo la modificación de los conceptos afines y, en consecuencia, de las palabras utilizadas para expresarlos. De esta forma, las palabras ofrecen una visión del mundo y la reconstruyen:

*"Campos son las realidades lingüísticas vivas, situadas entre las palabras individuales y el conjunto del vocabulario, que, en cuanto totalidades parciales, tienen como característica común con la palabra el articularse y, con el vocabulario, el organizarse"*<sup>111</sup>

La dificultad para establecer los límites nocionales se hace evidente en otras reformulaciones del concepto de campo como son los *campos asociativos* de Ch. Bally<sup>112</sup>, que permiten, por ejemplo, que el lenguaje figurado aparezca como un

<sup>109</sup> TRIER, J.: *Der Deutsche Wortschatz im Sinnbezirk des Verstandes*, Heidelberg, Carl Winter, 1931.

<sup>110</sup> En la misma línea de Trier, L. Weisgerberg distinguió ya entre campos léxicos del dominio de los *fenómenos naturales*, de la *cultura material* y de lo *espiritual*. Al respecto, resulta interesante el estudio de DUCHÁCEK, O.: "Les problématiques de la théorie des champs lingüistiques", en *ACILFR*, XI-1, pp. 285-297.

<sup>111</sup> TRIER, J., *Op. cit.* 430.

<sup>112</sup> BALLY, Ch.: *Linguistique générale et linguistique française*, París, E. Leroux, 1932. Aunque, como señala Ullmann, "aquellos que más directamente han de beneficiarse de este nuevo concepto son el etimologista, el lexicógrafo y el estudioso del cambio semántico". ULLMANN, S., *Op. cit.*, p. 272. Respecto a la etimología, W. v. Wartburg ha apuntado que ésta "no debe contentarse con hacer constar la desaparición de una significación o la adición de una

elemento importante en sus asociaciones. Posteriormente, G. Matoré<sup>113</sup> orienta la visión nocional de Trier hacia la explicación de la sociedad mediante el estudio del vocabulario, en la línea de A. Meillet y J. Vendryes. Matoré, que se ocupa de la *lexicología* más que de la semántica, distingue las *generaciones lingüísticas*, que permiten estudiar la estructura lexicológica desde un punto de vista estático, y las *palabras-testigo* o *palabras-clave*, que corresponden a nuevas nociones y se erigen en el centro del campo nocional de un colectivo y permiten describir la estructura social un período dado<sup>114</sup>.

E. Coseriu amplía la línea estructural con un método especialmente lingüístico en el establecimiento de los campos léxicos. Éstos se constituyen como paradigmas léxicos originados por la distribución de un continuo de contenido léxico en diferentes unidades o *lexemas*, que están en oposición recíproca a través de rasgos distintivos de contenido más simples o *semas*. A. J. Greimas caracteriza, por su parte, los *microuniversos semánticos*, que distingue de este modo:

*"El análisis que apunta a explicitar los modelos funcionales, cuando se haga a partir de la manifestación práctica, dará cuenta de los microuniversos tecnológicos [...] Por otro lado, los modelos cualificativos, en la medida en que subtienden la manifestación práctica, dan cuenta de los microuniversos científicos"*<sup>115</sup>

La delimitación léxica a partir del concepto de *semas sustanciales* (análisis *sémico* o de rasgos distintivos) permite que el contenido significativo de los *lexemas*, como conjunto de rasgos distintivos que los oponen entre sí o *sememas*,

---

*significación nueva. Debe preguntarse además qué palabra es el feliz competidor, el heredero de la significación desaparecida, o a qué palabra ha arrebatado su nueva significación".* WARTBURG, W. v., *Op. cit.*

<sup>113</sup> MATORÉ, G.: *La méthode en lexicologie. Domaine français*, Paris, Didier, 1953.

<sup>114</sup> En la línea de G. Matoré se halla el estudio sobre la formación del léxico de los ferrocarriles en la lengua francesa: WEXLER, P. J.: *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Genève, Société de Publications Romanes et Françaises, 1955.

<sup>115</sup> GREIMAS, A. J.: *Semántica estructural. Investigación metodológica*, Madrid, Gredos, 1971, p. 195. Greimas presenta el concepto de *microuniverso* como "un modelo inmanente, constituido, por una parte, por un pequeño número de categorías sémicas captables simultáneamente como una estructura, y capaz de dar cuenta gracias a sus articulaciones hipotéticas, del contenido manifestado bajo forma de un texto isótopo".

facilite la organización de los campos léxicos. Desde esta misma perspectiva, A. Escobedo ha ofrecido una definición propia de *campo léxico*:

*"Paradigma constituido por todas las unidades que tienen una sustancia de contenido común y cuyos términos se estructuran mediante oposiciones simples. Es, por tanto, un sistema que puede ordenarse en varios subsistemas con sus correspondientes archisememas".*<sup>116</sup>

J. Fernández Sevilla ha definido el *campo léxico* como el "*conjunto cerrado de unidades léxicas entre las que existen relaciones mutuas analizables y estudiables*"<sup>117</sup>. No obstante, Fernández Sevilla concibe los tecnicismos como elementos sublingüísticos. En tal sentido, las terminologías no constituyen lo que venimos llamando campos léxicos desde una perspectiva semántica:

*"Las terminologías no organizan significados lingüísticos sino fenómenos definidos por las ciencias y las técnicas; no constituyen estructuraciones semánticas sino clasificaciones subjetivas".*<sup>118</sup>

En todo caso, a pesar de las reservas estructuralistas frente a la supuesta falta de rigor lingüístico aplicable a la semántica y la escasez de resultados como los obtenidos en fonología o gramática, no es posible -como señala S. Ullmann<sup>119</sup>- excluir los problemas del significado en los estudios del lenguaje. Desde una semántica histórica resulta pertinente retomar el análisis de los campos semánticos de Trier y analizar su desarrollo histórico junto a otras disciplinas que conectan aspectos propios de las relaciones entre lengua y cultura. El modo de acceso histórico-estructural, posición avanzada de W. v. Wartburg, ha sido explicitado por S. Ullmann<sup>120</sup> de forma que el sistema de conceptos es concebido como un mundo intermedio que el lenguaje interpone entre el hombre y el universo y que

<sup>116</sup> ESCOBEDO RODRÍGUEZ, A.: *El campo léxico 'hablar' en español*, Granada, Universidad de Granada, 1992, p. 12.

<sup>117</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*

<sup>118</sup> En este sentido, A. Quilis afirma lo siguiente: "*Existe una tendencia a distinguir el campo lexical del campo semántico: este último sería el conjunto de empleos de una palabra en y por lo que esta palabra adquiere una significación específica*". QUILIS, A.; HERNÁNDEZ ALONSO, C.: *Lingüística española aplicada a la terapia del lenguaje*, Madrid, Gredos, 1990, p. 474.

<sup>119</sup> ULLMANN, S., *Op. cit.*, p. 296.

<sup>120</sup> *Ibid.*, pp. 288-289.

puede ser representado como una estructura integrada de elementos entrelazados. J. Lyons, alejado del determinismo lingüístico, acepta un cierto grado de relatividad lingüística y cultural, que resume en estas palabras:

*"La conclusión general que conviene extraer es la de que la lengua de una sociedad determinada es parte integrante de su cultura, y de que las distinciones léxicas que establece cada lengua tenderán a reflejar los rasgos culturalmente importantes de los objetos, instituciones y actividades de la sociedad en que opera".<sup>121</sup>*

En todo caso, como señala D. A. Cruse<sup>122</sup>, las configuraciones léxicas pueden constituirse en forma de jerarquías, redes, taxonomías o meronomías, siguiendo así los procesos lógicos de organización conceptual.

#### 4. Recapitulación

Creo pertinente, en este momento, acabar estas reflexiones teóricas con un retorno a las ideas de K. Baldinger. Sus palabras sirven de guía a este trabajo:

*"El doble aspecto del signo lingüístico (forma de la expresión y forma del contenido) condiciona un doble aspecto del método lingüístico. Toda evolución lingüística se produce, por un lado, dentro del marco de una estructura semasiológica; por otra parte, dentro del marco de una estructura onomasiológica"<sup>123</sup>. Las dos estructuras evolucionan*

---

<sup>121</sup> LYONS, J., *Op. cit.*, pp. 444-445. En otro punto de su obra, Lyons indica que *"en general, cabe suponer que existe un grado más o menos grande de intersección cultural entre dos sociedades cualesquiera, y puede darse el caso de que ciertos rasgos estén presentes en la cultura de todas las sociedades"*. (*Ibid.*, p. 446). Sobre la posibilidad de ver el mundo a través de las gafas de nuestra lengua, K. Baldinger recoge un ejemplo ferroviario utilizado por W. v. Wartburg: *"En español se distingue, por ejemplo, entre el tren trae retraso y el tren lleva retraso, según que el tren aún no haya llegado o aún no haya salido, una diferenciación que en francés o alemán no se hace"*. BALDINGER, K. (1970), *Op. cit.*, p. 107.

<sup>122</sup> CRUSE, D. A., *Op. cit.*, pp. 112 y ss.

<sup>123</sup> Según Baldinger, las dos estructuras se entrecruzan, basadas en las siguientes características: *"La estructura onomasiológica está basada en la 'sinonimia' -Baldinger sólo acepta la sinonimia absoluta en el plano de la onomasiología-, la estructura semasiológica se basa en la 'polisemia'. La onomasiología encara los problemas desde el ángulo de aquel que habla, de aquel que debe elegir entre los diferentes medios de expresión. La Semasiología encara los problemas desde el ángulo de aquel que escucha, del interlocutor que debe determinar la significación de la palabra que oye entre todas las significaciones posibles"*. BALDINGER, K. (1970), *Op. cit.*, p. 293.

---

*continuamente. Me permito recordar aquí una frase del valonista Feller, pronunciada en 1926: «El problema es doble: sería necesario partir de la palabra para llegar al pensamiento [Semasiología], y partir del pensamiento para llegar a la palabra [Onomasiología]»<sup>124</sup>*

Sin embargo, el campo de las significaciones (campo semasiológico) exige profundizar en otros aspectos, que Baldinger expone así:

*"A la palabra base y su significación central, se agrega un matiz especial según la situación en la cual se emplea, o si se prefiere, una significación más o menos alejada del núcleo de la significación. Cuando digo que esto depende de la situación, quiero decir también que esto depende del medio (milieu), de la situación social o del oficio de aquel que se expresa. Nuestra tarea consiste en tratar de determinar en qué clase de estilo, en qué capa social, o en qué oficio nace una nueva significación y con qué factores históricos y culturales está ligada. Con esto pasamos, pues, directamente, del problema sincrónico al problema diacrónico"<sup>125</sup>*

En el campo de las designaciones (campo onomasiológico) se estudia también una estructura, las *posiciones recíprocas de diferentes designaciones*<sup>126</sup>, con un centro y una periferia objetiva, afectiva o mixta alrededor de él.

---

<sup>124</sup> *Ibid.*, pp. 294-295.

<sup>125</sup> *Ibid.*, p. 281.

<sup>126</sup> *Ibid.*, p. 290.

---

### III. El léxico ferroviario

#### A. Estudios anteriores

Desde que el ferrocarril empezó a usarse como medio de transporte, la terminología con él relacionada ha sido estudiada. No obstante, en la lengua española sólo se han producido referencias y breves análisis relativos a términos concretos o a aspectos muy puntuales de este corpus léxico. Los estudios de cierta profundidad han sido realizados fuera de nuestro país y describen el papel de dicha terminología en otras lenguas.

El cinco de diciembre de 1859, el académico A. M<sup>a</sup>. Segovia<sup>127</sup> elaboró dos notas sobre el neologismo y el arcaísmo, acompañadas de un informe que proponía a la Academia *"la forma y manera en que ha de componerse y darse a luz el Diccionario de Neologismos"*. En este texto se hizo una temprana referencia a términos ferroviarios como *rail*, *ténder*, *estación* o *vagón* y, además, a los criterios que debían tenerse en cuenta para determinar su adopción o su rechazo en la lengua española. Tras esta primera alusión por parte de un organismo de reconocida autoridad, se produjo un gran vacío documental en cuanto a las referencias al léxico del ferrocarril. Aunque el académico P. F. Monlau<sup>128</sup> procedió a la lectura, el veintisiete de septiembre de 1863, de un extenso discurso titulado *Del Arcaísmo y el Neologismo. ¿Cuándo se debe considerar fijada una lengua?*, no utilizó, en aquel momento, ningún ejemplo del campo ferroviario para ilustrar los criterios de adopción del lenguaje técnico.

En 1918, Harvey J. Swann<sup>129</sup> publicó a través de la Columbia University de Nueva York una obra compuesta por diversos estudios, en lengua inglesa, sobre la terminología francesa correspondiente a diferentes ámbitos de la ciencia y de la

---

<sup>127</sup> SEGOVIA, A. M<sup>a</sup>., *Op. cit.*

<sup>128</sup> MONLAU, P. F., *Op. cit.*

<sup>129</sup> SWANN, H. J.: "The terminology of the railroad", en *French terminologies in the making. Studies in conscious contributions to the vocabulary*, New York, 1918, pp. 1-34.

técnica. El primer capítulo de dicha obra, titulado *The terminology of the railroad* fue dedicado al análisis de la pugna existente entre el francés y el inglés por ocupar el campo léxico del ferrocarril durante el siglo XIX. Swann distingue una primera fase, donde la formación del léxico ferroviario en la lengua francesa se alimenta de sus propios recursos lingüísticos. No obstante, en una segunda fase se producen ciertas concesiones a los anglicismos y una serie innecesaria de reformulaciones, en francés, de términos y expresiones que originalmente ya eran francesas.

*"The fact is that in the early days the vocabulary was purer than it now is. Whatever objectionable elements are now in the railroad terminology were not then in it. If things had stayed as they were at first, not even the three English words<sup>130</sup> that now offend the sensitive ear would be in use" (p.32)*

En este estudio se hace una única referencia a términos españoles con estas palabras: *"Spanish is responsible for embarcadère and débarcadère, but these were already in use before the railroads" (p.32).*

Durante las primeras décadas del siglo XX, la publicación del *BRAE* incluye entre sus páginas algunas secciones donde autores como D. de Cortázar (1914-1915), M. Velasco de Pando (1923) y P. de Novo y F. Chicarro (1929) aluden a determinados términos ferroviarios, sobre cuyo uso se ofrecen apuntes concretos.<sup>131</sup>

En 1955, Peter J. Wexler elabora una tesis de estado francesa sobre *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*. Publicada en Ginebra constituye, sin duda, el mejor estudio léxico realizado sobre nuestro campo. Wexler expone detalladamente sus intenciones al principio de su trabajo:

*"Nous nous proposons d'étudier au microscope l'acte de dénomination d'un objet nouveau. Il s'agissait, en d'autres termes, de reconstruire tout le procédé si mal résumé dans les dictionnaires par une date d'apparition.*

<sup>130</sup> Swann se refiere a las voces *rails*, *wagon* y *tender*, que podrían haber permanecido bajo las formas originales francesas de *ornières*, *chariot* y *chariot d'approvisionnement*, respectivamente.

<sup>131</sup> CORTÁZAR, D. de, *Op. cit.*; VELASCO DE PANDO, M., *Op. cit.*; NOVO, P. de; CHICARRO, F.: "Acerca del indebido empleo de la palabra cabina", en *BRAE*, XVI, 1929, pp. 78-79.

*Depuis les premières descriptions périphrastiques (qui échappent nécessairement aux dictionnaires) jusqu'à la naturalisation définitive, consacrée par des emplois métaphoriques ou même proverbiaux il est évident que ce procédé comporte plusieurs étapes"(p.7)*

P. J. Wexler conoce el anterior texto de H. J. Swann sobre la terminología ferroviaria y, conjuntamente con éste, manifiesta una preocupación parecida por el procedimiento de introducción de la nueva terminología. Sin embargo, Wexler realiza una crítica contundente al proceso metodológico seguido por Swann. Esta crítica se basa en los siguientes aspectos: i) el establecimiento de generalizaciones válidas para todas las épocas y bajo todo tipo de condiciones; ii) ofrecer explicaciones utilizando como criterio una lógica exclusivamente formal; iii) basar las conclusiones en una aceptación de las explicaciones por el «genio de la lengua», con lo cual se evita el esfuerzo necesario para describir los hechos en su verdadera complejidad; y iv) haber incurrido en numerosos errores debido a una documentación insuficiente.

Como alternativa, Wexler propone un método que califica como diametralmente opuesto:

*"En partant non des mots individuels mais d'une situation, nous nous attendions à trouver, et nous avons trouvé en effet, que le terme qu'on finit par adopter n'est que le résultat d'un choix multiple, l'aboutissement d'une période de flottement plus ou moins prolongée. Du coup, l'intérêt se porte moins sur la nécessité, voire l'arbitraire, d'un changement de sens isolé que sur la richesse des ressources créatrices de la langue"(p.9)*

Desde este punto de vista, asimilar el neologismo a una simple invención tecnológica o centrar el interés de la investigación léxica en el período relativamente corto de su perfeccionamiento inicial trae consigo, según Wexler, el establecimiento de analogías injustificables. En todo caso, los recursos analógicos pueden darse con mayor facilidad durante el proceso de expansión del nuevo referente, es decir, el tiempo transcurrido desde la aparición del primer modelo práctico hasta su adopción generalizada.



De este modo, se abandona la postura puramente lingüística y se entra de lleno en la historia social. Wexler presta atención a las fechas, a los lugares, a los acontecimientos y a la clasificación de los términos a partir de las realidades. Las teorías clasificatorias utilizadas en la mayoría de los casos presentan, en su opinión, una serie de errores fundamentales:

*"Les essais de classement de changements de sens ont en effet péché par un besoin de généralisation prématurée, il faut le dire, et que rien, même des raisons pédagogiques, ne saurait justifier. Ces théories classificatoires prennent pour point de départ le mot moderne, la réussite enregistrée par les dictionnaires. Vus sous cet angle, les changements de sens isolés, sans « concurrents », deviennent en quelque sorte inévitables"(p.9)*

Se afirma, en definitiva, que el punto fundamental de la formación del léxico del ferrocarril no radica tanto en la riqueza neológica de sus inicios como en la duración de lo que llama "*la période de flottement*". No debe primar, pues, ante los ojos de la investigación, la elección de una opción terminológica concreta entre múltiples posibilidades, sino el hecho de que dichas opciones hayan podido convivir o competir durante un largo periodo de tiempo.

La explicación de los fenómenos lingüísticos se produce dentro del propio contexto histórico. Desde esta perspectiva, se analizan los diversos factores y condicionantes sociales que provocaron la vacilación en el proceso de adopción de la terminología ferroviaria y la forma en que estas indecisiones fueron resueltas.

En 1966, B. Pottier<sup>132</sup> apunta una línea de investigación léxica semejante para la lengua española. En un breve artículo, titulado *Le développement du vocabulaire des chemins de fer*, se justifica la existencia de una vía abierta en torno a la terminología ferroviaria. Tomando como punto de partida la inauguración, en 1848, del primer ferrocarril español, Pottier destaca las posibilidades de estudio que de este acontecimiento se derivan:

*"Les géographes, les économistes, les historiens des sciences et des*

<sup>132</sup> POTTIER, B.: "Le développement du vocabulaire des chemins de fer", en *Mélanges a la mémoire de Jean Sarrailh*, II, 1966, pp. 261-264.

*techniques trouvent là un merveilleux champ d'études. Le linguiste y voit un centre d'intérêt exceptionnel. Tant de choses nouvelles ont besoin de recevoir un nom. On emprunte un terme déjà existant dans la langue (changement de sens), ou dans une langue étrangère (emprunt), ou on produit une dérivation nouvelle (néologisme). Mais avant qu'un terme se fixe, de combien d'essais sans lendemain n'est-on pas le témoin?"(p.261)*

La propuesta metodológica para desarrollar todos estos aspectos se basa en un análisis sistemático de los diferentes documentos de la época, tanto de los publicados en España como en América Latina. Los datos recogidos deberán aportar valiosas informaciones "*qui évoquent le lien existant entre la technique et la civilisation des pays qui en sont bénéficiaires*". De hecho, a partir de una publicación sevillana de 1864 sobre el ferrocarril Sevilla-Cádiz, Pottier pone de manifiesto el amplio abanico de posibilidades que la terminología de esta parcela léxica presenta, además, en cuanto a sus vías de penetración en la lengua española:

*"... des entreprises étrangères fournissant le matériel de toutes sortes (françaises, belges, anglaises). C'est en partie par l'intermédiaire de ces firmes que plusieurs mots sont entrés dans le vocabulaire de l'époque"(p.262)*

Ya en 1969, Herbert Peter<sup>133</sup> publica en Stuttgart una obra redactada en alemán que, bajo el título de *Entstehung und Ausbildung der italienischen eisenbahnterminologie*, analiza la aparición y el desarrollo del léxico ferroviario italiano.

En España, sólo un breve estudio de José Carlos de Torres<sup>134</sup>, titulado *Notas sobre el léxico ferroviario* -publicado también en 1969 a través del *Boletín de Filología Española-*, trata de demostrar que el léxico del ferrocarril refleja niveles distintos de tipología social y técnica. Resulta interesante observar en este trabajo cómo, junto al léxico específicamente técnico, conviven muchas expresiones del léxico común, de coloquialismos, de popularismos y de voces empleadas en la

---

<sup>133</sup> PETER, H.: *Entstehung und Ausbildung der italienischen eisenbahn-terminologie*, Stuttgart, Wilhelm Braumüller, 1969.

<sup>134</sup> TORRES MARTÍNEZ, J. C. de: "Notas sobre el léxico ferroviario", en *BFE*, XXX, 1969, pp. 9-25. Un año después, "Reseña al *Lexique général des termes ferroviaires* de la Union Internationale des Chemins de Fer", en *BFE*, XXXVI-XXXVII, 1970, pp. 81-83.

jerga ferroviaria.

En último lugar, citaré el trabajo *Ferrocarril y literatura en España (aproximación a una literatura ferroviaria)*, realizado por J. C. Ponce<sup>135</sup> en 1988. Por sus características, en él hallamos las referencias bibliográficas de los autores en lengua española que, a través de sus obras, hacen un primer uso del léxico del ferrocarril en la literatura hispana.

---

<sup>135</sup> PONCE PÉREZ, J. C.: *Ferrocarril y Literatura en España (aproximación a una literatura ferroviaria)* [trabajo de investigación inédito]. Donación a la Universitat de Barcelona, 1988.

---

## B. El léxico del ferrocarril en su historia

*"A las cuatro ya volvía la comitiva a cortar los aires con una velocidad que solo el ave puede superar. Treinta i siete minutos despues, ya nos apeábamos todos en Barcelona" La Antorcha (4 de noviembre de 1848)*

Esta crónica aparecía justo una semana después de la inauguración y apertura al público de la primera línea ferroviaria española entre Barcelona y Mataró. En ningún momento pudo imaginar su autor el grado de profecía que en ella se incluía. El *AVE* aparece casi un siglo y medio después, y aunque no cubre el mismo trayecto, sí supera con creces este primer hito del ferrocarril en España.

La historia del léxico del ferrocarril en la lengua española se halla asociada a los avatares que sigue la progresiva implantación de este medio de transporte en la Península. V. Castañeda afirmó, en este sentido, que *"como todo invento humano, tiene un proceso de perfeccionamiento desde que es concebido hasta que la aplicación y el estudio de la realidad lo hace practicable"*<sup>136</sup>, lo cual puede extrapolarse también a la terminología utilizada durante dicho proceso.

El transcurrir paralelo del léxico ferroviario español a los progresos sociales y técnicos va más allá de los primeros intentos realizados en nuestro país. En el marco de las relaciones entre lengua y cultura, este transcurrir se extiende, después, a las diferentes fases de avance y consolidación tecnológica que llegan hasta nuestros días, sin haber cesado con ello la continua evolución de este corpus léxico. No obstante, dada la gran influencia que han ejercido sobre este campo los conocimientos técnicos y la terminología de otras lenguas, las referencias deben

---

<sup>136</sup> CASTAÑEDA, V.: "Los primeros ferrocarriles españoles (intentos y realidades)", en *BRAH*, CXIX, 1946, p. 21.

abarcar, también, un período de tiempo anterior a las primeras tentativas hispanas.

Los orígenes del transporte ferroviario se remontan a las minas de carbón inglesas, donde las maderas sobre las cuales se deslizaban los vehículos cargados de mineral, a través de planos inclinados, fueron recubiertas con planchas de metal. Desde aquel momento -alrededor de 1765- se puede hablar del *ferrocarril*. Aquella aplicación inicial en los yacimientos de Newcastle y Coalbrookdale tuvo poco después su réplica francesa en lugares como Indret y Le Creusot hacia 1780<sup>137</sup>. En ambos países, sin embargo, la utilización del ferrocarril con la ayuda de una fuerza motriz para el transporte regular de viajeros y mercancías tardó casi medio siglo en producirse. De ahí que el ferrocarril sea considerado, por lo común, como una invención del siglo XIX. A partir del segundo cuarto del siglo XIX, los avances ferroviarios se sucedieron vertiginosamente: la locomotora de Setephenson en 1825<sup>138</sup>, el ferrocarril de Estados Unidos en 1828, competiciones ferroviarias en Inglaterra en 1829, multitud de informes, proyectos, leyes e inauguraciones de nuevas líneas a partir de 1830.

A la vez, la terminología ferroviaria surgida durante el siglo XVIII debe ser considerada como un elemento esencial, producto de un determinado contexto histórico y cuyas circunstancias socio-económicas no deben ser descartadas. En especial, por lo que respecta a las lenguas inglesa y francesa, la configuración del léxico del ferrocarril recibe la influencia del vocabulario empleado en las rutas terrestres ordinarias y en los yacimientos mineros, con el desplazamiento de los materiales sobre una base de madera. Además, en el caso de la lengua francesa, P. J. Wexler afirma que *"on y constate notamment une terminologie entièrement française d'origine, qui contraste avec la terminologie moderne"*<sup>139</sup>.

A partir de 1815 se inicia una nueva etapa en la historia del ferrocarril al

<sup>137</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 13.

<sup>138</sup> Cabe recordar que la primera locomotora nacional fue construida por Ramón Cases Sirera en 1884. VERNET, J.: *Historia de la ciencia española*, Madrid, Instituto de España, 1975.

<sup>139</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 11.

pasar de Inglaterra a Francia su explotación, con un proceso favorecido por la restauración monárquica de este país. El entendimiento y los intercambios entre los dos países son elevados, como demuestra la colaboración de los técnicos británicos en los primeros intentos realizados en Francia. Los promotores e ingenieros franceses visitaron Inglaterra para realizar estudios e informes y se publicaron las primeras traducciones de los manuales y tratados técnicos ingleses. Señala H. J. Swann que, tras esta fase, la lengua francesa consiguió extender, en poco más de doce años, una completa terminología ferroviaria. Entre 1829 y 1843 -con el establecimiento del primer ferrocarril francés en 1833- el uso tan extendido del nuevo vocabulario pasó a ser, incluso, de carácter familiar: *"in 1843, a complete new terminology had been developed, had grown familiar, and was in use practically as it exists to-day"*<sup>140</sup>. P. J. Wexler ve en este proceso una variación cualitativa de suma importancia en el léxico del ferrocarril: *"ce vocabulaire offre un choix de termes qui, connus de tout le monde, n'ont plus les caractéristiques d'un langage de spécialistes"*.<sup>141</sup>

La evolución del léxico del ferrocarril durante las primeras décadas del siglo XIX no es tampoco el resultado directo de una solución de continuidad a partir de la terminología aparecida durante el siglo anterior. Junto a la influencia inglesa en los aspectos puramente técnicos, hay que tener en cuenta que el corpus léxico ferroviario que se genera convive, además, con la terminología utilizada en el transporte a través de los canales fluviales, con el que los ferrocarriles compartieron la primacía. La tan extendida comunicación por canal se convierte en una nueva influencia externa que recibe el léxico ferroviario, especialmente en la

---

<sup>140</sup> SWANN, H. J., *Op. cit.*, p. 1.

<sup>141</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 8. Como dato orientativo respecto a la dimensión social que ha conseguido, hoy día, el fenómeno ferroviario, resultan interesantes las palabras del historiador René Rémond sobre este aspecto: *"La revolución de los transportes, con la aparición de los ferrocarriles, la instalación, en todos los países de Europa, de redes diversificadas que cubren el conjunto del territorio, crea un nuevo tipo profesional, el ferroviario. Sólo en Francia la cifra de trabajadores empleados por las compañías ferroviarias se calcula en medio millón"*. RÉMOND, R.: *Introducción a la historia de nuestro tiempo. El siglo XIX (1815-1914)*. Barcelona, Vicens-Vives, 1980, p. 52.

lengua francesa:

*"we shall expect to find words taken from the already established canal terminology, and we shall expect the acceptance of names or the equivalent of names already given to things by the English"*<sup>142</sup>

A partir de aquí, resulta pertinente trazar un itinerario semejante para determinar el proceso de introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española. La descripción anterior abre diversos interrogantes respecto al español, cuyas respuestas debieran extraerse del estudio propuesto en la presente tesis.

La afirmación de que la rapidez y el bajo coste del transporte constituyen las claves para la modernización y el desarrollo económico de cualquier país en proceso de expansión resulta ejemplificada con creces durante el siglo XIX español, ya que la construcción y posterior explotación de vías de comunicación marítima (canales, navegación a vapor, etc.) y terrestre (carreteras, ferrocarriles, etc.) representaron un papel fundamental en la historia económica de nuestra nación. No obstante, entre todo el conjunto destaca el protagonismo especial del ferrocarril por encima de cualquier otro medio de transporte de la época. Una repercusión sin precedentes, tanto a nivel económico, como social y cultural.

Sin embargo, una comparación con la magnitud de progresos producidos en este campo en las revoluciones industriales, o con el nivel de desarrollo, de otros países europeos, resulta -una vez más- desfavorable para España. Su especial y abrupta orografía, algunos errores técnicos de consecuencias finiseculares y, especialmente, la falta de apoyos gubernamentales en una serie continuada de altibajos políticos son males endémicos que afectaron también al establecimiento del ferrocarril en nuestro país. Así, tras la muerte de Fernando VII en 1833 y hasta 1840 estallaron en España los conflictos carlistas bajo la reina gobernadora María Cristina. A esto siguió la regencia del general Espartero, que no pudo evitar

---

<sup>142</sup> SWANN, H. J., *Op. cit.*, p. 3.

continuas revueltas que fueron derribando los sucesivos gobiernos y alteraron la vida social española.

De esta forma, si bien el relieve peninsular resultaba inamovible y la red podría haberse diseñado con mayor o menor fortuna (red periférica en lugar de radial), los aspectos administrativos y técnicos en comparación con el resto de países dejaron mucho que desear. Así, mientras Inglaterra, Alemania, Bélgica, Francia o Cuba construyeron e inauguraron en la década de 1830-1840 sus primeras líneas y, en la mayoría de casos, promulgaron sus leyes sobre ferrocarriles, más de un cuarto de siglo de indecisiones prorrogaron su definitiva implantación en España.

El proceso se inicia en nuestra península en 1829 con unos primeros proyectos (Joaquín Vizcaino, José Díaz-Imbrechts, Marcelino Calero y Portocarrero) que nunca llegaron a cuajar. Se dan en Madrid y en la baja Andalucía, concretamente en comarcas como Jerez, productoras de vino y dedicadas a su comercialización. El apoyo económico gubernamental era nulo y todo descansaba en posibles aportaciones personales.

En 1832, una comisión creada el año anterior por las Juntas Generales de Vizcaya y dedicada a las comunicaciones por carretera expone la posibilidad de construir los primeros ferrocarriles en estos términos: "*A esta clase pertenece el carril de fierro del camino de Valmaseda*"<sup>143</sup>. Fue, de nuevo, una simple declaración de intenciones. Durante la década de los 30 se produjo una serie interminable de prórrogas y transmisión de concesiones de líneas entre Marcelino Calero y Portocarrero y Francisco M<sup>a</sup> Fassio, y entre éste y la Compañía Británica, que desembocó en 1838 en la suspensión de un incipiente proyecto anglo-hispano.

Ya entre 1843 y 1846, cerca de veinticinco concesiones tuvieron que luchar con la maltrecha burocracia española. Entretanto, en 1844, una Real Orden

---

<sup>143</sup> WAIS SAN MARTIN, F.: *Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1941)*. Madrid, Editora Nacional, 1967, p. 19.



establecía un ancho de vía superior al europeo, decisión técnica de consecuencias nefastas para el ferrocarril en nuestro país. A partir de este momento, los hechos se van produciendo de forma aislada y sin solución de continuidad: en 1848, la primera línea entre Barcelona y Mataró; en 1851, la línea entre Madrid y Aranjuez; en definitiva, los escasos cuatrocientos cincuenta kilómetros de red construida entre 1850 y 1855 y la promulgación, este mismo año, de la Ley de Ferrocarriles, no sin un previo voto adverso del Senado en 1853.

G. Tortella se pregunta por las causas de esta tardanza en la construcción del ferrocarril en un país tan necesitado de él. El propio historiador da una serie de posibles motivos:

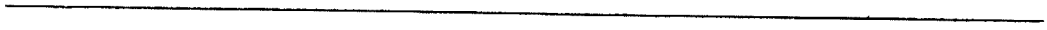
*"La respuesta es que se combinaron el círculo vicioso del subdesarrollo con la inepticia y la inercia gubernamental. El atraso económico y social hacía que el capital, el nivel técnico y la iniciativa empresarial fueran insuficientes; la falta de visión gubernamental, en lugar de suplir la insuficiencia, la aumentaba"<sup>144</sup>*

La Ley de Ferrocarriles y el nuevo gobierno progresista dieron paso, no obstante, a una década (1855-1865) de esplendor ferroviario. Mil quinientos kilómetros de vía entre 1855 y 1860, cerca de tres mil en el quinquenio siguiente y la creación de una veintena de compañías son los datos más relevantes. Las causas de este éxito, según el profesor Tortella, fueron las siguientes: el apoyo estatal a la formación de sociedades anónimas, que disfrutaban de múltiples subvenciones, garantías y desgravaciones; la formación de un sistema bancario que financiaba las construcciones; la aportación de capital nacional desde las zonas catalana, valenciana y vascongada, especialmente, junto con el auge de la minería española; y el influjo masivo de capital, tecnología e iniciativa extranjeros, sobre todo franceses<sup>145</sup>. Este último aspecto debe ser tomado también en consideración al analizar la introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española.

<sup>144</sup> TORTELLA CASARES, G.: "La economía española, 1830-1900", en *Historia de España*, VIII, Barcelona, Labor, 1990, P. 108.

<sup>145</sup> *Ibid.*, p. 109.

Aunque tardíos, los inicios ferroviarios españoles fueron precipitados y las expectativas creadas en cuanto a los beneficios de explotación de las diferentes líneas no se cumplieron. Este fracaso fue el prelude de la quiebra del sistema bancario, lo cual, unido a la crisis algodonera y económica en general, abrió una nueva década (1865-1875) de recesión. Sólo una leve recuperación en torno a las dos grandes compañías supervivientes -aunque con capital francés mayoritario-, la del Norte y MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), caracterizó el último cuarto del siglo XIX.



---

## IV. Estudio de las fuentes

### A. Tratados y manuales técnicos

#### 1. Las primeras traducciones (1831-1833)

Los primeros textos en lengua española que tratan aspectos técnicos del ferrocarril corresponden a diversas traducciones realizadas a partir de 1830. En enero de 1831, Gregorio González Azaola, comisionado en las Reales Fábricas de Artillería de la Cavada, ofrece la traducción al castellano de una obra del ingeniero inglés Thomas Tredgold con el título de *Caminos de hierro. Tratado práctico sobre los carriles de hierro, y los carruages, máquinas de vapor y de gas, ya movibles ó loco-motrices, ya estables y cuanto conviene saber para construirlos*. Dos años antes, el nueve de julio de 1829, la Real Junta de Aranceles, con una autorización oficial para proponer los medios de hacer un ensayo de un carril de hierro desde las principales minas de carbón hasta el punto más inmediato, solicitó un informe acerca de este particular a González Azaola. Éste, que en 1829 ya había publicado una memoria titulada *Hornaguera y hierro* donde se hablaba de las ventajas de los carriles de hierro<sup>146</sup>, respondió a dicha demanda con la traducción del texto de Tredgold. Entre el original inglés y la versión castellana existió, no obstante, el filtro de una traducción francesa de 1826, hecho reconocido por el propio autor en su *Advertencia* inicial:

*"Desde luego habia pensado atenerme fielmente á la obra inglesa original cuando me resolví á traducirla, pero habiendo visto la version francesa hecha por Mr. Duverne, antiguo oficial de marina, la cual me pareció muy correcta, trate de cotejarlas ante todas cosas, y asegurado de su fidelidad, me he gobernado por esta, á causa de que Duverne vi que me aliviaba mucho el trabajo dándome reducidas al sistema métrico<sup>147</sup> las innumerables*

---

<sup>146</sup> Para su defensa, Azaola utilizó pasajes como el siguiente: "Y nos contentaríamos con ver andar por esas Castillas, esa Mancha, Extremadura y Andalucías tanto pesado carromato, tanto macho de arriero y tanto burro miserables, atascándose los mas de los meses en unas llanuras que hacen horizonte, y empezarian á manar oro y plata desde el momento que se viesen cruzadas de carriles de hierro" (pp.92-93)

<sup>147</sup> Sobre el proceso de adopción de las nuevas nomenclaturas de medición que en esos momentos se producía en la lengua española, cabe destacar el estudio de GUTIÉRREZ

*citas de medidas inglesas que á cada paso se encuentran en la obra"*  
(p.XIII)

Otra obra de Thomas Tredgold relacionada con el ferrocarril es traducida también al español en 1831. Concretamente en el mes de septiembre de dicho año, Gerónimo de la Escosura publica el *Tratado de las máquinas de vapor*. Para la redacción del texto se utiliza, una vez más, una traducción francesa aparecida con anterioridad. Se trata de la versión realizada por F.N. Mellet en 1828.

En 1833, Francisco Javier Barra publica la *Comparación entre los caminos ordinarios, los caminos de hierro, y los canales de navegación*, una memoria de F. de Gerstner, impresa en Praga en 1813. Esta obra fue traducida del alemán al francés por el ingeniero Pierre Simon Girard en 1827<sup>148</sup>, versión que manejó posteriormente Fco. Javier de la Barra para su traducción. El texto fue un encargo del ministro de hacienda Luis López Ballesteros, y en él se rebatieron ciertas opiniones que había expresado G. G. Azaola en su memoria de 1829.

## 2. Textos españoles especializados

El veintidós de mayo de 1844, en la sección de ciencias fisico-matemáticas del Ateneo de Madrid, fue leído el texto *Nueva construcción de caminos de fierro, adaptable al territorio desigual y montuoso de nuestra península*. Su autor, José Mariano Vallejo, publicó posteriormente dicha intervención -impresa en su propia imprenta- junto a un extracto de la memoria de Fco. Javier de la Barra citada anteriormente. En concreto, Vallejo aprovechó en su texto la introducción

---

CUADRADO, J.; PÉSET, J.L.: *Metro y Kilo: El sistema métrico decimal en España* [en prensa], Madrid, Akal. Las advertencias sobre esta cuestión se prolongaron en el tiempo. En 1855, en el *Proyecto de las líneas generales de Navegación y de Ferro-carriles en la península española* de Fco. Coello se indicaba todavía lo siguiente: "*Hemos empleado en toda esta memoria las medidas métricas, porque son las mandadas adoptar oficialmente, y sobre todo, por ser las que se han usado en la mayor parte de los ferro-carriles construidos ó proyectados en nuestro país*" (p.11).

<sup>148</sup> En 1824, Baader publicó una primera traducción francesa de la obra de Gerstner.

aparecida en la versión de P. S. Girard. La obra de Vallejo trata una parcela reducida de las iniciativas ferroviarias de la época, con alusiones a uno de los precedentes descritos en el apartado anterior:

*"D. G. González Azaola tradujo del inglés la obra del ingeniero civil Mr. Tredgold sobre construcción práctica de caminos de fierro; la cual no contiene ninguna figura en que se represente el sistema de Mr. Enrique Palmer<sup>149</sup>, también ingeniero civil; y como mi nueva invención no es más que una modificación del sistema de este, principiaré por dar á conocer lo más esencial" (p.5)*

En 1857, Diego Muñoz Murillo, ingeniero mecánico industrial por la Escuela de Artes y Manufacturas de Gante (Bélgica), publicó la *Cartilla del Maquinista Conductor de Locomotoras o sea Reglas Teórico-Prácticas indispensables a los maquinistas y Fogoneros, a las personas que aspiran a esta profesión, y a todos los empleados subalternos de los ferro-carriles*.

En 1860, se publicaron las *Instrucciones para los guarda-vías (de día y de noche y para los obreros de la vía)* por parte de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante -MZA-. En 1861, fueron editadas la *Guía práctica para trazados de caminos de hierro*, obra de Carlos Álvarez, y la *Instrucción para la redacción de los proyectos*, texto publicado por el Servicio de la Construcción de la Compañía MZA en una edición bilingüe española-francesa.

Ya en 1862, el siete de febrero, Vicente Luis Marqués realizó el compendio *Caminos de hierro*, dedicado a la Reina Isabel II. El mismo año apareció un documento que trató con detalle el hundimiento del puente de La Parra en el *Ferro-carril del Norte de España (Sección del Escorial á Las Navas)* y unas *Observaciones acerca de la explotación de los ferro-carriles en España* por parte de Pablo Henrich.

Tras la Exposición Universal de Londres en 1862, Cipriano Segundo

---

<sup>149</sup> Sistema de un solo carril alzado.

Montesino<sup>150</sup> publicó, al año siguiente, una *Memoria* sobre el material de ferrocarriles presente en dicha muestra. Sobre el texto, su propio autor confesó lo siguiente:

*"Adolece el escrito de una falta á mi juicio grave. Para su completa inteligencia, habria sido preciso acompañar los dibujos de las máquinas y aparatos que se describen" (p.III)*

Otra *Memoria sobre el material de ferro-carriles* en relación a la misma Exposición Universal fue publicada en 1864 por los ingenieros civiles Juan B. Jiménez y Agustín Díaz Agero, en virtud de lo dispuesto por una Real Orden del veintiséis de abril del mismo año.

Victoriano Palacios publicó también en 1864 *Dos palabras sobre la intervención del Estado en la industria de los caminos de hierro*, estudio que tomó como modelo de contraste el sistema ferroviario inglés. Al año siguiente, Luis Rouviere Bula elaboró unas *Notas tomadas durante un viaje al extranjero* con el objeto de procurar a la Compañía del Camino de Hierro de Zaragoza a Barcelona los datos, precios y noticias para la adquisición de los efectos de consumos de dicha vía férrea. Rouviere, ingeniero jefe del material y de la tracción de la compañía, comparó las ofertas de un gran número de empresas europeas relacionadas con la industria ferroviaria. En 1866, A. del Monte, profesor en arquitectura, director en caminos y canales y jefe en estudios de ferrocarriles, publicó el *Tratado de aplicación al estudio, trazado y replanteo de caminos de hierro, carreteras y canales*. En la Dedicatoria e Introducción a dicha obra se decía lo siguiente:

*"La falta de un Plan general y de un Tratado especial para realizar los proyectos de las vías de comunicación y aprovechamiento de aguas, ha sido causa para determinarme á redactar algunos apuntes, con el fin de suplir la necesidad que experimentamos de usar obras extranjeras de aplicación inmediata [...] Muchas verdades teóricas y no pocas generalidades se hallan esparcidas en diferentes obras, así nacionales como extranjeras, que*

---

<sup>150</sup> Cipriano Segundo Montesino (1817-1901) representó a España en la Comisión Internacional para la apertura del Canal del Suez. VERNET, J., *Op. cit.*, p. 273.

*ya por lo que estas pierden en la traducción, ó bien por su forma y dimensiones, no se pueden usar en campaña [...] Por tanto, las obras de aplicación y de utilidad práctica, deben estar escritas sobre el terreno, en el idioma nacional, con gran copia de datos adquiridos en el país" (pp. 5-8)*

También 1866, M. Matallana del Rey inició una serie de publicaciones especializadas -tras la aparición del primer *Vocabulario Descriptivo* sobre ferrocarriles en 1863- con la edición de la *Cartilla para los guarda-vías en los ferro-carriles*. Un año después, publicó la *Cartilla para los guarda-agujas y guarda-barreras en los ferro-carriles*, donde se refirió a la terminología ferroviaria:

*"No hemos olvidado tampoco la necesidad que hay de uniformar la nomenclatura de los diferentes elementos que constituyen los aparatos que han de manejar los empleados á que nos referimos; pues la confusión que hoy existe cuando se usan diferentes nombres para espresar un mismo objeto, aplicado á una misma operación y destino, debe á todo trance desaparecer, si nos hemos de entender en adelante [...] Podríamos citar otras palabras, que, abstracción hecha del origen que tuvieran, demuestran el desórden que hay en las voces técnicas, y que si continuase vendríamos á una Babilonia para los ferro-carriles: por esto hemos introducido como apéndice en esta cartilla algunas definiciones que fijan la acepción de las palabras mas usuales, para que los empleados á quienes se dirige este trabajo, procuren introducirlas y adaptarse á ellas, cooperando de este modo á la unidad que todos deseamos" (pp. 5-7)*

En el *Manual práctico para la conservación de las vías férreas* (1873), Matallana mostró, de nuevo, su preocupación por la uniformidad del tecnicismo ferroviario, con referencias a los aspectos etimológicos del mismo. No obstante, supeditó dichos aspectos a criterios prácticos de univocidad terminológica. Así se deduce de sus palabras en el *Prólogo* de esta obra:

*"... verdad es que, á despecho de la crítica, el uso vá admitiendo ya nombres extranjeros, que aceptaremos en este libro, procurando, por punto general, llamar con un solo nombre á cada uno de los materiales y objetos, pues deseamos la unidad del lenguaje en el ramo de ferro-carriles: esto lo decimos con permiso de los etimologistas á quienes dejamos en libertad de seguir sacando las raíces de las palabras que pertenezcan á esta industria cuyo origen, por cierto, no se remontará á los tiempos primitivos, ni vendrá de la primera lengua universal, que la etnografía nos dice que se perdió."*



(p.XXII)

Matallana aborda también en el mismo texto cuestiones relativas a la uniformidad del tecnicismo ferroviario en la lengua española. Sus esfuerzos iban dirigidos especialmente a conseguir que esta unidad pudiera paliar las variantes geográficas que dicha terminología presentaba en nuestro propio país:

*"... manifestaremos que mucho nos lastima ver la confusion que produce la diversidad de nombres que un mismo objeto recibe en el ramo de ferro-carriles; no solo en nuestras diferentes provincias, sino tambien dentro de una misma. Si en el dia no se puede usar un lenguaje comun entre distintas naciones y es un deber de reciprocidad y justicia aceptar mutuamente los nombres que otros dieron á los objetos que inventaron y á los sistemas que crearon, no es igual tratándose de las formas particulares de un idioma en provincias de una misma nacion."*

Con anterioridad, Pablo Sans y Guitart, ingeniero de la Tracción de los Ferro-carriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona, publicó una colección de problemas ferroviarios de cálculo bajo el título *La locomotora en acción* (1868). En dicha obra, Sans y Guitart se refirió también al tecnicismo en los ferrocarriles:

*"La segunda parte está dividida en capítulos, artículos y párrafos: en ella hemos procurado explicar, despojados del riguroso tecnicismo científico, en lo que nos ha sido posible, los fenómenos físicos que tienen lugar en la locomotora. En cuanto á las piezas de esta, hemos procurado darlas aquellos nombres que nuestro pobre conocimiento de la lengua castellana nos ha sugerido como á mas castizos, sobre cuyo punto convendría se hiciera algun trabajo por personas competentes, pues no hay duda que nuestra riquísima lengua debe tener en su propia indole numerosos recursos para formar en este sentido un vocabulario técnico que nada deje que desear. En los últimos años se ha publicado ya en España un Vocabulario de ferro-carriles por el ingeniero D. Mariano Matallana, cuyo libro es un gran paso dado para ir uniformando nuestro lenguaje en materias industriales [...] en ninguna manera hemos tratado de formar una obra para ingenieros, pues estos deben ir á beber a otras fuentes que por ahora, y sentimos en el alma tener que decirlo, manan solamente en país extranjero" (p. X-XI)*

Algunas de las obras técnicas publicadas durante el final de siglo en España fueron las siguientes: *Ferrocarriles económicos. Sistema Fell* (1869) de E. Barron

y M. de Arámburu; *Catecismo de los maquinistas y fogoneros*<sup>151</sup> (1870) de J. G. Malgor; *Empleo del Contra-vapor en las máquinas locomotoras* (1871) de Aureliano Ximenez; *Tracción en vías férreas* (1877-78), del comandante y capitán de ingenieros José Marvá y Mayer, en cuya segunda parte destaca un Vocabulario de los términos prácticos más usuales en su estudio de la locomotora; *La locomotora y los caminos de hierro* (1880), de Eduardo Sánchez Pardo en una traducción del texto francés de Luis Figuiet; *El ferro-carril* (1881-83), del ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y ex-director general de obras públicas Eusebio Page; *Experiencias en obras de Ferro-carriles, Carreteras, Canales y edificios* (1882) de P. Lahuerta y Sánchez; *Manual práctico del fogonero y maquinista* (1885) de G. Gironi; *Ferro-Carriles de poco coste en España* (1885) de A. Sans y García; *Ferrocarriles de 75 centímetros* (1889) de Enrique Heriz; o las *Lecciones de caminos de hierro* (1893) de Vicente Ruiz.

Cabe destacar la publicación, entre 1885 y 1889, de una media docena de manuales técnicos sobre ferrocarriles por parte de E. Maristany y Gibert<sup>152</sup>, cuyo contenido trató desde la circulación de mercancías en las estaciones hasta los sistemas de frenado y señalización ferroviarios.

Con el inicio del siglo XX, algunos de los manuales técnicos ferroviarios se especializaron en las nuevas tecnologías, entre las cuales destacó el empleo de la electricidad. Algunos de los títulos más importantes son los siguientes: *Ferrocarriles, Tranvías y Electricidad* (1901), obra conjunta entre cuyos autores destacó J. Echegaray; *Ponencia acerca de los Ferrocarriles Secundarios* (1907)

---

<sup>151</sup> Este tipo de manuales también tuvo su versión dirigida a otros empleados ferroviarios cuya labor era menos técnica. El comisario de segunda clase, Apolinar Caltañazor, publicó en 1877 la *Guía del Comisario de ferro-carriles*, donde se recordaba que entre la bibliografía obligada en el inventario de un comisario se hallaban: "Los tres tomos que componen el Diccionario razonado, legislativo y práctico de los ferro-carriles españoles, por D. Benito Vicente Garcés, y que facilitado por el Ministerio de Fomento, tienen todos los Comisarios para el mejor desempeño de sus funciones" (p.94).

<sup>152</sup> En 1905, E. Maristany dedicó a Francisco Silvela, presidente del Consejo de la Compañía MZA, su obra *Impresiones de un Viaje por los Estados Unidos*, que puede ser considerado un estudio técnico sobre los ferrocarriles norteamericanos.

de Enrique Prat de la Riba; *Manual militar de ferrocarriles*<sup>153</sup> (1908) del coronel de caballería Fernando de Lossada y Sada; *Notas presentadas al Congreso científico de Zaragoza* (1909) por Manuel M<sup>a</sup> Arrillaga; *La Máquina Locomotora* (1905) de Luis Zurdo Olivares; *Manual ferroviario-comercial* (1914) de Julián Juanena; *Manual de la locomotora* (1917), obra de la American Locomotive Company; *Conveniencia y posibilidad de electrificar los ferrocarriles españoles* (1919) de Mario Viani; *Álbum de material ferroviario* (1924) de la Sociedad Española de Construcción Naval; *Manual de asiento y conservación de vías férreas* (1913) y el texto *Vías de comunicación. Manual de construcción y explotación de ferrocarriles. Aplicación especial a los de vía estrecha* (1924) de T. de Alberti. Quizás la obra culminante en materia ferroviaria en las primeras décadas del nuevo siglo fue el *Tratado de ferrocarriles* (1914-1923) de Silvio Rahola.<sup>154</sup>

---

<sup>153</sup> Obra declarada de texto para las academias militares y premiada en las Exposiciones Universal de Barcelona y Regional de Logroño con medallas de oro.

<sup>154</sup> Entre los textos de S. Rahola destaca también la obra *Material ferroviario de Transporte*, publicada en 1929.

---

## B. Documentación técnico - administrativa

### 1. Prospectos de construcción y proyectos

#### a. Tentativas iniciales (1829-1838)

La primera concesión ferroviaria de la historia de España fue otorgada, mediante una Real Orden del veintitrés de septiembre de 1829, al gaditano, de madre inglesa, don José Díez Imbrechts para realizar un "*carril de hierro desde Jerez al Portal*" o muelle sobre el río Guadalete. Dicho trazado pretendía aprovechar el posible transporte generado por el depósito franco creado en Cádiz en febrero del mismo año. En ese primer intento fueron partícipes algunos financieros británicos y don Marcelino Calero y Portocarrero, español residente en Londres.

Tuvo poca aceptación, entre los posibles inversores, el plan de subscripciones de la nueva empresa, y a ello cabe añadir además la respuesta oficial ofrecida a Díez Imbrechts mediante un auto consistorial, que preludiaba un triste final a su tentativa:

*"El Señor Corregidor-presidente, manda que por el escribano se haga saber a los S. S. del Ayuntamiento concurrentes que no pueden disponer de los fondos públicos sin expresa orden de S. M., y, de consiguiente, queda nulo el anterior acuerdo, pudiendo hacer su participación, si gustan, de su bolsillo particular"*<sup>155</sup>

Unas breves noticias sobre el plan financiero proyectado<sup>156</sup> y algún grabado del material móvil que pretendía utilizarse en dicho trayecto constituyen los primeros documentos de este apartado sobre las fuentes.

A través de otra Real Orden del veintiocho de marzo de 1830 se concedió un privilegio exclusivo, durante veinticinco años, para la construcción en España

---

<sup>155</sup> WAIS SAN MARTIN, F., *Op. cit.*, p. 21.

<sup>156</sup> CASTAÑEDA, V., *Op. cit.*, pp. 27-28.

del *Camino de hierro de la Reina Gobernadora*, que debía tomar el nombre -según su artículo segundo- de la soberana Doña María Cristina. El trazado propuesto por dicha empresa debía transcurrir entre Jerez de la Frontera y San Lúcar de Barrameda, con paso por el Puerto de Santa María y Rota. Su promotor fue Marcelino Calero y Portocarrero, a quien José Díez Imbrechts había traspasado sus derechos con anterioridad.

En un documento de 1830, publicado en Londres, M. Calero ofreció la explicación del plano, el reglamento y el cálculo de costos que había de regir el nuevo proyecto ferroviario. A esta documentación se acompañaba la serie de *Mercedes concedidas por S.M.*, entre las cuales se hallaba el ya citado privilegio. Además, en el Reglamento se especificaba que un tercio de los dividendos obtenidos "*pertenecerá al Empresario D. Marcelino Calero y Portocarrero, y descendencia, en razon de su parte industrial y científica*". Lo que había de ser el *Camino de hierro de la Reina María Cristina* quedó, sin embargo, en un mero proyecto. Tras una recepción real en que Calero mostró a los monarcas el ensayo, sobre maqueta, de su ferrocarril, la empresa cesó en sus actividades.

Dicho texto, junto a diversos anuncios de la época en la *Gaceta de Madrid* y el *Semanario de Agricultura y Artes* londinense, dando a conocer las pretensiones y ofrecimientos de Marcelino Calero<sup>157</sup>, completan las primeras documentaciones técnico-administrativas de los inicios de la historia del ferrocarril en España.

El proyecto de Marcelino Calero sí consiguió abrir un camino para la implantación del ferrocarril en Cuba. Tras enviar a la isla su proyecto para obtener los apoyos necesarios, las autoridades cubanas hallaron cierto paralelismo comercial entre la zona vinícola jerezana y las plantaciones azucareras, por lo que respecta al transporte de dichos productos hasta los puertos marítimos más

---

<sup>157</sup> El propio Marcelino Calero y Portocarrero fue el editor, en Londres, del *Semanario de Agricultura y Artes* entre 1829 y 1831.

cercanos mediante una vía férrea<sup>158</sup>.

De este modo, la Junta de los Caminos de Hierro se pronunció, en 1830, a favor de la construcción de una línea ferroviaria entre el valle de Güines y La Habana. Tras dos años de espera y otros dos de discusiones, la interesada labor de la Junta de Fomento y una Real Cédula del mes de octubre de 1834, que autorizaba definitivamente el proyecto, permitieron iniciar los trabajos. El diez de noviembre de 1837, Cuba estableció una comunicación ferroviaria entre La Habana y Bejucal.

Quizás lo más importante, desde la perspectiva lingüística, fue la contratación inicial de un grupo de contratistas y de un ingeniero norteamericanos para realizar dichos trabajos. De este modo, en el ámbito de los proyectos de construcción y al igual que había ocurrido en España con sus dos intentos ferroviarios frustrados, la primera relación de la lengua española con el léxico del ferrocarril se producía a través del inglés.

En nuestro país, mientras tanto, sólo una Comisión nombrada por las Juntas Generales de Vizcaya el doce de agosto de 1831 manifestaba, un año después, la posibilidad de establecer un camino de *ferro* de Bilbao a Burgos, por Valmaseda. En Cataluña, don Francisco Fassio obtenía, el uno de octubre de 1834, la concesión de una línea férrea entre Reus y Tarragona, que acabó por caducar en 1838. Ninguno de los proyectos presentados en la península llegó, pues, a cuajar. El interés por el ferrocarril de ciertas zonas comerciales, industriales y mineras de España no encontraba una plasmación real y quedó aletargado prácticamente toda una década.

---

<sup>158</sup> ZANETTI LECUONA, O.: "Ferrocarrils i Estat colonial: Cuba, 1830-1898", en *L'Avenç*, 180, 1994, p. 64.

### b. Líneas pioneras (1843-1851)

Un largo paréntesis se abrió en España hasta 1843, con el estallido de las guerras carlistas y la regencia del general Espartero. Al mismo tiempo, Europa avanzaba en la implantación progresiva del ferrocarril. Además de Inglaterra y Francia, naciones como Bélgica, Alemania, Prusia o Italia establecieron sus primeras líneas férreas. Mientras tanto, en España, las inevitables carencias en materia ferroviaria permitieron que un gran número de empresarios y técnicos ingleses y franceses llegasen a la península para obtener las concesiones y la dirección de nuevos proyectos<sup>159</sup>. Todo ello implicó que la lengua española se hallara supeditada al prestigio de lenguas como el inglés y el francés, lo cual no dejó de ejercer una gran influencia en la formación de la terminología española del ferrocarril.

Únicamente con la aparición del primer informe técnico sobre ferrocarriles en lengua española -que vio la luz en Madrid el dos de noviembre de 1844- se abrió una pequeña puerta a la iniciativa ferroviaria en nuestro país. La redacción del *Informe dado por una comisión de ingenieros de caminos de la Dirección General del ramo, y adoptado por ésta el proponer á la aprobación del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las Empresas de los caminos de hierro* fue encargada a la comisión compuesta por el Inspector general Juan Subercase y los Ingenieros primeros Calixto de Santa Cruz y José Subercase. El informe iba dirigido al Director general de Caminos, Canales y Puertos en España y, conocido como el *Informe Subercase*, fue el prelude al primer pliego de condiciones en materia ferroviaria aprobado en nuestro país el treinta y uno de diciembre de 1844.

El contenido del *Informe Subercase* establecía los principios generales que

<sup>159</sup> WAIS SAN MARTIN, F., *Op. cit.*, pp. 24-25. Sobre la situación general de la ciencia en el siglo XIX español, LÓPEZ PIÑERO, J. M.: *La ciencia en la historia hispánica*, Madrid, Aula Abierta Salvat, 1982; *La ciencia en la España del s. XIX*, Madrid, Marcial Pons, 1992; SÁNCHEZ RON, J. M.: *Ciencia y sociedad en España: de la Ilustración a la Guerra Civil*, Madrid, El Arquero-CSIC, 1988; VERNET, J., *Op. cit.*

debían servir de base a todas las concesiones ferroviarias españolas a partir de ese momento. Antes, la comisión efectuó un estudio sobre el establecimiento y explotación del ferrocarril de las naciones pioneras en el nuevo medio de comunicación (Bélgica, Francia, Inglaterra, Estados Unidos, Rusia, Alemania, etc.). Concretamente, sobre los aspectos referidos en la siguiente cita:

*"La Comisión, para emitir su dictámen, ha tenido presentes los diversos medios que se han empleado en todas las naciones donde se han construido ó se están construyendo muchos caminos de hierro, para subvenir á los gastos de su construcción; los diferentes sistemas que en las mismas se han adoptado, y requisitos preliminares que se han exigido para proceder á su concesión definitiva cuando se ejecutan por empresas particulares en todo ó en parte"*

Previamente, el treinta de junio de 1843, don José María Roca, comerciante catalán residente en Londres, solicitó la concesión de un ferrocarril entre Barcelona y Mataró. El gobierno únicamente concedió una autorización provisional a esta demanda, hasta la formación de la compañía, y mediante una posterior Resolución del veintitrés de agosto del mismo año sólo fue permitida la instrucción anticipada de los expedientes expropiatorios. El seis de junio de 1845, ante el notario Fernando Moragas i Ubach, fue firmada la escritura de constitución de la sociedad que se hizo cargo de la concesión, ratificada mediante una Real Orden del tres de marzo de 1846 y una cédula real del veinte de octubre de 1847. Bajo las condiciones remitidas desde Inglaterra por el ingeniero en jefe Mr. Joseph Locke, director facultativo del proyecto, las contrataciones definitivas fueron realizadas también en 1847: Mackenzie & Brassey fijó el precio de obras y materiales, Jones y Potts suministró el material móvil de tracción y Wright adquirió los vehículos de transporte. Los únicos suministros no ingleses fueron las traviesas de la línea, importadas desde Rusia por vía marítima. Pocos meses antes de la inauguración del primer ferrocarril español fue publicada la *Memoria del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró*, leída en la Junta general de accionistas celebrada el treinta de enero de 1848. El documento informó de los procesos seguidos para la adquisición de terrenos -ciento cincuenta expropiaciones-, de la construcción de



dependencias y de las gestiones llevadas a cabo con el fin de adquirir el material móvil de la línea, todo ello en relación a las contrataciones adoptadas con las empresas inglesas que secundaban la construcción del trayecto. Finalmente, tras cinco años de gestiones, el sábado veintiocho de octubre de 1848 fue inaugurado y abierto al público el primer trayecto ferroviario español entre Barcelona y Mataró. A la semana siguiente, el semanario barcelonés *La Antorcha* hacía públicos los nombres propios que se hallaban tras el primer ferrocarril en España:

*"Los ingenieros Locke, Mackenzie, Wright i demas personas que han intervenido en la ejecución material del camino" 4/noviembre/1848*

El veintitrés de abril de 1844 se había concedido otra línea ferroviaria entre Madrid y Aranjuez al ingeniero Pedro de Lara, tras la cual se hallaba la figura del financiero y ministro de Hacienda español José Salamanca y Mayol. La duodécima base de esta concesión muestra el interés gubernamental ante dicho proyecto:

*"El Gobierno pondrá a disposición de la Empresa el número de presidiarios que le pida y estén disponibles, con la correspondiente escolta, para que los emplee en las obras, corriendo a cargo de la Sociedad el suministrarles el correspondiente socorro que disfrutan con un plus de estimulación"*

A pesar de que esta base no fue definitivamente otorgada, el veinte de mayo del mismo año se formó la junta directiva de la *Empresa del ferrocarril de María Cristina* y el trayecto ferroviario fue ampliado hasta Alicante a través de una Real Orden del veinte de agosto. El seis de abril de 1845, el propio José Salamanca obtuvo una nueva concesión de esta línea férrea, a partir de la concesión previa a Pedro de Lara. El cuatro de mayo del mismo año se iniciaron las obras, cuyo proyecto y trazado fueron realizados por los hermanos Green bajo la dirección de D. Pedro Miranda. Los sucesos políticos del momento y la salida del país de José Salamanca paralizaron las obras, que no fueron reanudadas hasta 1848 tras una agria polémica en el Congreso. Finalmente, el domingo nueve de febrero de 1851 se abrió al público este segundo trazado ferroviario español entre Madrid y el Real Sitio de Aranjuez. Una semana después, la revista *La Ilustración* describía la

llegada a la capital del "*monstruo que vomita fuego*" y recordaba a su antecesor catalán con estas palabras:

*"el camino se halla en el mejor estado, los puentes son sólidos y elegantes a la vez y en los carruajes no ha presidido la economía mezquina que resalta en los del ferrocarril de Mataró, sino toda la comodidad, todo el confort inglés"*

Además, el ambiente que reinaba entre los usuarios de la nueva línea era, cuando menos, sorprendente:

*"nuestros vagones no presentarán el aspecto de una reunión de personas mudas como en Inglaterra, o reservadas y egoístas como en Francia, sino el de una especie de tertulia, donde todo el mundo habla cuanto le ocurre y fuma cuanto puede para mejor seguir los consejos de la Empresa, que lo prohíbe, consignados en un cartel!"<sup>160</sup>*

Dos prospectos, fechados también en 1844, fueron presentados en Cataluña para la construcción de caminos de hierro entre San Juan de las Abadesas y el puerto de Rosas -concesión del 10 de julio- y entre Barcelona y Camprodon. El primero de los prospectos, fechado el uno de agosto, correspondió al *Camino de hierro titulado de la serenísima señora Infanta Doña Maria Luisa Fernanda desde las Minas de Carbon de Piedra inmediatas a San Juan Las Abadesas al puerto de Rosas*, idea tras la cual se hallaba Joaquim de Romà, vecino de Figueras. Al frente de este prospecto se situó la sociedad minera Veterano Cabeza de Hierro -fusión de las sociedades El Veterano y La Cabeza Vieja de Hierro-, que propuso el establecimiento de un ferrocarril que sirviera como vía de transporte de las extracciones mineras. El arrastre de los materiales en dicho trayecto debía realizarse, según consta, mediante tracción animal. A la documentación presentada se añadió un informe del inspector de minas del distrito de Aragón y Cataluña, el ingeniero Bernabé Sánchez Dalp, y una certificación del catedrático de química aplicada de Barcelona, José Roura, sobre la calidad del yacimiento. La nueva compañía explotó las minas y los hornos de hierro, después de que Joaquim de Romà concediera su parte en las mismas a cambio del pago de un canon y de la

---

<sup>160</sup> En CASTAÑEDA, V., *Op. cit.*

transferencia de acciones con la condición de que el tren llegara a las minas antes de cuatro años. La compañía no cumpliría nunca el trato. El segundo de los prospectos, correspondió al *Camino de hierro desde Barcelona a Camprodón*, surgido del interés de una compañía inglesa. En su Reglamento se estipularon ciertas condiciones, de un gran interés posterior desde un punto de vista terminológico:

*"Deberán ser españoles todas las personas que se empleen en esta obra, á escepción de los ingenieros y de algun artista que sean absolutamente necesarios, en razon á que exijan los trabajos el servicio de personas que posean un conocimiento del sistema de construir caminos de hierro"*  
(art.36)

En el Plan de la obra se detalló, además de *"la construccion de una linea continua de comunicacion por camino de hierro"* (p.3), el paso por la cuenca minera de San Juan de las Abadesas, con la intención de beneficiarse del transporte de las extracciones mineras. La concesión llegó el diecinueve de febrero de 1845, pero también caducó sin haber iniciado siquiera la obras.

Ya en noviembre de 1844, el financiero inglés Ricardo Keily solicitó una nueva línea ferroviaria de doble carril desde Madrid al puerto de Avilés, con paso por León. A esta solicitud se unió, durante el último trimestre del mismo año, la presentación -por parte del ingeniero francés Galbrun- del proyecto para la construcción y explotación de una gran línea férrea entre Madrid y Cádiz<sup>161</sup>. Entre el texto de la evaluación de los gastos previstos y el consiguiente informe elaborado por una comisión técnica española, existieron diferencias léxicas notables, a pesar de formar parte de un mismo proyecto. Ello fue debido al origen de sus propios autores, pues la terminología ferroviaria utilizada por los técnicos franceses, trasladada al español, no coincidió con la utilizada por los propios

<sup>161</sup> Caja 22.682 de la Sección de Obras Públicas del Archivo General de la Administración (AGA) de Alcalá de Henares. Se ha tomado como fuente este documento por ser el de fecha más temprana conservado en dicho archivo y por corresponder a una gran línea en cuanto a su extensión. En los fondos del AGA se conservan otros textos de 1845 (Madrid-Irún, Madrid-Segovia, León-Vigo, Sama-Villaviciosa, Jerez-Trocadero), 1846 (Madrid-Ciudad Real) y 1847 (Madrid-Guadalajara), por citar sólo algunos de los más tempranos.

comisionados españoles. No debemos olvidar tampoco las lagunas técnicas y legislativas existentes en el entorno ferroviario español de esa época.

En 1846 surgió la propuesta del *Ferro-carril minero de Langreo en Asturias*. Un ferrocarril que debía transcurrir por las galerías del interior de la mina, con la finalidad de reemplazar "el movimiento de sangre por el del locomotor" (p.8). También existió interés por la llegada del ferrocarril al Mediterráneo desde Madrid en favor del puerto de Cartagena -frente a Valencia y Alicante-, idea concedida al ingeniero francés Ibry a través de una Real Orden del mes de octubre de 1850. Sin embargo, la nueva línea -conocida, según documentación de 1851, como el *Ferrocarril al Mediterraneo*- no tuvo tampoco una conclusión feliz.

### c. En torno a la *Ley General de 1855*

A partir de 1853, varios dictámenes y memorias sobre los ferrocarriles en España fueron publicados en nuestro país. En muchas ocasiones, dichos textos abordaron discusiones y polémicas sobre la adopción de uno u otro trazado en el establecimiento de una línea férrea. De este modo, Antonio Zaonero de Robles -socio de número de la Sociedad económica de Amigos del País de Ávila- redactó en 1853 la *Memoria sobre las ventajas y beneficios que recomiendan la preferencia del trazado en el trayecto de la línea férrea del Norte entre Madrid y Valladolid por Navalgrande y Ávila*. El documento, leído el dieciséis de agosto en sesión extraordinaria de la sociedad, pretendió demostrar que el trayecto propuesto en su título era el más adecuado por razones de "*utilidad pública*<sup>162</sup> reconocida" (p.60) frente a otra opción planteada por Guadarrama y Segovia hasta Arévalo.

---

<sup>162</sup> De hecho, en un punto de la obra se aludió al trayecto Madrid-Aranjuez como "*la línea de Aranjuez, sin un interés continuo y de puro lujo*" (p.52).

Con anterioridad, mediante una Real Orden del quince de agosto de 1851, José Almazán -ingeniero jefe de 2ª clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos y profesor de la Escuela Superior de dicho cuerpo- había recibido el encargo de realizar un estudio sobre el ferrocarril entre Albacete y Cartagena. En 1853, la *Memoria sobre el proyecto del ferro-carril de Albacete á Cartagena* dio cuenta de este compromiso. No obstante, la dilación presidió esta iniciativa, ya que en 1857 una nueva *Memoria* daba nueva cuenta de su paralizada situación.

En 1854, otra Real Orden del veinticinco de enero había nombrado una comisión que debía informar, de nuevo, sobre los trazados de Ávila y Segovia en la sección comprendida desde Madrid a Valladolid. Los miembros de dicha comisión -J. García Otero, L. del Valle, J. de Rivera, P. Celestino Espinosa, J. Morér, E. Page, E. Saavedra y J. Sánchez- emitieron al respecto un *Dictamen* fechado en Madrid el seis de mayo, por el cual se afirmaba que la línea de Ávila era preferible a la segoviana. Otro proyecto de 1854 fue el *Proyecto para la ejecución de un ferro-carril que desde Granada vaya á empalmar con el que se está ejecutando de Málaga á Córdoba*, cuyo autor fue el químico Francisco de Paula Montells y Nadal. La Compañía del Ferrocarril de Langreo publicó también en 1854 una *Memoria sobre el decreto que ordenó su disolución* y, el mismo año, Nicolás Malo redactó la *Impugnación* a un impreso que había sido publicado bajo el siguiente título: "*Los aragoneses á la nacion española. Consideraciones sobre las ventajas del ferro-carril del Norte por Zaragoza y Canfranc*".

En 1855, el coronel comandante de ingenieros, Francisco Coello publicó el *Proyecto de las líneas generales de navegación y ferro-carriles en la península española*. Autor del *Atlas de España* y miembro corresponsal de las sociedades geográficas de Londres, París y Berlín, Coello aportó en dicha obra diversas consideraciones previas sobre la conveniencia de fijar un plan de líneas ferroviarias en nuestro país. La finalidad fue establecer un diseño de líneas generales, líneas de segundo orden y ramales secundarios que formaran un conjunto homogéneo. El

propio autor reconoció, desde un primer momento, la pobre literatura anterior en la materia y se refirió a "*los escritos relativos á este asunto que se han publicado, y que son bien escasos á la verdad*".

Todas estas fuentes ofrecen, en su conjunto, una visión del estado del léxico ferroviario español en los años previos a la promulgación, en 1855, de la primera Ley General sobre los ferrocarriles en nuestro país. Entre las propuestas ferroviarias surgidas tras su sanción, cabe destacar la publicación, en 1857, de otros estudios como el realizado sobre el *Ferro-carril de Bilbao á Tudela por Vitoria ó Miranda de Ebro* por parte de Ramón Ortiz de Zárate, obra donde se defendió la opción de Vitoria frente a la alternativa bilbaína.

En 1859, fue publicada la obra *Caminos de hierro de los Pirineos. Lineas de Francia a España*, conclusión resumida sobre la cuestión general de la travesía de los Pirineos mediante vías férreas. El texto fue dirigido por el francés M. Colomes de Juillan, ingeniero en jefe de Puentes y Calzadas, y presentado en Tarbes el catorce de agosto. Este documento fue utilizado en 1861 por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Huesca, que lo remitió junto a dos cartas manuscritas a la Cortes y a la Reina<sup>163</sup> para justificar la ejecución de la propuesta en él contenida.

Por otra parte, en 1860, la *Memoria sobre el proyecto de un ferro-carril carbonífero desde Manresa por Ripoll, S. Juan las Abadesas á las minas de carbón de Surroca y Ogassa*<sup>164</sup>, indicó en su presentación determinados aspectos relacionados con el lenguaje:

*"Para que el público imparcial, á la par que ilustrado, pueda juzgar por sí mismo y con conocimiento de causa de la utilidad de nuestros pensamientos y de la base en que los fundamos, pasaremos á esponerlos con toda*

---

<sup>163</sup> La carta a las Cortes fue remitida con fecha de once de enero, mientras que la carta a la Reina está fechada el veinte de octubre y firmada por Mariano Castanero de Alegre, Rafael Fortuño, Mariano de Sala y novecientas firmas más.

<sup>164</sup> Proyecto cuya Real autorización fue solicitada el dos de mayo para verificar los estudios de campo y el empalme en su día con el camino de hierro de Barcelona a Zaragoza.

*sencillez y en un lenguaje vulgar porque desconocemos el científico" (p.5)*

El diez de julio del mismo año, la Sociedad del Camino de Hierro de Martorell presentó un *Examen comparativo del ferro-carril de Tarragona a Barcelona trazado por el interior y por la costa*. En 1861, fue analizado el *Ferro-carril de los Alduides* a través de un documento ministerial que incluía unas *Consideraciones sobre los proyectos de ferro-carriles de la provincia de Cáceres*, analizando otra polémica existente entre Cáceres y Badajoz ante los posibles trazados ferroviarios.<sup>165</sup>

## 2. Memorias de explotación

A partir de la Ley General de 1855, un gran número de textos ferroviarios correspondió a las obras que cada compañía realizó sobre la explotación de su línea. Respecto a dicha documentación destacan, entre otras, las siguientes obras: *Memoria del Ferro-carril del Norte, Sección de Barcelona á Granollers* (1857), realizada por el jefe de explotación, José Gil y Montaña; *Memoria estadística de los productos del ferro-carril de Barcelona á Zaragoza* (1858), de Joaquín Arimon; *Breves apuntes referentes á la via férrea de San Juan de las Abadesas y sobre el transporte económico de sus carbones á Barcelona* (1860); *Memoria del Ferro-carril de Córdoba á Sevilla* -presentada por el Consejo de Administración y leída en la Junta General de Accionistas el veintidós de mayo de 1860-; o la *Junta General Ordinaria del Ferro-carril de Zaragoza a Barcelona* celebrada el veintidós de marzo de 1862, bajo de presidencia de José Seller y actuando como secretario José Clos y Pujol.

<sup>165</sup> Este tipo de obras siguió apareciendo entre las publicaciones ferroviarias españolas del siglo XIX. Así, en la misma línea, Marcelino de Luna contestó la opinión contraria de Rafael Saldaña con la redacción de un informe sobre el *Ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca* en 1872, texto importante desde un punto de vista léxico.

### 3. Instrucciones y manuales divulgativos

En 1850 fue editado el folleto titulado *El camino de hierro de Barcelona a Mataró en la mano*, que puede ser considerado como el primer texto de promoción relacionado con la circulación en los ferrocarriles españoles. Constituyó, prácticamente, una breve guía turística destinada a sus usuarios:

*"Si el viajero vuelve la vista a la parte del mar, se cree transportado a bordo de uno de esos gigantescos vapores transatlánticos gozando de la ilusión de hacer un viaje por mar, sin sentir las incomodidades que son consecuentes a la navegación"*

En realidad, el primer texto de divulgación de la explotación ferroviaria publicado en España fue editado en 1851 con el título de *Manual del Ferro-carril de Madrid a Aranjuez*. Sus páginas trataban cuestiones relativas a las instalaciones e infraestructuras, a los vehículos, a la circulación y a los empleados ferroviarios de dicho trazado. La presentación de estos temas combinaba aspectos técnicos y prácticos del funcionamiento de la nueva línea. Así, entre las prevenciones de policía para los viajeros destaca la siguiente recomendación, no exenta de una peculiar visión:

*"No es conveniente llevar la cabeza ó los brazos fuera de las portezuelas, no tanto por las ideas vulgares que existen sobre este punto, sino porque puede llegarse á alguna estacion, puente, apartadero, etc. en que haya algun objeto próximo en el que se pudiera tropezar y estropearse" (p.17)*

El mismo año apareció la *Guía del viagero en el ferro-carril de Aranjuez*, destinada a los usuarios esa misma línea. El documento ofrece datos léxicos de interés entre el conjunto de informaciones sobre la utilización de la nueva vía y sobre su historia. Sus autores apuntaron, además, que en 1829 el marqués de Pontejos ya había concebido y puesto en práctica un proyecto para llevar a cabo un camino de hierro entre Madrid y Aranjuez. Un proyecto del cual no ha podido hallarse ninguna otra noticia que nos permita su verificación.

Tras la *Ley General* de 1855, nuevos textos de divulgación fueron



publicados en las diferentes líneas ferroviarias españolas. En 1859, José Gisbert y Abad publicó la *Guía del viajero por los ferro-carriles de Madrid á las demás provincias de España*. En 1863, Valeriano José Garcés González hizo lo propio con la *Guía del ferro-carril del Norte*. Años después, Julián Aguilar fue el autor de una obra más general al respecto. Su *Consultor del viajero* (1885) se constituyó en un resumen de los derechos y obligaciones de los usuarios del ferrocarril. Otro texto de similares características fue *El Consultor Ferroviario* (1902) del Interventor del Estado en Ferrocarriles Jesús Giménez.

---

## C. Legislación

### 1. Textos gubernamentales

Una Real Orden de veintitrés de septiembre de 1829 constituyó el primer texto legislativo español relativo a la implantación del ferrocarril en nuestro país. El documento otorgaba la concesión oficial a la propuesta de José Díez Imbrechts para construir "*un carril de hierro desde Jerez al Portal, o muelle sobre el río Guadalete*". La segunda disposición legislativa española en relación al establecimiento de los ferrocarriles en España se emitió a través de otra Real Orden con fecha de veintiocho de marzo de 1830. El texto concedía el ferrocarril entre Jerez de la Frontera y San Lúcar, con paso por el Puerto de Santa María y Rota.

Hasta el treinta y uno de diciembre de 1844 no fue publicado en España un *Pliego General de Condiciones* para la solicitud y obtención de concesiones ferroviarias en nuestro país. El texto, surgido tras el *Informe Subercase* del mismo año, fue emitido a través de una Real Orden en la fecha citada.

A partir de estos primeros documentos, cabe distinguir diversas etapas en la historia de la legislación ferroviaria de nuestro país, cuyas características ejercieron una notable influencia en la evolución de la terminología del ferrocarril. Diversos acontecimientos sociales, políticos y administrativos condicionaron una determinada normativa en España<sup>166</sup> y, por tanto, la posibilidad de fomentar o frenar el desarrollo de la industria del ferrocarril.

#### i) 1850-1854

Durante estos años existió un convencimiento de la administración sobre la necesidad de promover una ley de ferrocarriles. Con tal fin, se creó una

---

<sup>166</sup> MATEO DEL PERAL, D.: "Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)", en ARTOLA, M. *et al.*, *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, pp. 29-159.

comisión para examinar y preparar dicha ley general, desde una propuesta específica para configurar una red radial.

Diversos cambios ministeriales y ciertos momentos de transición política provocaron, en un primer momento, la desviación del programa nacional de ferrocarriles (secundado por los progresistas) y, a continuación, la solapada protección gubernamental (con el apoyo de los moderados) a iniciativas aisladas, ajenas al marco de una ley general previa que fijara las líneas prioritarias.

Estos factores facilitaron, pues, un retorno a las construcciones puntuales, cuyo beneficio particular se hallaba por encima del interés global de la nación. Además, la iniciativa privada era, según los posicionamientos gubernamentales, una válvula de escape ante el retraso español en materia ferroviaria.

## ii) 1854-1855

La revolución de julio de 1854 y una serie de fuertes discusiones parlamentarias sobre las que habían de ser las líneas ferroviarias de primer orden precedieron a la aprobación, en 1855, de la primera *Ley General de Ferrocarriles* en España. En su redacción final, el apartado correspondiente a la descripción de dichas líneas fue aprobado con el siguiente texto:

*"Entre las líneas de servicio general, se clasificarán como de primer orden las que partiendo de Madrid, terminen en las costas o fronteras del reino" DSCC, 3-VI-1855*

Así pues, tras cuatro intentos anteriores (proyectos de Bravo Murillo, Seijas Lozano, Mariano Miguel de Reinoso y Estaban Collantes) y bajo el mandato del ministro Francisco de Luxán, una política liberal de ordenación ferroviaria iba a permitir que iniciativas nacionales y

extranjeras pudieran desarrollar la implantación del ferrocarril en España. Desde ese momento, las Cámaras regularían las adjudicaciones evitando así la parcialidad gubernamental. Los parlamentarios españoles eran conscientes de las nuevas perspectivas que se abrían. El propio ministro Luxán así lo expresaba:

*"Me consta oficialmente que casas extranjeras están decididas a hacer proposiciones para la ejecución de esas líneas principales tan luego como la línea esté sancionada" DSCC, 21-V-1855*

El catorce de noviembre de 1855 fue sancionada, por otra parte, la *Ley sobre la policía de los ferro-carriles*, regida por un posterior Reglamento de ejecución, fechado el ocho de julio de 1859 por el Ministerio de Fomento. El nueve de enero de 1861, un Real Decreto y un Reglamento regularon la *Inspección y vigilancia de los ferro-carriles* en nuestro país.

### iii) 1856-1877

A partir de 1855, la confianza de los inversores y el reclamo que suponía esta nueva situación para los capitales europeos fueron muy grandes. Con ello, en poco más de veinte años -en especial durante el quinquenio de 1860 a 1865- fue posible que nuestro país se acercase a las cotas alcanzadas por el resto de naciones en cuanto al desarrollo ferroviario. Esta expansión exigía la elaboración de un nuevo plan general sobre la totalidad de la red. Los anteproyectos<sup>167</sup> presentados recabaron la opinión de las instancias administrativas locales<sup>168</sup> en un largo proceso, tras el cual el plan que fue integrado a la Ley de Ferrocarriles del veintitrés de

---

<sup>167</sup> *Ante-proyectos del Plan General de Ferrocarriles*, Madrid, Imprenta del Indicador de los Caminos de Hierro, 1864; *Informe sobre el Plan General de Ferro-carriles de España*, Junta de Estadística, Madrid, Est. Tip. de Federico Escámez, 1865; *Memoria presentada al Gobierno por la comisión Especial encargada de proponer el Plan General de Ferro-carriles*, Madrid, Imp. y Est. de M. Rivadeneyra, 1867.

<sup>168</sup> En 1865, por ejemplo, J. M. Pamies y M. Fonts redactaron el *Informe del Excm. Ayuntamiento de la Ciudad de Reus al interrogatorio para la información relativa al plan general de Ferro-carriles*; en ANGUERA, P.: *Informes sobre l'economia reusenca del s.XIX*, Reus, Cambra de comerç i indústria, 1985, pp. 215-223.

noviembre de 1877.

## 2. Estatutos y Reglamentos de Sociedades

Tras los fallidos intentos que tuvieron lugar al inicio de la década de 1830, los años cuarenta del siglo XIX español auspiciaron la constitución de sociedades cuyos proyectos para la implantación del ferrocarril en nuestro país desembocaron, en muchos casos, en la ejecución real de las primeras líneas ferroviarias españolas.

Una Real Orden del veintitrés de agosto de 1843 otorgó la concesión y propiedad del ferrocarril entre Barcelona y Mataró. El veintisiete de julio de 1845 quedó registrada la *Escritura de Sociedad y Reglamento de la Compañía del Camino de hierro de Barcelona a Mataró y vice-versa*. En el Acta de constitución podemos leer lo siguiente:

*"Como á Director mientras dure la construccion del camino de hierro, viene á cargo del mismo Roca<sup>169</sup> el cuidar de llamar un Ingeniero eminente, como y tambien la adquisicion y espedicion de ferro-carriles y demás objetos que deban venir de Inglaterra" (p.XIII)*

Al otro lado del Atlántico, las sociedades ferroviarias cubanas continuaron su proceso de expansión con la aprobación de documentos como el *Reglamento del Ferro-carril de Sagua la Grande* a través de la Junta General de Accionistas celebrada el doce de octubre de 1854, si bien el texto fue publicado en 1856.

En España, durante la segunda mitad del siglo XIX aparecieron diversos documentos que regularon el funcionamiento interno de las distintas compañías ferroviarias. Entre otros, los siguientes: *Estatutos* (1861) del Ferrocarril de Córdoba a Málaga<sup>170</sup>; *Instrucciones referentes al empleo de los frenos de las*

<sup>169</sup> José M<sup>a</sup> Roca, comerciante español afincado en Londres, que cede a la nueva Sociedad la concesión que había obtenido a título personal en 1843.

<sup>170</sup> Cerca de una treintena de instrucciones y reglamentos publicados por esta compañía entre 1863 y 1873 han sido utilizados como fuente de documentación en la presente tesis (*vid. Bibliografía*).

## LEGISLACIÓN

---

*locomotoras, ténders y vehículos (1884), Reglamento de señales (1886), Consigna general para el servicio de los trenes (1888) y Reglamento General para la circulación de los trenes por la vía única (1885 y 1892) de la Compañía de los Caminos de hierro del Norte; o los Estatutos y Reglamento (1895) de la Asociación General de empleados de los Ferrocarriles de España.*



---

## D. Prensa especializada (1829-1856)

El *Semanario de Agricultura y Artes*, editado en Londres por el español Marcelino Calero y Portocarrero entre 1829 y 1831, constituye la primera publicación periódica especializada que trató los temas ferroviarios en lengua española. Aunque estos contenidos no fueron los únicos que incluyó dicho semanario, su sección de *Artes* profundizó en el tratamiento de los caminos de hierro como nueva vía de comunicación y transporte, reconociendo su gran importancia social:

*"El país de las Pirámides, de Menfis y Thebas adquirirá nueva fama por sus carriles y loco-motores; y en la tierra del soberbio mameluco, del árabe vagamundo, de las Sphinges y de las momias, se hará teatro de una tan útil invención mecánica. El mameluco fiero dejará su sofá y sus alfombras, y con su turbante y sus chinelas subirá á la máquina de vapor, y gozará el placer del loco-motor, y del tránsito rápido de unos parajes á otros" (SAA, LXXVIII,6/1/1831)*

Sin duda, el gran conocimiento del nuevo medio por parte de M. Calero (vid. B.1.a.) convirtió esta obra en el texto de mayor aportación léxica en el campo de los ferrocarriles en su primer contacto con la lengua española. Así, desde el dos de julio de 1829 hasta finales de 1831, Londres vio aparecer esta importante publicación, que se trasladó a Sevilla durante 1832 y el primer cuatrimestre de 1833, para acabar dicho año -concretamente a partir del dieciséis de mayo- siendo editada en Madrid. No obstante, su etapa londinense ofrece el interés léxico más relevante, gracias al contacto de su autor con la explotación ferroviaria inglesa, de gran expansión en esos momentos.

Cabe destacar que, entre 1842 y 1844, la *Guía del Comercio y Boletín de Fomento* y el *Boletín Oficial de Caminos, Canales y Puertos* se convirtieron en importantes foros de opinión sobre la naciente industria ferroviaria y en ellos fueron tratados los incipientes proyectos de dicho período. La opinión pública se mostraba, pues, notablemente interesada en adoptar el ferrocarril como punto



fundamental del avance social y económico de la nación.

Coincidiendo con la inauguración, en 1848, del primer ferrocarril español entre las ciudades de Barcelona y Mataró, D. Mariano Cubí Soler publicaba en la capital catalana el semanario *La Antorcha*. La publicación apareció el sábado doce de agosto del mismo año como *Semanario Enciclopédico de ciencias, artes, literatura e industria: dedicado a ilustrar todas las clases, i favorecer todos los intereses de la nación española*. En ella se incluyeron artículos y crónicas que, entre 1848 y 1849, trataron temas ferroviarios como los caminos de hierro en Cuba, los ferrocarriles en Gran Bretaña, los adelantos industriales de las naciones europeas y los Estados Unidos en este campo o el interés de la nueva vía de comunicación para nuestro país.

El mes de agosto de 1852, D. J. de Meniolagoitia -subdirector de la explotación de la línea de Aranjuez- inició la publicación en Madrid del periódico semanal *Los ferro-carriles*, que adquirió una periodicidad quincenal a partir de 1853. En su primer número del día cinco, se afirmaba lo siguiente: "*tomamos la iniciativa en un terreno nuevo; lanzamos en nuestro país el primer número de un periódico consagrado exclusivamente á los Ferro-Carriles*". Así fue y desde el inicio se anunció el tratamiento de temas como la concesión de líneas, su construcción, explotación, jurisprudencia, estadística, planos y perfiles, dibujo de las obras de arte y del material ferroviario, etc. Esta última sección supone, además, el apartado más interesante del periódico desde un punto de vista léxico. La propia redacción asumió, desde un primer momento, la poca consolidación que por esas fechas presentaba el léxico de los ferrocarriles y los conflictos que ciertos neologismos podían llegar a generar:

*"La crónica que redactamos representa solo un pensamiento nacido en medio de locomotoras (ó locomotrices -la industria es cosmopolita y nuestro lenguaje se resentira continuamente de ello, lo advertimos para que el purismo no se ensañe con nosotros)"*

En 1856, apareció por vez primera en Madrid la *Gaceta de los caminos de hierro*, semanario dominical editado por D. Tomás Aranaz. El contenido de esta publicación, de carácter marcadamente financiero, incluyó tanto estatutos de sociedades de crédito, informaciones bursátiles o anuncios de subastas y empréstitos como noticias sobre las diferentes compañías ferroviarias y breves secciones sobre novedades industriales.

En la portada a su primer número, correspondiente al veintisiete de abril, se dió a conocer el propósito de dicha edición. Bajo el título de *Objeto que nos proponemos*, en un párrafo que se repitió en la contraportada de los cinco números siguientes, cabe destacar estas palabras:

*"Creamos hoy un periódico especial para todas las cuestiones industriales que surjan en nuestro suelo. Queremos favorecer, ayudar, secundar el movimiento que del extranjero atrae á nuestro país numerosos capitales. Queremos propagar el espíritu de asociación; queremos despojar á nuestros capitalistas de su escesiva timidez; acostumbrarles á que tengan confianza en el recíproco crédito que mutuamente se concedan: en una palabra, crear en la Bolsa de Madrid el verdadero mercado financiero que España necesita para llevar á cabo la construcción de todas las grandes obras de utilidad pública."*

De hecho, estas justificaciones se convirtieron, a partir de la octava entrega correspondiente al quince de junio del mismo año, en los objetivos y las operaciones propias de la *Sociedad de la Gaceta de los caminos de hierro*, entidad financiera que se constituye desde ese momento. La aparición de este semanario se sitúa, pues, en plena transición española en materia ferroviaria, con el agrio debate político sobre la nacionalización y privatización de empresas.



---

## E. Literatura

Diversas obras literarias españolas publicadas entre 1840 y 1842 describieron a través de sus páginas la explotación ferroviaria que, en ese momento, se producía ya en algunos países europeos y en Cuba<sup>171</sup>.

El español Jacinto de Salas y Quiroga, que ya había experimentado en Inglaterra los caminos de hierro, publicó en 1840 sus *Viages*, en cuyo primer tomo dedicado a la Isla de Cuba se describía el transporte mediante ferrocarril, instaurado en dicho país tres años atrás.

Entre 1840 y 1841, Ramón de Mesonero Romanos escribió sus *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica*. En el capítulo diecisiete de esta obra, el *curioso parlante* realizó una extensa descripción de los caminos de hierro belgas, que ofrecían, por esos años, "*el primero y único espectáculo de-un sistema general de comunicación*" en el nuevo medio. Un espectáculo que Mesonero Romanos detalló con pasajes como el siguiente:

*"máquinas gigantescas, despidiendo el resplandor vivísimo del fuego que las alimenta, dejando en pos de sí una faja negra y espesa de humo, que marca su camino, despidiendo un mugido bronco y monótono, y avanzando ó alejándose con mágica celeridad"*(p.231)

Los *Viages de Fray Gerundio por Francia, Bélgica, Holanda y orilla del Rhin*, obra del escritor Modesto Lafuente, publicada en dos volúmenes en 1842, completa la terna de testimonios literarios de este breve -aunque fundamental- período de tiempo. En el primero de dichos volúmenes se relata, de forma autobiográfica, la primera experiencia ferroviaria en tierras francesas del personaje fray Gerundio, quien afirmaba lo siguiente: "*confieso humildemente mi atraso en conocimientos camineros*" (p.143). Ya en el segundo volumen, fueron los caminos

---

<sup>171</sup> En 1836, Ramón de la Sagra publicó un libro de viajes por los Estados Unidos donde comentó algunos aspectos muy puntuales de los ferrocarriles norteamericanos. SAGRA, R. de la: *Cinco meses en los Estados Unidos de la América del Norte. Libro de viajes*. Paris. Librería de Renouard, 1836.

de hierro belgas los utilizados por Modesto Lafuente como objeto principal de su narración en varias de sus páginas. Según Lafuente, las excelencias del reino belga iban más allá de lo estrictamente ferroviario<sup>172</sup> y se extendían a aspectos socio-culturales. El nuevo medio de transporte sirvió, en este sentido, para realizar un tendencioso comentario:

*"Frecuentemente se ve una linda joven, elegantemente vestida, entrar sola en el carruaje. En cuanto á esto de sola, bien pueden las belgas hacerlo con confianza, pues aunque la toque ir rodeada de 29 varones desconocidos, no hay que temer que se desmande ninguno de ellos en dicho ó accion de que pueda ofenderse ó ruborizarse. Lo que en un caso igual sucedería en España, lo puede suponer el curioso lector"(II,p.53)*

En este mismo segundo volumen, M. Lafuente realizó también unos breves apuntes sobre los ferrocarriles alemanes, tras iniciar una de las etapas de su viaje en la estación ferroviaria de la ciudad de Colonia. Sus comentarios destacaron, por ejemplo, *"la diferencia de la flema alemana á la viveza belga"*, lo cual le llevo a comparar ambas naciones en lo relativo al ferrocarril:

*"Ni los conductores [alemanes] tocaban la trompeta como en Bélgica, ni habia tanta afluencia de viajeros como en Bélgica, ni se privaba fumar tan rigurosamente como en Bélgica, ni se pedian tantas veces los billetes como en Bélgica" (p.404)*

A partir de 1855 podemos hablar con propiedad de la existencia de literatura ferroviaria española<sup>173</sup>. Los escasos quilómetros de ferrocarril establecidos en ese momento en la península empezaron a ser el objeto temático de determinados

<sup>172</sup> En cuanto al precio de los ferrocarriles belgas, Lafuente afirmó de forma tajante lo siguiente: *"no sé que se pudiera viajar con mas economía, no digo en diligencia comun, ni en galera, sino ni en un pollino, ni á pié"* (p.55)

<sup>173</sup> Al respecto, PONCE, J. C., *Op. cit.* Existió también un trasvase de términos especializados hacia los textos literarios en general. R. Lapesa afirma, en este sentido, lo siguiente: *"Los cambios radicales experimentados por las formas de vida y pensamiento a lo largo del siglo XIX y durante el actual han influido en el vocabulario español igual que en el de todos los idiomas europeos. Ciencias, filosofía, progresos técnicos, cuestiones políticas y sociales exigen constante ampliación de nomenclatura [...] Al léxico literario trascendieron también palabras oriundas del lenguaje científico"* (p. ej. *locomotora*). LAPESA, R.: *Historia de la lengua española*, Madrid, Gredos, 1983. Sobre la poesía del inicio de siglo, CARRERAS ERAS, P.: *"Terminología científica en el lenguaje poético de la segunda década de este siglo"*, en *Actas del I Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española*, I, Madrid, Arco Libros, 1988, pp. 749-758.

autores. Ese mismo año, por ejemplo, vio la luz el *Álbum poético á la terminacion del ferro-carril del Grao de Valencia á Játiva*, obra de José Vicente Fillól y otros empleados de dicha empresa ferroviaria, que dedicaron el texto a José Campo, gerente de la misma.

Desde entonces, la tradición y la modernidad han fundado el motivo de muchas páginas de la literatura española (Pardo Bazán, Campoamor, Clarín...). El ferrocarril ha sido el protagonista de un buen número de ellas y, aunque en este trabajo sólo se analizarán con detalle los primeros testimonios ya descritos, no debe olvidarse la importancia del fenómeno ferroviario en nuestra historia literaria.



---

## F. Obras lexicográficas

### 1. La lexicografía del siglo XIX

A la tradición académica y a E. de Terreros se unió por primera vez en el siglo XIX español una serie de obras lexicográficas de autor o de sociedades que, a imitación de las grandes empresas francesas, concibieron la lexicografía como negocio. Además, los textos lexicográficos especializados aumentaron en número y cubrieron diversos campos de la ciencia y de la técnica. Un aspecto destacable fue la pugna surgida entre la Academia y las sociedades y autores dedicados a la confección de diccionarios por cuenta propia<sup>174</sup>. Incluso entre estas sociedades literarias y los autores, a título individual, existió alguna posición encontrada. En el debate cobró gran importancia el papel de las voces técnicas y científicas recogidas en el diccionario.

Eduardo Chao, primer director del *Diccionario Enciclopédico de la Lengua Española* (1853-1855), centró su crítica en el siguiente aspecto:

*"Es imposible que una sola persona, por privilegiados que sean su talento y su saber, alcance a recorrer en el breve espacio de la vida la dilatada esfera de los conocimientos humanos. Por consiguiente, los libros que, como este, contienen los elementos de todas las ciencias, y constituyen en algún modo el código de la civilización de un pueblo y de su tiempo, no pueden ser empresa de un solo individuo, sino de una sociedad armónicamente organizada".*

Por otra parte, la *Advertencia* a la edición del *DRAE* de 1884 incluyó una crítica directa a los diccionarios de autor, en contraste con las virtudes del trabajo corporativo:

*"Compuesta, no por un Académico solo, ni por varios, sino por toda la Corporación, de temer es que aun adolezca de faltas de método, casi inevitables en labor de muchas personas con igual señorío. Tampoco en diccionarios que una sola hizo ó dirigió sin contrariedad, escasean tales*

---

<sup>174</sup> ANGLADA ARBOIX, E.; BARGALLÓ ESCRIVÀ, M. (1990): "Principios de lexicografía moderna en diccionarios del siglo XIX", en *Actas del II Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española*, I, Madrid, Pabellón de España, 1992, pp. 955-962.



*imperfecciones, superabundantemente compensadas en el de la Academia con la ventaja de haber contribuido á componerle hombres nacidos y educados en diferentes regiones de España y dedicados al estudio y cultivo de distintos ramos del humano saber".*

M. Alvar Ezquerro ha mostrado también su firme convicción sobre esta cuestión:

*"Sólo el diccionario como obra colectiva podrá dar cuenta de todas las palabras y sus significaciones en una lengua, o de las correspondencias entre varios idiomas. Por eso, el diccionario, por más que en las portadas de muchos de ellos conste el nombre de una sola persona, es una obra de muchos."*<sup>175</sup>

Los reproches lexicográficos de la segunda mitad del siglo XIX se dirigieron también hacia los aspectos subjetivos en la redacción de los diccionarios. Fue, de nuevo, Eduardo Chao quien ejemplificó con su obra la argumentación sobre dicha cuestión. Como destinatarios de su mensaje parecen entreverse autores como Ramón Joaquín Domínguez:

*"Hemos huido igualmente de otro ejemplo mas contagioso, cual es el de imprimir en las definiciones nuestras opiniones personales, defecto particularmente notable en materias políticas y de religión. Un diccionario no es ciertamente un arma de partido ni un libelo de secta".*

E. Anglada y M. Bargalló han descrito, en este sentido, las distintas posiciones que, frente al diccionario, adoptaron autores como Vicente Salvá o R. J. Domínguez:

*"Mientras Salvá en su Nuevo diccionario de la lengua castellana asume una perspectiva que podríamos calificar de filológica; Domínguez produce, con su Diccionario nacional, un tipo de diccionario comprometido, vehículo, ante todo, de su ideología y de su personalidad"*.<sup>176</sup>

A su vez, Miguel Guijarro, editor del Suplemento publicado en 1875 a la decimotercera edición del diccionario de R. J. Domínguez, manifestó el profundo

<sup>175</sup> ALVAR EZQUERRA, M.: "¿Por dónde camina la lexicografía?", en *Apuntes de Educación*, XXXIX, 1990, p. 2.

<sup>176</sup> ANGLADA ARBOIX, E.; BARGALLÓ ESCRIVÀ, M., *Op. cit.*

malestar existente a través de las *Advertencias del editor*:

*"Algunos autores ó compiladores de Diccionarios, para encomiar sus trabajos, han entresacado y puesto de relieve los defectos de otras obras de igual naturaleza, olvidando que ellos á su vez pueden estar sujetos á esa misma especie de pesquisa, facilisima y trivial, tal vez con desventaja. Por ejemplo, el Diccionario publicado en Paris por los señores Rosa y Buré, copia servil y enteramente literal, pero informe, del de Dominguez, con pocas é insignificantes adiciones de voces de historia natural, y muchisimas supresiones de importantes artículos, pretende ser superior á los demas, sobre todo en la correccion, y sin embargo, es uno de los mas defectuosos que bajo ese punto de vista hemos examinado".*

Para J. Fernández Sevilla, estas situaciones forman parte de la propia evolución de la lexicografía y resultan, hasta cierto punto, lógicas:

*"La trayectoria de la actividad lexicográfica de una lengua de cultura está llena de repeticiones y hasta de plagios. [...] por lo general, las obras lexicográficas toman siempre como punto de partida las ya existentes -de las que no pueden ni deben prescindir-, refundiéndolas o adaptándolas para fines concretos y específicos."<sup>177</sup>*

Como trasfondo de algunas de estas disputas aparecidas en la segunda mitad del siglo XIX, entra en juego también la concepción del propio diccionario y sus límites como obra lexicográfica. En este sentido existe una marcada divergencia entre los diccionarios de lengua y los diccionarios enciclopédicos. L. Collignon y M. Glatigny, evaluando la antigua distinción del enciclopedismo francés entre diccionarios de palabras y diccionarios de cosas, delimitan ambas posibilidades. Así, en los diccionarios de lengua hallamos lo siguiente:

*"L'information relative au contenu est réduite au minimum dans un texte abrégé appelé définition. Les renseignements concernent donc essentiellement les aspects proprement linguistiques du mot: conditions et particularités d'emploi dans le discours, nature et genre, forme graphique et phonique, relations et contraintes syntaxiques, appartenance aux différents niveaux de langue, relations avec d'autres mots du lexique, éventuellement renseignements sur l'origine et l'histoire du mot".<sup>178</sup>*

Para ambos autores, el diccionario enciclopédico, en cambio, posee

---

<sup>177</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*, pp. 158-159.

<sup>178</sup> COLLIGNON, L.; GLATIGNY, M., *Op. cit.*, p. 33.

características bien distintas:

*"Fournit des renseignements sur la réalité extra-linguistique, objet ou notion dont le mot est la représentation (description, origine, évolution, utilisation,...), information plus ou moins étendue, dépassant le strict nécessaire à la compréhension du mot, à la connaissance de son fonctionnement".<sup>179</sup>*

En un estudio de D. Ratti sobre la organización del léxico italiano en campos léxicos se pone de relieve la escasa sistematicidad que existe en las definiciones de los diccionarios tradicionales por lo que respecta a los lexemas del léxico técnico-científico. Estas obras lexicográficas presentan, según dicho estudio, ciertos recursos alternativos: i) explicaciones de tipo lexical; ii) introducción de terminos propios del lenguaje técnico en las definiciones; y iii) uso exclusivo de dichos tecnicismos para definir las voces<sup>180</sup>.

Esta falta de rigor se achaca a la propia insuficiencia del lenguaje técnico-científico *"para proporcionar las indicaciones precisas en las explicaciones de un objeto"*. Como solución a esta carencia, se apunta la posibilidad de que la especificación de las cualidades características de los objetos sea resuelta, en ciertos casos, con la representación mediante un dibujo del objeto, aunque se propone también la aposición del término correspondiente en latín. Aún así, queda manifestada la opinión de que la organización definitiva de este léxico técnico-científico sólo será posible en las respectivas ciencias a las que pertenezca.

El criterio cuantitativo es tomado también en consideración para distanciar ambos tipos de obras lexicográficas. Sobre el número de términos incluidos en un diccionario, Fernández Sevilla nos dice, no obstante, lo siguiente:

*"El caudal de voces no es, ni mucho menos, el factor decisivo en un diccionario. Porque todo diccionario, pequeño o grande, resulta al fin ser*

<sup>179</sup> Sobre esta cuestión, LARA, L. F.: "Diccionario de lengua, enciclopedia y diccionario enciclopédico: el sentido de sus distinciones", en *Dimensiones de la lexicografía. A propósito del Diccionario del español de México*, México, El Colegio de México, 1990, pp. 213-231.

<sup>180</sup> RATTI, D. et al.: "Para una organización del léxico italiano en campos léxicos", en *RSEL*, XV-2, 1985, pp. 421-429.

*selectivo por su misma naturaleza, dado el carácter abierto y cambiante del léxico. El criterio selectivo se impone, además, respecto a los términos técnicos, arcaísmos, voces de uso muy localizado, etc.*<sup>181</sup>

La concepción del *Tesoro* de nuestra lengua proyectado por M. Alvar Ezquerro le ha llevado, por otra parte, a proponer unos porcentajes sobre el material que había de servir como fuente documental para dicho diccionario. Los textos científicos y técnicos debieran abarcar un seis por ciento del total de materiales utilizados, repartido a partes iguales entre textos científicos y textos técnicos<sup>182</sup>. M. Seco, en una programación semejante para el diccionario sincrónico, ha afirmado, en cambio, lo siguiente:

*"Excluimos, salvo para casos de especial incidencia en la lengua general, las obras de carácter técnico o científico, cuyo léxico peculiar no debe ser objeto de un diccionario de lengua, sino de diccionarios especiales o enciclopédicos"*<sup>183</sup>.

En cualquier caso, los términos que sustentan gran parte de esta diferencia entre diccionarios enciclopédicos y diccionarios de lengua son, además de los pertenecientes a las terminologías de artes y oficios, los correspondientes a la ciencia y la técnica, salvo que hayan pasado a tener un uso extendido en la lengua común o sean utilizados en sentido figurado. En la segunda mitad del siglo XIX, fue éste uno de los puntos fundamentales del enfrentamiento entre el diccionario académico y las obras lexicográficas de autores y sociedades. Así lo expresan E. Anglada y M. Bargalló:

*"La insuficiencia del Diccionario académico se convirtió en el blanco de los ataques de lexicógrafos individuales. A la parquedad corporativa en admitir términos en su catálogo que no se acogieran a la pureza normativa, se opuso la necesidad de registrar voces de reciente creación"*.<sup>184</sup>

No obstante, ha de admitirse que resulta difícil la incorporación de un

---

<sup>181</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*, p. 37.

<sup>182</sup> ALVAR EZQUERRA, M.: *Proyecto de lexicografía española*, Barcelona, Planeta, 1976, p. 168.

<sup>183</sup> SECO, M.: "El primer diccionario sincrónico del español: características y estado actual de los trabajos", en *RSEL*, IX-2, 1979, p. 403.

<sup>184</sup> ANGLADA, E.; BARGALLÓ, M., *Op. cit.*

número elevado de tecnicismos en los diccionarios de lengua por una razón que L. Collignon y M. Glatigny consideran básica: *"Il n'est pas toujours facile de donner de ces termes une définition simple n'utilisant que les mots de la nomenclature"*<sup>185</sup>. Además, razones lógicas de espacio físico y de consulta práctica obligan a la fragmentación del léxico de una lengua. Fernández Sevilla así lo manifiesta:

*"Puesto que un diccionario ideal que fuese abarcador del léxico total de una lengua resultaría inaccesible -e incómodo- para el usuario medio, se impone establecer parcelaciones en el léxico y en el enfoque, con lo que se justifican los distintos tipos de diccionarios (históricos, de ciencias, de profesiones o técnicas especiales, escolares, dialectales, etc.)"*<sup>186</sup>

Habrá que tener en cuenta también las llamadas *palabras de diccionario*, denominación propuesta por K. Baldinger<sup>187</sup> para designar los términos que sólo aparecen en los diccionarios, y no en los textos, como curiosidades lexicográficas provocadas por error, y las voces que, a pesar de ser registradas únicamente en los diccionarios, sí tuvieron un uso real.

En gran medida, los espacios lexicográficos surgidos a tenor de todos estos condicionantes son cubiertos, pues, con la publicación de diccionarios técnicos o especializados. Durante la segunda mitad del siglo XIX, el léxico del ferrocarril fue una de las parcelas más afortunadas en este sentido, con la publicación, entre 1863 y 1887, de tres diccionarios específicos sobre ferrocarriles.

## 2. El DRAE (1822-1992)

Las ediciones del *Diccionario de la Real Academia Española (DRAE)* publicadas entre 1822 y 1992 abarcan el periodo histórico de implantación y desarrollo del ferrocarril en España y, por tanto, la historia de su léxico en la

<sup>185</sup> COLLIGNON, L.; GLATIGNY, M., *Op. cit.*, p. 82.

<sup>186</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*, p. 42.

<sup>187</sup> *Ibid.*, p. 143.

lengua española.

Tomar el *DRAE* como pauta referencial en un análisis léxico no es algo casual. Se trata del primer diccionario de lengua española realizado de forma corporativa y, como apunta M. Alvar Ezquerro, la consulta del diccionario académico ante cualquier trabajo sobre vocabulario resulta de obligado cumplimiento. Sus palabras, dirigidas al mundo de la educación, son extrapolables a cualquier línea de investigación léxica:

*"... no porque sea el mejor, sino porque representa la norma lingüística del español; es el punto de referencia al que debemos mirar todos, y del que podemos partir para nuestras comparaciones y consideraciones sobre otras obras"*<sup>188</sup>

Por tanto, no es el mejor ni el peor, ni incluye todos los términos del español, simplemente es el Diccionario de nuestra lengua. Además, en torno a la lexicografía práctica, como realización de diccionarios, cabe aludir a la ampliación de su área de actuación con el surgimiento de la lexicografía teórica o metalexicografía. E. Anglada<sup>189</sup> expone las causas de esta ampliación:

*"Las causas de esta ampliación/evolución cabe buscarlas tanto en el desarrollo significativo en los últimos veinte años de estudios teóricos críticos y descriptivos sobre los diccionarios, sus métodos, historia, tipología, contenidos, funciones, usos, etc., como en la posición central que los modelos léxicos ocupan en las teorías gramaticales y en las ciencias cognitivas"*.<sup>190</sup>

---

<sup>188</sup> ALVAR EZQUERRA, M.: "Enseñar, ¿con un diccionario?", en *Apuntes de Educación*, XXVI, 1987, p. 3.

<sup>189</sup> ANGLADA ARBOIX, E.: "Lexicografía, metalexicografía, diccionario, discurso", en *Sintagma*, III, 1991, p. 7.

<sup>190</sup> La muestra de los estudios españoles sobre el diccionario es muy amplia. ALPÍZAR CASTILLO, R.: "El término científico y técnico y el diccionario académico", en *NRFH*, XXXVIII-1, 1990, pp. 133-139; ALVAR, M., "El caminar del diccionario académico", en *Euralex'90 Proceedings*, Barcelona, Vox-Bibliograf, 1992, pp. 3-27; ALVAR EZQUERRA, M.: "¿Qué es un diccionario? Al hilo de unas definiciones académicas", en *LEA*, II-1, 1982, pp. 103-118; "Los prólogos del *Diccionario Académico*, Nomenclatura específica y microestructura", en *RFE*, LXIII, 1983, pp. 205-222; "El diccionario de la Academia a través de sus prólogos: Los planteamientos y el vocabulario general", en *Philologica Hispaniensia in Honorem Manuel Alvar*, II, Madrid, Gredos, 1985, pp. 33-44; "Tradición en los diccionarios del español", en *RSEL*, XXII-1, 1992, pp. 1-23; AZORÍN FERNÁNDEZ, D.: "El Diccionario General de la

El itinerario académico se inicia con el *DRAE* de 1852 -el primero en incorporar términos relacionados con el ferrocarril-, que siguió los planteamientos léxicos fijados en la novena edición de 1843. Así, en un breve prólogo *Al lector*, en la décima edición se afirmó lo siguiente:

*"Sin variar el plan de la obra ha procurado mejorarla; no solo enriqueciéndola con muchas voces y locuciones que, ó desde antes le faltaban, ó modernamente introducidas se han generalizado en el uso".*

Respecto al tratamiento de los tecnicismos por parte de la Academia, las directrices marcadas en el *Prólogo* del *DRAE* de 1843 fueron, en resumen, las siguientes:

*"La multitud de términos facultativos pertenecientes á las artes y las ciencias, de las cuales solo debe admitir aquellos, que saliendo de la esfera especial á que pertenecen, han llegado á vulgarizarse, y se emplean sin afectacion en conversaciones y escritos sobre diferente materia..."*

*"Una inmensa nomenclatura de las ciencias, artes, y profesiones, cuyo significado deben buscar los curiosos en los vocabularios particulares de las mismas; tales voces pertenecen á todos los idiomas y á ninguno de ellos, y si hubieran de formar parte del Diccionario de la lengua comun, léjos de ser un libro manual y de moderado precio, circunstancias que constituyen su principal utilidad, seria una obra voluminosa en demasia, semi-enciclopédica y de difícil adquisicion y manejo..."*

---

Lengua frente a los vocabularios científicos y técnicos", en *Euralex'90 Proceedings*, Barcelona, Vox- Bibliograf, 1992, pp. 445-453; FONTANILLO, E.: "Lenguas en contacto y diccionarios", en *Apuntes de Educación*, XXII, 1986, pp. 2-4; GUTIÉRREZ CUADRADO, J.: "El Diccionario Hispano-Americano de Montaner y Simón", en *Actas del XXIX Congreso del Instituto Internacional de Literatura Iberoamericana*, Barcelona, PPU, Universitat de Barcelona, 1994, pp. 263-282; "Gramática y Diccionario", en *Actas del Congreso de la Lengua Española, Sevilla 1992*, Madrid, Instituto Cervantes, 1994, pp. 637-656; HERNÁNDEZ, H.: "Sobre el concepto de «acepción»: revisiones y propuestas", en *Voz y Letra*, II-1, 1991, pp. 127-141; LAPESA, R.: "Los diccionarios de la Academia", en *BRAE*, XLIV, 1964, pp. 425-430; PETRECCA, F.: "Taxonomía científica y discurso lexicográfico", en *BRAE*, LXXII, 1992, pp. 251-267; SECO, M.: "Lexicografía del español en el fin de siglo", en *Donaire*, 4, 1995, pp. 67-75. La tradición francesa, en este sentido, se halla también extensamente representada. CANDEL, D.: "Des mots aux dictionnaires. Domaines scientifiques et techniques", en PRUVOST, J., *Les dictionnaires de la langue: méthodes et contenus*, Cergy-Pontoise, Centre de recherche texte/histoire, 1995, pp. 43-53; CANDEL, D.; BERNARDOFF, A.; NIEF, C.: "Sur quelques dictionnaires récents de français scientifique et technique", en *Le français moderne*, LXII, 1994, pp. 164-180; QUEMADA, B.: "La nouvelle lexicographie", en CABRÉ, M<sup>e</sup>. T. et al., *La lingüística aplicada: noves perspectives, noves professions, noves orientacions*, Barcelona, Universidad, 1990, pp. 55-78; REY-DEBOVE, J.: "La lexicografía moderna", en *Voz y Letra*, V-1, 1994, pp. 31-45.

*"Los inconvenientes que se originasen de admitir en el vocabulario comun de un idioma todos los términos técnicos de las ciencias naturales, cuyos progresos é innovaciones alteran tan aceleradamente su nomenclatura [...] De esta misma volubilidad nace la que experimentan las definiciones técnicas, las cuales aunque no sufriesen tan frecuente alteracion, nunca podrian convenir en un Diccionario destinado al comun de los lectores, para quienes la definicion científica de una voz seria tal vez mas oscura é ininteligible que la voz misma".*

Bajo estos criterios, la edición académica de 1852 confirmó la incorporación de nuevas voces técnicas:

*"El mayor número de vocablos ahora agregados procede, ya de las novedades que se han ido experimentado en todos los ramos de la administracion pública por consecuencia de las actuales instituciones politicas, ya del rápido vuelo que á su sombra tutelar han tomado las artes, el comercio y la industria. No faltará, sin embargo, quien todavia eche de menos en esta edicion algunas voces novisimas; pero, ó las ha excluido de propósito la Academia, bien por demasiado técnicas, bien porque, apenas empleadas por algunos escritores, han caido en completo desuso".*

El *DRAE* de 1869 mantuvo con firmeza los puntos vista anteriormente citados, *"desatendiendo el vulgar clamoreo de los que miden la riqueza de una lengua por el número de vocablos"* y sancionando únicamente las palabras de *"recta formación"* (necesarias, formadas mediante analogía y de uso perdurable y docto). Los tecnicismos, en concreto, merecieron también un comentario *Al lector* en esta edición:

*"La ACADEMIA se ha aplicado igualmente á corregir ó reformar las definiciones de algunos vocablos, singularmente de los técnicos de ciencias y artes, que por su indole varían no poco en valor y significacion á causa de los adelantamientos científicos é industriales".*

La siguiente edición del *DRAE* de 1884 reiteró en su *Advertencia* el interés académico por el vocabulario técnico, arguyendo para ello las siguiente razones:

*"Otra novedad de la duodécima edición es el considerable aumento de palabras técnicas con que se la ha enriquecido. Por la difusión, mayor cada dia, de los conocimientos más elevados, y porque las bellas letras contemporáneas propenden á ostentar erudición científica en similes, metáforas y todo linaje de figuras, se emplean hoy á menudo palabras*



*técnicas en el habla común. Tal consideración, la de que en este léxico había ya términos de nomenclaturas especiales, y las reiteradas instancias de la opinión pública, lograron que la Academia resolviese aumentar con palabras de semejante índole su Diccionario; aunque sin proponerse darle carácter enciclopédico, ni acoger en él todos los tecnicismos completos de artes y ciencias".*

Esta especie de "erudición científica" que se afirma apreciar en las letras españolas ya había ofrecido una pequeña muestra, por lo que respecta al ferrocarril, en autores como Ramón de Mesonero Romanos, Modesto Lafuente o Jacinto de Salas Quiroga entre 1840 y 1842.

La redacción corporativa del *DRAE* tuvo además, en esta edición, una importante colaboración, en cuanto a los tecnicismos se refiere, a través de otros ilustres organismos:

*"Las Reales Academias de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales y de Medicina, dando inestimable testimonio de hidalguía y generosidad, han ilustrado, con no escasa copia de artículos concernientes á las materias en que tienen irrecusable autoridad, el nuevo léxico de la lengua patria".*

No obstante, la fijación y definición de este tipo de términos se halló de nuevo limitada por una serie de circunstancias que fueron expuestas del siguiente modo:

*"Algunos hay que no ofrecen señales inequívocas de duración, y raro es aquel en que no abundan dicciones híbridas ó, por diverso concepto, impuras, á que no conviene dar cabida en el vocabulario de la Academia: la cual, decidida á cumplir su espinoso intento con arbitrio discrecional, ha elegido, de entre innumerables términos técnicos, los que tienen en su abono pertenecer á las ciencias y las artes de más general aplicación, haber echado hondas raíces en tecnologías permanentes y estar bien formados ó ser de ilustre abolengo, como nacidos del griego ó del latín<sup>191</sup>.*

<sup>191</sup> Alguna opinión de finales de siglo sobre la Academia fue, no obstante, muy crítica con sus miembros. Así, M. de Unamuno llegó a decir lo siguiente: "... a las veces progresistas y otras retrógrados, que ni van al lado ni a la puente, ni se están en medio; que ni suben, ni bajan, ni se están quedos; arbitrarios casi siempre, que sin atravesarse a romper la tradición erudito-pedantesca, sólo a medias nos vuelven a ella; conservadores, en fin, a la española, que todo lo embrollan sin conservar nada, y que en vez de mantenerse entre los extremos, oscilan de uno a otro. De esta laya es nuestra desdichadísima Real Academia de la Lengua [...] En esto de etimologías nada debe extrañar en la Academia que ha sancionado la parte etimológica del Diccionario oficial, parte que es un cúmulo tal de despropósitos, que mayor no cabe. Revela

*Al definirlos se ha esquivado emplear voces de igual género, que, para quien no las comprendiese, hicieran la definición ó poco ó nada inteligible".*

Cabe decir que, en esta *Advertencia* de la edición del *DRAE* de 1884, sólo se alude a la denominación general de neologismos cuando se habla de las nuevas voces del lenguaje literario y vulgar.

Por otra parte, las acepciones técnicas de cada una de las voces recogidas en el *DRAE* ocuparon, desde esta decimosegunda edición académica de 1884, un lugar concreto en el orden interno del total de acepciones de cada entrada. Así, en las *Reglas para el uso de este Diccionario* de dicha edición se anunció, por vez primera, lo siguiente:

*"En cada artículo van colocadas por este orden las diversas acepciones de los vocablos: primero las de uso vulgar y corriente; después las anticuadas, las familiares, las figuradas, las provinciales e hispano-americanas, las de Alemania y, por último, las técnicas."*

No se tratará aquí el concepto de acepción como tal, por lo cual ésta será considerada, de forma tradicional, como sentido o significado que toma una palabra o frase en el habla o en un determinado contexto.

La decimotercera edición académica de 1899 confirmó la presión que los nuevos avances técnicos y su correspondiente léxico ejercía sobre la magna institución y, por tanto, sobre el *DRAE*. Sin embargo, la Academia, a pesar de seguir con sus férreos criterios ante la adopción de nuevas voces, se mostró más indulgente con el tecnicismo, a tenor de las siguientes palabras de su *Advertencia*:

*"Las instancias, cada vez más apremiantes, con que muchas personas amantes del bien decir han solicitado de este Cuerpo literario parecer y consejo sobre la más apropiada manera de designar objetos antes poco ó nada conocidos, y la consideración de que muchas veces esa actitud pasiva*

---

*profunda ignorancia del bajo latín, profunda ignorancia de la fonética hispanolatina, y hasta la incuria de no haber consultado ni siquiera el Littré. Se conoce que es obra de algún erudito ayuno de ciencia lingüística". UNAMUNO, M. de (1896). "Acerca de la reforma de la ortografía castellana", en *El caballero de la triste figura*, Colección Austral, 417, Madrid, Espasa-Calpe, S.A., pp. 99-100.*

*es causa de que corran y se vulgaricen palabras de muy viciosa estructura, sobre todo en los tecnicismos científicos é industriales, han traído la necesidad de incluir, tras detenida discusión y maduro examen, algunas voces, aunque pocas, desprovistas de aquellos requisitos y formadas por la misma Academia con estricta sujeción á las leyes por que se rige nuestro idioma".*

La revisión de la nómina de académicos participantes en esta edición del *DRAE* de 1899 resulta también interesante en cuanto a sus colaboraciones filológicas en otros ámbitos. Daniel de Cortázar, Ingeniero Jefe del Cuerpo de Minas, y José de Echegaray, Inspector General de Caminos, Canales y Puertos, publicaron en el *BRAE* artículos relacionados con los tecnicismos ferroviarios. Otro inspector general, Eduardo Saavedra, y Gaspar Núñez de Arce, Censor de la Academia, participaron en el Congreso Literario Hispano-Americano de 1892, donde la relación entre el léxico y la técnica se erigió en el principal motivo de sus discusiones.

En el mismo sentido, en la edición del *DRAE* de 1914 tuvo lugar la incorporación de José Rodríguez Carracido, presente también en el Congreso de 1892, y de Manuel de Saralegui y Medina, colaborador en el *BRAE*. En el boletín académico participó, además, Pedro de Novo y Colson, integrante de la nómina del *DRAE* en su edición de 1925, la misma edición que vio el inicio de la ilustre e importante colaboración de Julio Casares Sánchez.

Por lo expuesto en la *Advertencia* a la decimoquinta edición del diccionario académico de 1925 -tras el silencio producido en 1914-, nos encontramos ante una de las ediciones más novedosas de la historia del *DRAE*:

*"Esta edición décima quinta del Diccionario difiere de la décima cuarta probablemente más que cualquiera de las otras difiere de su inmediata anterior."*

Se anunciaron, a continuación, las revisiones y reformas efectuadas con el fin de precisar conceptos y clarificar expresiones. En cuanto a las incorporaciones, éstas abarcaron tanto nuevas acepciones como nuevas voces, que en el ámbito del

tecnicismo se concretaron de la forma siguiente:

*"Primeramente se han incluido muchas voces técnicas, en especial las que tienen alguna difusión fuera del círculo de los profesionales, y se ha procurado en este punto poner el Diccionario al nivel del estado actual de las ciencias y de las artes."*

En su exposición, la Corporación prosiguió con una clara distinción entre estos tecnicismos y los neologismos del habla común, aunque el tratamiento pueda interpretarse como coincidente en ambos casos:

*"Después la Academia atendió con preferencia a incorporar al Diccionario la mayor parte del habla común de las personas ilustradas. Claro es que desde que entre ellas surge una acepción o voz nueva, hasta que la Academia la acoge en su léxico, han de pasar bastantes años, los que se necesitan para que el uso se generalice, afirme y depure. Mas preciso es confesar que la Academia retrasó, a veces con extremada prudencia, la sanción debida al neologismo aceptable. Esta edición XV es más condescendiente con el uso; ha atendido más solícitamente que las anteriores a la lengua moderna comúnmente hablada y escrita en los países de lengua española por las personas cultas y por las que con éstas más íntimamente se relacionan."*

En las *Reglas para el uso de este Diccionario* del *DRAE* de 1925 hallamos también la siguiente anotación: *"La abreviatura desus., desusada, se pone a las voces y acepciones que se usaron en la Edad Moderna, pero que hoy no se emplean ya"*. Se trata de una abreviatura que algún término relativo al ferrocarril adoptó en dicha edición, por lo cual deberá ser tenida en cuenta en el análisis correspondiente de dichas voces. Pero quizás la abreviatura más significativa para el presente estudio sea la de *Ferr.*, incorporada por vez primera al *DRAE* en esta misma edición de 1925.<sup>192</sup>

Tras la accidentada edición académica de 1936 -prologada de nuevo en 1939 y completada con un *Suplemento* en la edición de 1947-, el *Preámbulo* de la decimoctava edición del *DRAE* de 1956 reconoció la corrección efectuada en

---

<sup>192</sup> La marca *Ferr.* es significativa desde el punto de vista cualitativo o del contenido, ya que cuantitativamente su manifestación resulta insignificante. En la actualidad, el *DRAE* sólo incluye tres voces con dicha marca: *cambio*, *composición* y *doble*.

múltiples definiciones de voces referidas a las diversas ciencias de la naturaleza y la incorporación de otras muchas correspondientes a distintas técnicas modernas. Tras ello, se ofreció la siguiente argumentación frente al tecnicismo y su relación con el *DRAE*:

*"En este punto la Academia, que siempre anduvo parca en la admisión de tecnicismos, ha abierto esta vez la mano, dando así satisfacción a importantes sectores de opinión que desean hallar en el DICCIONARIO, no sólo la definición de las voces de nuestro patrimonio tradicional, sino también la explicación de esos neologismos que, de poco tiempo a esta parte, han arraigado y tienen amplia difusión en el lenguaje..."*

Sobre dicha edición, R. Lapesa realizó en este sentido el siguiente comentario:

*"En lo que ha habido un cambio notorio es en su actitud frente a los neologismos cultos y técnicos, que ahora suele acoger sin más reservas que las impuestas por las exigencias del idioma respecto a contenido y forma"<sup>193</sup>*

La relación con hispanoamérica sí pareció pasar, en cambio, unos momentos difíciles por lo que al tecnicismo se refiere. El propio R. Lapesa realizó una fuerte crítica ante la falta de unificación léxica:

*"El vocabulario que parecería más universal, el científico y técnico, puede contribuir al agrietamiento de la unidad. Los nuevos conceptos y las nuevas realidades que vienen de fuera reciben en cada país hispánico una designación que no siempre coincide con la que se les da en los demás"<sup>194</sup>*

Sobre lo que había de ser la decimonona edición del diccionario académico de 1970, seis años antes de su publicación -en el IV Congreso de Academias de la Lengua Española celebrado en Buenos Aires- R. Lapesa anunció ya el tratamiento que iba a darse al tecnicismo en dicha edición:

*"La nueva edición del Diccionario común dará entrada a numerosos neologismos, con un criterio de creciente amplitud y reconociendo lo que las realidades del uso vivo reclaman. [...] El afán de 'estar al día' obliga a*

<sup>193</sup> LAPESA, R.: "La lengua desde hace cuarenta años", en *ROc.* 1963, pp. 193-208.

<sup>194</sup> *Ibid.*, pp. 206-207.

*tener en cuenta infinitas novedades técnicas, científicas, políticas, sociales, etc., que en la mayoría de los casos son comunes a todo el mundo actual.*<sup>195</sup>

Sin embargo, a pesar de hablar de amplios criterios, se reconocieron también las restricciones que debían observarse:

*"El vocabulario técnico plantea cuestiones de especial dificultad. [...] Para incluirlos en él -el DRAE- parece aconsejable cerciorarse de que tienen uso efectivo, y de que éste rebasa los límites de lo estrictamente profesional hasta no ser raro entre personas cultas de otros ambientes. Pero de otra parte el científico o técnico hispanohablante necesita a cada paso forjar equivalente español para términos extranjeros que hasta el momento no lo tienen. [...] Estos términos que se lanzan como solución plausible, pero sin uso previo, no deben entrar en el Diccionario sino cuando se sepa que han hecho fortuna. Pero conviene darlos a conocer en calidad de recomendados, por si con ellos se evitan extranjerismos innecesarios.*<sup>196</sup>

En todo caso, el *Preámbulo* de la edición de 1970 nos confirma lo que se había anunciado:

*"Se ha aumentado un número importante de voces y acepciones con el criterio, ya iniciado antes, de incorporar las que, como consecuencia del rápido progreso que se observa en las ciencias y en las técnicas, y merced a la gran eficacia de los medios de difusión de que hoy se dispone, pasan diariamente de la nomenclatura especializada al lenguaje culto general e incluso al dominio común".*

También esta edición -según R. Lapesa- se caracterizaba por *"la preferente atención que se concede en nuestras deliberaciones al léxico y semántica hispanoamericanos"*. El motivo expuesto para ello fue que la Academia *"entiende que nuestro Diccionario no debe ser el 'Diccionario de Madrid', sino el de todo el mundo hispánico"*<sup>197</sup>.

Se anunciaron también mejoras en la redacción del texto. A raíz de la renovación de técnicas y conceptos lexicográficos, el profesor Lapesa justificó la

---

<sup>195</sup> LAPESA, R. (1964), *Op. cit.*, pp. 428.

<sup>196</sup> *Ibid.*, p. 429.

<sup>197</sup> *Ibid.*, p. 427.

reforma:

*"En las ediciones anteriores las referencias a acepciones de palabras que tienen más de una, sólo iban acompañadas por el número de la acepción; esto era una fuente de errores, pues si la numeración de las acepciones se alteraba por adición o supresión de alguna, era muy fácil que las referencias no reflejasen el cambio. Ahora, en vez del número, las referencias llevarán una definición condensada o especificaciones conceptuales que basten para orientar al lector."<sup>198</sup>*

Aunque la empresa era loable, ni en dicha edición ni en las posteriores ha podido evitarse este tipo de problemas de incoherencia entre referencias internas, incluso dentro de una misma entrada. Es lo que ha ocurrido, por ejemplo, con la voz *berlina*, perteneciente por una de sus acepciones al léxico del ferrocarril. Así, en la edición del *DRAE* de 1970 podía leerse lo siguiente:

*berlina: ... ||2. En las diligencias y otros carruajes de dos o más departamentos, el que es cerrado, está delante y sólo tiene una fila de asientos. ||3. Departamento en los coches de los ferrocarriles, que se distingue por esta última circunstancia.*

Se observa, de esta forma, una referencia en la tercera acepción hacia su inmediata anterior. En la última edición del *DRAE* de 1992, con la inclusión de una nueva acepción entre las dos ya existentes, se rompe la relación lógica entre ambas, dicha referencia queda inconexa y se produce el siguiente error:

*berlina: ... ||2. En las diligencias y otros carruajes de dos o más departamentos, el que es cerrado, está delante y sólo tiene una fila de asientos. ||3. Coche de cuatro puertas. ||4. Departamento en los coches de los ferrocarriles, que se distinguía por esta última circunstancia.*

La penúltima edición del *DRAE* de 1984 confirma, en su *Preámbulo*, la trayectoria académica en cuanto a la admisión de tecnicismos:

*"La Academia, en su pleno y en sus comisiones, ha trabajado activamente. Los cambios en la vida y en la sociedad, las novedades constantes en la ciencia y en la técnica, le han impuesto el estudio y la aceptación de multitud de novedades en el léxico. Siguiendo no sólo una tradición de la Academia, sino tendencias de nuestro idioma ya desde tiempos anteriores*

<sup>198</sup> *Ibid.*, p. 426.

*al siglo XVIII, no ha guiado a la Academia un espíritu de purismo y limitación, sino que el DICCIONARIO recoge voces y usos vulgares, junto a la tradición literaria, y acepta de la ciencia y la técnica los términos que entran con tanta fuerza y autoridad en la lengua oral y escrita, incluso en su uso cotidiano; consciente además de la necesidad de guardar la unidad del idioma oficial en tantos Estados independientes y con vida cultural y editorial propias, está abierta a los americanismos..."*

M. Alvar señala con rotundidad que la Academia, llegado este punto, "ha abierto su obra a todo tipo de neologismos vengan de donde vengan"<sup>199</sup>.

La última y vigente edición del diccionario académico, publicada en 1992, ofrece también en su *Preámbulo* el estado actual del vocabulario técnico en el *DRAE*:

*"Objeto de atención especial ha sido la incorporación de neologismos puestos en curso por los hallazgos de la ciencia y los progresos de la técnica. El DICCIONARIO que presentamos no pretende ser una enciclopedia abreviada, pero sí registrar y definir adecuadamente los términos cuyo empleo rebasa los límites de la especialidad y se atestigua diariamente en la prensa o en la conversación culta. En este campo la Academia tiene que encomiar la labor llevada a cabo por la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales en su magno Vocabulario científico y técnico, y desear que mediante simposios panhispánicos de cada especialidad se unifique el léxico correspondiente".*

En todo caso, la progresiva evolución del *DRAE* ha sido positiva por lo que respecta a la incorporación de voces técnicas. G. Haensch lo expresa de este modo:

*"La Real Academia también es hoy día más liberal que antes en cuanto a la admisión de neologismos, voces familiares y populares, tecnicismos y extranjerismos".<sup>200</sup>*

Esta oscilación académica ha sido expuesta también por J. Casares al tomar partido en el debate sobre los diccionarios selectivos y exhaustivos:

---

<sup>199</sup> ALVAR M., *Op. cit.*, p. 25.

<sup>200</sup> HAENSCH, G.: "La selección del material léxico para diccionarios descriptivos", en *Philologica Hispaniensia in honorem Manuel Alvar, Lingüística*, II, Madrid. Gredos, 1985. p. 235.



*"Ha tenido momentos de manga ancha, en que se olvidaba de su antigua tradición literaria y purista, y periodos en que parecía recobrar la conciencia de su magisterio docente".<sup>201</sup>*

Las citas y comentarios del presente apartado sobre la actitud del *DRAE* frente al tecnicismo servirán de contraste con lo expuesto en el capítulo dedicado al análisis del léxico del ferrocarril respecto a su fijación lexicográfica. En las conclusiones finales veremos cuál ha sido el grado de adecuación entre ambos aspectos.

### 3. Diccionarios de autor (1846-1883)

En la industria lexicográfica española del siglo XIX, la iniciativa *privada* pretendió acabar, mediante su expansión, con la exclusividad académica en la confección de diccionarios. M. Seco, que ha aludido a los "*diccionarios particulares*" y a la "*lexicografía no académica*", sitúa los inicios de este empuje alrededor de 1825. En ese momento, varios factores condicionaron su progresión:

*"... los editores franceses descubrieron las posibilidades que les brindaba el mercado de las recién emancipadas colonias españolas de América -roto el comercio de ellas con España-, así como la inestimable colaboración desinteresada de la propia metrópoli al suministrarles suficiente número de intelectuales exiliados útiles para desempeñar la necesaria tarea redactora."<sup>202</sup>*

No obstante, M. Seco ha afirmado también que "*una de las facetas de este movimiento fue la confección de compendios o de revisiones del Diccionario de la Academia*".

Fernández-Sevilla ha hecho mayor hincapié en este último aspecto revisionista -con alusión directa al aumento del número de voces técnicas- y ha

<sup>201</sup> CASARES, J.: "El Seminario de Lexicografía. Su justificación y cometido", en *BRAE*, XXVI, 1947, p. 183.

<sup>202</sup> SECO, M.: "El nacimiento de la lexicografía moderna no académica", en *Estudios de lexicografía española*, Madrid, Paraninfo, 1987, p. 130.

matizado, en cambio, el auge y la numerosa producción que alcanzaron las obras lexicográficas no académicas:

*"La importancia de la obra académica y la existencia misma de la institución, actúan como freno a la iniciativa privada. De ahora en adelante los diccionarios que se componen toman como base el de la Academia, unas veces reduciéndolo para hacerlo más asequible y otras completándolo con tecnicismos de las distintas ciencias, artes y técnicas"*<sup>203</sup>

Lo cierto es que a partir de la segunda mitad del siglo XIX, época con mayor número de diccionarios de autor publicados, la distancia cronológica entre las diferentes ediciones académicas se amplió considerablemente.

La suerte de estas obras lexicográficas, por su propio carácter, fue muy dispar. No sólo en cuanto al éxito conseguido, sino por los enfoques personales inherentes a cada una de ellas. M. Seco ha planteado algunas comparaciones al respecto:

*"Naturalmente, las características, la calidad y la fortuna de todos esos diccionarios particulares fueron muy diversas [...] unos, como los de Domínguez y Gaspar y Roig, contendieron vigorosamente con el de la Academia hasta finales de siglo [...] el enfoque de éstos tiene poco que ver con el de Salvá. Y con el rigor de Salvá, a su vez, es difícil el parangón de las obras de Domínguez"*.<sup>204</sup>

A continuación se ofrece una visión particular de cada uno de los diccionarios de autor tomados como referencia lexicográfica en el presente estudio. La selección se inicia a partir de la obra de Vicente Salvá -por las razones que a continuación se expondrán- y sigue con las obras cuya tradición crítica ha sido más notable. La *Spanische lexikographie* de G. Haensch -incluida en el volumen *Wörterbücher-Dictionnaires-Dictionnaires: Enciclopedia Internacional de Lexicografía* editado por F. J. Hausmann, O. Reichmann, H. E. Wiegand y L. Zgusta- ha servido de apoyo documental a dicha elección.

---

<sup>203</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*, p. 183.

<sup>204</sup> SECO, M. (1987). *Op. cit.*, p. 130.

### a. Vicente Salvá (1846)

La elección del *Nuevo Diccionario de la Lengua Castellana*, publicado por Vicente Salvá en 1846, como primera fuente lexicográfica -desde un punto de vista cronológico- no ha sido debida en ningún momento a la casualidad, sino a la causalidad. Por una parte, fue el primer diccionario español que recogió en sus páginas algún término con acepción ferroviaria. Por otra, las expectativas creadas en su *Introducción del Adicionador* resultaban muy sugerentes a tenor de lo expresado, respecto a la edición académica de 1843, con estas palabras de Salvá:

*"El que registre su última edición, creará que en España no se tenía noticia en 1843 del alumbrado de gas, de los reverberos, de las prensas hidráulicas, de los ferrocarriles, de los puentes suspendidos, ni de los barcos de vapor".*

Sin embargo, la realidad percibida tras el manejo de esta obra es otra. Todo el conocimiento de los ferrocarriles a través de sus páginas se redujo a la incorporación de una única voz, el término *ferrocarril*. Criterios objetivos exigen, no obstante, valorar en su justa medida la labor lexicográfica de su autor y, en definitiva, considerar históricamente esa primera datación.

Ya ha sido apuntada la referencia que el *DRAE* supuso para el *Nuevo Diccionario* de Salvá. En su portada se anunció, de hecho, lo siguiente: *"Comprende la última edición íntegra, muy rectificada y mejorada, del publicado por la Academia Española"*. Los motivos de dichas rectificaciones fueron expuestos en la misma *Introducción del Adicionador*:

*"La Academia, no teniendo otra mira que la de impedir los daños que causan á la pureza de la lengua los que hallan ménos costoso el corromperla que estudiarla, ha reportado muy cortas ventajas pecuniarias de las diez ediciones que ha hecho hasta el día [...] La Academia española ya no puede continuar siendo una especie de aduana, armada con el arancel prohibitivo de la circulacion de otros géneros que los fabricados por ella".*

La ausencia en el *DRAE* de términos relativos a las diversas ciencias y

facultades que marcaron el progreso español a mediados del siglo XIX fue debida, según V. Salvá, al desfase histórico de los estatutos de la propia corporación académica. Por ello, respecto a los miembros que integraban la Academia, Salvá vino a decir también que no eran todos los que estaban ni estaban todos los que eran. Fueron, en definitiva, respuestas muy personales a preguntas como la siguiente:

*"¿Qué otra razón puede asignarse, para que el Diccionario no se halle, en punto a ciencias y artes, no diré al nivel de los conocimientos de los Académicos, lo cual sería sobrado pedir, sino a la par de los progresos comunes y generalizados?"*

R. Baquero Mesa<sup>205</sup> ha realizado el recuento de las voces adicionadas por V. Salvá a la novena edición del *DRAE* de 1843. Ciento treinta y nueve, un diez por ciento de las mil trescientas cuarenta y dos añadidas, corresponden a las "*voces marcadas diatécnicamente*". Sólo una referida al ferrocarril.

#### **b. Ramón Joaquín Domínguez (1846-47 y *Suplemento* de 1875)**

En 1846, el orensano Ramón Joaquín Domínguez editó, con sólo treinta y cinco años de edad, el primer tomo de su *Diccionario nacional ó gran diccionario clásico de la lengua española*. Esta primera edición fue completada, con un segundo volumen, al año siguiente. Sin embargo, la muerte de R. J. Domínguez bajo la dictadura de Narváez, en 1848, le impidió ver el conjunto de las diecisiete ediciones que alcanzó su obra lexicográfica durante la segunda mitad de siglo.

Fue, pues, un fallecimiento tan prematuro como la publicación de su diccionario, lo que según Manuel Seco queda demostrado en varios aspectos:

*"... está redactado con precipitación: el texto de las definiciones suele dar la sensación de escrito a vuelapluma: a veces encierra anacolutos; a veces es redundante; abunda el etcétera final que deja abiertas muchas definiciones. La misma verbosidad de sus enunciados denota la falta de*

---

<sup>205</sup> BAQUERO MESA, R.: "Notas en contribución a la historia de la lexicografía española monolingüe del siglo XIX", en *Euralex'90 Proceedings*, Barcelona, Vox- Bibliograf, 1992, p. 457.

*lima. Por otra parte, la ortografía es bastante inestable, y la impresión presenta muchas más erratas de las tolerables en una obra de este género. Todo hace suponer que el Diccionario se hizo, en todas sus fases, a un ritmo poco habitual en esta clase de publicaciones.*<sup>1206</sup>

No obstante, la obra de R. J. Domínguez ha sido considerada como una de las más importantes de la lexicografía española del siglo XIX, a pesar de su acusado subjetivismo. Las pretensiones de su creador, expresadas en el *Prólogo del autor* a la primera edición de 1846, fueron ambiciosas ante la demanda léxica existente:

*"Nadie pone en duda la necesidad que hay en España de un Diccionario que esté al nivel de la altura á que en menos de un siglo han llegado todos los ramos del saber humano [...] Las ciencias se han enriquecido con millares de descubrimientos, cada uno de los cuales ofrece al hombre otros tantos objetos nuevos que debe conocer y clasificar, necesitando para esto darles una nomenclatura que los distinga entre sí [...] Hé aquí la razon de ese cambio que de una generacion á otra se observa en los usos, en las costumbres y en el lenguaje de una misma nacion, de una misma provincia, de un mismo pueblo".*

Las "cien mil y quinientas voces técnicas de diferentes ciencias y artes" que, según R. J. Domínguez, se incluyeron en su diccionario respondían, pues, al propio devenir histórico de la humanidad:

*"Los progresos del hombre hacen innecesarios unos objetos que son reemplazados por otros mas útiles y mas cómodos, y por consiguiente caducan en los idiomas las voces de los unos, se hacen necesarias las de los otros y cada vez se hace sentir mas y mas la falta de un Diccionario en que estén consignadas las voces nuevamente creadas".*

Al respecto, M. Seco establece las relaciones del diccionario de Domínguez con sus antecedentes lexicográficos:

*"Domínguez, pues, se ha decidido en forma abierta (desbordando sin contemplaciones la prudencia de su predecesor inmediato Labernia) a seguir la pauta de incorporación del tecnicismo inaugurada por Terreros medio siglo antes. Terreros es, efectivamente, una de sus fuentes. Pero su verdadera inspiración hay que buscarla en modelos franceses, como los*

<sup>106</sup> SECO, M.: "Un lexicógrafo romántico: Ramón Joaquín Domínguez", en *Philologica Hispaniensi in honorem Manuel Alvar*, Madrid, Gredos, 1985, p. 624.

*célebres diccionarios de Boiste-Nodier y Bescherelle".<sup>207</sup>*

La elaboración del *Diccionario Nacional* siguió una metodología ramificada que le permitió abrazar los distintos campos léxicos. Así lo expresa Domínguez:

*"Para su redacción me he valido de cuantos medios pudo sugerirme el mas vivo interés por su buen éxito. El taller del artesano fué examinado con la misma escrupulosidad que el gabinete del literato y del hombre científico. Las voces que no se han encontrado en los Diccionarios lingüísticos, artisticos y científicos, se han buscado en obras especiales, valiéndome en todos estos trabajos de aquellas personas de reputacion que se han prestado á enriquecer mi obra con sus conocimientos".*

La obra lexicográfica de R. J. Domínguez se erigió en el primer diccionario español que incluyó, además, la abreviatura *fer.-car.* para caracterizar las voces relacionadas con el ferrocarril.

En 1875, la decimotercera edición de este diccionario incluyó un *Suplemento* editado por Miguel Guijarro, quien, en la *Advertencia del editor*, manifestó los logros alcanzados en comparación con los demás diccionarios de la época:

*"A pesar de ser indisputablemente esta obra la mas completa de cuantas anteriormente se habian publicado, todavia hemos podido añadir á lo contenido en los suplementos anteriores, mas de quince mil artículos, reforma que da sumo valor literario á la actual edicion [...] se ha redactado teniendo á la vista lo mejor que en este género de obras se ha publicado hasta el dia; de manera que los que posean la nueva edicion, pueden estar seguros de encontrar en ella todo lo que contienen el Diccionario de la Academia, el de Salvá y otros, con un aumento de voces que no se hallan en ninguno".*

Sin embargo, la portada de esta edición rebajó la cantidad de nuevas voces incorporadas en la misma. El dato, puramente anecdótico, se extrae de las siguientes palabras de presentación:

*"El más completo de los léxicos publicados hasta el día con un nuevo suplemento en que se han añadido más de doce mil voces, entre ellas*

---

<sup>207</sup> SECO, M. (1987). *Op. cit.*, p. 135.

*muchas hispano-americanas*".

Ambas ediciones, la primera de 1846 y la publicada en 1875, serán utilizadas en el presente estudio como fuentes lexicográficas del análisis.

### c. José Caballero (1849)

La ausencia de cualquier tipo de prólogo, advertencia o información sobre el contenido de voces técnicas en el *Diccionario General de la Lengua Castellana* de José Caballero -junto a Cipriano de Arnedo en su primera edición de 1849- lo convierte en toda una incógnita lexicográfica antes de su consulta.

M. Seco ha situado esta obra "en la estela del *Diccionario Nacional de Domínguez* -incluso en la anécdota de que la primera edición se compuso en la imprenta heredada por la viuda de éste-<sup>208</sup>. Podemos considerarla, además, desde la segunda de las ocho ediciones publicadas, como el embrión de los posteriores diccionarios elaborados por sociedades.

Junto a la primera edición, en 1849, apareció editado un extenso *Suplemento* que nos lleva a considerar ambas partes como un único texto. No obstante, a lo largo del análisis se distinguirán las voces recogidas en esta obra en función del lugar concreto donde fueron incorporadas, independientemente del hecho de haber sido fijadas el mismo año.

### d. Eduardo Chao (1853-1855)

El *Diccionario Enciclopédico de la Lengua Española* dirigido por Eduardo Chao y publicado en dos tomos en los años 1853 y 1855, respectivamente, expresó ya en su portada el criterio seguido para su elaboración:

*"Con todas las voces, frases, refranes y locuciones usadas en España y las Américas Españolas, en el lenguaje comun antiguo y moderno; las de ciencias, artes y oficios; las notables de historia, biografía, mitología y*

<sup>208</sup> *Ibid.*, p. 140.

*geografía universal, y todas las particulares de las provincias españolas y americanas, por una sociedad de personas especiales en las letras, las ciencias y las artes".*

Apareció, pues, como una obra que pretendía cubrir el vacío lexicográfico anterior desde un punto de vista enciclopédico. En el *Prólogo* de Eduardo Chao quedó constancia de ello:

*"Ni la magnitud ni la gravedad de esta obra se nos ocultaban cuando aceptamos su encargo. Pero creíamos, con la opinión pública, que no existía ninguna otra que correspondiese de un modo satisfactorio a su objeto".*

No obstante, se reconoció algún antecedente susceptible de ser elogiado:

*"Si alguna escepcion debiésemos hacer, sería en favor de la segunda edición del Nuevo Diccionario de la lengua castellana, o sea la novena del de la Academia Española, añadida, corregida y publicada por D. Vicente Salvá en 1847 en París, que ha sido poco difundida en la Península. Naturalmente se advierten mas los defectos ahora, que los progresos de las ciencias estan dando vida diariamente a nuevas industrias, y estas creando clases numerosas que salen por vez primera a la luz de la civilizacion".*

Precisamente en el ámbito de los tecnicismos, el *Diccionario Enciclopédico* de Chao planteó una cuestión previa sobre si "*comprender el tecnicismo de las ciencias, las artes y los oficios*", o bien "*limitarnos, como la Academia, a la reducida esfera del lenguaje comun*". La elección del primer postulado es ya sobradamente conocida. Sin embargo, es importante conocer sus justificaciones y criterios:

a) "*El lenguaje no se ha hecho únicamente para manifestar las operaciones del entendimiento y los impulsos del corazón, sino también para expresar los resultados de la acción del hombre sobre el universo que Dios le ha dado por morada. Además, despreciar el vocabulario de las artes y oficios es despreciar la lengua esencial de la civilización*"; b) "*Se evitará tal vez la repugnante variedad del tecnicismo que se observa en las mismas aulas del Estado; y se irá preparando la unidad para el día en que se generalize el uso de ciertas voces*"; c) "*Si en las de artes y oficios no es tan rico como quisiéramos, aunque mucho más que los publicados, consiste en la confusión que produce la diversidad de nombres que un mismo objeto recibe en muestras diferentes provincias, todavía separadas entre sí bajo*



*este punto de vista como en otros"; d) "Debemos admitir, y en efecto admite el uso, a despecho de la crítica, nombres de naciones extrañas, como ellas adoptaron otras creaciones españolas en los tiempos de nuestra mal perdida preponderancia política e industrial".*

A lo largo de las citas expuestas, hemos visto aparecer en varias ocasiones la expresión *Artes y Oficios*. Bajo esta marca se incluyó, en el diccionario de Chao, un gran número de voces referidas al ferrocarril, en ausencia de una marca propia. Respecto al orden de las acepciones en cada entrada, se situaron en el último lugar de la misma las llamadas "*acepciones facultativas*".

Por último, cabe destacar también que una de las personas que revisaron esta obra enciclopédica fue Patricio Filgueira, ingeniero de Minas de la Escuela de Minas, Artes y Manufacturas de Bélgica, país donde los adelantos técnicos en materia ferroviaria eran, en ese momento, manifiestos.

#### **e. Ramón Campuzano (1857)**

En la portada del *Novísimo Diccionario de la Lengua Castellana*, publicado por Ramón Campuzano en 1857, hallamos la única referencia sobre el contenido y el proceso de elaboración de esta obra:

*"Arreglado a la ortografía de la Academia Española, y aumentado con mas de 20.000 voces nuevas de ciencias, artes, etc., entre las cuales se hallan las mas usuales en América. Ilustrado con infinidad de grabados para su mejor inteligencia. Obra la mas completa en su clase, por haber tenido á la vista para su redaccion los mejores Diccionarios publicados en España y en el Estrangero, incluso los de las Academias de Madrid, Paris y Alemania. Por una sociedad de literatos bajo la dirección de D. Ramón Campuzano".*

Este sugerente anuncio justifica su inclusión en el grupo de fuentes lexicográficas utilizadas para el análisis del léxico del ferrocarril en el presente estudio. Por lo demás, las conclusiones finales confirmarán o darán por falsas las expectativas creadas.

**f. Garnier (1875) y Bouret-Bastinos (1883)**

Con la misma denominación que el diccionario de Ramón Campuzano, la de *Novísimo Diccionario de la Lengua Castellana*, los hermanos Garnier editaron en 1875 una obra lexicográfica, publicada en París, en cuya portada se expresó lo siguiente:

*"Comprende la última edición íntegra del publicado por la Academia Española y cerca de cien mil voces, acepciones, frases y locuciones añadidas por una Sociedad de Literatos aumentado con un suplemento de voces de ciencias, artes y oficios, comercio, industria, etc., etc."*

Ante esta obra, se hace extensivo el comentario final realizado para el diccionario de Ramón Campuzano.

El Nuevo Diccionario de la Lengua Castellana apareció publicado de forma simultánea en Barcelona y París el año 1883. La edición corrió a cargo de Ch. Bouret y de los hermanos Bastinos, y en su Prólogo quedó constancia del proceso seguido para su elaboración:

*"Habiendo considerado atentamente cuál de los diccionarios publicados debíamos tomar por modelo y base del que ofrecemos al público, hemos preferido á todos el de la Academia, ilustrado y enriquecido por otro, transcribiéndole en el nuestro en gran parte, mejorando, rectificando, corrigiendo lo que nos ha parecido exigirlo, y aumentándole con cuantos materiales hemos podido proporcionarnos, para conseguir el formar uno el más completo y mejor ordenado de todos los que del mismo género se han dado á luz hasta el día, sin incluir en él cosas superfluas ó que deban ser objeto de otras obras, pero sin omitir tampoco ninguna de las voces nuevamente creadas por efecto de los progresos ántes indicados."*

Para Bouret y Bastinos, estos progresos a los que se aludía justificaban el tratamiento del tecnicismo en su obra:

*"Sin dejar de profesar cierta veneración á esa obra de la Academia española y de respetar sus fallos, no podemos ménos de confesar que limitada á tratar del lenguaje comun ó usual por las razones expuestas en su prólogo y admisibles hasta cierto punto, exigía otras producciones de igual naturaleza que comprendieran una parte de la inmensa nomenclatura*

*de las ciencias, de las artes, de la agricultura, del comercio, de la industria, de la política, del omniprogreso social".*

La *Portada del Novísimo Diccionario* manifestó el resultado obtenido desde este punto de vista:

*"Comprende la última edición del de la Academia Española. Aumentado con cerca de 100.000 voces pertenecientes a las ciencias, artes y oficios entre las cuales se hallan las mas usuales en América, y además con muchas locuciones y frases sacadas de los mejores diccionarios modernos. Por una sociedad literaria".*

Por lo que respecta a las abreviaturas, al igual que R. J. Domínguez, el diccionario de Bouret-Bastinos incluyó una forma específica, *Ferro-car.*, para marcar los términos relacionados con el léxico ferroviario.

#### **4. Diccionarios especializados: la lexicografía ferroviaria**

Los diccionarios especializados surgen como una necesidad por cubrir aquellas parcelas léxicas cuya terminología específica se halla más alejada de la lengua común. De hecho, los términos más difundidos de una ciencia o técnica son ya recogidos por los diccionarios generales de lengua. Sin embargo, el avance en los progresos científicos da lugar a una numerosa cantidad de tecnicismos que no se incorpora, en su totalidad, a los diccionarios usuales. Por ello, como señala S. Gili Gaya :

*"... hay que acudir cada vez más a los diccionarios particulares de cada ciencia o de cada técnica, o a los enciclopédicos que procuran seguir el desarrollo del progreso científico en todas las especialidades"<sup>209</sup>*

Los diccionarios especializados frenan, por otra parte, el caudal de voces importadas en tanto la nación no se coloque a la vanguardia de los progresos técnicos y científicos:

---

<sup>209</sup> GILI GAYA, S., *Op. cit.*, p. 271.

*"Para detener en parte la difusión de barbarismos técnicos, el remedio más inmediato es la publicación de diccionarios especializados, en ediciones frecuentemente renovadas que sigan y recojan con rapidez los progresos de cada especialidad".*<sup>210</sup>

Todo esto ha venido ocurriendo, en mayor o menor medida, a lo largo de la historia lexicográfica española. Así, J. Fernández Sevilla mantiene que con posterioridad a 1740 la situación en España ha sido la siguiente:

*"El desarrollo de las ciencias y las técnicas trajo consigo, por su parte, un interés hacia los léxicos específicos, que cristalizó en diccionarios y vocabularios especializados. Esta actividad no llegó a cubrir todas las parcelas del saber y de la técnica, siendo las más favorecidas las ciencias naturales, la geografía, el derecho y la agricultura."*<sup>211</sup>

G. Haensch considera los vocabularios que integran cada uno de estos diccionarios como "marcados":

*"Como no puede haber un diccionario verdaderamente exhaustivo de ninguna lengua moderna, hay, por otra parte, una serie de diccionarios específicos de vocabularios con marca diatópica, diastrática, diafásica, diatécnica (tecnicismos), diaintegrativa (extranjerismos), dianormativa (barbarismos, solecismos)"*<sup>212</sup>.

Fernández Sevilla afirma, en relación a las distintas clases de diccionarios, lo siguiente:

*"Cada diccionario está encaminado a un sector o tipo de público y es claro que el autor deberá plantearse cuáles habrán de ser las necesidades concretas de ese público respecto a la compilación lexicográfica".*<sup>213</sup>

La propia definición de los términos técnicos presenta algunos condicionantes:

*"No se puede pretender definir un término técnico por el hecho de que sea o no conocido en la lengua corriente, puesto que ésta se nutre constantemente de términos procedentes de las distintas técnicas [...] La definición de los términos técnicos se hace tanto más difícil cuanto que no*

---

<sup>210</sup> *Ibid.*, p. 275.

<sup>211</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*, p. 185.

<sup>212</sup> HAENSCH, G., *Op. cit.*, pp. 227-228.

<sup>213</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*, p. 40.

*existen límites fijos y definidos entre el vocabulario técnico y el vocabulario corriente: hay constantes trasvases entre ambos niveles".<sup>214</sup>*

La importancia de los diccionarios especializados para la constitución del corpus léxico de exclusión técnica y científica resulta, por otra parte, decisiva. J. C. Boulanger enumera las características que los diccionarios especializados deben reunir con tal fin:

*"L'ouvrage doit être représentatif d'un état de langue dans les domaines scientifiques et techniques [...] il doit être également connu et utilisé par la plupart des spécialistes d'un domaine; il doit avoir été rédigé par un expert ou un organisme dont le sérieux est avantageusement reconnu".<sup>215</sup>*

Una vez cumplidas estas condiciones, el proceso que debe seguirse se plantea del modo siguiente:

*"Compte tenu de ces critères, le nombre des dictionnaires pour un seul domaine a été arbitrairement fixé à trois. Ce nombre devrait suffire pour la vérification du degré de nouveauté de l'unité lexicale recueillie ou proposé comme équivalent par rapport au stock lexical déjà intégré dans les dictionnaires".<sup>216</sup>*

Tres es el número de diccionarios especializados sobre ferrocarriles publicados durante la segunda mitad del siglo XIX. Su utilización, en esta época, como base para el establecimiento del corpus léxico ferroviario en la lengua española es una cuestión todavía por desvelar.

#### **a. El Vocabulario Descriptivo de Mariano Matallana (1863)**

El *Vocabulario descriptivo de ferro-carriles* de Mariano Matallana -en 1863 director de caminos vecinales y canales de riego, y jefe de sección de vías y obras en la compañía del ferrocarril de Zaragoza a Pamplona<sup>217</sup>- iniciaba sus páginas con

<sup>214</sup> *Ibid.*, p. 124.

<sup>215</sup> ADDA, R. *et al.*: *Néologie et lexicologie. Hommage à Louis Guilbert*, Langue et Langage, Paris, Larousse, 1979, p. 43.

<sup>216</sup> *Ibid.*, p. 43.

<sup>217</sup> Como dato biográfico de M. Matallana del Rey, cabe decir que en la Sección de Estampas, Mapas y Grabados de la Biblioteca de Catalunya se conserva una carta manuscrita -en papel de ferro-prusiato- que este ingeniero redactó en el momento en que estaba trabajando en el proyecto

un *Prólogo* donde podía leerse lo siguiente en relación al nuevo medio de transporte:

*"Sus inmensas ventajas en todos sentidos, reconocido ya como está el principio inconcuso, que son el agente de la civilización moderna, que con su brazo de hierro y voz estentórea de vapor despierta á los pueblos dormidos en indolente marasmo"*

Si, como afirmaba el autor del primer diccionario sobre ferrocarriles publicado en España, el ferrocarril surgió como una necesidad social, no es menos cierto que una obra de este tipo se hizo, a la vez, necesaria desde el punto de vista léxico.

Aunque su autor no utilizó la denominación de diccionario, parece claro que también así podemos considerarlo. *"Antes de colocar por orden alfabético la reunion de palabras técnicas..."* fueron, precisamente, las primeras palabras que M. Matallana dirigió a los lectores del *Prólogo* -que se iniciaba con una exposición sobre la importancia del ferrocarril como medio de transporte-. No obstante, la ordenación alfabética se convertía en un mal menor para lo que su autor designó como vocabulario descriptivo:

*"Para reunir el número de voces que comprende, naturalmente hemos tenido necesidad de organizar y formar un cuadro sinóptico de los elementos que entran en él; toda vez que el orden alfabético estaba reñido con el método analítico por materias. El método alfabético, si bien es irracional, facilita las indagaciones, por él adquiere cualquiera con facilidad y prontitud la noción del asunto ó palabra que por el momento interesa, aunque no aprenda ni la ciencia, ni el arte de que forma parte. El inconveniente de que cada artículo queda aislado ó dislocado del cuerpo á que pertenece no es tan grande, cuando como en esta obra, ha servido de base un cuadro sinóptico para la clasificación de los pormenores del trabajo; pues se comprende que ha sido nuestro ánimo tratarlo filosóficamente y no empíricamente y que habíamos de abarcar los diferentes aspectos en que los autores han visto los ferro-carriles".*

---

ferroviario Orense-Vigo (aproximadamente hacia 1876). En dicha carta, M. Matallana ofrecía su extenso currículum a la autoridad pertinente en estos términos: *"Pide a U. su valiosa influencia para obtener plaza en la Sección de Estadística de la riqueza territorial en la Provincia de Barcelona"*.

De esta forma concibe y titula M. Matallana su *Vocabulario Descriptivo*, con la debida justificación en ambos casos:

*"Los vastos conocimientos que ha de comprender un Vocabulario descriptivo de ferro-carriles, por tener que abarcar objetos tan diversos y variados, como diferentes son los ramos ó servicios en que se dividen, y distintas las operaciones á que dan lugar su trazado, construcción y explotación, hacen difícil para nosotros la acertada solución del problema, subordinado, como ha de estar precisamente á las condiciones del orden alfabético de las palabras y no al orden analítico de las ideas. [...] No ha sido tampoco nuestro ánimo definir dicciones; lo que esplicamos es el significado material de una voz, de una frase técnica, y para hacerlo mas inteligible la solemos describir y de este modo demostramos claramente el objeto ú operacion que exponemos: estas son las razones porque le llamamos Vocabulario descriptivo".*

A pesar de todo, la satisfacción ante el producto elaborado no es total. Este tipo de obras exige, según Matallana, otros requisitos adicionales:

*"Para su mayor claridad deberían ir acompañadas de láminas convenientes y esto no puede realizarse, por su mucho coste cuando la incoherencia de ideas al formar un libro de este género produce cierta confusión, cuando no hay un límite marcado entre las palabras que pertenecen á varias artes y ciencias relacionadas entre si".*

En el caso de poder incluir estos elementos gráficos, M. Matallana nos habla de vocabulario gráfico descriptivo. Así lo hace, por ejemplo, en el propio corpus léxico de su obra al incluir una entrada para el término *vocabulario*, que, tras ser definido como *"conjunto ó diversidad de voces y términos que se usan en alguna facultad ó materia determinada"*, queda desdoblado en *vocabulario gráfico descriptivo* y *vocabulario descriptivo*. Éste se caracteriza, por contraste, como *"el que no lleva láminas y solo describe el término que define; este es del que nos hemos ocupado"*. Se trata, pues, de un verdadero planteamiento lexicográfico que M. Matallana establece ante su obra. Una reflexión que se verá completada con otra, no menos extensa, sobre los aspectos estrictamente léxicos de las voces recogidas:

*"Aunque pudieramos haber elegido voces nuevas, porque nuevas son entre*

*nosotros algunas materias y objetos, hemos evitado esto por el peligro de caer en un neologismo afectando la introduccion de dichas palabras, cuando en realidad no hay una absoluta precision. Tampoco nos importa cometer lo que llaman galicismo aceptando palabras francesas; porque no estamos en el caso de crearlas puramente españolas y adecuadas á objetos quizá desconocidos entre nosotros hace poco tiempo, y aunque las encontrásemos no nos entenderian los que tienen la costumbre de usar otras. Si semejante pretensión hubiéramos tenido, no la buscaríamos por cierto en este ni otro idioma, y aprovecharíamos los importantes trabajos hechos sobre el proyecto de una lengua universal aplicándolos á nuestro caso. Por ahora nos contentaremos con coleccionar las palabras recaudadas, sean de origen francés, inglés, griego ó sanscrit. [...] Las lenguas bajo el punto de vista filosófico, son esencialmente malas, están llenas de irregularidades y la significacion de casi todas las palabras de que se componen es arbitraria. La moda ha invadido tambien á los idiomas, y si hubo un tiempo en que el español estuvo muy admitido en Francia, Italia y en los países bajos cuando estos estados se hallaban sometidos á la corona de España, los tiempos han cambiado y hoy se acepta por los hombres científicos el idioma francés [...] Las lenguas existentes no pueden dar mas de si, ni remediar sus vicios originarios y hoy dia los aumentan por la libertad con que transmiten palabras y giros de unas a otras, como necesaria consecuencia de las frecuentes y reciprocas comunicaciones: por esto hacemos abstraccion del origen de las palabras y las aceptamos con tal que las hayamos oido, el uso las admita en el lenguaje peculiar que constituye el tecnicismo que esplicamos ó sean ya familiares entre nuestros obreros y empleados de ferro-carriles. En cuanto á la estructura de los artículos, definida la palabra, se describe y amplia en sus diferentes acepciones técnicas".*

Estos amplios comentarios metalingüísticos tienen una finalidad concreta, como son los destinatarios del diccionario. Por ello, el vocabulario que propugna M. Matallana posee unas características propias desde su origen:

*"Despojado del aparato teórico-metafísico y acomodado familiarmente á toda clase de lectores; un libro en que se encuentre el valor de la palabra ó cosa de que hay necesidad en un momento dado; un epitome técnico".*

**b. El Diccionario Razonado de Benito Vicente Garcés y José González Álvarez (1869)**

Bajo el extenso título de *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferro-carriles españoles bajo el aspecto legal, técnico, administrativo y comercial de los mismos* aparece publicado el segundo diccionario español sobre



ferrocarriles del siglo XIX. Su autor, Benito Vicente Garcés, contó con la colaboración de José González Álvarez y en su portada fue descrito como sigue:

*"Obra indispensable á las Compañías, á los empleados de ellas y á los del Gobierno; á los Alcaldes, Jueces de primera instancia y de paz, Fiscales, Abogados, Notarios, Procuradores y Agentes; á los comerciantes, negociantes, accionistas y viajeros; y en general á todas cuantas personas se relacionan de cualquier modo con los ferro-carriles"*

Con anterioridad, había sido editado un prospecto que anunciaba ya claramente la finalidad de esta obra:

*"Abarcar en un solo libro bajo un plan sencillo los nombres, los hechos y las cuestiones que nacen de la idea y de la práctica de la locomoción por vapor, es el fin que nos hemos propuesto en esta obra. Parcos en juicios, ricos en citas, no habremos acertado á herir todas las dificultades: consideramos tan solo haber puesto la primera piedra del edificio. Por eso nuestra obra termina con el cuerpo de la doctrina legal, para que el buen criterio del lector, guiado por nuestras citas, pueda formar su propio juicio y huir del error ó salvar la omisión".*

Quizás la parte legislativa con que concluye este diccionario si pueda ser considerada como *"primera piedra del edificio"* en comparación con el vocabulario descriptivo de M. Matallana. En un acto de falsa modestia, B. V. Garcés afirma que *"no llega nuestra presunción hasta el punto de que nuestro trabajo sea en esta parte mas que un Vade-mecum. ¿Pero es poco un Vade-mecum en ese dédalo legislativo?"*.

No obstante, el corpus léxico recogido por Garcés presenta otro tipo de diferencias con el de su antecesor. El propio autor describe y justifica en el Prólogo la intención de su obra:

*"Solo la forma de Diccionario permite plegarse con algun método y con algun fruto á tan diversas exigencias, y por eso la adoptamos. Pero en los diversos artículos que constituyen ese DICCIONARIO, era preciso pasar como sobre áscuas sobre algunos puntos muy secundarios, como lo son para nuestro objeto y para el interés del público todos los científicos ó técnicos, y detenernos algo mas en los de aplicación".*

A este desmarque de lo puramente técnico se une una clara delimitación de la nómina de destinatarios. En este sentido, el punto de mira queda reflejado de forma muy nítida:

*"No ha sido el interés de la ciencia, para lo que reconocemos nuestra pequeñez, sino la utilidad práctica de las Compañías, de los empleados, de los tribunales, del comercio y de los viajeros".*

A cada uno de estos sectores, Garcés dedica un apartado especial de comentario, con la extraña excepción de los viajeros. Sin embargo, las explicaciones más extensas se dan en el campo comercial. La razón estriba en las dificultades que genera, según el propio autor, *"un servicio semi-científico, semi-vulgar, semi-público, semi-tenebroso"*.

Y es que el exceso de celo por lo que respecta a aspectos técnicos se convierte en la causa principal de disputas legislativas y de conflictos en el propio funcionamiento ferroviario. El tecnicismo léxico se convierte, pues, en este diccionario en algo secundario:

*"El tecnicismo y la fraseología exótica, tan frecuentes en los ferro-carriles, que ya rayan en el abuso, se prestan á llenar pliegos de papel y á sostener horas enteras de conversacion, sin que de todo ello saque el profano á la ciencia ó á la práctica del sevicio, ni siquiera períodos completos gramaticales. En todo servicio técnico hay el mismo inconveniente; pero en los ferro-carriles este inconveniente sube de punto por la gravedad de las resoluciones que penden de un defecto de construccion ó de explotacion, de un insignificante detalle ó de una pequeñísima confusion de nombres, y por la verdadera gerigonza que se ha formado con las voces importadas é ingeridas en el servicio por la ciencia y por la imitacion servil".*

Lo defendido y lo recriminado se conjuran, por fin, al acabar el Prólogo -donde se anuncia, además, la publicación de apéndices anuales a la obra- en torno al anterior diccionario de M. Matallana:

*"Todo esto no se ha tratado en ninguna de las obras escritas hasta aquí en España sobre ferro-carriles; y aunque nos hallemos muy distantes de presumir haberlo previsto, ni abarcado, ni juzgado bien todo, podemos, sin embargo, envanecernos de ser los primeros que han procurado llenar tal*

*vacio; porque, si bien un excelente funcionario de la Compañía de Zaragoza á Barcelona, D. Mariano Matallana, publicó un Vocabulario descriptivo de ferro-carriles, que, con permiso de su autor, hemos aprovechado en algunos artículos de nuestro DICCIONARIO, aquella obra dedica preferente y casi exclusiva atención á los asuntos técnicos, que nosotros hemos rehuido cuanto ha sido posible dentro del plan general de este DICCIONARIO".*

**c. El Diccionario General de José González de las Cuevas y Francisco Sastre y Rodríguez (1887)**

Sólo cuatro años después, en 1873, M. Matallana manifestó, en el *Prólogo* a uno de sus manuales técnicos, que las necesidades lexicográficas de nuestro país, en materia de ferrocarriles, eran todavía importantes:

*"Tampoco nos cansaremos de insistir en este final, sobre la necesidad que hay de un buen Diccionario técnico completo de ferro-carriles, pues creemos que si se reuniesen para este objeto algunas personas competentes, podrian hacer este trabajo, cuya conveniencia todos conocemos y de cuya falta nos lamentamos." (p. XXII)*

La llamada de Matallana tuvo su respuesta en 1887 con la publicación del tercer y último diccionario sobre ferrocarriles publicado en España durante la segunda mitad del siglo XIX. Se trata del *Diccionario general de ferrocarriles legislativo, administrativo, técnico y comercial*, elaborado por José González de las Cuevas y Francisco Sastre y Rodríguez, empleados en el Servicio de la Intervención y Estadística de la Compañía del Norte de España. El texto fue dirigido, a su vez, por Pedro Fernández del Rincón, abogado y secretario del consejo de administración de dicha compañía. Sin embargo, esta obra apareció publicada, en su mayor parte, como una colección legislativa ferroviaria dispuesta alfabéticamente. Así lo expresaron los autores González y Sastre en el *Prólogo* a su obra:

*"Hemos resuelto emplear en este libro la forma de Diccionario, como lo más á propósito para el objeto que hemos indicado, es decir, como lo que más fácilmente permite consultar la legislación vigente sobre cada una de las materias que se relacionan con los ferro-carriles".*

El propósito no fue otro que agrupar y presentar, de forma ordenada, las disposiciones oficiales que a lo largo de la agitada historia española -a caballo entre el absolutismo y el liberalismo- surgieron para regular el establecimiento y explotación de los ferrocarriles en nuestro país. Especial atención merece la legislación vigente en 1887, año de la publicación de este diccionario, que, según sus autores, satisface a un amplio abanico de destinatarios:

*"Los empleados, así públicos como particulares, que prestan servicios en los ferro-carriles, los ingenieros, los hombres de ley y de administración, los traficantes y el público en general, se hallan en este caso. Todos necesitan consultar la legislación y las disposiciones oficiales que rigen sobre el servicio de ferro-carriles".*

La obra consta de un prólogo donde, tras una breve historia de la explotación del vapor como fuerza motriz y de los primeros caminos de hierro instaurados en Europa y en España, se transcribe la primera disposición de nuestro país que otorga la concesión de un ferrocarril. En concreto, la del trayecto entre Jerez de la Frontera y Sanlúcar, promovido por el gaditano Marcelino Calero y Portocarrero en 1830. A continuación, el prólogo recoge un primer informe de 1844 sobre la condiciones generales para autorizar la creación de las empresas de los caminos de hierro en España, tomando como referencia la situación del resto de países europeos avanzados en el tema.

El cuerpo fundamental de este diccionario se halla dividido en dos partes. La primera, comercial y legislativa, consta de dos secciones: una recopilación de las Leyes y Reglamentos españoles más importantes del momento en materia ferroviaria (leyes de policía, obras públicas, sociedades anónimas, etc.) y el diccionario propiamente dicho, donde cada entrada viene a ubicar legislativamente su referente. La segunda, presenta una serie de tablas con las bases de percepción por el transporte en las distintas compañías españolas, clasificaciones de mercancías, cuadros de distancias y listado de estaciones.

Por último, un apéndice con ampliaciones referentes a ciertas palabras del

diccionario y un mapa general de las líneas ferroviarias completan esta obra de González y Sastre, donde sus compiladores pretenden mostrar, en definitiva, lo siguiente:

*"Todo, en fin, cuanto pueda ser útil á las autoridades civiles y judiciales, inspecciones facultativas y mercantiles, al comercio, á los mismos empleados de las compañías, y, en una palabra, á cuantos convenga conocer la ley para aplicarla ó buscar en ella el amparo de sus derechos relativamente a los ferro-carriles".*

#### **d. Diccionarios ferroviarios del siglo XX**

El inicio de siglo fue pródigo en repertorios léxicos relativos al ferrocarril. Éstos fueron publicados bien como Diccionarios, bien bajo títulos como Vademécum o Prontuario.

El *Prontuario de Ferrocarriles* (1900) de José Pinillos y Arturo de Navascués dio paso, en 1912, al *Vademécum del empleado de ferrocarriles* de Juan Vallecillo Campano. En 1915, Alfredo Armenta y Turmo publicó, tras un acuerdo con la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, el *Diccionario dispositivo de Ferro-carriles*. El mismo autor ofreció, en 1919, el *Prontuario del personal de trenes* y, en 1929, un *Diccionario legislativo* ferroviario. Entre tanto, en 1917, Clemente Muñoz Roy había publicado su *Diccionario de ferrocarriles*.<sup>218</sup>

No obstante, esta proliferación de obras lexicográficas sobre el ferrocarril durante las primeras décadas de nuestro siglo no ha tenido continuidad. Actualmente, la publicación más reciente en lengua española corresponde al *Diccionario de Términos Ferroviarios*, editado en trece fascículos por la revista especializada *Vía Libre*, dependiente de la Fundación de los Ferrocarriles

---

<sup>218</sup> Tengo noticias de un *Léxico* sobre ferrocarriles, obra de F. García Andrés sobre esas fechas, al cual no he podido tener acceso.

Espanoles, durante el año 1995. En su Presentación se arguye lo siguiente:

*"Hoy no se puede entender al ferrocarril sin la informática, las telecomunicaciones, la electrónica y, en definitiva, las nuevas tecnologías. Y todos esos campos han sido reflejados en las más de 10.000 palabras que configuran este Diccionario, porque queremos que estas páginas se conviertan en una herramienta de trabajo útil para todos los profesionales del ferrocarril, con el fin de ayudarles a desarrollar la eficacia de este modo de transporte. Y es que compartir un mismo lenguaje en unos mercados cada vez más abiertos y complejos, que deben adaptarse continuamente a las nuevas demandas sociales, es una de las mejores apuestas de futuro que puedan concebirse" (p.3)*

#### **e. Léxicos ferroviarios plurilingües**

En 1960, el Bureau International de Documentation de Chemins de Fer publicó el *Glossaire des termes ferroviaries* como repertorio plurilingüe (español, francés, inglés, alemán, italiano y neerlandés) del léxico del ferrocarril. Posteriormente, en 1965, la *Union Internationale des Chemins de Fer* publicó una segunda obra lexicográfica de similares características. El primero de estos diccionarios ha sido utilizado en el análisis del presente estudio.

Frente a los diccionarios especializados plurilingües y ante la masiva entrada de barbarismos técnicos en una lengua, los diccionarios especializados monolingües presentan, según S. Gili Gaya, un serio inconveniente:

*"El lector necesita saber previamente la forma de la palabra que ha de buscar en su lugar alfabético, y este conocimiento previo es precisamente la dificultad que a menudo se trata de resolver, ante un vocabulario científico movedizo y en vertiginosa transformación internacional. Este es el motivo de que los técnicos acudan cada vez más a los diccionarios políglotas que dan traducidos los vocablos en otras lenguas".<sup>219</sup>*

Éste es el caso del *Glossaire* tomado como fuente lexicográfica. Su extensión y la autoridad contrastada, en materia ferroviaria, del organismo

---

<sup>219</sup> GILI GAYA, S., *Op. cit.*, p. 275.

encargado de su publicación hacen de él -también por su fecha de publicación, previa al *DRAE* de 1970- un valioso documento de contraste.

Aún así, J. C. de Torres observa ciertas carencias en este repertorio léxico ferroviario:

*"Ahora bien, ¿está registrado todo el léxico? Si hemos de ser sinceros, debemos decir que no. Está el léxico técnico de uso vigente, además del de carácter general en cualquiera de las seis lenguas citadas, pero falta la jerga tan pintoresca e interesante desde el punto de vista sociolingüístico. Antaño era más numerosa que en la actualidad, en que ha disminuido considerablemente al tecnicarse cada vez más las redes ferroviarias [...] Echamos en falta, igualmente, la indicación del periodo de tiempo registrado, aunque ya sabemos que hay muchas lexías que se remontan en su significante a los primeros tiempos del tren [...] Quisiéramos, como final, señalar que el Lexique debe registrar el significado de cada lexía si se quiere, en verdad, que tenga un ámbito mayor que la ya citada 'praxis' ferroviaria"<sup>220</sup>*

El *Diccionari per a ferroviaris* en lengua catalana apareció publicado en 1986. Su autor, Lluís Batlle, mostró en el prólogo a este diccionario una de las dificultades que conlleva la elaboración de este tipo de obras especializadas. Se trata de la delimitación del corpus léxico perteneciente al ferrocarril:

*"La primera dificultat que es troba és determinar si una paraula és ferroviària o no. Algunes són molt clares: tènder, carril, factor, etc., però d'altres ja no ho són tant. Podem assegurar que són ferroviàries: fita, abraçadora, mènula, ajudants, etc? No obstant, és indubtable que són termes molt emprats en el parlar diari dels que fem rutllar els trens."*

Por otra parte, a esta dificultad se añade la existencia de variantes que, según las compañías ferroviarias, se producen respecto al léxico del ferrocarril:

*"Per acabar-ho d'arrodonir, les companyies també posen la seva terminologia: el que vulgarment coneixem per revisor és anomenat interventor en ruta per la Xarxa Nacional de Ferrocarrils Espanyols i controlador per la Societat Nacional dels Ferrocarrils Francesos"*

<sup>220</sup> TORRES MARTÍNEZ, J. C. de: "Reseña al *Lexique général des termes ferroviaires* de la Union Internationale des Chemins de Fer", en *BFE*, XXXVI-XXXVII, 1970, pp. 82-83.

Este aspecto se observa dentro del propio territorio nacional, donde se han dado también variaciones léxicas en función de qué compañía mantenía la supremacía en cada territorio, como ocurrió con la del Norte en Valencia o MZA en Barcelona.

La relación del vocabulario específico con la lengua común es tratada igualmente en el prólogo:

*"Deixant de banda el vessant filològic, vull insistir un xic més en el fet que al diccionari s'hi troben dues classes de termes i expressions, com correspon a les dues finalitats esmentades al començament. Una és que agrupa les paraules que no són típiques ni exclusives del ferrocarril, recollides amb la finalitat d'informar com s'ha de dir correctament tal objecte, operació o activitat. L'altra pretén posar en coneixement dels que no tenen contacte directe amb la nostra parla expressions particulars, potser tan estranyes gramaticalment com el fer les agulles o el parlar dels tres cotxes par cap".*

En la páginas finales de este *Diccionari per a ferroviaris* hallamos dos vocabularios ideológicos, castellano-catalán y francés-catalán, que *"com tals, no donen l'equivalència de paraules sinó d'idees i, per això, només hi figura un sol terme d'entre tots els d'una mateixa arrel"*.

Finalmente, en 1993, Roser Milà i Gallart aparece como autora de la obra *Terminologia Ferroviària. Material Rodant*, que bajo la supervisión del Centro de terminología TERMCAT ofrece un texto bilingüe catalán-español-francés-inglés sobre una base terminológica en lengua catalana.

## **5. Diccionarios técnicos**

### **a. Lengua española**

El primer diccionario técnico del siglo XIX donde aparecieron expresiones españolas relativas al ferrocarril fue el *Diccionario Tecnológico ó nuevo*



*Diccionario Universal de Artes y Oficios y de economía industrial y comercial*, traducción de su homólogo en lengua francesa. De este modo, "escrito en francés por una sociedad de sabios y artistas, y traducido al castellano por D. F. S. y C.", y editado "con licencia del Real y Supremo Consejo" a partir de 1833, sirve para el propósito de la presente tesis la consulta de sus ocho primeros tomos (*abanico-conserva*) con sus respectivas láminas. El séptimo volumen, publicado en agosto de 1835, dedicó treinta y cinco de sus páginas al artículo correspondiente a los *camino de hierro* -firmado con las iniciales J. G.- al cual pertenecen las láminas 55 y 56.

### **b. Plurilingües**

El ingeniero Alfredo Schlomann figura como director, entre 1909 y 1910, del *Diccionario Técnico Ilustrado* en seis lenguas (español, francés, inglés, alemán, italiano y ruso), publicado en Alemania. El prestigio y divulgación de esta obra lexicográfica a inicios del siglo XX la convierten en un punto de referencia de consulta obligada ante un estudio sobre el tecnicismo léxico.

Entre la decena de tomos que configuraron este diccionario técnico, varios volúmenes recogieron la terminología de aplicación al campo de los ferrocarriles: los tomos quinto y sexto, redactados por Augusto Boshart, aparecieron bajo el título *Ferrocarriles, construcción y explotación y material móvil*, respectivamente: el tomo séptimo, redactado por Pablo Stülpnagel, fue dedicado a las *Máquinas elevadoras y aparatos de transporte* y varios de sus quince capítulos incluyeron voces ferroviarias, aunque destaca un capítulo concreto -el undécimo- referido a las *Vías y carriles*; el tomo décimo, redactado por Rodolfo Urtel, se dedicó a los *Vehículos automotores* y entre sus diecinueve capítulos cabe destacar el quinto, relativo al *Equipo de los coches de vapor*.

Miles de figuras ilustraron estos volúmenes, con lo que su contenido global ofrece el nivel de información exigible en este tipo de obras y una utilidad

manifiesta en el análisis del léxico de los ferrocarriles y su situación a principios de nuestro siglo.

## 6. Otras obras lexicográficas de la lengua española

### a. El *Diccionario Ideológico* de Julio Casares

M. Alvar Ezquerra ha afirmado que hay dos formas de presentar el vocabulario en una obra lexicográfica: "*siguiendo criterios formales y criterios significativos-designativos*"<sup>221</sup>. Aunque los diccionarios que siguen este último criterio no deben ser asociados, de forma exclusiva, a diccionarios ideológicos como el publicado por Julio Casares a mediados de nuestro siglo, la importancia de esta obra permite tomarla como máximo representante de dicha opción lexicográfica.

Frente a la ordenación alfabética, Fernández Sevilla ha reconocido lo siguiente:

*"La ordenación ideológica está más de acuerdo con la realidad lingüística, aunque no debe pasarse por alto el hecho de que se apoya no tanto en la realidad lingüística cuanto en la realidad ideológica extralingüística."*<sup>222</sup>

La fórmula utilizada por J. Casares en su diccionario contempla, pues, una clasificación del mundo extralingüístico (parte sinóptica), una organización conceptual del léxico (parte analógica) y una tercera parte alfabética con las definiciones de los términos.

Las dos primeras clasificaciones sustentan el fundamento ideológico de J. Casares. En este ámbito, el análisis de léxicos especializados como el del ferrocarril puede hallar una importante referencia metodológica. No obstante, este

---

<sup>221</sup> ALVAR EZQUERRA, M. (1987), *Op. cit.*, p. 3.

<sup>222</sup> FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1974), *Op. cit.*, p. 51.

enfoque da pie a un nuevo comentario de Fernández Sevilla por las propias fronteras que debe marcarse el método:

*"... es necesario sistematizar el vocabulario, reuniendo en grupos conceptualmente homogéneos las palabras que guardan relación entre sí y con un contenido determinado. [...] Habrá de ser selectivo, sin embargo, respecto al vocabulario científico y técnico."*<sup>223</sup>

Parece ser que dichas limitaciones fueron ya tomadas en consideración por J. Casares, quien en la parte sinóptica de su obra realizó una prioritaria selección de sustantivos. Esta categoría gramatical abarcaba, según el propio autor, una *"mayor extensión lógica que las demás partes del discurso"*.

No obstante, para Fernández Sevilla algunos aspectos del diccionario ideológico de J. Casares ofrecen aún evidentes fisuras:

*"Lo que ya no convence tanto es que el autor se haya valido de vocablos de escaso uso o completamente inusitados, e inclusive de neologismos forjados ad hoc."*<sup>224</sup>

En todo caso, la descripción de este tipo de obras por parte de Fernández Sevilla resulta clarificadora:

*"El diccionario ideológico da como entradas los contenidos, aunque traducidos por secuencias de grafemas para que el acceso a los mismos sea posible. El diccionario ideológico va del significado al significante y responde a un punto de vista onomasiológico"*<sup>225</sup>

El propio Fernández-Sevilla reconoce que el establecimiento de campos onomasiológicos se extiende a otros ámbitos de la lexicografía, como es el caso de la geografía lingüística y las encuestas dialectales:

*"En la práctica habitual de las encuestas se parte del contenido para buscar el continente o los continentes; dicho de otro modo: se ofrece al informante un significado para que nos depare el correspondiente significante. La técnica de obtención de palabras es, pues, indirecta. Se*

<sup>223</sup> *Ibid.*, p. 52.

<sup>224</sup> *Ibid.*, p. 53.

<sup>225</sup> *Ibid.*, p. 53.

*trata, en definitiva, del método llamado «onomasiológico»*<sup>226</sup>

Así pues, el diccionario ideológico de J. Casares distribuye "el vocabulario correspondiente a la totalidad de los conocimientos humanos" en treinta y ocho grandes grupos, constituidos por subgrupos de vocablos conceptualmente homogéneos (parte sinóptica)<sup>227</sup>. El último de estos grupos corresponde, precisamente, a los Transportes. En el subgrupo de los vehículos aparecen los términos *ferrocarril, tranvía, tren* y *vagón*.

Los términos que se incluyen en la parte anterior sirven de enunciado o cabeza de los grupos de palabras afines que, ordenados alfabéticamente, constituyen la parte analógica. De este modo, las voces *tranvía* y *ferrocarril* encabezan sus grupos, mientras que los términos *tren* y *vagón* remiten al grupo de *ferrocarril*. En cada grupo, voces destacadas en negrita enlazan unos grupos con otros estableciendo una solución de continuidad entre ellos. Por último, existe una parte alfabética que, dentro de su convencionalidad, presenta en las definiciones voces marcadas con asterisco, lo cual nos remite a las divisiones de las dos primeras partes con el fin de conocer los términos afines.

J. Casares ha reconocido que el sistema descrito anteriormente corresponde a ideas lexicográficas anteriores, lo cual no niega su modernidad en la España de mitad de siglo:

*"En lo tocante al sistema, que consiste en formar grupos analógicos con los vocablos que designan cosas, nociones o conceptos que guardan entre sí relación evidente, he de reconocer que se trata de una idea antiquísima"*.<sup>228</sup>

---

<sup>226</sup> *Ibid.*, p. 84.

<sup>227</sup> En esta línea, GORDILLO VÁZQUEZ, M<sup>o</sup> del C.: "Contribución al estudio de los campos nocionales", en *Glosa*, 2, 1991, pp. 419-427. El trabajo constituye un análisis sobre el léxico utilizado por Juan de Mena en *El laberinto de Fortuna*.

<sup>228</sup> CASARES, J.: "Qué es lo moderno en lexicografía", en *BRAE*, XXXI, 1951, p. 11.

---

### **b. El *Diccionario General Ilustrado VOX***

El *Diccionario General Ilustrado de la Lengua Española*, dirigido y revisado por Samuel Gili Gaya en sus primeras ediciones de 1945, 1953 y 1973, constituye uno de los puntos obligados de referencia lexicográfica de nuestro idioma. Los prólogos a las dos primeras ediciones de R. Menéndez Pidal, *El diccionario que deseamos* y *Nota a la segunda edición*, constituyen breves tratados sobre lexicografía con miras al diccionario total, consagrado a "*inventariar la lengua usada en el momento presente*".

La edición manejada en el presente estudio corresponde a la reimpresión, ampliada y actualizada, que se publicó en 1989 bajo la dirección de M. Alvar Ezquerro. En ella se incluyen los prólogos citados de R. Menéndez Pidal y unas páginas de S. Gili Gaya sobre las características de esta obra en su origen. El propio M. Alvar Ezquerro prologa esta edición de 1989 tomada como fuente.

Se omite aquí el comentario sobre las palabras de estos tres grandes filólogos, pues su contenido ha sido expuesto ya en el capítulo de este estudio dedicado al lenguaje de especialidad. El contenido de la obra lexicográfica en sí se verá reflejado, por lo que respecta al léxico del ferrocarril, en su análisis correspondiente.