

# 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

---

## V. Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en el español (siglo XIX)

### A. Los primeros términos (1829-1835)

A partir de los primeros textos españoles que trataron, entre 1829 y 1835, cuestiones relativas al ferrocarril es posible determinar el léxico, perteneciente a este campo, que se adoptó tempranamente en nuestra lengua. Sin embargo, resulta difícil establecer con exactitud el orden de aparición de los nuevos términos o de las nuevas acepciones de voces ya existentes. Sobre este aspecto, H. J. Swann aludió a un *orden natural* por lo que respecta a la introducción de la terminología del ferrocarril en la lengua francesa:

*"Let us trace the development of the new terms in the natural order of their introduction. This order is approximately (1) the name for the rails; (2) the word chemin de fer; (3) the word locomotive; (4) terms for tender, cars, train, etc.; (5) the word tunnel; (6) the name for the station."*<sup>229</sup>

También en la lengua española, la incorporación de los primeros términos del léxico ferroviario cubrió estas parcelas. Sin embargo, hablar de un orden natural y limitar los ámbitos de denominación a estos seis aspectos son cuestiones que exigen un minucioso estudio. Por otra parte, destaca la estrecha relación que existió entre las dos primeras parcelas citadas por Swann; en concreto, entre la denominación que recibió el nuevo medio y los términos que se utilizaron para designar los elementos fijos empleados en su construcción.

En español, el nuevo léxico no recibió la influencia directa de la minería y de la metalurgia, del transporte mediante canales fluviales o de la propia organización mercantil, como había ocurrido en inglés o francés<sup>230</sup>. Si bien la lengua española

---

<sup>229</sup> SWANN, H. J., *Op. cit.*, p. 3.

<sup>230</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*

también presentó una primera fase que podemos calificar como incipiente en la configuración de su léxico ferroviario, el proceso tuvo otras características propias que a continuación se exponen.

### 1. La denominación del nuevo medio

La denominación utilizada en español para designar la nueva vía de comunicación fue, por lo general, la expresión *camino de hierro*. No obstante, existieron diversas soluciones lingüísticas para nombrar el mismo referente. Estas formas iniciales fueron el resultado de las diferentes traducciones y de la adaptación de nuestro léxico a la terminología sobre el ferrocarril ya usada en otras lenguas. Conviene resaltar que durante el período de tiempo en que convivieron dichas denominaciones existió una gran vacilación por lo que respecta al ámbito semántico de la voz *carril*, lo cual condicionó la terminología ferroviaria española más temprana.

Así pues, en la lengua española no se explotaron en exceso los recursos propios del idioma para hallar, inicialmente, un término concreto que designara la nueva vía de comunicación. Conviene recordar que, como alternativa a las expresiones inglesas (*iron*) *rail-road* y (*iron*) *rail-way*, en lengua francesa se dieron hasta dieciséis denominaciones distintas durante las dos primeras décadas de implantación del ferrocarril<sup>231</sup>. En nuestro país, fueron menos las soluciones empleadas y, en todo caso, se adoptaron formas perifrásticas correspondientes a expresiones que ya se habían consolidado en las lenguas tomadas como referencia.

Marcelino Calero y Portocarrero, tanto en su *Semanario de Agricultura y*

---

<sup>231</sup> H. J. Swann documenta las expresiones *chemin en fer*, *chemin à fer*, *chemin à ornières (de fer)*, *chemin à barres*, *chemin à locomotive*, *chemin à vapeur*, *chemin à la vapeur*, *chemin à rail*, *routes à ornières (de fer)*, *routes à barrières*, *route ferrée*, *routes en fer*, *routes de fer*, *voie de fer*, *chemin de fer* y *voie ferrée*. SWANN, H. J., *Op. cit.*, p. 6.



*Artes*<sup>232</sup> desde 1829 como en el proyecto Jerez-San Lúcar en 1830, la propia Real Orden del veintiocho de marzo que lo regulaba, y Gregorio González Azaola y Gerónimo de la Escosura en sus traducciones de 1831<sup>233</sup>, utilizaron la expresión *camino de hierro*, donde el sustantivo se hallaba determinado por un sintagma preposicional de carácter especificativo. El valor conceptual de este último se refería a la materia utilizada como base del camino, lo cual sirvió para distinguirlo de los caminos ordinarios ya existentes.

A través de uno de los primeros usos que hizo M. Calero de la expresión *camino de hierro*, se ofreció ya una descripción básica de su referente, a modo de definición:

*"Llámanse generalmente caminos de hierro todos aquellos en los cuales se usan carriles artificiales de dicho metal. Las piezas de que se componen son, por lo común, de hierro colado, unidas por sus extremidades"*  
(SAA, IX, 27/8/1829)

El empleo de la voz *carril* para denominar la pieza o serie de piezas que constituían cada una de las líneas paralelas del ferrocarril será analizado en el siguiente apartado. No obstante -como se ha apuntado anteriormente-, el término *carril* presentó también, desde sus primeras apariciones en el corpus léxico ferroviario, un sentido que abarcaba el conjunto de ambas líneas de metal y, por tanto, un significado equiparable al de la voz *camino*. De hecho, se trataba de una ampliación semántica del término *carril*, que en aquellos momentos era definido por el *DRAE* de 1822 como "*camino no muy ancho y sólo capaz para poder pasar un carro*", en relación a los caminos ordinarios.

Una Real Orden de veintitrés de septiembre de 1829 otorgó, por ejemplo, la concesión oficial a la propuesta de José Díez Imbrechts para construir "*un carril de hierro desde Jerez al Portal*". Por otra parte, la Real Junta de Aranceles

---

<sup>232</sup> En adelante, *SAA*, con la especificación del número de la publicación y su fecha.

<sup>233</sup> GONZÁLEZ AZAOLA, G.: *Caminos de hierro. Tratado práctico*, Madrid, Oficina de D. Federico Moreno, 1831; ESCOSURA, G. de la: *Tratado de las máquinas de vapor*, Madrid, Imprenta de D. Leon Amarita, 1831.

obtuvo una autorización real para proponer los medios de "*hacer un ensayo de un carril de hierro desde las principales minas de carbón al puerto más inmediato*", tras lo cual, el nueve de julio del mismo año, solicitó un informe al respecto a G. G. Azaola.

El propio M. Calero recurrió a la duplicidad referencial de *carril* y, junto a *camino de hierro*, utilizó expresiones como "*este carril de hierro, ó camino de cola*" (SAA,XXXIV,18/2/1830), en relación a un tipo determinado de carril de hierro usado, en esos momentos, en Cardiff-Merthir (Inglaterra), y "*por el carril de hierro se andará*". También se refirió a las "*ventajas de los carriles de hierro sobre los canales y los caminos regulares*" (XXXVI,4/3/1830). En el mismo semanario apareció, al año siguiente, la *Exacta é histórica relación descriptiva del camino de hierro de Liverpool á Manchester por el ingeniero civil José Kirwan*, donde se hizo referencia a unos "*carriles dobles con las líneas intermedias de comunicación*" (CI,16/6/1831). Esta referencia a una doble vía apareció también en la traducción de Francisco Javier Barra de 1833<sup>234</sup> al mencionar un "*camino de hierro de dos carriles*" (p.12).

En todo caso, debemos considerar que el léxico ferroviario utilizado por M. Calero se desarrolló en torno a dos importantes cuestiones: a) bebió directamente de fuentes inglesas -incluso algunos artículos de su semanario londinense eran traducciones de *The Times* y de *Register of Arts*; b) dedicó un buen número de artículos a comparar los caminos de hierro con los caminos ordinarios, ensalzando las propiedades de los primeros y adaptando la terminología de los segundos. Ambos aspectos se harán evidentes en los siguientes apartados.

En ocasiones, sus traducciones mostraron soluciones muy particulares. Así ocurrió al dar noticia de la máquina de vapor del inglés Guerneý, "*cuyo carruage no necesita de mortajas de hierro (rail-roads) para rodar con seguridad*"

---

<sup>234</sup> BARRA, F. J.: *Comparación entre los caminos ordinarios, los caminos de hierro, y los canales de navegación*, Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1833.

(XI,10/9/1829). Cabe recordar que la voz *mortaja* presentaba, en el *DRAE* de 1822, una acepción que decía lo siguiente: "*llaman los artifices a la muesca*". En apartados sucesivos podrá comprobarse que un determinado tipo de carriles ferroviarios permitía, por su disposición, que el deslizamiento se realizara de forma guiada, como a través de una muesca.

La situación fue distinta en el tratado práctico sobre el ferrocarril de G. G. Azaola, publicado en España en 1831. Se trataba de una traducción de la versión francesa de Duverne (1826) a partir del texto original inglés. Al igual que ocurrió en el tratado sobre las máquinas de vapor de G. de la Escosura (1831), en la obra de Azaola se empleó la fórmula *camino de hierro*. Sin embargo, este autor utilizó con mayor frecuencia las expresiones *camino con carriles de hierro* y *camino de carriles*. Esta misma tendencia ya fue seguida por Azaola en su memoria *Hornaguera y hierro* de 1929<sup>235</sup>, donde describió tierras "*cruzadas de carriles de hierro*" (p.93). El origen de estas denominaciones se halla en el propio texto de Duverne, donde se utilizó la expresión *chemin de fer à ornières*<sup>236</sup>. Azaola reorganizó los elementos que componían este sintagma empleado en la lengua francesa. La traducción literal más lógica hubiese sido '*camino de hierro con carriles*', pero resultaba prioritario que fuese el término *carril* el que recibiera una especificación más directa en relación al material de fabricación. Esto permitió distinguir, con claridad, el nuevo referente ferroviario del conocido hasta ese momento para la voz *carril*.

La descripción de los *caminos con carriles de hierro* que ofreció Azaola, en 1831, decía lo siguiente:

*"Redúcense estas superficies á unos barrotos ó carriles de hierro*

---

<sup>235</sup> GONZÁLEZ AZAOLA, G.: *Hornaguera y hierro*, París, Imprenta de David, 1829.

<sup>236</sup> En el estudio de Swann se destaca, no obstante, la ausencia en el texto de Duverne de la reducción *chemin à ornières*. El motivo de ello quizás estuvo en la necesidad que había de señalar específicamente el material férreo usado para su construcción, distinguiéndolo así de los caminos formados por bases de madera en el transporte minero. La rigidez de la expresión *chemin de fer* no facilitó, sin duda, una reformulación del tipo '*chemin à ornières en fer*'. SWANN, H. J., *Op. cit.*, p. 9.

*levantados á cierta altura del suelo, colocados paralelamente y separados por un camino cubierto de guijo ó cascajo menudo"*

A pesar de todo, Azaola sí aludió a los "*caminos de carriles en Inglaterra*", utilizando una expresión reducida, sin especificación de materia, para designar este tipo de vía.

En el mismo manual práctico se utilizó también la voz *carril* en referencia al conjunto de dos líneas paralelas que formaban el camino de hierro, una significación que dicho término ya tuvo en la anterior memoria de Azaola (1829) sobre *Hornaguera y hierro*. En este sentido de 'vía', se comentaron en su traducción de 1831 aspectos sobre la anchura de batalla de los carros o "*abertura de su carril*" y sobre el "*ancho del carril*", que dependía del centro de gravedad de los carros cargados<sup>237</sup>. También se aludió, por otra parte, a "*las barras que forman el suelo del carril*".

Las denominaciones analizadas hasta ahora presentaron muy pocas alternativas. Sólo un informe realizado en 1832 por una comisión nombrada por las Juntas Generales de Vizcaya recoge la variante ortográfica "*carril de fierro*" -de clara ubicación geográfica- y las formas "*vía metálica*" y "*vía férrea*". Se trata de apariciones aisladas en la lengua española de esta época. No obstante, el sintagma *vía férrea* tiene precedentes que en otras lenguas se remontan al siglo XIII en relación a las rutas terrestres. P. J. Wexler<sup>238</sup> constata su presencia en textos en latín y francés -junto a *chemin ferré*-, aportando, además, una cita de la *Encyclopédie* francesa de 1765 que ilustra su uso:

*"En Espagne la voie de Salamanque étoit revêtue de pierre blanche: de là son nom Via argentea, la voie d'argent. Dans les Pays-Bas les voies étoient revêtues de pierres grises de couleur de fer. Le nom de voies ferrées que le peuple leur a donné, peut aussi bien venir de la couleur de ces pierres, que de leur solidité"*

---

<sup>237</sup> En el semanario de M. Calero se hizo referencia, en este sentido de amplitud de una vía férrea, a "*ajustar el camino de hierro a su anchura*" (SAA, CI, 16/6/1831).

<sup>238</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 18.

La traducción de F. J. Barra (1833) a partir del texto francés de P. S. Girard (1827) -a su vez, traducción del original alemán de Gerstner- mantuvo, casi con exclusividad, el uso de la expresión *camino de hierro* para designar el nuevo medio.

Con estos antecedentes, en 1835, el *Diccionario Tecnológico* -traducción de su homólogo francés- incluyó por vez primera la entrada *caminos de hierro* en un texto lexicográfico en lengua española. En el extenso artículo dedicado a esta expresión y a la historia del nuevo sistema de comunicación, dicha obra describió los carriles de madera utilizados en las minas inglesas de Newcastle, precedente de los primeros carriles de hierro colado, con las siguientes palabras:

*"carriles colocados paralelamente uno á otro sobre durmientes ó soportes transversales; el modo de fijarlos era por medio de clavijas de madera"*

## **2. Material fijo**

### **a. Superficies de deslizamiento**

Como ha sido apuntado en el apartado anterior, el término *carril* fue utilizado para designar también, desde un primer momento, cada una de las líneas paralelas que formaban los ferrocarriles. Así lo hizo M. Calero en 1829, pero incluso en este sentido se produjeron interferencias entre el todo y las partes. De este modo, tanto el trazado longitudinal de la línea como cada uno de los segmentos metálicos que la formaban recibieron el nombre de *carril*.

En un principio, Calero aludió a los "*caminos de hierro*" y, en general, a los "*carriles artificiales de dicho metal*" (SAA,IX,27/8/1829) usados para su construcción. Dichos carriles estaban compuestos por "*piezas*", un referente que no adoptó una denominación específica en los primeros momentos. Poco después, el propio término *carril* fue utilizado para designar estas mismas piezas o

fragmentos: "*de cada una de las extremidades unas puntas que forman parte integrante de los mismos carriles...*" (XIII,24/9/1829). En 1829, G. G. Azaola recurrió también a la expresión "*piezas de carriles*" (p.88) y al término *carril* en relación a cada una de estas líneas, refiriéndose a una "*sola fila de carril*" (p.91). De hecho, en 1835, el *Diccionario Tecnológico* utilizó la voz *carril* con este último sentido.

Previamente, en 1830, Calero empleó distintos términos para aludir a dicho referente, al dar noticia de los principales ferrocarriles ingleses. La indefinición léxica fue manifiesta y se halló condicionada, en buena medida, por los diferentes tipos de carriles. En varios artículos de su semanario podemos leer, por ejemplo: en Leeds-Middleton, "*las barras de hierro del carril tienen unos dados o dientes salideros*"; en Hetton, "*los carriles son de filete*", y el de Penrhyn, "*tiene de hierro colado los filetes, que son de figura elíptica*"; en Cardiff-Merthir y Sirhoway, "*tienen planchas planas ó de cola*" (XXXIV, 18/2/1830).

De nuevo aparece la influencia del inglés en los textos de M. Calero, quien anteriormente ya había aportado datos sobre el origen de la voz *plancha* dentro del ámbito ferroviario:

*"Los ingenieros modernos añaden a esta denominación [tram roads] la de plate ways, es decir, caminos de chapas ó de planchas de metal. Nosotros los llamaremos caminos de hierro con los carriles de plano" (XIII, 24/9/1829)*

La denominación de *plancha* está en relación con la lámina de hierro que, en los primeros ferrocarriles mineros de Inglaterra, cubría las tablas de madera que formaban los carriles, con el fin de aumentar su resistencia<sup>239</sup>. De hecho, G. G. Azaola se refirió, en este sentido, al *palastro*<sup>240</sup> en su memoria *Hornaguera* y

---

<sup>239</sup> Según el *Diccionario Tecnológico* (1835) existió un paso intermedio que denominó *camino doble* o de *doble carril*, en el cual eran dos los maderos superpuestos que formaban la superficie de deslizamiento.

<sup>240</sup> DRAE-1822, s.v. palastro: La chapa ó planchita sobre que se coloca el pestillo de una cerradura.

*Hierro* (1829). Ya en 1835, el *Diccionario Tecnológico* describió también este sistema afirmando que "*se colocaban unas planchas delgadas de hierro batido, clavadas con clavos comunes sobre la superficie de los carriles*".<sup>241</sup>

A partir de 1829, se produjo una convivencia entre estos términos, alternando su uso y, en algún caso, añadiendo nuevas denominaciones. Esto es lo que ocurrió al comentar el sistema Birkinshaw, cuyas "*planchas ó barras se forjan en figura de prisma*". El resultado posterior fue la identificación de "*el prisma ó barra*" (LXXV,2/12/1830). La situación perduró un año más, con artículos que analizaban "*el coste de las planchas ó carriles de hierro*" (CI,16/6/1831). Por tanto, durante casi tres años se llegó a emplear media docena de términos (*carril, barra, plancha, chapa, filete, prisma*) por parte de M. Calero, en relación a la superficie de deslizamiento del ferrocarril.

La memoria *Hornaguera y hierro* de G. G. Azaola (1829) incluyó unas tempranas referencias al *carril* como "*arista de hierro*" (p.91) y, describiendo un hecho noticiable, se expresó en los siguientes términos: "*ha ideado James hacer las piezas de carriles con tubos*" (p.88). Otra de las voces empleadas fue *barra*, que apareció reformulada en el siguiente contexto: "*barras ó puntos de suspension de los carros*" (p.92). En relación al carril de Palmer, éste fue descrito por Azaola como un sistema "*reducido á una sola fila de barrones de hierro*" (p.88), empleando así el aumentativo *barrón*, presente en la edición de *DRAE* de 1822.

En el siguiente tratado práctico de Azaola (1831) la nomenclatura utilizada fue cuantitativamente menor y, en todo caso, no presentó el carácter descriptivo de la empleada por M. Calero para referirse a las superficies de deslizamiento. El término *barra* fue, junto a la voz *carril*, el más frecuente, aunque Azaola usó también con el mismo fin la denominación *barrote*. Las formas *barra* y *barrote* tuvieron como antecedentes algunas de las formas utilizadas en los textos

---

<sup>241</sup> Al año siguiente, Ramón de la Sagra se refirió a unas "*planchuelas de hierro a modo de carril*" al describir los ferrocarriles norteamericanos de la época. SAGRA, R. de la, *Op. cit.*, p. 4.

ferroviarios franceses de las primeras décadas del siglo XIX. Por una parte, en la traducción de Duverne (1826) -seguida por Azaola- a partir del texto original de Tredgold, había sido empleado el término *barre*. Por otra, en la línea Saint Etienne- Andrézieux se documenta el uso de la forma *barreau* durante los trabajos preliminares realizados entre 1823 y 1826<sup>242</sup>.

Pese a todo, el manual de Azaola tampoco consiguió concretar el ámbito de referencia de esta terminología. En dicha obra se habló, tanto de "*las barras que forman los carriles*" o del vehículo que "*va sobre un solo carril ó línea de barras de hierro*", como de la "*barra ó carril por donde ruedan los carros*".

Por lo que respecta a la voz *barrote*, la situación fue muy semejante en citas como la siguiente, destinada a describir un *camino de carriles estrechos*: "*se reduce a formar con barrotes de madera y mejor de hierro, las líneas*". En otras ocasiones, Azaola aludió directamente a los "*barrotes ó carriles de hierro*".

En el mismo texto se utilizó un primer derivado de la voz *carril* en el ámbito ferroviario. Se trata del término *carrilera*, que vino a ocupar uno de los espacios semánticos analizados en el presente apartado: "*el gasto medio de un camino de hierro bien construido con su carrilera doble...*".

En lengua española, la primera taxonomía de caminos de hierro fue expuesta por M. Calero en 1829. Dos años después, en 1831, G. G. Azaola describió también las diferentes clases de superficies ferroviarias en su manual práctico. La propia diversidad de estos referentes dio lugar a una variada terminología, que careció de uniformidad durante los primeros años de implantación. A continuación se ofrece un análisis comparativo de las propuestas léxicas de ambos autores en dicha materia, contrastadas con el tratamiento que de ella ofreció el *Diccionario Tecnológico* (1835).

---

<sup>242</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 47.



b<sub>1</sub>) Como ya ha sido apuntado, el primer tipo de ferrocarril siguió el sistema que ya había sido empleado en otros países en el transporte minero. Las tablas de madera fueron sustituidas por superficies de metal. M. Calero se refirió a esta primera clase del modo siguiente: "*la primera, y la mas antigua, es aquella cuyos carriles se colocan de plano*". Además, ofreció un extenso razonamiento para adoptar su denominación:

*"Los ingleses llaman á la primera clase de estos caminos, tram roads, nombre vulgar que deberá haber tenido su origen en algun incidente ó circunstancia al presente desconocida. Con este motivo, los ingenieros modernos añaden á esta denominación la de plate ways, es decir, caminos de chapas ó de planchas de metal. Nosotros los llamaremos caminos de hierro con los carriles de plano, fundándonos, no tanto en la traducción literal<sup>243</sup> de las palabras, cuanto en el verdadero significado que el tiempo ó la costumbre ha dado á estas" (SAA.XIII, 24/9/1829)*

En 1830, M. Calero publicó la traducción de un artículo de *Register of Arts*<sup>244</sup> donde se aludía a los *caminos de cola* de Cardiff-Merthit y Sirhoway, formados mediante "*planchas planas ó de cola*".

Los *caminos de hierro con los carriles de plano* de M. Calero recibieron el nombre de *caminos de carriles planos* por parte de G. G. Azaola, junto a la siguiente aclaración: "*son los que llaman tram-roads en Inglaterra, ó de carriles planos*". Además de destacar sus ventajas -pues podían "*servir para los carros ordinarios que andan por las carreteras*"-, Azaola ilustró su obra con varias figuras representativas de este tipo de vía, que serán expuestas a continuación. En 1835, el

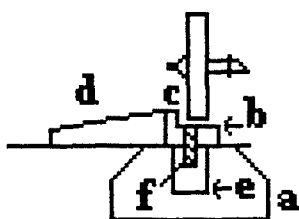
---

<sup>243</sup> Sobre el problema de la traducción. K. Baldinger afirma que "*el traductor -lo mismo que el hablante en general- puede elegir libremente (desde el punto de vista conceptual entre las designaciones que realizan los mismos conceptos (posición onomasiológica), pero cuando elige su monema o sus monemas se decide al mismo tiempo por todos los matices estilísticos que ellos implican (posición semasiológica). El oyente puede activar estas implicaciones aún si el hablante quisiera neutralizarlas. El investigador científico, en lugar de traducir, preferirá a menudo citar el término extranjero o creará, con el objeto de evitar estas implicaciones, un término nuevo (que contiene un mínimo de asociaciones y de implicaciones estilísticas. Esta última solución, por otra parte, favorece el laberinto de la terminología científica*". BALDINGER, K. (1970), *Op. cit.*, p. 237.

<sup>244</sup> Tomo IV, nº 77, folio 146.

*Diccionario Tecnológico* se refirió a esta clase de carril como *carril plano*.

A partir del gráfico adjunto pueden ser analizadas las diferentes denominaciones que recibieron los componentes de esta clase de carriles. M. Calero designó dichos elementos con los siguientes términos:



a) "*durmientes de piedra*" (SAA,IX,27/8/1829) o "*descansos de piedra á que han dado el nombre de durmientes*" (XIII,24/9/1829), aunque también aludió a las "*bases ó durmientes*" -de madera o piedra- (XV,8/10/1829), a los "*trozos de piedra*" (LXX,28/10/1830) y, directamente, a los "*maderos ó durmientes*" (CI,16/6/1831). Parece claro que la forma española *durmiente* fue adaptada al léxico ferroviario español como calco semántico de la voz inglesa *sleeper*.

b) "*sobre las superficies de los carriles están marcadas las correderas*" (IX,27/8/1829) y, en relación a esta misma parte, "*sobre la cual pasan las ruedas de los carruages, llamándose con este motivo corredera*".

c) "*el lado del carril constituye aquella especie de salvaguardia á que los ingleses han dado el nombre de guías, siendo su elevación la que sirve de lado á las correderas*".

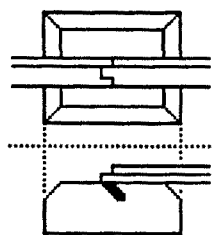
d) "*una especie de costillas ó ligazones de madera que soportan sus lados endebles*".

e) y f) "*teniendo al efecto [los durmientes] unas aberturas en su superficie, dentro de las cuales encajan los tarugos de madera para recibir el clavo ó*

*espiga de hierro que ha de atravesar desde la parte superior de los carriles"*  
(XIII,24/9/1829)

Sobre este último elemento, M. Calero realizó en el mismo artículo una reformulación terminológica que, de nuevo, justificó mediante criterios de funcionalidad. Tras especificar que *"de cada una de las extremidades unas puntas que forman parte integrante de los mismos carriles, y entran en direcciones oblicuas hácia el centro de los durmientes..."* (gráfico), Calero expuso el siguiente razonamiento:

*"El inventor llama á estos carriles stop-plates, es decir, planchas de detención; pero nosotros les llamaremos claves de los carriles, pues este es en realidad el oficio que desempeñan"*



Con estos datos, podemos observar las variantes léxicas que aportó G. G. Azaola en comparación con M. Calero. Respecto al elemento a), Azaola utilizó también los términos *durmiente* -voz que ya recogió su memoria de 1829-, *base* y *madero*, aunque empleó con mayor frecuencia la voz *sillar*. Ocasionalmente usó el sintagma *pedra sillar* y las expresiones *poyos ó sillones*. El elemento c) recibió los nombres de *resalto* y *borde*, forma ésta que sirvió para especificar que *"las barras que forman los carriles son de la especie que llaman de borde"*. La pieza e) fue llamada también por Azaola *tarugo de madera*, o se refirió a ella como un simple *"trozo cuadrado de madera"*. Y por último, se aludió a f) -al igual que hizo M. Calero- con la forma *clavo*, si bien utilizó también las variantes *espigón* y *pernio*. Por otra parte, al comentar el costo de los materiales

fijos, Azaola se refirió al "*costo de carriles, cruceros, clavijas*<sup>245</sup>..." (p.93), término éste que parece aludir al mismo elemento.

Tras este primer subapartado, puede observarse que la terminología usada por G. G. Azaola fue, en parte, distinta de la empleada por M. Calero. Las condiciones que imponía una traducción condicionaron, además, que Azaola no realizara tantas explicaciones de tipo metalingüístico sobre la elección de uno u otro término como así hizo Calero.

El *Diccionario Tecnológico* (1835), la primera obra lexicográfica en lengua española que incluyó terminología ferroviaria entre sus páginas, aportó algunas variantes léxicas en relación al referente analizado. De este modo, en el artículo dedicado a la entrada *caminos de hierro* se aludió tanto al *apoyo de piedra* como al *durmiente* o *soporte transversal*. La voz *clavija* fue empleada también en el mismo contexto.

Estas observaciones iniciales deben ser contrastadas con el estudio del resto de tipos de superficie en los subapartados siguientes:

b,) La segunda clase de caminos que M. Calero describió en 1829 fue aquella en que "*los carriles se fijan de lado, para resistir mejor el peso de los carruages*". Este tipo de vía recibió el nombre de *camino de hierro con los carriles de canto*. G. G. Azaola (1831) se refirió al mismo como *camino de carriles estrechos*, lo cual justificó e ilustró del modo siguiente:

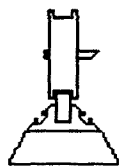
*"Estas [ruedas] se construyen con un borde*<sup>246</sup> *doble, ó que corre por*

---

<sup>245</sup> G. G. Azaola también empleó la voz *clavija* como denominación de una pieza de las ruedas de los vehículos ferroviarios, junto a los términos *guarda* o *fiador* y *gollete*. En *DRAE-1822*, s.v. *clavija*: Pedazo de hierro ó madera largo y redondo, en figura de clavo, que pasa por un agujero hecho en cualquier madero ó hierro para asegurar alguna cosa; s.v. *clavija maestra*: La barra de hierro en forma de clavo grueso y redondo, que se usa en los coches para fijar el carro sobre el eje delantero, y facilitar su movimiento á un lado y á otro.

<sup>246</sup> Fco. Javier Barra (1833) se refirió a los carros que "*se mantienen sobre los carriles con los rebordes de las ruedas*" (p.37). La cita se halla en una traducción que F. J. Barra incluyó en su

*ambos lados y forma el hueco<sup>247</sup> en que se encaja el barrote para sostenerse en el camino. Se distingue en el día este género de camino por el nombre de carriles estrechos á causa de ser estrechos y muy gruesos los barrotes de hierro que lo forman" (p.17)*



No obstante, el *Diccionario Tecnológico* (1835) afirmó al respecto que *"se empleó otra especie de carril llamado carril de canto (Edge Rail)"*.

Omitiendo, en este caso, las denominaciones coincidentes que recibieron los elementos comunes al sistema descrito anteriormente, se obtiene una nueva serie de términos que serán analizados a partir de los siguientes gráficos, extraídos del manual de G. G. Azaola:



i) El semanario de M. Calero afirmó, al respecto de este elemento, que *"...se usa en algunos caminos de una pieza adicional fija sobre el centro de los durmientes, que semejante a una muñonera, recibe y abraza las extremidades de dichos carriles. Esta pieza, á la cual los ingleses han dado el nombre de silla..."* (SAA,XIII,24/9/1829) o *"...una especie de muñoneras de hierro, á las cuales los ingleses habian dado el nombre de sillas"* (XV,8/10/1829), con una nota a pie de página donde el propio Calero ofrecía como punto de referencia la voz inglesa *chairs*. Azaola, en cambio, la describió así: *"los extremos de los barrotes se reunen en una pieza de hierro colado que se llama el asiento"* (p.18). En 1835, el *Diccionario Tecnológico* empleó indistintamente las voces

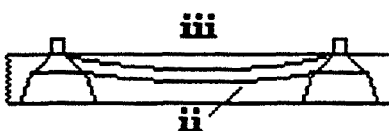
---

obra a partir de un fragmento de la memoria del camino de hierro de Manchester a Liverpool realizada Henri Boot, tesorero de la compañía.

<sup>247</sup> M. Calero llamó a este hueco de las ruedas *muesca* o *canal* (SAA,CXIX, 20/10/1831).

silla o pedestal<sup>248</sup> al confirmar que "los fijaban [los carriles] sobre el durmiente de madera ó de piedra con sillas ó pedestal", denominando a cada uno de los lados de dicho soporte como *carrillo de la silla*.

ii) el propio Azaola describió un sistema de asentamiento distinto para este tipo de carriles al comentar que "los travesaños que las unen [las barras] se han hecho tambien de hierro colado con sus escopleaduras á cola de milano para recibir los cabos de las barras" (p.19); no obstante, confiesa que "el modo de unir las dos líneas de barras por travesaños de hierro colado quizas seria útil en otros casos, pero creemos no sea tan bueno como el que se consigue por las piezas de asiento"



iii) en la *Explicacion de las estampas* de la obra de Azaola se utilizó el mismo gráfico para hacer referencia -en el caso de producirse una tracción animal- al "sendero ó andén por donde van las caballerías", establecido con "guijo ó con piedra majada"; este "camino cubierto de guijo ó cascajo menudo" que separaba ambos carriles adoptó, de hecho, la denominación más lógica en relación al diccionario académico<sup>249</sup>. M. Calero también había empleado la voz *andén* para referirse a un "puente colgado sobre el mar", cuyo piso se dividía "en dos carriles y un anden" (SAA,XL,1/4/1830).

b<sub>3</sub>) La tercera<sup>250</sup> forma que adoptaron los caminos de hierro en sus inicios fue la que M. Calero llamó "*caminos de hierro con los carriles en alto*"

<sup>248</sup> DRAE-1822, s.v. *pedestal*: Cuerpo sólido, de figura por lo comun cuadrada, con base y cornisa, que sostiene una columna, estatua.

<sup>249</sup> DRAE-1822, s.v. *andén*: En las norias y tahonas el sitio por donde las caballerías andan dando vueltas al rededor; *ant.* Senda o camino estrecho; *ant.* Corredor ó sitio destinado para andar.

<sup>250</sup> M. Calero justifica esta misma ordenación "no porque las últimas sean inferiores á la primera, sino para denotar el orden con que se han ido adoptando en este país", refiriéndose a Inglaterra (SAA,XIII,24/9/1829).

(XIII,24/9/1829). El sistema -ideado por el ingeniero inglés Palmer- fue denominado también como de "*de carriles de hierro suspensos*" (LXXII, 11/11/1839).

En 1829, G. G. Azaola describió el carril de Palmer como un sistema "*reducido á una sola fila de barrones de hierro*" (p.88). Una descripción que completó refiriéndose a dichos caminos como sigue:

*"se reducen á una sola fila de carril, ó sea una arista de hierro sobre la cual ruedan los carros suspendidos á derecha é izquierda"* (p.91)

Ya en 1831, se refirió a los mismos como "*camino de un solo carril*", cuyas características describió, de nuevo, del modo siguiente:

*"se reduce á una sola línea de carril para carros de dos ruedas, los cuales van suspendidos del carril que se pone para eso levantado lo preciso sobre la superficie"* (p.18)

El transporte se realizaba mediante tracción animal, ejerciendo el trabajo a través de una cuerda o beta de remolque desde el camino de sirga o de caballería. Fue, quizás, el método que más se asemejó al tipo de transporte que se llevaba a cabo en los canales fluviales europeos de la época.

El carril alzado descansaba sobre unas piezas que M. Calero denominó *pilares*, en cuya parte superior "*están marcadas las endeduras, que hacen el oficio de sillas*". El mecanismo se completaba como sigue: "*cuando en virtud del uso se hace necesario el ratificar un poco los niveles del camino, se aprietan ó se aflojan las cuñas, las cuales han sido introducidas entre los pilares y el lado inferior de los carriles*" (SAA,XXIII,3/12/1829).

Por lo demás, las denominaciones que recibieron los vehículos especiales empleados en este tipo de carril serán analizadas conjuntamente con las que se

usaron para el resto de ferrocarriles descritos con anterioridad.

b.) Además de los tres tipos de caminos de hierro descritos hasta el momento, M. Calero dio noticia, a través de su Semanario, de otras variantes ferroviarias utilizadas a principios del siglo XIX de forma aislada. Así, en el carril de hierro de Leeds-Middleton *"las barras de hierro del carril tienen unos dados ó dientes salideros, en los cuales las ruedas dentadas de la máquina trabajan como un piñón"* (XXXIV,18/2/1830). Al año siguiente, M. Calero dedicó otro artículo al *"cálculo aproximado del coste que en Filadelfia tiene un carril de hierro marítimo para sacar del agua los buques"* (LXLVIII,26/5/1831)

#### **b. Elementos adyacentes**

Varios elementos accesorios completaron el material fijo utilizado en la construcción de los primeros ferrocarriles. M. Calero se refirió, en 1830, al *"camino de hierro, con todos sus adherentes"* (XL,1/4/1830), en lo que parece una clara alusión a estos complementos.

Ya en 1831, en el mismo semanario fueron comentadas las características de unos *"carriles dobles"<sup>251</sup> con las líneas intermedias de comunicación y otras transversales para los depósitos laterales"* (CI,16/6/1831). Una semana después, en la continuación de la crónica del ingeniero J. Kirwan sobre el ferrocarril de Liverpool a Manchester, se ofreció la siguiente descripción:

*"el sitio preciso sobre el cual se detienen los carros que se asientan en unos carriles fijos de lado para el objeto, y que comunican con el carril maestro por medio de unos carriles movibles, fijos en unos anchos círculos movibles de madera"* (CII,23/6/1831)

Esta descripción, antecedente léxico de los cambios de vía y de los apartaderos ferroviarios, trae a colación una nueva serie de voces relacionadas con

---

<sup>251</sup> G. G. Azaola se refirió, el mismo año, a *"un trozo de camino de carril doble"* y a *"una fila doble de carriles"*.



dichos referentes.

El *círculo movable de madera* recibió diversas denominaciones en la traducción de G. G. Azaola (1831): *plataforma giratoria*, *plataforma de torno* o, simplemente, *plataforma para darlos* [a los carros] *vuelta*.

*"Sobre los [caminos] de tránsito, al lado del de hierro, sería muy acertado colocar plataformas giratorias ó de torno para cambiar los carros de dirección, bien sea para volver atrás ó entrar en otro ramal del camino" (p.81)*

El sustantivo *rueda* ocupó también, en el mismo texto, el espacio semántico de la citada *plataforma*: "*ruedas y plataformas de torno*" y "*ruedas giratorias*" son una muestra de ello. En otro sentido, Azaola llamó "*plataforma para transportar*" a lo que, según su descripción, más parecía ser un tipo de vehículo ferroviario sin paredes laterales.

En la anterior cita de Azaola aparece una referencia a los "*caminos de tránsito*", cuya finalidad puede extraerse de situaciones como la descrita a continuación: "*en todos los caminos de hierro es necesario dejar sus tránsitos de trecho en trecho, y estos deben ser muy frecuentes cuando el camino es uno solo*".<sup>252</sup>

Sin embargo, en 1829, M. Calero ya se había referido a estos espacios ferroviarios empleando la voz *salida*:

*"Hay de trecho en trecho las correspondientes salidas para evitar el encuentro de los carros, siendo la costumbre establecida, que el que viene de vuelta sea el que sesgue ó salga del camino" (SAA,XIII,24/9/1829)*

En un epígrafe anterior se ha mostrado la alusión, por parte de Calero y

---

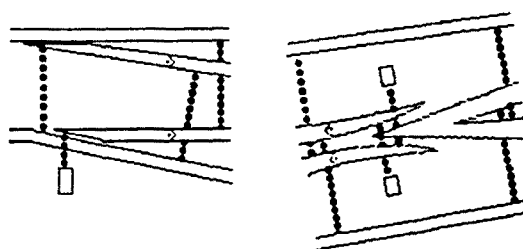
<sup>252</sup> Además del sentido tradicional del verbo *transitar*, que M. Calero empleó en su proyecto Jerez-San Lúcar para referirse a "*lo que transite por el Camino de hierro*" o al comentar, en su semanario, el "*tránsito rápido de unos parajes á otros*" (SAA,LXXVI,6/1/1831), en *DR4E-1822*, s.v. *tránsito*<sup>2</sup>: El lugar determinado para detenerse y alojarse en el tiempo de alguna jornada ó marcha; s.v. *tránsito*<sup>3</sup>: El paso por donde se transita de una parte á otra.

Azaola, a la expresión *tram-road* en relación a los caminos de hierro con los carriles de plano. El propio Azaola, al hablar de los caminos de hierro del país de Gales, escribió que "*los principales se enlazan con otros caminos particulares y mas pequeños que llaman tram-roads*" (p.14). Así pues, vemos que la misma forma inglesa fue citada también en relación a una especie de vía secundaria de salida. Ambos autores emplearon, por otra parte, el término *ramal* para referirse a las derivaciones existentes en el camino de hierro principal.

Ya en 1835, el *Diccionario Tecnológico* se refirió a estas derivaciones mediante la voz *pasadero*<sup>253</sup>: "*los carruages continuarán siempre sobre la línea principal, à ménos que los desvien al pasadero por el carril movable*".

Otro término destacable que apareció en la obra de G. G. Azaola fue la voz *crucero*. Aunque no se ofreció la descripción de este elemento ferroviario, es muy probable que hiciera referencia a un mecanismo de conexión entre carriles pertenecientes a diferentes caminos<sup>254</sup>, a tenor de los siguientes contextos: "*los crueros de hierro y los carriles sobre los poyos*" (p.88); "*costo de carriles, crueros, clavijas, piezas de parar los carros, plataformas...*" (p.93).

La realidad referencial del *crucero* fue descrita ya con todo detalle en el *Diccionario Tecnológico* (1835), donde algunos de los gráficos de sus láminas correspondieron a dicho elemento.



<sup>253</sup> DRAE-1822, s.v. *pasadero, ra*: *adj.* Lo que se puede pasar con facilidad.

<sup>254</sup> DRAE-1822, s.v. *crucero*<sup>7</sup>: *ant.* Encrucijada; s.v. *encrucijada*: El parage en donde dos ó mas calles ó caminos se cruzan.

El texto lexicográfico se refirió, por tanto, a "*simples y dobles líneas de camino, y los cruceros que se necesitan*". Entre los componentes de estos mecanismos se mencionaron, por otra parte, las *cadena*<sup>255</sup> y las *barras y carriles móviles*. Las operaciones que en estos puntos realizaban los vehículos ferroviarios fueron denominadas con las formas verbales *desviar* y *cruzar*.

En otro orden de cosas, Azaola contempló la situación en que los caminos de hierro cruzaban los caminos ordinarios, empleando el término *empedrado* para referirse al tipo de asentamiento utilizado en dicho punto: "*costo de empedrado de los tránsito que cortan los caminos ó calles*" (p.94). A mayor escala, en los artículos de J. Kirwan -publicados en el semanario de M. Calero- se describió el asentamiento de los caminos de hierro con el empleo de la voz *lastrar*<sup>256</sup>:

*"Formación del camino. Bajo este nombre se comprende lo que llaman los ingleses lastrar el camino: es decir, echar una capa de piedra de roca desmenuzada y arena de 2 pies de espesor" (SAA, CI, 16/6/1831)*

La mayor parte de estos términos dieron lugar, con el paso del tiempo, a interesantes situaciones léxicas (forma definitiva de adopción, incorporación lexicográfica, etc.) que serán analizadas en sucesivos capítulos.

### 3. Material móvil

Los vehículos que circularon, en un primer momento, por los caminos de hierro se distinguieron por su función, lo que hizo que adoptaran diversas denominaciones a partir de dicho criterio. La primera distinción surgió entre los aparatos móviles responsables del arrastre y aquellos que eran arrastrados.

---

<sup>255</sup> Otro tipo de *cadena* había sido citado en el Semanario de M. Calero por J. Kirwan, en referencia a "*clavar las cadenas de hierro á los maderos o durmientes*" y "*asegurar los carriles a las cadenas*" (SAA, CI, 16/6/1831).

<sup>256</sup> DRAE-1822, s.v. *lastrar*<sup>2</sup>: *met.* Afirar alguna cosa cargándola de peso.

### a. Caballos de hierro

El proceso de metaforización seguido por las expresiones inglesas *steam-horse* y *iron-horse* durante la segunda década del siglo XIX fue emulado por la lengua francesa a finales de dicha década y, posteriormente, por el español.

P. J. Wexler<sup>257</sup> señala que estas denominaciones resultaron menos metafóricas de lo que pueda creerse, ya que designaron, en definitiva, el producto de la evolución que se produjo en el aprovechamiento de la fuerza realizada por los caballos hasta ese momento y que la lengua española llamó después *ferrocarril de sangre*<sup>258</sup>.

En un principio, los textos españoles utilizaron la expresión *caballo de hierro* como alternativa puntual a otras denominaciones. En 1830, M. Calero -esta vez como director del camino de hierro proyectado entre Jerez y San Lúcar-asumió, en su papel de empresario, "*comprar é introducir dos Máquinas de Vapor, llamadas Caballos de hierro*". El último día de agosto del mismo año, la *Gaceta de Madrid* dio noticia de este proyecto refiriéndose a "*un caballo de hierro o locomotor, que se mueve por el vapor*". Ya en 1831, G. G. Azaola aludió a "*una máquina loco-motriz de alta presión que la gente llama el caballo de hierro*".

No obstante, el uso de la expresión *caballo de hierro* en el español sólo representó un recurso lingüístico ocasional, cuya finalidad fue hacer más

<sup>257</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 101.

<sup>258</sup> *DRAE-1869*, s.v. ferrocarril: Aquel en que el tiro o arrastre se verifica por fuerza animal o de sangre: ordinariamente es de madera.

En la siguiente edición académica de 1884, fue eliminada la referencia al material componente, forma que se mantendrá ya inamovible durante un siglo (*DRAE-1984*). No obstante, en la última edición de 1992 se ha producido un cambio sintomático sobre lo que fue, ha sido y es el ferrocarril. Se trata de la forma verbal *verifica*, que actualmente aparece en la definición de *ferrocarril de sangre* como pretérito, bajo la forma *verificaba*. Este tipo de informaciones muestra los cambios históricos del ferrocarril en España y, aunque es probable que el diccionario no refleje de forma exacta la cronología de los momentos de transición, es un rasgo común a varios términos ferroviarios. En adelante, cada caso será anotado en este aspecto de forma sistemática.

comprensible la novedad técnica que se intentaba implantar, utilizando la identificación semántica recogida en su composición.

Lo más destacable fue el conjunto de soluciones que se emplearon entre 1829 y 1831 con el fin de designar este referente. A partir de los datos expuestos en el cuadro siguiente, vemos que las expresiones pueden organizarse en tres grupos: 1) aquellas que utilizaron las denominaciones que, con anterioridad, se habían usado para designar los vehículos que circulaban por los caminos ordinarios (*carro, carruaje, coche*), acompañadas del complemento *de vapor*; 2) las que usaron como núcleo el término *máquina*, bien con la misma complementación anterior en relación al tipo de energía empleado<sup>259</sup>, bien con adjetivos que aludían a su capacidad para desplazarse de un lugar a otro (*loco-*); 3) y, por último, las que sustantivaron estos últimos adjetivos y se convirtieron en formas unitarias de denominación.

Imbrechts 23/9/1829	Azaola (1829)	M.Calero 28/3/1830	Jerez (1830)	Gac.Madrid (1830)	SAA (1829-31)	Azaola (1831)	Escosura (1831)	Barra (1833)
	carro de bomba				carro de vapor	carro de vapor	carro de vapor	
		carruaje de vapor	carruaje de vapor		carruaje de vapor			
					coche de vapor			
			vapor		vapor			
		máquina de vapor	máquina de vapor		máquina de vapor	máquina de vapor	máquina de vapor	máquina de vapor
máquina de locomoción								
					carro locomotivo			
					máquina locomotiva			
	máquina locomotriz					máquina locomotriz		máquina locomotriz
					locomotivo			
						locomotriz		
				locomotor	locomotor			

<sup>259</sup> Siguiendo la misma estructura, G. G. Azaola (1831) también hizo referencia en su manual a la *máquina de gas* y, en otro ámbito, a la *máquina de pesar*.

- a<sub>1</sub>) El primero de estos grupos estuvo representado, de un modo u otro, en casi todas las fuentes consultadas. Fueron expresiones que surgieron como respuesta a la forma inglesa *steam carriage* o a partir de las distintas adaptaciones que, desde 1818, realizó la lengua francesa: *char*, *chariot*, *voiture ... à vapeur*.<sup>260</sup>

M. Calero, como empresario del proyecto Jerez-San Lúcar y autor del *Semanario de Agricultura y Artes*, utilizó en ambos textos *carruaje de vapor*, traduciendo literalmente del inglés. Aunque empleó también *carro de vapor* y *coche de vapor*<sup>261</sup>, es muy probable que estas soluciones aparecieran por un proceso natural de sinonimia respecto a *carruaje*, dentro del propio corpus léxico del español. El sintagma *carruaje de vapor* apareció igualmente en la Real Orden 28/3/1830 que concedía a M. Calero el ferrocarril Jerez-San Lúcar.

No fue así en los casos de G. G. Azaola y G. de la Escosura, quienes utilizaron la expresión *carro de vapor* como traducción del francés *chariot à vapeur*. En concreto, en la traducción de G. de la Escosura (1831) del manual de Mellet (1828), la lámina XXIV corresponde al diseño original francés de un *chariot à vapeur*, que aparece traducido como *carro de vapor*. Sólo en la primera de sus obras, Azaola (1829) se había referido esporádicamente a "*los carros de bomba ó máquinas loco-motrices*" (p.88).

- a<sub>2</sub>) El segundo grupo corresponde a las denominaciones que giraron en torno a la voz *máquina*. Ya en 1769, Cugnot había experimentado en Bruselas una *machine à feu* destinada principalmente al transporte militar pesado. De ahí se extendió el uso de la expresión *pompe à feu*, pero el

<sup>260</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 100.

<sup>261</sup> En un primer momento, Calero empleó la voz *coche* en referencia a la aplicación del vapor en los caminos ordinarios (SAA, XXIX, 14/1/1830). mientras que, poco después, ya aparece en relación a los caminos de hierro (XXXVII, 11/3/1830).

fuego -causa de la vaporización del agua- no designaba en realidad la fuerza motora empleada, que era el vapor. Por ello, se adoptó la solución *machine à vapeur*, correspondiente a la forma inglesa *steam engine*.<sup>262</sup>

La lengua española siguió mayoritariamente esta última solución con el uso extendido de *máquina de vapor*. La influencia francesa en la traducción de Azaola volvió de nuevo a ponerse de manifiesto, pues utilizó con frecuencia la expresión *bomba de vapor*. La designación del elemento propulsor no implicó, sin embargo, que ésta se usara como denominación del vehículo como tal.

El propio Azaola, además de Calero y Escosura, distinguieron en sus obras dos tipos de máquinas, según si éstas realizaban el arrastre desde un punto estático o encabezaban la carga durante el trayecto. Las lexías empleadas con este fin fueron las siguientes:

Azaola (1829)	SAA (1829-31)	Azaola (1831)	Escosura (1831)	F.J.Barra (1833)
bomba [de vapor] fija	máquina fija	bomba de vapor fija máquina fija máquina estable	máquina fija máquina estacionaria	máquina fija
máquina se-movente <sup>1</sup> [sic] ó locomotriz	máquina moviente máquina locomotiva	bomba de vapor sobre ruedas máquina movible máquina locomotriz	máquina movible máquina motriz	máquina locomotriz

<sup>1</sup> Del lat. SE MOVENS, -ENTIS, 'que se mueve a sí mismo o por sí'.

Resulta interesante constatar que G. de la Escosura fue el único autor que no empleó denominaciones formadas con el elemento *loco-*, a pesar de que en el texto de Mellet que traduce sí aparecían:

<sup>262</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 97.

F.N. Mellet (1828)

G. de la Escosura (1831)

Art. 591. De l'application de la force de la vapeur aux chemins de fer. La puissance de la vapeur peut être appliquée, soit au moyen des machines fixes, soit à l'aide de machines locomobiles ou de chariots à vapeur.

Art. 591. De la aplicación de la fuerza del vapor á los caminos de hierro. La potencia del vapor se puede aplicar, ya sea por medio de máquinas fijas, ya movibles ó carros de vapor.

Cabe señalar que M. Calero (1830) utilizó, en el proyecto Jerez-San Lúcar, el sustantivo *vapor* como denominación de estas máquinas ferroviarias: "*cuidar de que el camino, carruages y vapores esten corrientes y en buen estado*". Incluso llegó a destacar su uso con el empleo de mayúsculas: "*reparaciones, pago de ingenieros de mar y tierra, de los Vapores*". También empleó esta voz, en 1831, en su semanario londinense: "*recibir los caminos de hierro-los vapores-los muelles*" (SAA,LXXXII,3/2/1831).

Por lo que respecta a la expresión *máquina moviente* (CI,16/6/1831), ésta aparece en el texto de Calero a través de la crónica de J. Kirwan citada con anterioridad. Como antecedente, en 1829, hay que constatar la referencia de G. G. Azaola a las "*máquinas se-movientes*" (p.82).

Por otra parte, J. D. Imbrechts (1829), su antecesor en el proyecto Jerez-El Portal, aludió a los "*carros y máquinas de locomoción*" al presentar el plan financiero de la empresa. M. Calero empleó también el sustantivo *locomoción* para referirse a las ventajas de "*aplicar á la loco-mocion, la fuerza del vapor*" (XVIII,29/10/1829).

- a<sub>3</sub>) Entre las expresiones que aparecen en el cuadro general presentado anteriormente, destaca el empleo que M. Calero y G. G. Azaola hicieron de los términos *locomotivo* *-a* y *locomotriz*, respectivamente, lo que nos introduce en el tercer grupo de denominaciones. Puede decirse que las



primeras apariciones de ambos términos se produjeron prácticamente de forma simultánea en la lengua española.

Por una parte, desde 1829, M. Calero utilizó indistintamente la forma adjetiva en sus dos géneros, refiriéndose tanto a la "*máquina loco-motiva*" (XXXIV,18/2/1830) como a los "*carros locomotivos*" (LXX,28/10/1830) o al "*poder loco-motivo del vapor*" (XVIII, 29/10/1829).

La forma sustantivada -en masculino- sólo apareció en su semanario como traducción literal del inglés<sup>263</sup>: "*los carruages que hoy se conocen con el nombre de locomotivos*" (XXXVII,11/3/1830).

Por otra parte, en 1831, G. G. Azaola empleó con el mismo fin la voz equivalente del francés, a partir de su traducción. En el texto se hace referencia a "*una máquina loco-motriz de alta presión*" (p.9) y, en un uso cercano al rango sustantivo, puede leerse lo siguiente: "*las máquinas [fijas o estables] podrian ser mas perfectas, mejor conservadas y confiadas á hombres mas seguros que los que pueden destinarse á una loco-motriz sea la que fuese*" (p.59).

En 1833, la obra de F. J. Barra ilustró otro interesante proceso respecto al mismo adjetivo, haciendo alusión, sucesivamente, al "*uso de las máquinas de vapor como locomotrices*", las "*máquinas de vapor locomotrices*" y las "*máquinas locomotrices*" (pp.19-20).

A esta concurrencia de términos debe añadir la utilización, en el español, de la voz *locomotor*. Además de la referencia ya citada anteriormente de la *Gaceta de Madrid* sobre "*un caballo de hierro o locomotor*" (31/8/1830), M. Calero describió la ceremonia de inauguración del carril

---

<sup>263</sup> Concretamente, en la traducción de un artículo de *The Times* del diecinueve de octubre de 1829.

de hierro de Liverpool a Manchester afirmando que "*salió por la mañana el locomotor*" (SAA,LXX, 28/10/1830). No obstante, su uso implicó en ocasiones una clara indefinición referencial, más acusada como consecuencia de la falta de complementación en el sustantivo *máquina*. Mientras M. Calero aludió, de este modo, a las "*máquinas y coches*" (XCIII,21/4/1831) y a la "*nueva máquina ó locomotor*" (CXVI, 29/9/1831), en el artículo del ingeniero J. Kirwan se hizo referencia, en el mismo semanario, a las "*máquinas, coches y locomotores*" (CI, 16/6/1831).

Contrasta el hecho de que, a pesar de la clara influencia inglesa que recibió M. Calero, éste utilizara el término *locomotor*, mientras que en la traducción del texto francés de G. G. Azaola (1831) apareció únicamente una referencia al "*gasto relativo de los varios motores que se pueden emplear en un camino de hierro*" (p.96). Cabe destacar el empleo, por parte de Azaola, de la expresión *fuerza motriz*, referente que en el semanario de Calero había sido designado como *fuerza móvil* (XXXIII, 11/2/1830) y como *agente motor* (LXIX,21/10/1830). En 1833, Fco. Javier Barra repitió la expresión *fuerza motriz*, junto a una alusión a los "*motores animados*" (p.20).

Se observa, pues, una fase inicial de multiplicidad léxica, reflejo de una situación muy semejante que se estaba produciendo, en esos momentos, en la lengua francesa. La voz inglesa *locomotive*, presente desde 1815, permitió que, a partir de 1825, los textos franceses recogieran la doble pareja de adjetivos *locomotif-locomotive* y *locomoteur-locomotrice*. El doblete de mayor implantación en Francia fue, no obstante, el formado por *locomoteur-locomotive*<sup>264</sup>. La forma en masculino se sustantivó desde un primer momento, mientras que el anglicismo lo hizo más tarde, en femenino, tras un período de

<sup>264</sup> P. J. Wexler apunta una posible distinción entre los adjetivos *locomoteur*, en el sentido de "*qui opère la locomotion*" y *locomotrice*, relativo a "*qui a rapport à la locomotion*". WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 105.

ambigüedad gramatical.

En la lengua española, el origen de las fuentes manejadas por nuestros autores condicionó, en parte, la utilización de uno u otro término. M. Calero empleó de forma exclusiva los adjetivos *locomotivo/-a*, adaptando así a nuestro idioma el inglés *locomotive*. Como sustantivo únicamente utilizó el masculino de esta pareja en un artículo traducido del inglés. Mayoritariamente, Calero usó para este fin la voz *locomotor*, equivalente a la forma en masculino que, por esas fechas, se imponía en la lengua francesa. ¿Recibió, pues, M. Calero alguna influencia francesa en este sentido? A esta pregunta, cabe añadir la siguiente: ¿por qué G. G. Azaola adoptó únicamente el término *locomotriz* cuando, en realidad, su correspondiente término francés parecía ser el perdedor<sup>265</sup> en la pugna que se producía, al mismo tiempo, en la lengua francesa? Máxime, cuando en el texto original francés de Duverne (1826) -que Azaola siguió para su traducción- se hacía referencia a "*machines à vapeur, soit stationnaires, soit locomotives*".

En el caso de M. Calero, es probable que el uso de *locomotor*, con su valor agentivo, viniera condicionado por el étimo latino MOTOR, -ORIS, '*que mueve*', es decir, '*lo que origina movimiento*'. Por contra, el término *locomotivo* implicaba una base etimológica (a partir de *motivo*, del latín MOTIVUS, '*fundamento, móvil*') que no permitía expresar dicho valor agentivo. Quizás la misma razón llevó a Azaola a desdeñar la forma *locomotiva* y a decantarse por la voz *locomotriz*<sup>266</sup>, a

<sup>265</sup> Wexler sólo atestigua el uso de la voz *locomotrice* en textos franceses, publicados entre 1825 y 1833, en una quincena de contextos. (*Ibid.*, p. 106)

<sup>266</sup> Los sufijos latinos -OR, -ORIS y -TRIX, -TRICIS presentan, en el español, las formas -or, -ora y -triz, sufijos de adjetivos y sustantivos -verbales en el caso de -or, -ora- que significan agente. El sufijo -or aparece también en sustantivos abstractos masculinos, en gran parte formados ya en latín. Actualmente, el *DRAE* recoge treinta y nueve términos formados con el sufijo -triz. Entre ellos, destaca el conjunto de voces anticuadas o poco usadas: a) que han adoptado la terminación en -ora (*cantatriz, defensatriz, dominatriz, embajatriz, pecatriz, tutriz* -salvo el caso inverso de *emperatriz*-); b) que no ofrecen alternativa (*ductriz, electriz, saltatriz, ultriz*); y c) que presentan otras variantes (*nutriz-nodriz, cocotriz-cocodrilo*). Destaca también otro grupo de términos actuales cuya aplicación se sitúa en campos como la física, la matemática, la electricidad, la mecánica, la geometría o la automoción (*aceleratriz, atratriz, bisectriz, conmutatriz, directriz, fotoconductriz, generatriz, osculatriz, motriz y retardatriz*). A este último grupo cabe añadir el grupo de compuestos formados con el elemento -motriz (*automotriz, contraelectromotriz, electromotriz, locomotriz y magnetomotriz*). Así pues, tras extraer las voces

pesar de la frágil consolidación de su correspondiente término francés.

De hecho, la edición del *DRAE* de 1822 recogía en sus páginas los adjetivos *motivo*, *va* como "*lo que mueve ó tiene eficacia ó virtud para mover*", mientras que el sustantivo *motor* y el adjetivo *motriz* remitían a los sustantivos *movedor*, *ra*, respectivamente, como "*el que mueve*".

Finalmente, en relación al recurso energético empleado para alimentar las nuevas máquinas de vapor, la primera de las obras de G. G. Azaola (1829) registró el uso del término *coak* (p.61). Poco después, M. Calero se referiría de forma más explícita al "*carbón ya quemado (coke)*" (*SAA*,CXIII, 8/9/1831), iniciando así la vacilación ortográfica que ha presidido la evolución de dicho préstamo inglés en la lengua española. El *Diccionario Tecnológico* (1835) incluyó, por vez primera, un artículo para la voz *coke* que decía lo siguiente:

*En Inglaterra se ha dado este nombre, y por consiguiente en Francia y España al carbon de tierra despojado por el calor de sus principios volátiles.*

#### **b. Vehículos de transporte**

Otro nutrido grupo de términos fue empleado en los primeros momentos de difusión del ferrocarril en España para designar, en este caso, cada uno de los vehículos utilizados en el transporte ferroviario. Dos características esenciales presidieron el proceso de adopción de dichas voces: i) se retomó gran parte de la terminología utilizada, hasta entonces, para referirse a los vehículos que circulaban por los caminos ordinarios; ii) a partir de los primeros textos, se intentó ya distinguir el conjunto de vehículos destinados al transporte de viajeros de aquellos

---

en desuso y los tecnicismos, únicamente once términos de la lengua común conservan la sufijación en *-triz*, si bien algunos son casos especiales (*fegatriz*-fregona, *institutriz* -fr. *institutrice-*, *meretrix*) y otros admiten -y creo que con un mayor uso- la forma en *-ora* (*adoratriz*, *excitatriz*, *formatriz*, *fulminatriz*, *protectriz*). Sólo tres voces no técnicas mantienen con cierta «normalidad» el sufijo *-triz*: *actriz* -la voz *actora* se utiliza en el léxico judicial-, *cicatriz* y *matriz*, con once acepciones relativas a diversos ámbitos.

que sirvieron para trasladar mercancías.

Así pues, *carros*, *carruajes*, *coches* y *ómnibus* fueron los primeros en circular, en la lengua española, por los caminos de hierro. En 1829, el proyecto Jerez-El Portal de J. D. Imbrechts, el *Semanario de Agricultura y Artes* de M. Calero y la memoria *Hornaguera y hierro* de G. G. Azaola recogieron la voz *carro* en este sentido. Incluso en la descripción del transporte mediante carriles en alto ofrecida por M. Calero leemos lo siguiente:

*"Los carros, ó sean los receptáculos para transportar efectos, se asemejan á los cuévanos ó cestos grandes que suelen servir de carga a una caballería... dichos grandes cajones<sup>267</sup> ó receptáculos..." (SAA,XXIII, 3/12/1829)*

En la misma publicación, Calero alternó además, desde un primer momento, el uso del término *carruaje*. No obstante, la primera jerarquización se produjo, por parte de este mismo autor, en el proyecto Jerez-San Lúcar (1830) al realizar el cálculo de costes:

*"Los coches<sup>268</sup> prolongados, ó séase Omnibus<sup>269</sup>, de todo lujo y comodidad, destinados á las Señoras y Caballeros; los carruages cubiertos para el comun del pueblo; y los carros de transporte para las mercaderías"*

Se trató de una tipificación de la que se hizo eco la *Gaceta de Madrid* el veintitrés de septiembre del mismo año -tras una audiencia real al promotor del proyecto-, aunque de su noticia puede desprenderse la idea de que determinados pasajeros no eran personas: *"un carro cargado con 14 sacos llenos y pasajeros y un coche prolongado u ómnibus de todo lujo para 24 personas"*

---

<sup>267</sup> La voz *cajón* fue utilizada también por G. G. Azaola en 1829, en relación a los carros suspendidos del sistema de carriles Palmer (vid. 2.b.).

<sup>268</sup> *DRAE-1822*, s.v. *coche*: Especie de carro de cuatro ruedas con una caja, dentro de la cual hay asientos para dos, cuatro ó mas personas.

<sup>269</sup> El precedente de la voz *ómnibus*, que no aparece en el *DRAE-1822*, se sitúa también en el transporte por caminos ordinarios: *"se aplicó la máquina á un carruage común y á una tartana (Omnibus)"*, en referencia a la máquina de vapor del señor Guerny (*SAA,LXI,26/8/1830*). Sin embargo, en el ámbito ferroviario Calero no asume, en ningún momento, el sentido del étimo lat. *OMNIBUS*, 'para todos'.

A pesar de esta taxonomía inicial, Calero empleó otras variantes: "se asegura que en un carril de hierro de los bien contruidos, un solo caballo puede conducir cinco carros matos<sup>270</sup>" (SAA,LXIX,21/10/1830), forma que hizo extensiva a la tracción mediante vapor al afirmar que "tambien se estan construyendo unos carrmatos ligeros para conducir sacos de algodón" (LXXXIV,17/2/1831); o bien al describir que "dicha máquina partió de Liverpool con 30 carros ó galeras cubiertas" (CXIII,8/9/1831). Sus descripciones de los primeros vehículos ferroviarios utilizados en Inglaterra muestran, en definitiva, una amplia variedad referencial y las dificultades léxicas iniciales que existieron para designarla:

*"Los hay de diferentes hechuras y cabida.- Los hay con tres y con dos cuerpos... los hay con otro cuerpo ó caja en el centro para 6 personas... hay otros dos al frente y uno en la trasera parecidos á una silla de posta... No tienen asiento exterior para los viajeros, ni admiten carga ni equipage. Para ambos objetos hay otra especie de carruages de la cabida de un carro regular, con 4 ó 6 filas de asientos, y debajo de ellos nichos para los equipages" (LXXXIV,17.2.1831)*

En 1831, G. G. Azaola y G. de la Escosura utilizaron también los términos *carro* y *carruaje*, entre los cuales establecieron cierta diferenciación. Escosura distinguió en su texto los "*carros de vapor*", cuya fuerza se aplicaba al "*movimiento de los carruages*". Azaola, en cambio, caracterizó ambos vehículos con otros criterios:

*"Los carros que se usan en los caminos de hierro se construyen con mucha solidez para poder resistir los vaibenes... Pero los carruages para viajeros y aquellos que han de llevar mercancías delicadas y quebradizas, deben*

<sup>270</sup> *DRAE-1822*, s.v. *carromato*: Carro de dos ruedas y de dos varas, cuyo asiento suele ser de cuerdas, y es conducido por una, dos ó mas caballerías puestas una detrás de otra, y muy acomodado para llevar cargas por ser mas ligero. En el *Diccionario Crítico Etimológico castellano e hispánico* (DCECH) de Corominas-Pascual, "*carromato* [1583], tomado del it. *carro matto* 'carro compuesto por un fuerte suelo de tablas, sin varaes sobre cuatro ruedas muy bajas', donde el adjetivo *matto*, propiamente 'loco', significa 'falso, impropio'"

El artículo "La diligencia" de M. J. de Larra, publicado en la revista *Mensajero* el dieciséis de abril de 1835, ofreció los siguientes datos sobre los coches y carromatos empleados en el transporte por los caminos ordinarios: "*Hace pocos años, [...] en los coches viajaban sólo los poderosos; [...] los carromatos y las acémilas estaban reservadas a las mujeres de militares, a los estudiantes, a los predicadores cuyo convento no les proporcionaba mula propia*".

*montarse sobre muelles para disminuir el traqueteo" (p.62)*

Aún así, la voz *carro* fue la empleada, con mayor frecuencia, por Fco. J. Barra en su traducción de Girard en 1833, mientras que el término *carruaje* fue el utilizado, por lo común, en el *Diccionario Tecnológico* de 1835.

Las obras de Azaola recogen, por otra parte, la voz *carretón*. En 1829, describió "*las máquinas loco-motrices que arrastran a los demas carretones*" (p.88). En 1831, se refirió a los "*carretones de hornaguera*" y, al describir las facultades de la máquina locomotriz, dicho autor afirmó que "*es la que conduce de 13 á 17 carretones cargados de carbón*" (p.9).

Entre la diversidad de términos apuntada, en 1830 hallamos una primera referencia al término inglés *waggon*<sup>271</sup> por parte de M. Calero. El tratamiento observado indica que dicho anglicismo carecía de estabilidad alguna en la lengua española y su futuro no se adivinaba tan claro como años después resultó:

*"Los carros que se usaron en un principio, y que aun sirven bajo el nombre de waggons... En cuanto á su configuracion, esta es la del frusto inverso de una pirámide, ó mas bien la de una tolva<sup>272</sup> ordinaria, puesto que disminuye en capacidad desde la parte superior á la inferior ó fondo del carro" (SAA,XXXI, 28/1/1830)*

Se trata del único uso atestiguado de dicha voz en los documentos de esta época. En todo caso, la descripción anterior muestra cómo la primera utilización del término *waggon* en la lengua española hizo referencia a un determinado vehículo de carga. En la traducción francesa de Duverne (1826), a partir del original inglés de Tredgold, se sustituyó el término *wagon* por la voz francesa *chariot*<sup>273</sup>, lo que condicionó que en la versión española de Azaola (1831) no apareciera dicho anglicismo. Aún así, el mismo año de 1826 es la fecha apuntada

---

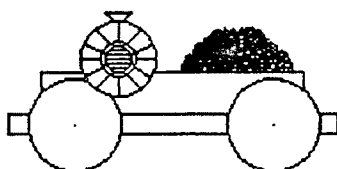
<sup>271</sup> No incidiré en la distinción gráfica entre *wagon* (GB) y *waggon* (EEUU).

<sup>272</sup> *DRAE-1822*, s. v. *tolva*: La caja que está colgada sobre la rueda del molino, donde se echa el grano que sale por abajo por un agujero angosto, y cae en la muela, donde se hace harina. Un siglo después, S. Rahola (1929) se refirió a los *vagones tolvas*.

<sup>273</sup> SWANN, H. J., *Op. cit.*, p. 15.

por P. J. Wexler respecto a las primeras documentaciones francesas de *wagon*<sup>274</sup>.

Otra de las unidades que acompañó a las primeras máquinas de vapor fue la encargada de suministrar el agua y el carbón necesarios para su funcionamiento. Dicho vehículo recibió el nombre de *alijo* en el tratado práctico de G. G. Azaola (1831), donde apareció una ilustración del mismo:



*"El agua que debe servir para surtir la caldera, y el carbon que va para calentarla, se llevan en un carrillo que sirve como de alijo, y asi se llama"*

El sustantivo *alijo* tuvo, además, su correspondiente forma verbal en el citado texto, al comentar Azaola que *"el carbon y agua para el servicio de la máquina van en un carrillo agregado al de la máquina y que sirve para alijarla"* (p.9).

P. J. Wexler<sup>275</sup> fecha el primer uso del correspondiente término francés *allège* en 1830, a partir de una ampliación semántica de dicha voz. Hasta ese momento, su ámbito de actuación se había centrado en el léxico marítimo. Teniendo en cuenta que G. G. Azaola siguió una traducción francesa de 1826, es probable que éste realizara el mismo tipo de extensión semántica para la forma española<sup>276</sup>.

Por otra parte, en la traducción de un artículo de *The Times* del diecinueve de octubre de 1829 sobre las aplicaciones de los caminos de hierro -aparecida en el semanario de M. Calero- fue utilizada ya la voz *correo* en relación a un tipo

<sup>274</sup> P. J. Wexler afirma, por otra parte, que *"nous n'avons trouvé wag(g)on que deux ou trois ans après wagon"*. WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 115.

<sup>275</sup> *Ibid.*, p. 111.

<sup>276</sup> *DRAE-1822*, s.v. *alijar*: *Naut.* Aligerar, aliviar la carga de la embarcacion.



concreto de transporte que, posteriormente, adquirió gran importancia en los ferrocarriles: "*con un camino de hierro, [...] pueden los correos, conducidos en coches ligeros de vapor...*" (SAA,XXXVII,11/3/1830).

### c. Composiciones

En relación al conjunto de vehículos arrastrados por la misma máquina de vapor en un camino de hierro, hallamos una serie de soluciones léxicas tradicionales que se adaptaron al nuevo medio de transporte. En este sentido, M. Calero describió que "*una máquina de vapor montada sobre ruedas de 3 pies de diámetro, tiro de nueve carros de reata*" (XXXI,28/1/1830) y se refirió al *acarreto* por los caminos de hierro (LXIX,21/10/1830). En el proyecto Jerez-San Lúcar del mismo año, describió las máquinas de vapor que llevaban "*tras de sí, como á remolque*<sup>277</sup>, *los demas carruages*".

No obstante, G. G. Azaola (1829) fue el primer autor que empleó neologismos léxicos en relación a este referente. Concretamente, a través de una temprana e irregular aparición -por su forma- de la voz *comboy*<sup>278</sup> (p.83). La utilización del correspondiente término francés *convoi* en el léxico ferroviario de dicha lengua se ha documentado en 1825<sup>279</sup>, tras una utilización previa en el léxico de los canales fluviales. Ya en 1831, mientras el propio Azaola aludía a los "*carretones cargados de carbon, todos arreatados*" y comentaba, también, la acción de "*tirar de una reata de carros*" (p.46), en su texto también se documenta el término *tren*<sup>280</sup>, en un uso incipiente de dicha voz dentro del ámbito ferroviario

---

<sup>277</sup> DRAE-1822, s.v. *remolcar*: Náut. Llevar alguna embarcacion ú otra cosa sobre el agua, tirando de ella por medio de algun cabo ó cuerda; á *remolque*: mod. adv. Náut. Remolcando alguna cosa.

<sup>278</sup> En *Autoridades*, s.v. *comboy*: Vease Convoy; s.v. *convoy*: Es voz puramente Francesa, por cuya razón se debe escribir Convóy, segun se usa en aquel idioma, y no Combóy, como se vé mui regularmente. DRAE-1822, s.v. *convoy*: La escolta ó guardia que se destina por mar ó por tierra para llevar con seguridad y resguardo alguna cosa; y tambien los efectos ó pertrechos que son escoltados; *met. y fam.* Séquito ó acompañamiento.

<sup>279</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 123.

<sup>280</sup> DRAE-1822, s.v. *tren*<sup>1</sup>: El aparato y prevencion de las cosas necesarias para algun viage ó expedicion de campaña.

de la lengua española: "*todo el tren de carros cargados*" (p.9) o, en la *Esplicacion de las Estampas* de su tratado, la referencia a que "*un solo carro de vapor lleva un tren ó reata de unos 13 á 17 carretones*". En este sentido, hallamos precedentes ferroviarios en la utilización de dicho término en textos franceses de 1827<sup>281</sup>. En el texto original inglés de T. Tredgold -seguido en la posterior versión francesa de Duverne (1826)- se halla ya documentada la voz *train*<sup>282</sup>, tomada de la propia lengua francesa en un fenómeno de ampliación semántica.

A este mismo referente se asociaron algunos términos relativos a la unión de las unidades que componían el tren. M. Calero describió que "*otros tres carruages con 60 personas, se amarraron á la máquina*" (SAA, LXIII, 9/9/1830), mientras que para G. G. Azaola (1829) la acción se producía "*enganchando los carros*" (p.87) o, ya en 1831, con la resultante de los carretones que "*van enganchados los unos de los otros por medio de cadenas muy cortas*". En todo caso, Azaola se había referido ya, en 1829, a las acciones de *arrastrar* (p.88) y *remolcar* (p.90).

#### d. Mecanismos

Los primeros vehículos ferroviarios adoptaron diversos mecanismos para facilitar su circulación y para aumentar, en especial, su seguridad. El sistema de frenado de las máquinas de vapor fue motivo de comentarios en el semanario de M. Calero a raíz de un accidente ocurrido en los ferrocarriles ingleses. La crónica de J. Kirwan se refirió al *tirante*<sup>283</sup> como el dispositivo que debiera haber empleado "*el que dirigía el locomotor*", mientras se preguntaba "*¿por qué no había cambiado los tirantes cuando vió delante de sí el carro?*" (CIII, 30/6/1831).

En el tratado práctico de G. G. Azaola (1831) se mencionó un mecanismo

---

<sup>281</sup> Según el propio Wexler, la voz *train* aparece en textos franceses de 1771 con otro sentido ferroviario, al describir los antiguos caminos de hierro: "*le train, c'est-à-dire, la partie qui comprend les roues*". WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 124. En DCECH, s.v. traer: del fr. *trainer*, deriva el fr. *train*, de donde *tren*.

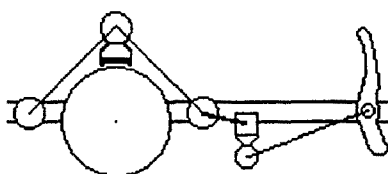
<sup>282</sup> SWANN, H. J., *Op. cit.*, p. 16.

<sup>283</sup> DRAE-1822, s.v. tirante<sup>4</sup>: La cuerda ó correa que asida á las guarniciones de las mulas sirve para tirar el coche.

-usado con la misma finalidad- mediante la utilización de la voz *para-ruedas*.

Sobre dicha denominación Azaola realizó, además, un extenso comentario:

*"Los extranjeros llaman por lo general mecánica al sencillo mecanismo que se ha adoptado en mas ó menos variacion para detener las ruedas en los coches de diligencia, y carros grandes de tráfico: los mineros y carruajeros ingleses escolta, y los ingenieros franceses ralentisseur como quien diria amainador del movimiento; pero yo creo que podremos llamarle en castellano para-ruedas, voz muy del genio de nuestra lengua y que define en dos palabras todo el misterio de este artificio" (p.71n)*



En la *Esplicacion de las Estampas*, Azaola intentó definir de diversas formas el *para-ruedas*:

*"para-ruedas, ó mecanismo que sirve para amortiguar el movimiento de las ruedas... para-ruedas, ó pieza mecánica para contener ó parar las ruedas que van con mucha velocidad"*

Esta acción se conseguía tras tirar de la "*palanca ó alza prima*", elemento que también recibió el nombre de "*manija*".

En el mismo manual de Azaola se aludió a unas "*piezas de parar los carros*" (p.93) que formaban parte de la composición de los propios carriles y cuya función consistía en inmovilizar los vehículos ferroviarios en un punto concreto de la vía.

Es probable que, desde un primer momento, existiera un gran número de componentes propios de las máquinas de vapor que necesitaran de nuevas denominaciones. En estos primeros textos ferroviarios analizados no aparecen, sin embargo, excesivas alusiones a los mismos. Sólo G. G. Azaola (1831) hizo una referencia al "*costo de tinglados para las máquinas*" (p.94), aunque en este contexto debemos entender la voz *tinglado* en el sentido de '*cobertizo*', tal y como

se recogía en la edición del *DRAE* de 1822.

#### 4. Dependencias y construcciones

##### a. Instalaciones ferroviarias

Las primeras edificaciones relacionadas con el establecimiento de una línea ferroviaria fueron descritas en el proyecto Jerez-San Lúcar (1830) de M. Calero. En su reglamento se contemplaba la obligación de "*edificar ocho casas... para que vivan en ellas los obreros encargados de la limpieza y custodia del Camino*". En la *Explicación del Plano* del mismo texto se aludió, por otra parte, a las "*casillas para los Guardas del Camino*". Una voz, *casilla*, que ha perdurado en la historia del léxico del ferrocarril.

Los dos términos citados aparecieron de nuevo, al año siguiente, en el semanario londinense publicado por M. Calero y en el tratado práctico de G. G. Azaola. Dichas instalaciones presentaron, en ambos casos, una finalidad distinta de la apuntada en su primera constatación. Calero, al comentar el coste de un carril de hierro marítimo en Filadelfia, se refirió a "*la casa del cabestante*" (*SAA*, XCVIII,26/5/1831), mientras que Azaola lo hizo en relación "*al costo de las casillas para portazgos*" (p.94).

En las mismas fuentes se emplearon diversas denominaciones para designar las dependencias relacionadas con la actividad mercantil de los ferrocarriles. Otra de las obligaciones que apareció detallada en el reglamento del proyecto Jerez-San Lúcar (1830) fue, por ejemplo, la de "*edificar la casa y almacenes de depósito y oficinas del Camino*". La expresión *almacén de depósito* quedó, sin embargo, desglosada en el mismo texto, estableciendo una relación de sinonimia entre ambos componentes al hablar de los "*depósitos o almacenes de la empresa*". En la crónica del ingeniero J. Kirwan sobre el ferrocarril de Liverpool a Manchester,

publicada en el semanario de M. Calero, se aludió también a "*los depósitos laterales*" (CI,16/6/1831) del camino de hierro.

Otra de las voces que, desde un primer momento, se adaptó a la incipiente terminología ferroviaria española es el término *muelle*. Dicha voz fue utilizada ya, en 1829, en el proyecto Jerez-El Portal de J. D. Imbrechts, en relación al punto de destino del citado trayecto. De este modo, la propuesta aprobada por una *Real Orden* del veintitrés de septiembre de 1829 consistía en "*un carril de hierro desde Jerez al Portal, o muelle sobre el río Guadalete*". A partir de ahí, la voz *muelle* fue empleada en la RO-28/3/1830 y en el proyecto del ferrocarril, que ésta concedía, entre Jerez y San Lúcar, donde además se recogía el plano del muelle previsto en Rota. De este modo, se trataba de la obligación de construir "*un Muelle colgado ó suspendido*", para facilitar los embarques y desembarques de lo que transite por el Camino de hierro". Al año siguiente, M. Calero se refirió de nuevo a "*los muelles colgados*" (SAA,LXXXII,3/2/1831) como elemento imprescindible -junto al resto de componentes de los caminos de hierro- para el desarrollo de nuestra nación.

En cuanto a las construcciones ferroviarias, a menor escala fue necesario pensar también el establecimiento de otros lugares donde llevar a cabo operaciones de transporte más simples. Así pues, M. Calero describió en su semanario el traslado de la carga por tramos desde una carbonera al punto de embarque. Para facilitar la conducción de los carruajes, afirmaba Calero, "*se divide el carril ó camino en paradas, cuyas distancias serán acomodadas á las curvas y á los ángulos de aquel*" (XLVIII, 27/5/1830). En el manual de G. G. Azaola (1831) se habló, por otra parte, de "*algunos parages contiguos á los puntos de descarga*" (p.9).

#### **b. Infraestructuras viarias**

El establecimiento de las nuevas líneas ferroviarias exigió también la

construcción de grandes obras arquitectónicas. Puentes, viaductos y túneles permitieron el acceso del ferrocarril a zonas de difícil orografía. Con ellas, un nuevo grupo de términos fue incorporado al léxico de los ferrocarriles.

La voz *punte* sirvió, en un primer momento, como designación alternativa de varios de los referentes de este campo semántico. Así, en 1829, M. Calero se refirió al "*tunnel, ó séase, puente subterráneo*" (SAA,XII,17/9/1829). Al año siguiente, el mismo autor aludió a los "*muelles ó puentes colgados*" que debían formar parte del camino de hierro Jerez-San Lúcar. En la *Real Orden* del veintiocho de marzo de 1830 que concedía dicho ferrocarril se hacía ya referencia a esos mismos "*muelles y puentes colgados*". Y un año después -de nuevo en las páginas de su semanario- Calero utilizó la expresión "*puentes suspensorios*" (LXXXII,3/2/1831).

Por otra parte, en 1830, M. Calero describió un aspecto del ensayo realizado en el camino de hierro de Liverpool con este pasaje:

*"se detuvo la caravana en el viaducto de Lambey, en donde los pasajeros, cuyo número llegaba á 240, se apearon"* (LXIII,9:9:1830)

Es probable que este uso incipiente de la voz *viaducto*<sup>284</sup> no correspondiera al tipo de construcción que hoy día podemos imaginarnos, dada la poca idoneidad del lugar para el descenso de tantos viajeros. Sin embargo, el espacio referencial se hallaba ya asociado al léxico ferroviario, pues G. G. Azaola (1831) afirmó -aunque sin citar el término *viaducto*- lo siguiente:

*"A veces si hay piedra buena á mano puede atravesarse una barranca ú hondonada por medio de una fila de arcos por el estilo de los acueductos antiguos"* (p.79)

Por último, la voz *túnel* ha sido el resultado final, en lengua española, de un

---

<sup>284</sup> En la lengua francesa, las formas *via-duc* y *viaduc* han sido documentadas por P. J. Wexler en relación al léxico ferroviario en 1825, si bien el mismo autor apunta la existencia de un conflicto semántico de esta voz con el término *pont* en los momentos iniciales. En la lengua inglesa, su uso en dicho campo se remonta a 1816. WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 76.

proceso más complejo de vacilación ortográfica -e incluso léxica- que nuestro idioma inició también hacia 1829. A través de su semanario londinense, M. Calero reivindicó la construcción, en España, de canales y caminos con estas palabras:

*"¿Y como, admirando el arroyo y la sabiduría de Brunel<sup>285</sup>, desconocerá los provechos que sacan la agricultura y la industria, de un tunnel, ó séase, puente subterráneo?" (SAA, XII, 17/9/1829)*

El nuevo préstamo inglés sufrió, a partir de ese momento, diversas variaciones formales. En 1830, Calero describió el paradigma de los túneles de la época, que no era otro que la obra del citado I. K. Brunel bajo las aguas del río Támesis. Para ello utilizó la forma española adaptada de *tonei*<sup>286</sup>:

*"Tonel del Támesis ó séase el puente y camino subterráneo que se construye debajo del lecho del rio, con el fin de pasar desde una orilla á la otra" (XLII, 15/4/1830)*

Las formas perifrásticas -usadas ya tiempo atrás-, las adaptaciones y el propio préstamo alternaron su presencia, a partir de ese momento, en relación a las nuevas vías ferroviarias inglesas. Sobre el carril de hierro desde Liverpool a Manchester, Calero aludió al hecho de *"atravesar el pequeño tunnel ó mina"* (LIV, 8/7/1830); a que dicho carril *"comienza en Liverpool con un tunel ó puente subterráneo"* y a la *"boca del tunel"* (LXX, 28/10/1830), en unas primeras muestras de simplificación de la doble nasal.

Al año siguiente, las variantes se sucedieron en el mismo texto, con diversas formas para el plural: *"los tunnels por bajo del lecho de los rios"* (LXXXII, 3/2/1831) y *"los tuneles ó puentes subterráneos en Inglaterra"* (LXXXIV,

---

<sup>285</sup> Isambard Kingdom Brunel, ingeniero francés que dirigió desde 1824 la compañía encargada de construir el *"Tunnel under the Thames"*.

<sup>286</sup> En la lengua francesa se produjo un proceso semejante con la voz *tonneau*. Wexler apunta ciertos rasgos de etimología popular, reflejados posteriormente en un texto de M. Seguin (1839), donde la función del túnel era equiparada a *"comme le ferait un tonneau vide à la poussée de l'eau dans laquelle il serait immergé"*. En el mismo sentido, el francés utilizó ocasionalmente el término *tonnelle*. WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 64. En DCECH, s.v. *tonel*: Del francés antiguo *tonel* se tomó también el inglés *tunnel* 'tonel' y luego 'caño subterráneo', 'tunel', vocablo que con este sentido pasó modernamente al cast.

17/2/1831).

## 5. Personal ferroviario

Un gran número de empleados fue necesario para poner en marcha el nuevo medio de transporte. Muchos de estos empleados desempeñaron, además, nuevos oficios o tareas distintas de las realizadas en profesiones afines de la época. Por ello, el léxico del ferrocarril halló en este campo una nueva aportación terminológica.

Quizás la figura principal en los primeros proyectos ferroviarios fue la del *director del camino*, cuyas responsabilidades en el proyecto Jerez-San Lúcar (1830) fueron descritas por M. Calero: "*será su deber cuidar de que el camino, carruages y vapores esten corrientes y en buen estado, y nombrar todos los oficiales facultativos*". Como ejemplo, en el carril de hierro de Liverpool a Manchester "*los directores del camino quitaron las máquinas fijas de vapor, y las reemplazaron con las locomotivas*" (SAA,LXX,28/10/1830).

De la primera de las citas se desprende la existencia, ya en un primer momento, de diversas categorías de empleados ferroviarios. En el mismo proyecto Jerez-San Lúcar se hizo alusión al cargo de *oficial facultativo*, destinado a "*cuidar del Camino y de las Máquinas de Vapor de mar y tierra*", y a "*los obreros encargados de la limpieza y custodia del Camino*". Este último empleo recibió, a su vez, distintas denominaciones según sus funciones específicas. Entre ellas, la de *guarda del camino* -recogida en el mismo texto- y *vigilante* y *guía*, voces que aparecen en la descripción realizada por M. Calero a raíz de un accidente ferroviario en Liverpool:

*"llevando, como se acostumbra cuando se anda de noche un guía que precede á la máquina para avisar su paso [...] no obstante de que el vigilante apostado les disuadió de ello, hizo señas con la linterna"* (SAA.



CXV,22/9/1831)

Posteriormente, el *Diccionario Tecnológico* (1835) incluyó en sus páginas la figura de "el guía ó conductor", empleado éste que "pone en su posicion el carril movable". Cabe decir que la voz *linterna* designó<sup>287</sup>, en el mismo contexto, uno de los primeros instrumentos utilizados como señalización en la circulación ferroviaria.

En la descripción que hizo del camino de hierro de Liverpool a Manchester a través de las páginas del semanario de M. Calero, en el artículo de J. Kirwan se hizo alusión al "gasto de la superintendencia" (CI,16/6/1831), si bien el uso de este último término quedaba únicamente circunscrito al ámbito de la construcción y formación de la línea férrea. En otro orden de cosas, Kirwan empleó también la designación *guarda almacenes*. Su labor quedó detallada en el siguiente fragmento:

*"En el area formada en el centro de estos almacenes, se reciben y entregan a los guarda almacenes las mercancías mas delicadas, por medio de escotillas hechas en los pisos superiores, en el sitio preciso sobre el cual se detienen los carros" (CII,23/6/1831)*

Asimismo, el uso de voces como *cabestante*<sup>288</sup> y *sobrestante*<sup>289</sup> se extendió al léxico del ferrocarril. Por una parte, en su comentario del carril de hierro marítimo de Filadelfia, M. Calero se refirió a "la casa del cabestante" (XCVIII,26/5/1831), de forma que los operarios encargados de una determinada máquina recibieron el nombre de la misma. Por otra parte, en la relación de gastos de construcción del ferrocarril de Liverpool a Manchester hizo referencia a la partida destinada a "inspectores y sobrestantes" (XCIII,21/4/1831).

---

<sup>287</sup> *DRAE-1822*, s.v. *linterna*<sup>1</sup>: Especie de farol con una asa en la parte opuesta al vidrio.

<sup>288</sup> *DRAE-1822*, s.v. *cabestrante, cabestante*: Máquina para mover piezas de mucho peso, de que se usa comunmente en tierra y en las naves.

<sup>289</sup> *DRAE-1822*, s.v. *sobrestante*: La persona puesta para el cuidado y vigilancia de algunos artífices y operarios, á fin de que no se esten ociosos, y procuren adelantar la obra en cuanto sea posible.

Por último, cabe destacar la perífrasis utilizada en el artículo de J. Kirwan para referirse a "*el que dirigía el locomotor*" (CIII,30/6/1831). Y es que el término *maquinista*<sup>290</sup> sólo correspondía en ese momento, como hallamos parafraseado en el texto de G. G. Azaola (1831), a los "*grandes profesores prácticos de mecánica*".

## 6. Circulación y servicios administrativos

El transporte mediante ferrocarril dio lugar a la utilización de una serie de términos relacionados con la circulación ferroviaria y con aspectos que podemos calificar de administrativos o relativos al propio servicio.

En las fuentes manejadas para este primer período, se observa que por los caminos de hierro se podía *rodar* (SAA,XI,10/9/1829), *andar* (XXXVI,4/3/1830) o *correr y transitar* (Jerez-San Lúcar,1830); que los usuarios del ferrocarril eran *viajeros, pasajeros* o, incluso, *viajantes* (LXXXIV,17/2/1831); y que todos ellos, en ocasiones, "*tomarán el camino de hierro*" (IX,27/8/1829) con el fin de "*hacer la travesía*" (LXIII,9/9/1830) desde "*el arranque*"<sup>291</sup> *del camino hasta su término*" (LXXV,2/12/1830). Sin embargo, se trata de un grupo de voces y expresiones no específicas del vocabulario del ferrocarril, ni en su origen ni en su historia. Existe, no obstante, otro grupo de términos y construcciones que, sin ser exclusivos de la terminología ferroviaria, sí presentan un mayor interés léxico, bien por su proceso de incorporación, bien por su apego a dicho campo terminológico.

Así pues, durante estos años fueron usados términos como *traqueteo*<sup>292</sup>, de gran arraigo en la literatura ferroviaria, o la pareja *(des)embarque* que, utilizada en

---

<sup>290</sup> DRAE-1822, s.v. *maquinista*: El que inventa ó fabrica máquinas.

<sup>291</sup> La voz *arranque* ya había sido utilizada por M. Calero para designar el inicio de la marcha de una máquina de vapor: "*dada la señal para el arranque*" (SAA,LXIII,9/9/1830).

<sup>292</sup> G. G. Azaola (1831). En DRAE-1822, s.v. *traquear*<sup>1</sup>: v.n. Hacer ruido, estruendo ó estrépito; s.v. *traquear*<sup>2</sup>: v.a. Mover ó bazucar alguna cosa de una parte á otra. Dicese especialmente de los líquidos.

el vocabulario náutico junto a *(des)embarcar* y *(des)embarcadero*, fue adoptada por el léxico del ferrocarril desde la lengua española. En el proyecto Jerez-San Lúcar (1830) se reglamentó, por ejemplo, la construcción de un muelle en Rota para "*facilitar los embarques y desembarques de lo que transite por el Camino de hierro*", combinando de este modo lo marítimo con lo ferroviario. H. J. Swann<sup>293</sup> comenta lo siguiente sobre las voces *(des)embarcadero*, desde su adaptación en la lengua francesa:

*"Spanish is responsible for embarcadère and débarcadère, but these were already in use before the railroads came and so these latter cannot be charged with the importation of these words"*

Lo cierto es que, como construcción léxica exclusiva del ámbito del ferrocarril, en los textos españoles de esta primera época no aparece ninguna de estas denominaciones.

Cabe destacar también el uso de la voz *línea* en los textos de G. G. Azaola. En 1829, se refirió a la "*superficie ó línea del carril*" (p.92). En 1831, los contextos donde apareció dicha voz hacían referencia a "*las líneas sobre que han de correr las ruedas de los carros*" (p.17), aunque deberá tenerse en cuenta que, con posterioridad, este sentido geométrico del término se extendió a la totalidad del trayecto ferroviario. En 1835, el *Diccionario Tecnológico* citó, incluso, la *línea principal* frente a otros tramos secundarios.

Por último, hay que citar la utilización por parte de M. Calero de la voz *billete*, recogida en su descripción del ensayo del camino de hierro de Liverpool. En ella se decía lo siguiente: "*se repartieron los billetes á las personas que quisieron hacer la travesía*" (SAA, LXIII, 9/9/1830). Se trata de un primer uso de este término con el sentido de 'documento acreditativo de una plaza en un medio de transporte'. En ese momento, en la edición del *DRAE* de 1822, la voz *billete* se hallaba definida únicamente como voz antigua referida a la "*orden del Rey*,

---

<sup>293</sup> SWANN, H. J., *Op. cit.*, p. 32.

*comunicada por papel de algunos de sus ministros" y como "cualquier papel pequeño que sirve para comunicarse familiarmente alguna cosa".*

---

## B. Testimonios literarios (1840-1842)

Las tres obras literarias manejadas como fuentes en este breve período de tiempo han proporcionado, a pesar de lo que pueda parecer, una serie de datos de gran importancia para trazar el proceso de introducción y desarrollo del léxico de los ferrocarriles en la lengua española. Los textos de Jacinto de Salas y Quiroga (1840), Ramón de Mesonero Romanos (1841) y Modesto Lafuente (1842)<sup>294</sup> son libros de viajes donde sus autores describieron el funcionamiento y características del transporte ferroviario. J. de Salas en Cuba, R. de Mesonero en Bélgica y M. Lafuente en Francia, Bélgica y -muy brevemente- en Alemania.

### 1. Entre el camino de hierro y el ferrocarril

Los textos literarios analizados presentan ciertos datos léxicos de interés por lo que respecta a la denominación que recibió, en lengua española, la nueva vía de comunicación. Por una parte, la expresión *camino de hierro* continuó siendo utilizada por los tres autores citados en sus respectivas obras. M. Lafuente (1842) describió las características de dichos caminos en Cuba del modo siguiente:

*"consisten estos en dos barras prominentes de aquel metal colocadas sobre el terreno en líneas paralelas. Y digo prominentes, porque no son las barras las que encajan en el suelo y sobre su muesca<sup>295</sup> marchan las ruedas como generalmente he oído discurrir, y así eran realmente en su principio; sino las ruedas las que por medio de unas muesquécitas abrazan las barras, las cuales sobresalen algunas pulgadas de la superficie del camino" (II,p.47)*

De este modo, sabemos que el sistema adoptado en las primeras líneas ferroviarias cubanas fue el que, años atrás, había sido denominado como "*camino de hierro con los carriles de canto*" y "*camino de carriles estrechos*" por M.

---

<sup>294</sup> Los dos volúmenes de la obra de M. Lafuente se especificarán, en adelante, como I y II.

<sup>295</sup> Cabe recordar que, en 1831, G. G. Azaola se había referido a esta *muesca* o *encaje* mencionada por Lafuente utilizando la voz *hueco* (vid. A.2.a.).

Calero y G. G. Azaola, respectivamente. (vid. A.2.a.)

Por otra parte, también el término *carril* fue empleado en estos textos para hacer referencia a la vía de comunicación como tal. R. de Mesonero (1841) mantuvo todavía la duplicidad referencial de *carril*, en lo que parece un uso de dicha voz para designar cada una de las líneas paralelas que formaban el camino. Así, se refirió a la ocupación de "*calles enteras de pueblos con los carriles de hierro*" o al "*frote de las ruedas en los carriles de hierro*" (p.234). De forma más concreta, en otro punto de su obra se advertía que "*ninguno por equivocacion tome el doble carril de ida por el de vuelta*" (p.230). Esta vacilación no se produjo, sin embargo, en las obras de J. de Salas (1840) y M. Lafuente (1842), donde la voz *carril* se empleó únicamente para designar el conjunto del camino. Lafuente contó, por ejemplo, que en Francia los caminos de hierro constaban de "*un solo carril, y de consiguiente no poder emplearse los convoyes en viages de ida y vuelta simultaneamente*" (I,p.144). En cambio, en Bélgica "*hay dos carriles, destinados exclusivamente el uno para la ida y el otro para la vuelta*" (II,p.51). El propio Lafuente utilizó una peculiar construcción con la forma adjetiva *férrea* -que no aparece usada de otro modo en este período-, al narrar que "*nosotros continuamos nuestra férrea ruta*" (I,p.147).

No obstante, el dato más relevante para la historia del léxico de los ferrocarriles en la lengua española se produjo en el texto de J. de Salas (1840). En su obra se documenta el uso de la expresión *ferro carril* (p.100), en relación a una operación de venta del mismo en la isla de Cuba. El hecho histórico descrito por J. de Salas corresponde a la decisión liberalizadora de la Junta de Fomento cubana que, un año antes, había iniciado las gestiones económicas para traspasar la empresa a manos privadas. Así, el 2 de diciembre de 1839, un suplemento del Diario de La Habana ya se había referido al tema de la "*compra del ferrocarril de Güines y de la Habana*".

## 2. Material fijo

Resulta evidente que este apartado referido al material fijo en los ferrocarriles es el que recibió el menor número de aportaciones léxicas en los textos literarios publicados, entre 1840 y 1842, en lengua española. En este ámbito se concentra la mayoría de los aspectos técnicos ferroviarios respecto al saber popular y, por tanto, el mayor número de tecnicismos frente a la lengua común.

De este modo, una de las pocas referencias a la superficie de deslizamiento se produjo a través del término *barra*, sin alusiones específicas a los tipos de superficie ni a los elementos adyacentes relacionados con el asentamiento de los caminos de hierro. En el texto de M. Lafuente (1842) se halla usada dicha voz en la descripción de los nuevos caminos: "*consisten estos en dos barras prominentes de aquel metal colocadas sobre el terreno en líneas paralelas*" (II,p.47). Además de la vacilación semántica observada en los textos de esta época con el término *carril* en relación a este referente -cada una de las líneas paralelas que formaban la vía férrea-, la utilización de la voz *barra* no resultó mucho más explícita que lo expresado en otra cita de la obra de Lafuente, que detallaba lo siguiente:

*"... estas barras están fuertemente clavadas y sujetas, en toda la línea ó estension que el camino comprende, á unos zoquetes de madera que embutidos en el terreno le van atravesando en líneas transversales como á distancia de pie y medio, y que se rellenan y cubren despues con tierra, arena ó cascajo"* (II,p.47)

En estas palabras destaca el hecho de que los *tarugos de madera* a que hicieron referencia M. Calero (1829) y G. G. Azaola (1831) en el período anterior reciben, en 1842, la denominación de *zoquetes de madera*. Se trata además, de la única referencia al tipo de asentamiento de una vía férrea en los textos de este período. Debemos recordar que, con anterioridad al uso de los verbos *rellenar* y *cubrir* en la cita anterior, en 1831 se había empleado con el mismo fin la voz *lastrar* (vid. A.2.b.).

### 3. Material móvil

#### a. Máquinas de vapor

Respecto a las denominaciones que recibió el vehículo encargado de arrastrar los trenes mediante una fuerza motriz, las obras literarias analizadas permiten realizar dos comentarios previos. La mayoría de soluciones léxicas sobre dicho referente surgen del texto de M. Lafuente (1842), con un gran número de variantes. De las tres agrupaciones planteadas en el análisis del período 1829-1833: i) *carro, carruaje, coche... de vapor*; ii) *máquina de vapor / máquina loco-*; y iii) sustantivaciones de *loco-*; las expresiones del primer grupo fueron prácticamente desestimadas<sup>296</sup>.

De hecho, *caballo de vapor*, una de las denominaciones usadas por M. Lafuente y que podríamos considerar como perteneciente al lenguaje popular, fue puesta en boca de un personaje representativo de la ignorancia del común del pueblo. Así, el protagonista Fray Gerundio se dirige a su acompañante Tirabeque del siguiente modo:

*"F.G. ¿No sabes, hombre mil veces lego, que los coches en caminos de hierro no son tirados por caballos sino por esa máquina de vapor que ves humeando ahí? T. Señor, es verdad que yo había oído que andaban por vapor, pero creí que era por medio de caballos de vapor" (I, pp.144-145)*

Por lo demás, sólo se documenta una referencia de J. de Salas (1840) a los *carros de vapor* (p.100) y, en otro punto del texto de Lafuente, puede hallarse la expresión *coche de vapor* (II,p.57). No se documenta en este período un uso sustantivo del término *vapor* en referencia a las máquinas ferroviarias encargadas de la tracción. En un contexto como *"detúvose el tren conducido por el vapor"* (p.103), presente en la obra de J. de Salas (1840), no parece que la voz *vapor*

---

<sup>296</sup> P. J. Wexler ha ofrecido, para la lengua francesa, una posible explicación de este hecho: "... à un moment donné de l'évolution de la technique, 'chariot' a pu être utilisé dans des sens voisins de 'locomotive' et de 'tender'. Cet excès d'adaptabilité a sans doute contribué à son exclusion du vocabulaire technique". WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 120.



fuera usada en dicho sentido, sino en relación al tipo de fuerza empleada.

El grueso de denominaciones correspondió, por tanto, al segundo y al tercer grupo de los enumerados anteriormente. Los tres autores (J. de Salas, R. de Mesonero y M. Lafuente) emplearon la voz *máquina* para referirse al vehículo que efectuaba la tracción. Sin embargo, M. Lafuente combinó el uso de los sintagmas *máquina de vapor*, *máquina locomotiva* (II,p.49) y *máquina locomotora* (II,p.56). Esta última expresión, que no había sido utilizada durante el período 1829-1833, aparece también en el texto de R. de Mesonero (1841,p.227)). La solución *máquina locomotora*, propia de la lengua española, se desmarcó de las variantes francesas *locomoteur-locomotrice/locomotive*. Hay que recordar que, en femenino, la forma *locomotrice* cayó pronto en desuso en la lengua francesa, mientras que *locomotive* no dejaba de ser un préstamo del inglés. (vid. A.3.a.). Así pues, con estos datos observamos una incipiente regularización del español respecto a la pareja *locomotor-locomotora*. De hecho, M. Lafuente (1842) empleó la forma sustantivada *locomotor* al referirse a "*las ascuas y chispazos que tiempo en tiempo se desprenden del locomotor*" (II,p.57).

La fuente de energía empleada para mover las máquinas ferroviarias sólo fue aludida por M. Lafuente (1842) a través de una referencia al "*humo del carbon de piedra que saliendo del cañon de la máquina locomotiva de bronce oscurece y se esparce por la atmósfera*" (II,p.49). En ninguno de los tres textos literarios analizados se hizo mención del *coke*, voz que había sido utilizada por M. Calero en 1831 (vid. A.3.a.).

Otros términos relacionados con las calderas de vapor aparecieron en los textos de la época. Voces como *fogón*, *cañón* o *chimenea*, pertenecientes a campos afines como la mecánica o la física, convivieron estrechamente con el léxico del ferrocarril y son susceptibles de otro estudio detallado dentro de sus ámbitos semánticos, no siempre fáciles de delimitar.

## b. Tipología de los vehículos

En las obras de R. de Mesonero (1841) y M. Lafuente (1842) se recoge una detallada taxonomía de vehículos ferroviarios de la época; una clasificación formada, especialmente, a partir de criterios como el lujo y la comodidad que dichos vehículos ofrecían, aunque también se tomó en consideración su funcionalidad. Las descripciones de los ferrocarriles belgas y franceses de Mesonero y Lafuente presentan, además de nuevas aportaciones léxicas a este campo, algunas diferencias terminológicas entre sí. El modelo de clasificación francés en relación a los vehículos ferroviarios marcó, como ha apuntado P. J. Wexler<sup>297</sup>, grandes diferencias con Inglaterra, lo cual tuvo su reflejo en el léxico:

*"Dans les deux pays, la carrosserie de ces voitures, malgré une grande variété d'une ligne à l'autre, sera la reproduction fidèle de types déjà connus: en France, les 'financières', 'berlines', 'diligences', 'maringottes', 'char-à-bancs', 'omnibus'<sup>298</sup>; en Anglaterre, les 'stage-coaches' -terme qu'on tente d'ailleurs d'emprunter".*

El texto de J. de Salas (1840), referido a los ferrocarriles cubanos, no aportó datos relevantes en este sentido. Únicamente hallamos en su obra una referencia a los vehículos ferroviarios, cuya descripción los caracterizaba como propios del transporte de viajeros. Para ello, Salas utilizó denominaciones de carácter muy general, *carruaje* y *coche*, sin realizar ningún tipo de clasificación. En todo caso, de sus palabras surgen datos relativos a la procedencia de los vehículos y a su adecuación al contexto cubano:

*"Los carruages que componen el tren son pesadísimos coches ingleses, forrados de mullidos almohadones, lo cual no solo es inconveniente. sino que es contrario al clima para que se quieren adoptar" (p.100)*

A los términos utilizados para denominar los diferentes vehículos se unieron,

<sup>297</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 121.

<sup>298</sup> Los primeros empleos de las voces *berline*, *diligence* y *omnibus* en el léxico francés de los ferrocarriles ha sido fechado por el propio P. J. Wexler entre 1835 y 1836. En el caso de *omnibus*, la fecha es posterior, por tanto, a la del uso de dicha voz por parte de M. Calero en 1830 -vid. A.3.b.-. (*Ibid.*, p. 121)

pues, algunas voces que fueron empleadas para hacer referencia, de forma general, al conjunto de todos ellos. En el siguiente cuadro se resume la distribución léxica observada en los tres textos:

J. de Salas (1840)	carruaje / coche				
R. de Mesonero (1841)	carruaje				
	coche / diligencia			carro	
	berlina	char-à-bancs	wagon		
M. Lafuente (1842)	carruaje				
	Fr.	coche	char-à-bancs	wagon	furgón
	Bélg.	diligencia/berlina	coche/char-à-bancs	wagon/carruaje	furgón

El término *carruaje* fue el utilizado para designar una referencia más amplia, que a su vez quedó desglosada en diversas clasificaciones. R. de Mesonero (1841) incluyó un estadio intermedio en su tipología, distinguiendo previamente entre los "*coches ó diligencias*" (p.229), destinados a las personas, y los simples *carros*, al referirse a "*la carga del sinnúmero de mercancías, efectos y animales que ocupan los carros últimos del convoy*" (p.230). Los términos *diligencia*<sup>299</sup> y *coche* se asociaron definitivamente al léxico del ferrocarril después de su uso en el vocabulario del transporte por carretera. La voz *coche* ya había sido utilizada, no obstante, en la terminología ferroviaria en 1830 (vid. A.3.b.).

A partir de aquí, las denominaciones específicas que recibió cada vehículo presentaron algunas características destacables. R. de Mesonero simplificó su taxonomía en tres clases de denominación única, "*según el diverso carruaje que se elija, wagon, char-à-bancs ó berlina*" (p.228). Las voces *char-à-bancs* y *berlina*<sup>300</sup> surgen en la terminología ferroviaria desde el léxico de los caminos

<sup>299</sup> DRAE-1837, s.v. *diligencia*<sup>6</sup>: Carruaje de bastante capacidad que hace su jornada con mucha prontitud, llevando á varias personas.

<sup>300</sup> DRAE-1837, s.v. *berlina*: Coche por lo comun de dos asientos, así llamado por haberse inventado en Berlin.

ordinarios.

M. Lafuente (1842), en cambio, realizó una clasificación para cada uno de los países que protagonizaron su libro de viajes. En Francia, se refirió a una *"larga fila de coches, char-à-bancs, wagoes y furgones que constituían el convoy expedicionario"* (I,p.144). En Bélgica, estas cuatro clases de vehículos recibieron, en el mismo orden, las siguientes denominaciones: *"diligencias ó berlinas...; coches ó char-à-banc...; waggons, ó carruages...; y furgon"* (II,pp.49-50).

El contraste de ambas citas permite comentar varios aspectos sobre la terminología empleada por Lafuente:

i) Las voces *berlina* y *diligencia* fueron equiparadas con el fin de designar la primera de las clases en los ferrocarriles belgas. Su descripción fue la siguiente:

*"... diligencias ó berlinas, de cabida de unos 26 ó 28 asientos, bien mullidos y forrados, divididos en tres departamentos perfectamente distribuidos por medio de puertecillas: estas localidades son las primeras y mas caras"* (II,p.49)

ii) El término *coche* ocupó distintos espacios semánticos según el país descrito. En Francia, designó una primera clase que fue caracterizada como sigue:

*"Los coches, sí, son hermosos y bien acondicionados, y participan de la belleza y solidez comun á todos los carruages de Burdeos; de cabida de treinta personas cada uno, divididos en tres cómodos departamentos de á diez"* (I,p.144)

En Bélgica, la voz *coche* se refirió a una segunda clase de características distintas:

*"... coches ó char-à-banc, de un solo departamento y de cabida de 30 personas; estos son los segundos en comodidad y precio"* (II,pp.49-50)

En este mismo país, Lafuente aludió a un tipo de coches, caracterizados por su función administrativa, al comentar que *"algunas veces los empleados van*

*escribiendo en un coche destinado á oficina" (II,p.51).*

iii) Un nuevo préstamo del francés, *char-à-bancs*<sup>301</sup>, apareció en el texto de Lafuente con dos variantes gráficas en el segundo término de la expresión. De este modo, podemos hallar referencias a los "*coches ó char-à-banc*" o a la "*larga fila de coches, char-à-bancs,...*".

iv) La voz *carruaje* fue utilizada tanto para designar, de forma general, a los diferentes vehículos ferroviarios, como para referirse a una tercera categoría de los mismos en Bélgica, que también recibió el nombre de *waggon*:

*"... waggons, ó carruages, abiertos para las gentes de menos fortuna y para las mercancías" (II.p.50)*

v) Otro fenómeno de diversidad gráfica se produjo en relación al término *vagón*. Con los precedentes de M. Calero (1830), que había empleado la forma *waggons*, y de R. de Mesonero (1841), que utilizó *wagon* y *wagones*, M. Lafuente amplió sus variantes a tres. Los anglicismos *waggon* y *waggons* aparecieron junto a la voz *wagones*. En ningún caso se alcanzó en esta época la castellanización total del término. Lo que sí quedó claro fue que, como tercera clase de vehículos ferroviarios, el *vagón* tenía ya un determinado tipo de usuario. La anterior cita de Lafuente en el subapartado iv) así lo especificaba.

vi) Por último, otro término se incorporó al léxico español del ferrocarril a través del texto de Lafuente. Se trata de la voz *furgón*, utilizada para designar la cuarta y última clase de vehículos en la clasificación de dicho autor:

*"También hay una cuarta clase para transportar animales, y no es raro ver marchar sin moverse y andar sin menearse, 30 ó 40 leguas un caballo. tres ó cuatro cerdos, ó un par de vacas, muy sérias en su furgón" (II,p.50)*

Sin embargo, el *furgón* tuvo otros empleos en el servicio ferroviario, a tenor

---

<sup>301</sup> Expresión documentada en el léxico ferroviario francés en 1833, en referencia a un tipo determinado de vagón de pasajeros. WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 121.

de lo expresado en otra cita como la siguiente:

*"... furgones de carbón de piedra, parados unos, movidos otros para acudir al surtido de las máquinas" (II,p.59)<sup>302</sup>*

La función de estos últimos vehículos se asemeja a la que realizaba el *alijo* a que hizo referencia G. González Azaola en 1831. No obstante, ese *"carrillo agregado al de la máquina"* se había transformado ya en un tipo de vehículo que recibió la nueva denominación de *tender*. Así, R. de Mesonero (1841) utilizó esta voz en enumeraciones como: *"tres máquinas locomotoras, cuarenta coches, tres tenders y cuatro wagones"* (p.228). El contexto es parecido al que hallamos, al año siguiente, en la obra de M. Lafuente al referirse al *"entretenimiento de unas 90 máquinas locomotoras, de unos 80 tenders, de unos 400 coches y sobre unos 500 waggons"* (II,p.56). P. J. Wexler<sup>303</sup> ha documentado el uso del anglicismo *tender* en textos franceses de 1831. La anterior expresión *allège* -usada en Francia desde 1830- perduró, no obstante, hasta 1842 en el lenguaje jurídico francés. Este hecho ha llevado a Wexler a realizar un interesante comentario:

*"la naturalisation de tender s'avère exceptionnellement lente... le cas de tender nous permettra à la fois d'illustrer le rôle légèrement conservateur joué par le langage juridique"<sup>304</sup>*

En todo caso, en todos los textos de este periodo cabe destacar la ausencia del término *ómnibus* en relación al ferrocarril. Tras su utilización por parte de M. Calero en 1830, autores como R. de Mesonero y M. Lafuente sólo emplearon dicha voz para referirse a un determinado tipo de vehículo en lo que Mesonero

---

<sup>302</sup> La tradición de la voz *fourgon* en el léxico ferroviario francés como designación de un vehículo de aprovisionamiento se remonta a 1825, con raras apariciones en el sentido general de 'vagón' a partir de 1827 (*Ibid.*, p. 110).

<sup>303</sup> *Ibid.*, pp. 112-114.

<sup>304</sup> Respecto al importante papel de las definiciones en la jurisprudencia, K. Baldinger indica lo siguiente: *"Para los juristas los límites de aplicación son más decisivos que el centro de aplicación, mientras que en el idioma corriente decide más el centro que sus límites. Los juristas necesitarían definiciones partiendo de los límites existentes en la realidad (si los hay) o impuestos a la realidad -lo que en la lengua común resulta, en general, imposible"*. Baldinger ejemplifica esta característica de las definiciones legislativas con un texto alemán de 1888 que empleó unas ciento cuarenta palabras para definir *ferrocarril*. BALDINGER, K. (1970). *Op. cit.*, pp. 63-65.

llamó "*camino comunes*".

Finalmente, sólo en una enumeración realizada por R. de Mesonero (1841) se hizo alusión a lo que bien podría ser un determinado tipo de vehículo formado por una base horizontal rígida colocada sobre sus ruedas. Para ello, Mesonero utilizó la voz *plataforma*. La enumeración decía lo siguiente: "... *coste de las máquinas locomotoras, coches, wagones, plataformas...*" (p.27).

La división interna de los vehículos ferroviarios -siempre en sus clases superiores- dio lugar a que el léxico del ferrocarril adoptara algunos términos para su denominación. Dicho espacio semántico fue ocupado, en especial, por las voces *compartimento* -la Academia sólo recogía en ese momento la forma *compartimiento*<sup>305</sup>- y *departamento*<sup>306</sup>. R. de Mesonero (1841) empleó la primera de ellas, junto a la voz *gabinete*<sup>307</sup>, a la cual otorgó un grado de preferencia:

*"los coches ó diligencias se dividen por lo regular en tres ó mas compartimentos, ó mas bien gabinetes, que comunican entre sí con puertecillas"* (p.229)

Con el mismo fin, M. Lafuente (1842) recurrió, en cambio, al término *departamento*, tal como ha sido mostrado anteriormente en sus descripciones de diligencias, berlinas, coches y charabanes.

Cabe destacar, por último, la utilización de la voz *cornisa* para denominar un elemento externo de los vehículos ferroviarios. M. Lafuente describió con ella el paso de unos empleados del ferrocarril de un coche a otro, "*por medio de unas cornisas ó angulos salientes que tienen los coches en su parte exterior*" (II,p.51).

<sup>305</sup> *DRAE-1837*, s.v. *compartimento*: La distribución y repartimiento del todo en partes proporcionadas.

<sup>306</sup> *DRAE-1837*, s.v. *departamento*: El distrito á que se extiende la jurisdicción ó mando de cada capitán general ó intendente de marina; también s.v. *departimiento*<sup>1</sup>: *ant.* División, separación; *departimiento*<sup>4</sup>: *ant.* Demarcación.

<sup>307</sup> *DRAE-1837*, s.v. *gabinete*<sup>2</sup>: Pieza ó aposento reservado en los palacios de los príncipes y grandes señores, destinado á su recogimiento ó á tratar en secreto algunos negocios y discurrir sobre ellos.

### c. Composiciones

Respecto a la composición formada por todos estos vehículos citados hasta el momento, durante el período 1840-1842 se produjo una cierta regularización de los términos utilizados para designarla. Por una parte, al mismo tiempo que descendió el empleo de voces como *carro*, desaparecieron del léxico ferroviario denominaciones como *reata*, empleada por M. Calero y G. G. Azaola en 1830 y 1831, respectivamente. Por otra, se mantuvo el uso de términos como *tren* y, con especial consolidación, la utilización de la voz *convoy*.

El término *tren* aparece en la obra de J. de Salas (1840) al referirse a "*los carruages que componen el tren*" (p.100) o al relatar que "*detúvose el tren conducido por el vapor*" (p.103). R. de Mesonero (1841) y M. Lafuente (1842), en cambio, recurrieron a la pareja *convoy-convoyes*. Uno de los contextos en la obra de Lafuente permite, además, conocer su referente concreto al hablarnos de una "*larga fila de coches, char-à-bancs, wagones y furgones que constituían el convoy expedicionario*" (I,p.144). El mismo autor utilizó el término *convoy* en el sintagma *convoy de vapor*. Concretamente, al hacer alusión al "*establecimiento de donde parten los convoyes de vapor*" (I,p.404).

De hecho, entre 1825 y 1840, la lengua francesa empleó con mayor frecuencia la voz *convoy* que su correspondiente *train*<sup>308</sup>. Las causas que han sido apuntadas para explicar este fenómeno son diversas. El término *train* ya se usaba en el léxico ferroviario francés para designar la parte de los vehículos compuesta por la base y las ruedas. Además, existía la posibilidad de hallar construcciones del tipo *traîner un train*, lo cual no tuvo excesiva aceptación. Incluso, al igual que la voz *convoy*, se daba la circunstancia de que el término *train* ya se había utilizado en el vocabulario fluvial.

A pesar de todo, en los textos de Mesonero y Lafuente destaca todavía el

---

<sup>308</sup> WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 123.



empleo de términos de carácter muy general. Es el caso de las voces *hilera* y *serie*:

*"cada máquina locomotora arrastra tras de sí una hilera de treinta ó cuarenta coches y wagones" (Mes.,p.229) ... "únese á la máquina una série ó hilera de carruages" (Laf.,II,p.49)*

Los términos *hilera* y *serie* se usaron, pues, en relación al conjunto de vehículos arrastrados por la máquina que encabezaba el convoy. Con ello, parece claro que la denominación *convoy* exigía la inclusión de dicha máquina en el conjunto.

En todo caso, la unión de los diferentes vehículos fue descrita por M. Lafuente (1842) con el uso de las voces *enganchar* y *cadena*, utilizadas ya por G. G. Azaola en 1829 y 1831, respectivamente. La descripción de Lafuente fue la siguiente:

*"Únese á la máquina una série ó hilera de carruages... enganchados unos á otros por medio de unas cortas pero fuertes cadenas" (II,p.49)*

#### **4. Dependencias y construcciones**

##### **a. Instalaciones ferroviarias**

El uso de la voz *establecimiento* fue común en los tres textos literarios que sirven como fuentes de documentación en el presente período. J. de Salas (1840) se refirió al *"establecimiento de los carros de vapor"* (p.100); R. de Mesonero (1841) al *"establecimiento central de Malinas"* (p.231); y M. Lafuente (1842) al *"establecimiento de donde parten los convoyes de vapor"* (II,p.404) en la ciudad alemana de Colonia.

En unos casos, el nuevo sentido del término *establecimiento* apareció como sinónimo de la voz *estación*, que también recogió una ampliación semántica para su uso ferroviario; en otros, ambas voces alternaron sus apariciones. De este

modo, R. de Mesonero hizo alusión al "*establecimiento ó estación central de Malinas*" (p.229). A su vez, el término *estación* se incorporó también al corpus léxico del ferrocarril a través de la obra de M. Lafuente, al comentar éste "*las muchas detenciones y paradas que se hacen en cada viaje en las llamadas estaciones*" (II, p.52)<sup>309</sup>.

La novedad designada por el término *estación* hizo que, en algunos casos, dicha voz fuera parafraseada. Así ocurrió con R. de Mesonero, que aludió a "*las estaciones ó puntos de descanso*" (p.230).

En la obra de M. Lafuente apareció, incluso, una descripción de estas instalaciones, con apuntes sobre su distribución y funcionalidad. La cita extraída dice así:

*"... la casa de la Estacion, donde suele haber tres salles d'attente (salas de esperar), una para los viajeros de berlina, otra para los de char-à-banc y otra para los de waggon" (II,p.50)*

El texto de R. de Mesonero recogió, además, el correspondiente verbo *estacionar* en relación a la circulación ferroviaria. En su uso del nuevo término, Mesonero hizo referencia a "*tantos convoyes que de todas direcciones vienen á estacionar allí [Malinas]*" (p.229).

Hubo otra pequeña instalación descrita por M. Lafuente en las páginas de su libro de viajes. Se trata de las *casetillas*, cuya función en los ferrocarriles de la época podría enmarcarse también en el apartado de señalización. Lafuente se refirió a ellas del modo siguiente:

*"... las casetillas de madera de trecho en trecho colocadas, y sobre las cuales tremolan en los casos necesarios banderas ó pabellones que sirven de aviso al director del convoy" (I,p.146)*

---

<sup>309</sup> P. J. Wexler destaca un uso postverbal de la voz *station* en la lengua ferroviaria francesa desde 1827. Sin embargo, en un principio, dicho empleo designó simplemente el lugar de parada, sin que ello implicara una alusión concreta a la instalación. A partir de 1834, su ámbito de significación sí se extendió ya a los edificios. (*Ibid.*, p. 85)

Por último, cabe hacer mención de la voces *desembarcadero*<sup>310</sup> y *oficina*, recogidas en la siguiente enumeración de R. de Mesonero (1841): "*máquinas locomotoras, coches, wagones, plataformas, desembarcaderos, oficinas y servicio*" (p.227). Debemos recordar que, en 1830, M. Calero se había referido a "*los embarques y desembarques de lo que transite por el Camino de hierro*". En ese momento, el lugar donde se realizaban dichas operaciones fue designado únicamente como *muelle*<sup>311</sup> (vid. A.4.b.).

### b. Infraestructuras viarias

También en esta época, el grupo de términos que convivieron con la voz *túnel* ofreció un gran número de datos léxicos que merece ser analizado.

En las obras literarias de R. de Mesonero y M. Lafuente no aparecieron ya expresiones como *mina* o *punte subterráneo*, utilizadas por M. Calero durante el periodo 1829-1831. En su lugar, se emplearon por vez primera en el léxico ferroviario voces como *bóveda*<sup>312</sup> o *galería*<sup>313</sup>. Mesonero recurrió a la voz *bóveda* para designar dos tipos de construcción distintos, y se refirió tanto a la acción de "*cruzar por bajo otros caminos comunes, por medio de bóvedas (viaducts)*" como a "*el gran tunnel (bóveda)*" entre Lovayna y Thirlemond (p.234). Lafuente, en cambio, en una nota a pie de página desde la voz *tunnel* decía lo siguiente: "*este es el nombre que se dá à las bóvedas ó caminos ó subterráneos perforados en las altas montañas*" (II,p.48). En el mismo sentido fue empleada la voz *galería*. Mesonero relató que "*el convoy se lanza por la estrecha y oscura galería*" (p.234) y Lafuente se refirió a las "*abobedadas [sic] galerías subterráneas*"

<sup>310</sup> DRAE-1837, s.v. *desembarcar*<sup>1</sup>: *met.* Salir del coche ú otra parte.

<sup>311</sup> Desde 1826, el léxico francés del ferrocarril ya había adoptado la voz *embarcadère*, aunque su uso se halló siempre asociado a los puntos de enlace entre el transporte ferroviario y el transporte fluvial. No fue hasta 1834 el momento en que dicho término se utilizó en un sentido estrictamente ferroviario. WEXLER, P. J., *Op. cit.*, p. 89.

<sup>312</sup> DRAE-1837, s.v. *bóveda*<sup>1</sup>: *Arq.* Todo techo arqueado ó artesonado que forma concavidad ó no es superficie plana: s.v. *bóveda*<sup>2</sup>: La habitacion subterránea, labrada sin madera alguna, cuya cubierta ó parte superior es de BÓVEDA. de donde tomó el nombre.

<sup>313</sup> DRAE-1837, s.v. *galería*<sup>2</sup>: Camino subterráneo que se hace en las minas para comunicacion y uso de los hornillos. Llámase tambien así la que se hace en otras obras subterráneas.

(II,p.57) en relación a los *tunnels*.

*Camino subterráneo* fue otra de las expresiones utilizadas por R. de Mesonero (1841,p.230) con el mismo fin. En una cita anterior de M. Lafuente (1842) hemos podido observar, además, un proceso de reducción en este sintagma, lo que dio lugar a contextos como el ya mostrado de "*bóvedas ó caminos ó subterráneos*" (II,p.48). En suma, múltiples denominaciones para una obra de ingeniería que alcanzó su mayor expresión con el desarrollo de las vías férreas.

Por supuesto que la construcción fue nombrada también, con toda propiedad, como *túnel*. R. de Mesonero (1841) narró su propia experiencia parafraseando dicha voz: "*penetré en un tunnel (camino subterráneo perforado en una montaña)*" (p.230); Lafuente (1842) expresó, además, sus vivencias con un toque de humor añadido:

*"con el tiempo llegamos a familiarizarnos con los tunnels, y ya al entrar y salir nos dábamos en tono de broma las buenas noches y los buenos días"*  
(II,p.58)

Las posibilidades léxicas no acabaron, sin embargo, aquí. El componente literario de las fuentes de este período facilitó recreaciones muy interesantes sobre el mismo referente. R. de Mesonero (1841) se refirió al *túnel* como "*tremenda caverna*" (p.235), un motivo que retomó M. Lafuente con especial incidencia. Así, tras aludir a "*la idea de la alta montaña que está pesando sobre aquella caverna*", Lafuente (1842) incluyó en su obra la siguiente cita clásica:

*"Tú, Chaos; tú, Flegetón; vos, ó infernales playas... / Tened á bien que dé noticia al mundo / de lo que el centro de la tierra esconde, / y oscuridad de eterna noche encierra"* Virgilio, *Eneida*, libro VI (II,p.48)

Sólo otra infraestructura viaria fue descrita por R. de Mesonero (1841) en las páginas de su libro de viajes. Se trataba de los "*puentes giratorios, que, recogiénose despues de dar paso á los convoyes, dejan expedita la navegación*

[en los ríos]..." (p.234).

Por último, como hemos visto anteriormente, la vacilación referencial del término *viaducto* continuó durante este periodo, e hizo que el propio Mesonero empleara dicha voz únicamente como reformulación de una mencionada 'bóveda'.

### 5. Personal ferroviario

Las denominaciones empleadas para referirse al personal ferroviario aumentaron en número en las obras analizadas, especialmente las que sirvieron para designar ocupaciones dentro del propio tren.

La expresión *director del camino*, usada por M. Calero en 1830 en el ámbito del establecimiento y construcción de las vías férreas, dio paso al sintagma *director del convoy*, designación situada ya de lleno en la explotación y circulación ferroviaria. M. Lafuente (1842) aludió, en este sentido, a las "*banderas ó pabellones que sirven de aviso al director del convoy*" (I,p.146).

R. de Mesonero (1841) se refirió, por otra parte, a "*los agudos silbidos de los conductores*" (p.235), aunque cabe decir que, en el mismo texto, Mesonero empleó la voz *conductor* al mencionar los carruajes ordinarios. M. Lafuente usó también el término *dependiente*<sup>314</sup> para designar uno de los empleados más cercanos, hoy día, al usuario del ferrocarril. Sus funciones quedaron descritas con claridad:

*"un dependiente que va al extremo posterior del convoy toca la trompeta; otro dependiente le corresponde con otro toque de trompeta desde el extremo anterior, y... rómpese la marcha [...] los dependientes pasan con mucha soltura de uno á otro coche, á recoger los billetes"* (II,pp.50-51)

Ya fuera del tren, los *obreros, vigilantes y guías* mencionados en el periodo

---

<sup>314</sup> *DRAE-1837*, s.v. *dependiente*<sup>2</sup>: El que sirve ó está empleado en alguna cosa. Posteriormente, en *DRAE-1884*: El que sirve á uno ó está subordinado á su autoridad.

1829-1833 (vid. A.5.) recibieron nuevas denominaciones. R. de Mesonero (1841) se refirió a los "*operarios destinados á mantener cuidadosamente desembarazado el camino*" (p.230). M. Lafuente (1842) empleó, por otra parte, las voces *caminero*<sup>315</sup> y *celador*<sup>316</sup> en relación a una misma ocupación. Sus descripciones de la circulación ferroviaria en los ferrocarriles franceses y belgas caracterizaron, respectivamente, ambos términos casi de forma idéntica:

*"los camineros que de media en media legua, colocados en pie á la orilla del camino, con una mano puesta en el corazon y con el otro brazo estendido, indican que el convoy puede seguir sin inconveniente por el trozo puesto á su cuidado" (I,p.146)*

*"de trecho en trecho y á la orilla del camino se encuentran los celadores, que puestos en pie, con una bandera al hombro, ó bien una mano al pecho y con el otro brazo estendido en la direccion del convoy, avisan que no hay novedad" (II,p.51)*

## 6. Circulación y servicios administrativos

Los aspectos administrativos en relación con la circulación ferroviaria también fueron descritos por los escritores españoles de esta época en sus libros de viajes.

Por vez primera, la voz *línea* fue utilizada para denominar todo un trazado de ferrocarril (vid. A.6.). R. de Mesonero (1841) hizo referencia a "*líneas pequeñísimas y secundarias*" y a "*las primeras líneas de caminos de hierro*" (pp.226-227). M. Lafuente (1842) empleó el término al referirse a que "*estas barras están fuertemente clavadas y sujetas, en toda la línea ó estension que el camino comprende*" (II,p.47)

---

<sup>315</sup> DRAE-1837, s.v. *caminero, ra*: *adj. ant.* Lo que pertenece al camino. Hoy tiene uso hablando del peon ó jornalero que cuida del camino.

<sup>316</sup> DRAE-1837, s.v. *celar*: Procurar con particular cuidado el cumplimiento y observancia de las leyes, estatutos ú otras obligaciones ó encargos.

Junto a la voz *línea* aparecieron también los términos *sección* y *ramal*<sup>317</sup>. Así, R. de Mesonero aludió al "*punto convergente de todas las diversas líneas ó secciones del camino*" (p.228) y al ferrocarril belga, que se dirigía "*por dos ramales al Sur*" (p.226). M. Lafuente usó el término *ramal* en otra referencia al reino belga, que estaba "*trabajando en otro ramal ó camino de hierro*" entre Lieja y Aix-la-Chapelle.

Para designar un trayecto ferroviario, M. Lafuente (1842) empleó la voz *tránsito*, retomando uno de los sentidos con que esta voz había sido utilizada en 1830-1831 (vid. A.2.b.). Lafuente describió, de este modo, la acción de "*dejar unos viajeros que se quedan en algun pueblo del tránsito*" (II,p.52).

Existió, por otra parte, uniformidad en la designación que recibieron los usuarios del ferrocarril. Tanto R. de Mesonero como M. Lafuente ya se refirieron a ellos con la denominación más generalizada de *viajeros*. Lafuente precisó, además, el lugar que debían ocupar en el tren con los términos *localidad*<sup>318</sup> y *plaza*, mediante una referencia a que "*cada viajero se coloca en su respectiva localidad*" (II,p.50) y a "*la plaza ó localidad mas cómoda*" (II,p.55).

Se consolidó también en esta época el uso de la voz *billete*<sup>319</sup> dentro del corpus léxico ferroviario. No obstante, su ámbito semántico fue diverso. Un mismo autor -en este caso M. Lafuente (1842)- empleó el término para designar la acreditación recibida tras facturar un equipaje: "*se recibe un billete con la dirección y numeracion igual al que se pega á cada bulto*" (II,p.50). De igual modo, la plaza ocupada por los viajeros era justificada ante los empleados ferroviarios, que "*pasan con mucha soltura de uno á otro coche, á recoger los*

<sup>317</sup> DRAE-1837, s.v. *ramal*<sup>4</sup>: En las minas y cuevas la parte que se dirige á la izquierda ó derecha de la nave ó calle principal; s.v. *ramal*<sup>5</sup>: *met.* La parte ó division que resulta ó nace de alguna cosa con relacion y dependencia de ella como ramas suyas.

<sup>318</sup> DRAE-1837, s.v. *localidad*: La calidad de las cosas que las determina á lugar fijo.

<sup>319</sup> DRAE-1837, s.v. *billete*<sup>2</sup>: Tarjeta que sirve á designar el número del palco ó del asiento que se toma en un teatro para asistir á las funciones que en él se representan.

*billetes*" (II,p.51)<sup>320</sup>. E incluso, la voz *billete* fue utilizada por Lafuente con el sentido de 'tarjeta de presentación' en el ramo de la hostelería francés:

"... el uno [propietario de hotel en La Teste] nos ponía en la mano su billete ó adresse, ponderándonos las comodidades y baratura que en él íbamos á gozar" (I,p.148)

Otros datos léxicos pertenecientes al ámbito de la circulación ferroviaria surgen de las obras literarias analizadas. A las pertenencias de los viajeros del ferrocarril hicieron referencia tanto R. de Mesonero como M. Lafuente con la voz *equipaje*. Sin embargo, Lafuente (1842) utilizó en alguna ocasión el galicismo *bagage*<sup>321</sup> (II,p.52).

Por último, en la descripción de los viajes en tren se hizo también alusión al movimiento característico de los ferrocarriles. En 1831, G. G. Azaola había denominado este hecho como *traqueteo* (vid. A.6.). En 1841, R. de Mesonero comentó "*los efectos de cualquier fuerte sacudimiento, choque ó explosion de la máquina*" (p.230). Un *sacudimiento* que, ya en 1842, M. Lafuente denominó dentro de una completa normalidad como *triquitruque*<sup>322</sup>:

"A ninguna parte se puede ir sin pasar por Malinas; así es que á cada triquitruque se encuentra el viajero en Malinas" (II,p.59)

## 7. Señalización y seguridad

Uno de los apartados del árbol de campo ferroviario que mayor número de términos adoptó durante este periodo fue el correspondiente a las señalizaciones. Se dio la circunstancia, además, que R. de Mesonero (1841) y M. Lafuente (1842)

<sup>320</sup> En otro punto de su obra, M. Lafuente se refirió a la organización ferroviaria alemana -tras iniciar un viaje en tren en la ciudad de Colonia-, afirmando que "... ni se pedían [en Alemania] tantas veces los billetes como en Bélgica..." (II,p.404).

<sup>321</sup> DRAE-1837, s.v. *bagaje*: La bestia de carga. Llámase también así la misma carga y el conjunto de bestias cargadas que sirve en un ejército.

<sup>322</sup> DRAE-1837, s.v. *triquitruque* Ruido como de golpes repetidos y desordenados. ó los mismos golpes.



no coincidieron en ningún momento en sus denominaciones.

R. de Mesonero usó las voces *banderín* -no recogida, en esos momentos, por el diccionario académico-, *luminaria*<sup>323</sup> y *silbido*, mientras que M. Lafuente utilizó *bandera ó pabellón*, *farol*, *tea* y *trompeta*. En todo caso, la propia diversidad referencial justificó las diferentes soluciones empleadas por dichos autores.

Resulta, pues, necesaria una visión comparativa de todos los contextos recogidos:

*Mes.* "... situarse [los operarios] á pequeñas distancias con banderines ó luminarias para avisarse mutuamente de la proximidad del convoy" (p.230)  
"... sobresalen de vez en cuando los chispazos ardientes de la máquina y los agudos silbidos de los conductores" (p.235)

*Laf.* "... sobre las cuales [casetillas] tremolan en los casos necesarios banderas ó pabellones que sirven de aviso al director del convoy" (I,p.146)  
"... el reflejo de mil faroles y de mil teas que alumbran los convoyes" (II,p.60) "... un dependiente que va al extremo posterior del convoy toca la trompeta: otro dependiente le corresponde con otro toque de trompeta desde el extremo anterior, y... rómpese la marcha" (II,p.50)

---

<sup>323</sup> DRAE-1837. s.v. luminaria: La luz que se pone en las ventanas, torres y calles en señal de fiestas y regocijos públicos.



---

## C. Un nuevo arranque (1844-1846)

Podemos considerar este período cronológico como el del arranque definitivo de los ferrocarriles en nuestro país. A las importantes fuentes de esta época (proyecto Madrid-Cádiz, *Informe Subercase*, prospectos catalanes sobre ferrocarriles mineros y documentación previa de las líneas Barcelona-Mataró y Madrid-Aranjuez) se sucedieron, poco después, obras lexicográficas y otros textos de interés que reflejan el verdadero proceso de implantación del ferrocarril en España y, en consecuencia, la introducción y desarrollo del léxico ferroviario español en la forma que más se asemeja a la terminología actual.

### 1. El ferrocarril

Lo más destacable del léxico ferroviario empleado en este período fue el uso ya generalizado de la voz *ferrocarril* para denominar la nueva vía de comunicación. En todos los textos manejados dicho término convivió, no obstante, con la expresión tradicional *camino de hierro*, que sólo dejó de aparecer en la *Evaluación de gastos* del proyecto Madrid-Cádiz (1844). De hecho, el origen extranjero de los técnicos que realizaron dicho estudio y la influencia de la terminología ferroviaria inglesa en ese momento pueden explicar la no utilización del sintagma *camino de hierro* en esa parte del proyecto. Esta misma tendencia podrá observarse en los siguientes apartados respecto al uso de determinadas voces. Por lo demás, cabe citar que en el título de la obra de José Mariano Vallejo (1844) fue empleada la forma *camino de fierro*.

En cuanto a la voz *ferrocarril*, únicamente no fue incluida en la obra de J. M. Vallejo y en el *Prospecto* Barcelona-Camprodón (1844). En el resto de las fuentes, el término fue utilizado con el sentido de 'carril de hierro' o 'vía de hierro', como ocurrió al comentar la posibilidad de "*construir un camino con ferro carril*"

(San Juan de las Abadesas-Rosas, 1844). Las excepciones se produjeron, el mismo año, en el *Informe Subercase* y en el acta de constitución del camino de hierro Barcelona-Mataró, donde el uso del término *ferrocarril* hizo referencia a cada una de las barras de metal empleadas para la construcción de la nueva vía. En el segundo de estos textos, la voz *ferrocarril* no tuvo, de hecho, más que dicho significado:

*"XIII. Como á Director mientras dure la construccion del camino de hierro viene á cargo del mismo Roca 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"*

Persistió pues la duplicidad semántica del término *carril* (vid. A.1., A.2.a., B.1. y B.2.) como componente de la voz *ferrocarril*, en unos casos con el sentido de 'vía' y en otros con el de 'barra'. En la mayoría de textos, sin embargo, se adoptó el primero de estos sentidos y la expresión *ferrocarril* fue empleada tanto en singular como en plural. Cuando se utilizó en referencia a las 'barras', su uso fue siempre en plural.

No obstante, su representación gráfica fue dispar. No sólo entre las distintas obras, sino dentro de un mismo texto: *ferro carril / ferrocarriles* (Abadesas-Rosas, 1844); *ferro-carril* (Madrid-Cádiz e *Informe Subercase*, 1844); *Ferro-carril* (Barcelona-Mataró, 1845); o *ferro-carril / ferrocarril* (Langreo, 1846). La mayúscula del texto Barcelona-Mataró sirvió, además, para distinguir este sentido del observado en la cita anterior, donde los *ferro-carriles* hacían referencia a las barras que formaban el camino.

Pocas variantes más aparecieron durante esta época para denominar la nueva vía de comunicación. Junto a la ambigüedad ya apuntada de expresiones como *carril* y *carril de hierro* (utilizadas con el sentido de 'vía' en *Subercase*<sup>324</sup>, Vallejo y Barcelona-Mataró), sólo en la *Evaluación de gastos* del proyecto Madrid-Cádiz,

---

<sup>324</sup> De hecho, en el apartado C.6. veremos que en el *Informe Subercase* fue empleado, por vez primera, el verbo *descarrilar*.

en el *Informe Subercase* y en el *Pliego General de Condiciones* (1844) fue empleada también, de una forma consolidada, la voz *vía* (vid. A.1.). Así, en el primero de estos textos se aludió a la "*suma de gastos para la vía de hierro*", a "*una sola vía*" y a una "*doble vía*", a los "*cruceros de las vías*", a la "*vía principal*" y a la "*vía de recodos*". Sin embargo, resulta destacable que en el posterior *Informe* realizado sobre dicho documento, los técnicos españoles no utilizaron el término *vía* y se refirieron siempre al *camino de hierro* o *ferrocarril*. En el texto de Subercase, el contexto hizo referencia al "*ancho de vía*" y a la "*anchura total entre las vías y entrevías*". De este último dato léxico se extrae, por otra parte, la primera documentación de un compuesto a partir del término *vía* en relación a los ferrocarriles. La composición se produjo a través de la forma *entrevía*, entendida como 'espacio existente entre dos vías férreas'. En la Real Orden del treinta y uno de diciembre de 1844, el *Pliego General de Condiciones* hizo referencia, por otra parte, a "*las líneas [del Plano] que representan la vía*".

Por último, cabe mencionar el uso de la expresión *camino permanente*<sup>325</sup> en el *Prospecto Barcelona-Camprodón* (1844), dentro del siguiente contexto:

"... terrenos necesarios para el camino, paradas camino permanente, incluyendo carriles, estribos<sup>326</sup> al través y á lo largo..." (p.13)

## 2. Material fijo

El estudio de las distintas denominaciones que recibió, entre 1844 y 1846, cada una de las líneas paralelas que formaban el ferrocarril supone el inicio del presente apartado. Desde 1844 destaca el uso, en la lengua española, del

<sup>325</sup> Recientemente, en el suplemento *Medios de Transporte* del diario *El País* se afirma, sin precisar, que "*en algunos lugares se conocía a la vía como «el camino permanente»*". PAÍS, EL: *Medios de transporte* [suplemento], Madrid, El País-Altea, 1994, p. 229.

<sup>326</sup> *DRAE-1843*, s.v. *estribo*<sup>1</sup>: *Arq.* Machon de fábrica sólida ó cantería que se pone pegado á una pared para contrarestar el empuje que pueden hacer en ella un gran terraplen, depósito de agua, bóvedas, arcos, etc.; el contexto no permite asegurar otra posible significación a partir del mismo *DRAE-1843*, s.v. *estribo*<sup>7</sup>: En la carpintería un madero que se coloca horizontalmente sobre los tirantes, y en el que embarbillan y apoyan los pares de una armadura.

anglicismo *rail*. Al mismo tiempo, se produjo una convivencia léxica de dicha voz junto a otros términos como *barra* o *carril*, ya consolidados en español.

Así pues, en el *Informe* del proyecto Madrid-Cádiz (1844) se hizo referencia al "*grueso de las barras*", a las "*barras de hierro*" y al "*establecimiento de las barras carriles*", cuando en la *Evaluación de gastos* previa al informe sólo había sido utilizado el préstamo inglés *rail*: "*hierro para los rail*" o "*cinco travesaños por cada largo de rails*". Por otra parte, en este mismo documento se empleó la voz *rail* con el sentido general de 'vía' al hacer alusión a la "*evaluación de los gastos para el rail y sus dependencias*". En el posterior *Informe* fue usado también el término *carril* como sustituto del préstamo *rail*. Concretamente, al hacer referencia al "*establecimiento de los carriles*" y al "*precio de la tonelada de carriles*" con estas palabras:

*"No se ve pues, por que se han de dar 52 libras de peso por vara lineal á nuestros carriles cuando la distancia que se propone adoptar entre sus apoyos es de 3'22 pies"*

También en 1844, el *Prospecto* Abadesas-Rosas se refirió en una nota a pie de página a "*las barras ó rails [sic. en cursiva] de hierro virgen*" (p.15). Los textos de J. M. Vallejo y el *Informe Subercase* aludieron, respectivamente, a las "*barras de fierro*" (p.6) y a "*los bordes interiores de las barras*".

A pesar de estos datos iniciales, fue la voz *carril* la que consiguió una mayor implantación en los textos ferroviarios de la época. Además del *Informe* Madrid-Cádiz ya analizado, la práctica totalidad de las fuentes consultadas recogieron dicha voz:

*"el carril exterior" [Informe Subercase,1844]; "carriles" [Barcelona-Camprodón,1844]; "dos líneas de carriles de hierro virgen" [Abadesas-Rosas,1844]; "la colocación de los carriles" [Langreo,1846]*

A este uso del término *carril* cabe añadir el comentado en el apartado precedente (vid. C.1.) como elemento compositivo de la expresión *ferrocarril*.

Con fecha anterior a la de la cita expuesta en ese momento (Barcelona-Mataró, 1845), otra referencia a los *ferro-carriles* -siempre en plural- con el sentido de 'barras o carriles de hierro' se documenta en el *Informe Subercase* (1844) al referirse a "*la colocación de los ferro-carriles*" en los caminos de hierro.

El resto de piezas fijas que se emplearon en el establecimiento de los caminos de hierro permite analizar un nuevo grupo de denominaciones utilizadas durante este período cronológico.

En su base, el asentamiento del ferrocarril estaba compuesto principalmente por unos bloques cúbicos de piedra sobre los cuales descansaban los railes (vid. A.2.a.). A este elemento, el *Informe Madrid-Cádiz* (1844) se refirió con el término *apoyo* del modo siguiente: "*su peso por vara necesita ser tanto menos cuanto mas pequeña es la distancia entre los apoyos que las sostienen [las barras]*". También en 1844, el *Prospecto Abadesas-Rosas* aludió a dichas piezas como *dados de piedra*. Concretamente, con estas palabras:

*"dos líneas de carriles de hierro virgen en todo el camino con el correspondiente número de sostenedores de hierro colado é igual de dados de piedra comun de palmo y medio ó de un pie cúbico" (p.15)*

No siempre se utilizaron bases de piedra para colocar los railes. De hecho, los *apoyos* citados en el *Informe Madrid-Cádiz* eran bases de madera que recibieron las denominaciones de *travesaño* y *traviesa*<sup>327</sup>:

*"saldria cada travesaño por 14 reales y las 777 mil traviesas importarian 10.878.000 reales"*

Se citó además, en dicho documento, un determinado tipo de "*traviesas triangulares inventadas por Cubbit*". Sin embargo, en la *Evaluación de gastos* previa del mismo proyecto sus autores únicamente emplearon la forma *travesaño* al calcular, por ejemplo, "*cinco travesaños por cada largo de rails puestos sobre*

---

<sup>327</sup> DRAE-1843, s.v. *travieso, sa*: *adj.* Lo que está atravesado ó está puesto al traves ó de lado. Con anterioridad, sólo en el libro de viajes de Ramón de la Sagra (1836) se documenta una referencia puntual a los "*durmientes ó traviesas*". SAGRA, R. de la, *Op. cit.*, p. 4.

*dos filas de encages*".

El ferrocarril apoyó sus raíles sobre estas bases mediante unas piezas metálicas que, en cada caso, tuvieron distintas denominaciones. En el *Prospecto Abadesas-Rosas* (1844) hemos visto, según una cita anterior, que dicha función fue realizada por *sostenedores* de hierro colado.

En el proyecto Madrid-Cádiz de ese año, el léxico empleado para designar estos elementos no fue el mismo. La *Evaluación de gastos* adoptó, en todo momento, la voz *cuña*<sup>328</sup>. Sin embargo, el texto manuscrito presenta anotaciones realizadas por otra mano en torno a dicho término. Así, en un epígrafe titulado *Fundiciones de cuñas* hallamos referencias a "*cuatro cuñas intermedias para cada rail*" y a "*una cuña de union para cada rail*". Estas apariciones de la voz *cuña* como pieza de fundición se hallan siempre entre paréntesis con un apunte a lápiz a su lado donde fue escrita la voz *cojinete*. En cambio, en los casos en que dicho documento se refirió a "*cuñas de madera*", el término *cuña* no fue rectificado ni anotado del modo anterior.

En el *Informe* posterior de dicho proyecto, todas las referencias a esta misma pieza de fundición se hicieron ya a través del término *cojinete*, voz que no recogía en esos momentos la Academia con dicho sentido. Así, manteniendo un gran paralelismo con las citas anteriores y como ejemplo donde puede observarse este uso, en el *Informe* hallamos el siguiente contexto, referido a: "*aumentar el numero de coginetes tanto en intermedios como de union*".

Sí fue coincidente, en ambos textos del proyecto Madrid-Cádiz (1844), el empleo de la voz *clavija* (vid. A.2.a.) que hacía referencia a la pieza que unía los cojinetes a las traviesas:

*"clavijas de hierro y cuñas de madera" [Evaluación de gastos]; "las*

---

<sup>328</sup> *DRAE-1843*, s.v. *cuña*: En la maquinaria es una pieza de madera ó de hierro que tiene cinco superficies planas y termina en una línea ó filo. Sirve para hender ó dividir algun cuerpo sólido. ó para ajustar y apretar otros.



*clavijas de hierro dulce que han de asegurar las coginetes de fundicion sobre las traviesas de madera" [Informe]*

El último elemento citado en los documentos de esta época en relación al material fijo empleado en el establecimiento de los caminos de hierro fue el *crucero*. Esta voz ya había sido utilizada por G. G. Azaola en 1831 (vid. A.2.b.) y reapareció en el proyecto Madrid-Cádiz para designar lo que parece ser la pieza de unión de varios ferrocarriles en un cruce de éstos. El término se incluyó en una enumeración referente a "*via de recodos, cruceros de las vias y doble via*".

Respecto a la denominación que recibió una de las acciones de asentamiento de todo el material fijo que componía un camino de hierro, cabe destacar el uso de las expresiones *enarenado* y *arenado* en la *Evaluación de gastos* y en el *Informe* del proyecto Madrid-Cádiz (1844), respectivamente. Ambas formas se hallaban fijadas en la edición del *DRAE* de 1843.

### **3. Material móvil**

#### **a. Máquinas de vapor**

Se confirma, en este período, la consolidación en la lengua española de la pareja de sustantivos *locomotor-locomotora*, si bien el uso adjetivo de esta última voz junto a *máquina* convivió aún con el de la forma *locomotriz*.

Excepto algunos casos de escasa precisión léxica -como ocurrió en el texto de J. M. Vallejo (1844) al afirmarse que "*el carruage ó carro, en el sentido mas general de la espresion, es una máquina...*"-, la mayoría de documentos emplearon las voces *locomotor-locomotora* en uso sustantivo.

Por una parte, en 1844, el *Informe Subercase* aludió a "*los locomotores y trenes*" y la *Evaluación de gastos* del proyecto Madrid-Cádiz al "*curso de un*

*locomotor al dia*" y a "90 locomotores" que debían transcurrir por dicha línea. En el ferrocarril minero de Langreo (1846) se incluyó la propuesta de "un ferrocarril que reemplace el movimiento de sangre por el del locomotor" (p.8). Por otra parte, también en 1844, el propio *Informe Subercase* se refirió a "las locomotoras" y de nuevo en el proyecto Madrid-Cádiz -aunque esta vez en el *Informe*- se empleó la forma femenina *locomotora(s)*. Fueron estos dos mismos textos los que utilizaron, de hecho, el sintagma *máquina locomotora*.

El resto de opciones léxicas aglutinó, en 1844, expresiones como *máquina* -recogida en el *Informe* del proyecto Madrid-Cádiz al referirse a "las máquinas traídas á Francia desde Inglaterra"-, *máquina de vapor* (*Prospecto* Barcelona-Camprodón y J. M. Vallejo) y la variante *máquina locomotriz*, utilizada también en estos dos últimos textos. En la obra de Vallejo apareció en contextos como los siguientes:

*"uso de las máquinas locomotrices [...] empleo de las máquinas de vapor como locomotrices sobre los caminos de fierro"*

Se afianzó el uso, durante este periodo, del sustantivo *locomoción* (vid. A.3.a<sub>2</sub>). En el *Informe Subercase* se aludió a un posible "competidor de locomoción" respecto al ferrocarril, mientras que en el *Informe* del proyecto Madrid-Cádiz se dedicó un apartado a "todo lo relativo á la locomoción, ó sea al servicio de explotación del camino".

En 1844, J. M. Vallejo se refirió a las *fuerzas motrices* en los caminos de hierro. Sin embargo, fueron otros textos los que trataron sobre el recurso energético empleado para su producción, en especial, el *Prospecto* Abadesas-Rosas, cuyo trayecto fijaba el origen del ferrocarril en unas minas de carbón de piedra. La denominación de dicho carbón continuó, al igual que entre 1829 y 1831 (vid. A.3.a.), con una representación gráfica dispar. En el *Prospecto* citado se aludió al *kok* o *koke*, forma ésta recogida en una certificación-informe del catedrático de química aplicada de Barcelona D. José Roura sobre el mineral de

hulla -incluida en dicho *Prospecto*- al referirse a "*el escelente koke que deja por residuo*". Ya en 1846, el texto sobre el ferrocarril minero de Langreo se refirió al *coak(s)* y al "*carbon de tierra carbonizada ó sea coke*" (p.14).

Pero quizás el dato más sorprendente al respecto surge del *Prospecto* Abadesas-Rosas en boca del propio José Roura, quien afirmó en su certificación lo siguiente:

*"tengo la satisfaccion de añadir que el célebre Cokeril, tan conocido por sus vastos conocimientos industriales, dijo que tan precioso combustible reunia todas las cualidades que tiene el mejor que se saca de las minas de su propiedad" (p.14)*

Dos cuestiones llaman la atención a partir de esta cita. En primer lugar, la posible existencia de un personaje llamado Cokeril<sup>329</sup>, del cual no existe otra noticia, pero a partir de cuyo nombre podría darse una relación léxica con la propia denominación del mineral. En segundo lugar, se produce una divergencia gráfica entre dicho nombre propio -de filiación inglesa- y las formas germánicas, *kok(e)*, que aparecen en el texto, una de ellas empleada por el mismo José Roura.

### **b. Tipología de los vehículos**

Ya hemos visto al inicio del apartado anterior que voces como *carro* y *carruaje* siguieron siendo utilizadas para denominar, de forma general, a los vehículos ferroviarios. Fue, no obstante, el término *carruaje* el más empleado de ambos, en especial para hacer referencia a los vehículos de transporte y distinguirlos de las máquinas motrices. Además de la cita ya mostrada de J. M. Vallejo, en 1844 se documenta este uso de la voz *carruaje* en el *Informe Subercase* al referirse al "*sistema de carruajes*", en el *Informe* de proyecto Madrid-Cádiz y en el *Prospecto* Abadesas-Rosas al calcular el coste de la

---

<sup>329</sup> En 1865, Luis Rouviere citó en sus *Notas tomadas durante un viaje al extranjero* la Sociedad John Cockerill de Seraing (Bélgica), aunque su producción se centró en la fabricación de piezas de acero.

"adquisición de carruages y caballerías"<sup>330</sup>. En el *Prospecto* Barcelona-Camprodón y en su correspondiente *Plan* se aludió con más detalle a estos referentes, estableciendo una clasificación de los mismos:

[*Prospecto*] "*carruajes para pasajeros, y carruajes para géneros*" (p.13)  
 "*máquinas, aparejos, carruajes, etc.*" (p.15); [*Plan*] "*carruajes de primera, segunda y tercera clase*" (p.5)

El resto de opciones léxicas supuso únicamente una serie de apariciones puntuales, repartidas entre los diversos textos consultados. El propio *Prospecto* Barcelona-Camprodón utilizó la voz *coche* al manifestar su pretensión de "*mantener toda la línea en el estado conveniente para correr los coches*". La *Evaluación de gastos* del proyecto Madrid-Cádiz se refirió a "*diligencias de primera, segunda y tercera clase*" en relación al transporte ferroviario de viajeros, cuando en páginas anteriores había usado también el término *diligencia* en relación a los vehículos de los caminos ordinarios (vid. B.3.b.).

A este último ámbito semántico quedó circunscrita, por otra parte, la voz *ómnibus* (Barcelona-Camprodón, 1844), que durante el presente periodo cronológico no hizo referencia a ningún tipo de vehículo ferroviario. Finalmente, en el *Informe Subercase* se empleó también el término *correo*, aunque el contexto donde apareció no permite confirmar que se tratara tanto de la denominación de un determinado vehículo como del servicio en sí:

"Por lo demás, las disposiciones que aquí se proponen con respecto al servicio importante de los correos ordinarios y extraordinarios, son las mismas, con muy poca diferencia, que se han prescrito por los Gobiernos, y admitido y puesto en práctica por las Compañías de otras naciones..."

Sólo se obtienen dos documentaciones de la voz *vagón* entre los textos de este periodo. Precisamente, son los textos donde no fue usada la forma *carruaje*. Así, en la *Evaluación de gastos* del proyecto Madrid-Cádiz (1844) se utilizó el término *wagon(es)* al hablar del servicio de géneros y de ganado -junto a la ya

<sup>330</sup> Cabe recordar que dicho *Prospecto* correspondía a un ferrocarril minero basado en la tracción animal (vid. IV.B.1.b.).

comentada *diligencia* en el transporte de viajeros-. Hemos visto, con anterioridad, que en el posterior *Informe* sólo se empleó, en un sentido general, la voz *carruaje*. Ya en 1846, el ferrocarril minero de Langreo aludió, de forma exclusiva, a los "wagones" (p.9).

Como dato adicional, cabe señalar que en el texto de J. M. Vallejo (1844) se comentaron aspectos relativos al sistema Palmer de carriles en alto, con la utilización de la voz *cajón* para denominar el vehículo propio de dicho sistema: "*los cajones están mas bajos que las barras*". El término había sido utilizado por G. G. Azaola en 1829 con el mismo sentido (vid. A.3.b.).

### c. Composiciones

Únicamente los términos *tren* y *convoy* se siguieron utilizando en la documentación de este período para denominar las composiciones formadas por diferentes vehículos ferroviarios. No obstante, al igual que había ocurrido en los textos literarios de 1840 a 1842, la voz *convoy* presentó un mayor uso que *tren*, forma recogida en el *Informe Subercase* de 1844 al citar "*los locomotores y trenes*".

Por lo general, pues, hallamos empleado el término *convoy*. El propio *Informe Subercase* aludió a unos "*convoyes especiales*", mientras que la obra de J. M. Vallejo se refirió a la acción de "*conducir el convoy*" (p.7) y la *Evaluación de gastos* del proyecto Madrid-Cádiz a "*seis convoyes*" que debían transcurrir por dicha línea diariamente.

En este último texto, fue usada también la forma verbal *remolcar* (vid. A.3.c.) en el ámbito de la formación de composiciones mediante vehículos ferroviarios: "*cada locomotor remolcará de Madrid á Cádiz 40 toneladas de generos con 27 ó 28 wagones vacios*".

#### 4. Dependencias y construcciones

##### a. Instalaciones ferroviarias

Las edificaciones adyacentes a los caminos de hierro siguieron recibiendo diversas denominaciones según las fuentes. En todo caso, si se mantuvo una distinción entre los diferentes tipos de instalaciones, a partir de la importancia de los lugares de parada dentro del propio itinerario.

En 1844, el *Prospecto* Barcelona-Camprodón aludió, por ejemplo, a las "*casas de las paradas y otros edificios*" (p.13) y a las "*casas-paradas*" (p.15). Por otra parte, la voz *parada* fue utilizada en el mismo texto con el sentido más general de 'lugar o sitio donde se para'<sup>331</sup>, sin que ello implicara la existencia de una gran edificación: "*terrenos necesarios para el camino, paradas camino permanente...*" (p.13). Un contexto semejante apareció en el *Informe Subercase* del mismo año al dar cuenta "*de sus paradas, de sus estaciones, de sus almacenes...*". El término *almacén* fue utilizado también en la concesión Madrid-Aranjuez del 23 de abril de 1844 en la siguiente enumeración de la base octava:

*"El camino de hierro con todos sus ramales, dependencias, productos, artefactos"<sup>332</sup>, almacenes y demás edificios..."*

El ferrocarril minero propuesto en el *Prospecto* Abadesas-Rosas (1844) hizo referencia, en cambio, al *punto de espera*, mientras que la *Evaluación de gastos* del proyecto Madrid-Cádiz se refirió a los "*utensilios para los apostaderos*"<sup>333</sup> y *estaciones*".

Lo que sí parece claro es que *casas-paradas*, *paradas*, *puntos de espera* y *apostaderos* no llegaron a establecerse más que en cotas intermedias de los

---

<sup>331</sup> DRAE-1843, s.v. *parada*.

<sup>332</sup> DRAE-1843, s.v. *artefacto*: Obra mecánica hecha según arte.

<sup>333</sup> DRAE-1843, s.v. *apostadero*: El paraje ó lugar donde están apostados algunos para algún fin.

trayectos ferroviarios. Fueron los verdaderos núcleos de la circulación en las líneas de ferrocarril los que vieron el establecimiento de una *estación*. Además de las citas anteriores del *Informe Subercase* y de la *Evaluación de gastos* del proyecto Madrid-Cádiz (1844), en este último texto se aludió, por ejemplo, a los "*edificios de las estaciones*". También el *Pliego General de Condiciones* incluyó el término *estación* en su articulado, donde destaca además el uso de las expresiones *casilla* (vid. A.4.a.) y *depósito de agua*, instalación ésta prevista para el surtido de los *ténders*:

*"En sus inmediaciones se marcará [en los Planos] la posición de las casillas, depósitos de aguas, estaciones, talleres y demas dependencias del camino" (Art.22)*

#### **b. Infraestructuras viarias**

En las fuentes documentales donde se hizo referencia a alguna de las obras de arte relacionadas con los ferrocarriles, éstas sólo plantearon una diversidad léxica entre las expresiones *galería* y *pasaje subterráneo*. El primero de los términos fue usado en el *Plan del Prospecto* Barcelona-Camprodón (1844) al enumerar "*los edificios, puentes, galerías y demas obras*" (art.13) y en el ferrocarril minero de Langreo en Asturias, cuya utilización se hallaba, de hecho, más acorde con el tipo de línea férrea propuesta (vid. B.4.b.). De este modo, dicho texto se refirió a "*la galería de transporte*" (p.10) y a la "*conservacion de galerías y caminos de hierro*" (p.14).

En cambio, también en 1844, el *Informe* del proyecto Madrid-Cádiz y el *Informe Subercase* se refirieron a la misma construcción como *pasaje subterráneo*, destacando la poca consolidación de la voz *túnel* en la lengua española del presente periodo (vid. A.4.b. y B.4.b.). El primero de los informes comentó ciertos aspectos sobre "*los grandes desmontes y terraplenes y los pasages subterráneos que suelen emplearse en los caminos de hierro*", mientras que en el *Informe Subercase* se especificó el conjunto de obras en "*puentes,*

*viaductos y pasajes subterráneos*". Entre estas últimas palabras cabe destacar, por otra parte, un nuevo uso del término *viaducto*, voz no fijada todavía por la edición del *DRAE* de 1843.

Únicamente el *Pliego General de Condiciones* de 1844 recogió el término *túnel* en una enumeración de obras donde aparecieron también las expresiones *paso superior e inferior*:

"En las líneas [del Plano] que representan la vía, se señalará la situación de los pasos superiores, inferiores ó de nivel: la de las alcantarillas, pontones, túneles..." (Art.22)

## 5. Personal ferroviario

La figura del *director de compañía* adquirió en este periodo una notable importancia en la documentación ferroviaria española. El auge en la constitución de sociedades y en la elaboración de proyectos hizo que su aparición fuese usual. El *Informe Subercase* y el *Prospecto* Barcelona-Camprodón en 1844, y la escritura de constitución de la Sociedad del Camino de Hierro Barcelona-Mataró en 1845 -al referirse al cargo de José M<sup>a</sup> Roca "*como à Director mientras dure la construccion del camino de hierro*"- son varias de las fuentes que emplearon esta denominación.

Entre los textos consultados, el uso de voces como *maquinista* y *conductor* no fue todavía específico del léxico ferroviario, sino relativo a actividades subsidiarias de dicho campo. El término *maquinista*, al igual que había ocurrido en el texto de G. G. Azaola en 1831 (vid. A.5.), se utilizó en relación a la mecánica. El *Prospecto* Barcelona-Camprodón (1844) se refirió, por ejemplo, a los "*talleres de los maquinistas*". Por otra parte, el *Informe Subercase* aludió a los *conductores* como personas a quienes se confiaba la correspondencia pública transportada a



través del ferrocarril.

A través del mismo *Informe* y de la concesión Madrid-Aranjuez de 1844 se documenta el uso de la voz *guarda*. En el primero de estos textos, fue utilizada con un sentido muy cercano a la ocupación que, posteriormente, iba a recibir la denominación de *guardabarrera*. Esta afirmación surge a partir de la siguiente cita referente a los pasos a nivel: "*hay en cada uno de dichos pasos, no solamente barrera, sino también un guarda*".

## 6. Circulación y servicios administrativos

Las referencias a los diferentes trazados ferroviarios españoles aportó la confirmación del uso de términos como *línea* en la mayoría de textos. Desde 1844 hallamos, pues, alusiones a las "*líneas de ferro-carriles*" (*Informe Subercase*), a los "*viageros que recorren anualmente la línea entera*" (Madrid-Cádiz) o a la "*línea de camino de hierro*" (*Prospecto Barcelona-Camprodón*).

Del mismo modo, el propio *Informe Subercase* y la concesión Madrid-Aranjuez confirmaron la fijación de la voz *ramal* en el corpus léxico del ferrocarril para designar la derivación de un *camino principal*. En el *Informe* la hallamos en el siguiente contexto:

*"ramales ó prolongaciones de los caminos [...] otros caminos principales que entronquen con los mismos [ramales]"*

La misma cita permite comentar una primera utilización del verbo *entroncar*<sup>334</sup> en la terminología de los ferrocarriles y, concretamente, para referirse a la unión de dos trayectos.

La circulación ferroviaria dio lugar a otros nuevos términos de gran

---

<sup>334</sup> *DRAE-1843*, s.v. *entroncar*: Probar que alguna persona tiene el mismo tronco ú origen que otra.

importancia en la historia de su léxico. Es el caso de la forma verbal *descarrilar*, aparecida también en el *Informe Subercase* de 1844. Hasta ese momento, la edición del diccionario académico de 1843 sólo recogía el verbo *descarriar* con el significado de "*apartar á alguno del carril, echarle fuera de él*"<sup>335</sup>.

Las acciones de embarcar y desembarcar mercancías en una línea férrea fueron denominadas en la *Evaluación de gastos* del proyecto Madrid-Cádiz (1844) con las formas *cargamento* y *descargo*, dentro del siguiente contexto: "*para los cargamentos, descargos, reposiciones y reserva, se necesitará un número doble [de vagones]*". Debe anotarse que, según la edición del *DRAE* de 1843, la voz *cargamento* no designaba la correspondiente acción -como así recogía la primera acepción de *descargo*-, sino que su definición correspondía al "*conjunto de géneros ú otras cosas que carga una embarcacion*".

Finalmente, el mismo documento del proyecto Madrid-Cádiz recogió las expresiones *a grande celeridad* y *a celeridad reducida* para determinar dos tipos de transporte por ferrocarril según su velocidad. Dicha caracterización se mantuvo, posteriormente, dentro del léxico de la circulación ferroviaria.

## 7. Señalización y seguridad

Los términos relacionados con los puntos donde las vías férreas conflúan con los caminos ordinarios constituyen el presente apartado de análisis en el periodo que nos ocupa. Dichos puntos se convirtieron, en definitiva, en los lugares de mayor peligro en la marcha de los vehículos ferroviarios y, por tanto, el tema de mayor interés en materia de seguridad. El lugar, que en 1831 fue denominado como *tránsito* por G. G. Azaola, recibió el nombre de *cruzamiento* -voz no recogida por la Academia- en el *Prospecto* Abadesas-Rosas de 1844, al referirse a

---

<sup>335</sup> *DRAE*-1843, s.v. *carril*<sup>2</sup>: El camino que no es muy ancho y solo capaz para poder pasar un carro.

*"doce cruzamientos de camino al través del de hierro en todo su largo"* (p.15). En el *Informe Subercase* y en el *Pliego General de Condiciones* del mismo año se utilizó, por vez primera, la expresión *paso de nivel*.

Respecto a la señalización o dispositivo que debía resguardar dicho punto manteniendo la seguridad en la circulación, el texto de J. M. Vallejo (1844) comentó, de forma muy general, lo siguiente: *"basta un ligero aparato móvil sobre los caminos de travesía"*, frente a los costosos puentes. El aparato quedó ya especificado bajo la denominación de *barrera* en el *Informe Subercase*, donde se previno *"en cada uno de dichos pasos, no solamente barrera, sino tambien un guarda"*.



---

## D. Primeras incorporaciones lexicográficas (1846-1850)

Dos acontecimientos relacionados con los ferrocarriles en España tuvieron lugar durante el breve período de tiempo transcurrido entre 1846 y 1849. En primer lugar, las primeras incorporaciones de léxico ferroviario en diccionarios de lengua española (Vicente Salvá, 1846; Ramón Joaquín Domínguez, 1846-47; José Caballero, 1849). En segundo lugar, la inauguración del primer tramo de ferrocarril en la historia de nuestro país, en 1848. Concretamente, la apertura del trayecto Barcelona-Mataró el veintiocho de octubre, hecho que relató con detalle el semanario barcelonés *La Antorcha*. A inicios del mismo año, una *Memoria* del treinta de enero había dado cuenta a los accionistas de la compañía de las gestiones llevadas a cabo con las empresas inglesas encargadas de los suministros necesarios para su explotación. Ya en 1850, el folleto titulado *El Camino de hierro de Barcelona a Mataró en la mano* -en adelante *Folleto*- relataba las impresiones del viajero durante el trazado.

Aunque los datos léxicos extraídos de dichas fuentes no son cuantitativamente relevantes, cualitativamente presentan una gran importancia para la historia del léxico del ferrocarril en la lengua española. Las voces y expresiones documentadas permiten trazar un interesante itinerario.

### 1. Ferrocarril en el diccionario

Las expresiones *camino de hierro* y *ferrocarril* llegaron a este punto prácticamente en igualdad de condiciones. Los tres diccionarios y los textos citados al inicio recogieron ambas formas con una única excepción: el diccionario de Salvá en 1846 no aceptó el galicismo *camino de hierro*. El rechazo se hizo evidente en la propia definición de la voz *ferro-carril*:

*m.neol. Camino en que los carruajes van por un carril de hierro, movidos*

*ordinariamente por el vapor. Algunos le dan el nombre de camino de hierro, traduciendo servilmente la denominación francesa.*

El criterio más seguido por el resto de obras lexicográficas fue el de remitir al término *ferro-carril* desde la expresión *camino de hierro*, con la excepción del texto de R. J. Domínguez, que también remitió a dicho término desde la expresión *línea de vapor*. La actitud antigalicista de Salvá no la hallamos en el diccionario de Domínguez, quien además adoptó por vez primera en un diccionario de la lengua española la marca *fer. car.*

Sin embargo, su definición de la voz *ferro-carril* fue redactada de una forma ciertamente confusa, en la línea de su peculiar tarea lexicográfica:

*Camino cuya vía está formada por dos líneas paralelas de hierro, con sus correspondientes carriles. basados en cimientos de piedra, sobre las que p[á]san con ligerísimo roce las ruedas de los carruajes movidos á impulsos del vapor. Llámase también camino de hierro y en cada uno de estos puede haber varios ferro-carriles. pero nunca menos de dos.*

Según se desprende de estas palabras, el *ferrocarril* consistía en 'una vía con sus dos carriles'. En este sentido, se equiparó a *camino de hierro*, pero, como tal, Domínguez nos dice que debía tener un mínimo de dos *ferro-carriles*, es decir, 'doble vía'. ¿Acaso un *camino de hierro* no podía ser de 'vía única'? ¿Acaso la diferencia entre 'vía única' y 'doble vía' sustentaba la distinción entre *ferrocarril* y *camino de hierro*, respectivamente? ¿Acaso lo que debía equipararse a la expresión *camino de hierro* era, en realidad, el plural *ferro-carriles*? O lo que parece más probable, ¿existía una confusión entre *ferrocarril* como 'vía férrea' en su conjunto y *ferro-carril* como 'cada una de las barras metálicas' que formaban dicha vía? (vid. C.1. y C.2.)

La definición de la voz *ferrocarril* en el diccionario de Caballero (1849) fue la siguiente: "*camino en que los carruajes van por un carril de hierro, movidos ordinariamente por un vapor*". Como puede observarse, Caballero siguió la redacción de Salvá -sin el comentario antigalicista- y sólo modificó [*el*] *vapor*,

como fuerza motriz, por [un] *vapor*, como sustantivo referido a un vehículo motor. Cabe decir, no obstante, que Caballero no recogió en su obra tal acepción bajo la voz *vapor*.

Con anterioridad, en 1848, el semanario *La Antorcha* había publicado ya el cuatro de noviembre la crónica del primer viaje entre Barcelona y Mataró el veintisiete de octubre. Esta publicación continuó ofreciendo, durante 1849, un buen número de artículos en relación a los ferrocarriles. En sus páginas se documenta la voz *ferrocarril* bajo dos variantes gráficas: *ferro carril* y, con mayor frecuencia, *ferro-carril*.

El diccionario de Domínguez incorporó, en su volumen de 1847, una acepción bajo la voz *línea* relativa a los ferrocarriles. Se trata de la expresión *línea de vapor*, que remitía igualmente a la voz *ferro-carril*. Conviene avanzar ahora que el término *línea* seguía siendo utilizado, por otra parte, con el sentido general de 'vía de comunicación' en todo su trazado. En 1849, *La Antorcha* se refirió, por ejemplo, a "*la formación de grandes líneas de caminos de hierro, completadas por caminos transversales*". Con idéntico sentido se documenta la voz *línea* en la *Memoria* (1848) y en el *Folleto* (1850) del ferrocarril Barcelona- Mataró.

De nuevo en el semanario *La Antorcha* -en su número del treinta de septiembre de 1848-, destaca el empleo del término *carril* con el sentido más específico de 'vía' como superficie de deslizamiento en los ferrocarriles. Fue al referirse a unas maderas tratadas que resistían las llamas en el siguiente contexto: "*les dá tal consistencia [el tratamiento] que las vuelve propias para la construcción de carriles en los caminos de hierro*". En 1850, este sentido se aplicó al propio término *vía* en el *Folleto* Barcelona-Mataró, donde se hizo referencia a que el camino no tenía "*más que una vía*".

## 2. Material fijo

Para completar las últimas palabras del apartado anterior, cabe decir que el cuatro de noviembre, una semana después de la inauguración del trayecto Barcelona-Mataró, la voz *carril* fue utilizada en *La Antorcha* con el sentido de 'barra' o riel. Hay que tener en cuenta que dicho trazado estaba formado por una vía única. Así se desprende de la siguiente cita:

*"Partió al momento el tren, i fuimos, casi todo el camino, el mas pintoresco de Europa, señores del espacio i con la rapidez del águila, en medio de millares de espectadores alineados a lo largo de ámbos carriles"*

Las maderas a que se ha hecho referencia en ese mismo párrafo final del apartado anterior recibieron, en el número del ocho de septiembre de 1849, la denominación de *atravesaño*<sup>336</sup> al comentar el costo de "*cada milla de carril doble de sesenta i cuatro libras en yarda con atravesaños de seis piés*".

Por otra parte, en una enumeración recogida en la *Memoria* Barcelona-Mataró (1848) sobre el material importado de Inglaterra para el establecimiento de ferrocarril se aludió a diversos elementos adyacentes del mismo. Se trata del *crucero* y la *tabla giratoria o plataforma* (vid. A.2.c., B.2. y C.2.), dos mecanismos que aparecieron entre una curiosa serie de anglicismos relativos a dicho campo:

*"catorce tablas giratorias o plataformas, veinticuatro double tougued switches, veinticuatro cruceros, con dos check rails cada uno, veinticuatro lever boxes y otros materiales indispensables..."*

Dos años después, en el *Folleto* del mismo trayecto fueron descritos "*un desvío y dos plataformas*" al hablar de la estación de Masnou.

Por último, la *Memoria* anterior abordó al asentamiento del camino de hierro refiriéndose a la acción de "*lastrar sólidamente el Camino*" (vid. A.2.b.).

---

<sup>336</sup> *DRAE-1843*, s.v. *atravesaño*: Madero que atraviesa de una parte á otra.



### 3. Material móvil

#### a. Las locomotivas

El título del presente apartado se debe al hecho de que fue el sustantivo *locomotiva* el primero en ser fijado en los diccionarios de lengua española en relación a la máquina que debía remolcar los vehículos ferroviarios. Concretamente, fue a través de los diccionarios de Domínguez (1847) y Caballero (1849). En el primero de ellos, la voz *locomotiva*<sup>337</sup> apareció definida como "*la máquina de vapor, cuya fuerza imprime movimiento*". No obstante, fue el texto de José Caballero el que aportó una definición más específica del campo de los ferrocarriles: *s.f. La máquina de vapor que remolca á los wagones en un ferrocarril*, palabras donde destaca el uso del verbo *remolcar*, del término *wagón* -que fue incorporado en las páginas finales del *Suplemento*-, y del sintagma *máquina de vapor*, que no se incluyó en la entrada correspondiente a la voz *máquina*.

Sin embargo, resulta sorprendente que ninguna de las fuentes no lexicográficas consultadas recogiera la voz *locomotiva* en el sentido anterior. Todas las documentaciones utilizaron, en cambio, el sustantivo *locomotora*: el semanario *La Antorcha* y la *Memoria Barcelona-Mataró* en 1848 y el propio *Folleto* en 1850. La primera de ellas se remonta a 1825, "*cuando se hizo el primer feliz ensayo de la locomotora impulsada por el vapor*", aunque el mismo texto empleó, en 1849, los sintagmas *máquina de vapor* y *máquina locomotriz*. De este modo, se aludió a las *máquinas de vapor* y a las *máquinas de vapores combinados* -en relación a la máquina de Mr. Trembley, que combinaba éter sulfúrico y vapor de agua-, al tiempo que en el *Diario de Barcelona* del trece de agosto, se afirmó

<sup>337</sup> En la misma obra de Domínguez hallamos las entradas correspondientes a los adjetivos *locomotor-locomotriz-locomovible* y a los sustantivos *locomoción-locomotividad-locomovilidad*. El término *locomoción* fue definido como "*transporte de alguna cosa de un paraje á otro*", una definición muy semejante a la recogida posteriormente por el *DRAE* en su edición de 1852: "*traslación de un punto á otro*". En 1875, el diccionario de Garnier marcó la voz *locomoción* como relativa a la maquinaria y la definió como "*la mudanza de lugar por la facultad locomotriz*", a pesar de que este último adjetivo no aparecía recogido en dicha obra.

que *"hemos oído asegurar que una persona de esta ciudad se ocupa de la construcción de una máquina locomotriz"*.

La referencia lexicográfica al sintagma *máquina de vapor* tuvo, por otra parte, su primera manifestación en el diccionario de V. Salvá (1846-47), a través de la entrada correspondiente al término *vapor* con estas palabras:

*Hablando de las máquinas que se mueven por el VAPOR, se entiende del que produce el agua hirviendo.*

### **b. Tipología de los vehículos**

La única incorporación lexicográfica entre los términos pertenecientes a este apartado se produjo en el *Suplemento* del diccionario de José Caballero en 1849 a través de la voz *vagón*, que fue definida como sigue:

*Especie de carruaje grande, las mas veces cubierto, usado para el transporte de viajeros y mercaderías en los caminos de hierro*

El término, incluido en la *Memoria* y en el *Folleto* Barcelona-Mataró de 1848 y 1850 respectivamente, abarcó distintos referentes en el primero de dichos documentos, más allá de la definición anterior. Así se desprende de la siguiente enumeración de material móvil adquirido a empresas británicas:

*"sesenta y dos vagones, diez de ellos con detenedores (frenos), dos break-vans, treinta vagones descubiertos para mercancías, y dos para el transporte de coches"*

En el mismo texto se documenta también la voz *ténder* en relación con la tipología de vehículos ferroviarios.

Por lo demás, los términos *coche* y *carruaje* siguieron representando, de forma general, al conjunto de estos vehículos. El redactor de *La Antorcha*, en 1848, describió su asistencia a la inauguración del ferrocarril Barcelona-Mataró con estas palabras: *"los Sres. convidados, entre los cuales tuve el gusto de*

contarme, subieron inmediatamente a los coches preparados para conducirnos a Mataró". En 1850, el *Folleto* de dicha línea caracterizó las tres clases de *coches* existentes para el viajero:

*"Irá sentado en simples bancos de madera y resguardado por cortinas si ha tomado billete de 3ª. Si ha querido o podido gastar algo más, hallará un movimiento más suave y persianas en los coches de 2ª. En 1ª clase disfrutará de mayor comodidad"*

En las *Previsiones a los pasajeros* del mismo texto se recordó, por otra parte, que *"está prohibido fumar dentro de los carruajes"*.

Como dato adicional, cabe destacar una nueva aparición del término *departamento* (vid. B.3.b.) en la *Memoria* Barcelona-Mataró, en un contexto referido al *"completo servicio de los departamentos"*. Tras emplear en tantas ocasiones la voz *vehículo* en el presente apartado, resulta pertinente recordar su incorporación lexicográfica en el diccionario de R. J. Domínguez (1847) con la siguiente definición:

*fam.irón. Cualquier carruaje estravagante, estrafalario, ridiculo, como ciertos coches antiquisimos, especialmente del orden de los simones (coches i/o cocheros de alquiler en Madrid)*

Por último, es necesario dejar constancia del uso mantenido de la voz *tren* (*La Antorcha*, 1848; *Folleto*, 1850), en relación al conjunto de vagones unidos que circulaban por una vía férrea, y del empleo puntual de las voces *detenedor* y *freno* (*Memoria*, 1848), para designar el mecanismo que G. G. Azaola (1831) había denominado con la expresión *para-ruedas*: *"sesenta y dos vagones, diez de ellos con detenedores<sup>338</sup> (frenos)"*.

Sin embargo, sorprende el hecho de que el término *convoy* fue el primero en ser incorporado a un diccionario del español frente a la voz *tren*. R. J. Domínguez (1846) aportó una primera y extensa definición de *convoy*:

---

<sup>338</sup> DRAE-1843, s.v. detenedor, ra: El que detiene.

*Hilera ó serie de coches que márchan en los ferrocarriles, enganchados los unos á los otros por medio de dos garfios que tiénen en lugar de varas, como las de un carruaje ordinario, y de dos anillas que con el mismo objeto estan colocadas en la zaga de cada coche. Un convoy de ferrocarril puede componerse de un número considerable de carruajes, con solo el aumento de las locomotivas para dar impulso a la márchá.*

#### 4. Dependencias y construcciones

##### a. Instalaciones ferroviarias

Durante este periodo, dos diccionarios fijaron la voz *estación* como denominación de una instalación ferroviaria. El primer texto en hacerlo fue el diccionario de Domínguez en 1846 con la siguiente definición:

*La parada ó sitio señalado para detenerse los convoyes, tomar gente ó descargar, etc., en los ferrocarriles, en las dependencias de los caminos de hierro.*

En 1849, el diccionario de Caballero incorporó también dicha voz con una definición semejante: *Sitio destinado para pararse, tomar ó descargar gente los convoyes en los ferrocarriles.*

En todo momento, el uso de la voz *estación* fue muy frecuente en las fuentes consultadas (*La Antorcha* y *Memoria Barcelona-Mataró*, 1848; *Folleto*, 1850). Aún así, en algún caso se utilizó el término *paradero*<sup>339</sup> como sinónimo de aquélla. Fue en el *Folleto* Barcelona-Mataró al describir los alrededores del origen de la línea en la ciudad condal:

*"en la alameda que corre hacia el fuerte de don Carlos hallará un edificio, que es el paradero o estación, según quiera llamársele"*

Al mismo tiempo, las edificaciones ferroviarias se constituyeron en una pequeña jerarquía, según su distribución e importancia a lo largo del trayecto. La

---

<sup>339</sup> DRAE-1843, s.v. paradero: El lugar ó sitio donde se para ó se va á parar.

*Memoria* (1848) se refirió, en este sentido, a "los proyectos de construcción de las Estaciones de Barcelona y Mataró y de los pasadores intermedios de Badalona y Mongat". No obstante, ocasionalmente el término *pasador* fue equiparado, en el mismo contexto, a la voz *estación*, de forma que el *Folleto* (1850) de dicho trazado utilizó también la expresión *estación intermedia*.

Otras pequeñas edificaciones y dependencias fueron citadas en este *Folleto* del ferrocarril Barcelona-Mataró. Se trata de la *casilla del guarda* y, dentro de la propia estación, del *despacho de billetes*, de la *sala de descanso* y de la *plataforma de embarque*. Estas tres últimas denominaciones representaron una novedad en el léxico del ferrocarril de la época: por una parte, la primera documentación de la voz *despacho* en textos ferroviarios; por otra, la utilización de la expresión *sala de descanso*, con el único antecedente de Modesto Lafuente, que se había referido únicamente a la *sala de esperar* en 1842; y por último, un primer uso del término *plataforma* en referencia al lugar en que los viajeros accedían a los trenes.

Destaca también la presencia de la voz *colgadizo*<sup>340</sup> en la descripción que el *Folleto* realizó de la estación de Barcelona:

*"El viajero se encuentra debajo de un colgadizo de hierro de 420 pies de largo y 88 de ancho, que recibe la luz por uno de los costados y por la parte superior de los caballetes, cubiertos con algunos miles de cristales"*

El interés por esta voz radica en el hecho de ser una adaptación provisional al referente que en el léxico ferroviario posterior recibió la denominación de *marquesina*.

## **b. Infraestructuras viarias**

Los términos *túnel* y *viaducto*, protagonistas de este apartado léxico desde

---

<sup>340</sup> *DRAE-1843*, s.v. *colgadizo*: Especie de cubierto ó techumbre que no estriba en el suelo, solo que está encajado en la pared, ó sostenido de algunos maderos clavados ó metidos en ella, y sirve para defenderse del agua.

1829, fueron ya incorporados a las obras lexicográficas del presente periodo. *Túnel* fue fijado en el diccionario de R. J. Domínguez (1847) con la siguiente definición:

*Camino, travesía subterránea. Dáse este nombre generalmente al puente ó paso que en Londres existe debajo del rio Támesis, construido con admirable ingenio, habiendo tenido que vencer grandísimos obstáculos.*

Con estas palabras, se reflejó el origen de un anglicismo que, en la lengua española, había seguido adaptaciones populares a través de voces como *tonel* (vid. A.4.b.). En 1849, el diccionario de José Caballero fue mucho más escueto al definir el término *túnel* como "*camino subterráneo*".

Sólo en algún caso, los documentos de la época acudieron a algunas de las variantes ya comentadas en los capítulos anteriores para referirse a este tipo de construcción. El *Folleto* Barcelona-Mataró (1850) lo hizo, además, con cierto humor y, tras utilizar la voz *túnel*, recomendó lo siguiente:

*"No estará de más recordar aquí al viajero que por la parte de tierra no se arriesgue a sacar mucho la cabeza, porque podría muy bien rompersela contra la pared del subterráneo"*

Respecto al término *viaducto*, los diccionarios de Domínguez y Caballero lo incluyeron también entre sus páginas. Aunque su definición no especificó que se tratara de una construcción propia de los ferrocarriles, los antecedentes expuestos hasta el momento han confirmado que sus primeras aplicaciones surgieron en el campo léxico ferroviario. Domínguez (1847) definió, pues, el término *viaducto* como:

*Especie de puente ó construcción formada de arcos, que sostienen un trozo de camino necesario para guardar el nivel con los dos extremos al pasar un canal, un valle, una hondonada.*

Se mantuvo en la obra de Caballero (1849) una gran concreción -junto a un más que probable seguimiento del texto de Domínguez- al definir esta misma voz

como "*especie de puente que sostiene un trozo de camino*".

### 5. Personal, circulación y seguridad

El poco volumen de términos en relación a los ámbitos del personal, la circulación y la señalización de los ferrocarriles hace que en este único apartado sean analizadas las voces pertenecientes a dichos campos que han sido documentadas en los textos de este período.

Respecto al personal ferroviario resulta destacable que el término *maquinista* fuera definido, por vez primera, como "*el que dirige una maquinaria*" en los diccionarios de Domínguez (1847) y Caballero (1849).

Por otra parte, el *Folleto* Barcelona-Mataró (1850) describió la salida de un tren con el uso del término *conductor*. El contexto donde se documenta dicha voz no permite asegurar que dicho empleado se hallara al mando de la máquina locomotora o guiase sus pasos al pie de la misma (vid. A.5. y B.5.):

*"ciérranse las puertas de los coches, suena la campana, óyese el silbido del pito del conductor y el del silbato de la locomotora"*

En la cita anterior destaca, además, la enumeración de señales acústicas utilizadas en dicha acción y producidas por la *campana*, el *pito* y el *silbato*, cuyo sonido ya fue descrito por R. de Mesonero Romanos en 1841.

El término *director* continuó designando, por otra parte, el máximo responsable de un ferrocarril en la *Memoria* Barcelona-Mataró (1848). En este documento se puso en boca del ingeniero jefe de las obras, Mr. Locke, una frase referida a que "*ni los directores ni el público quedarán engañados*" con su proyecto ferroviario.

En el ámbito de la circulación, *La Antorcha* empleó en 1848 una forma del

verbo *desembarcar*, al describir que "*salió del templo la comitiva, dirigiéndose a la estación en que se había desembarcado*". Ya en 1850, el *Folleto* Barcelona-Mataró incluyó en sus páginas los términos *embarcar* y *embarque*.

En la misma descripción aparecida en *La Antorcha*, se habló de "*la detención que hicimos en los pueblos del tránsito*", trayecto al final del cual, "*nos apeábamos todos en Barcelona*". Se trata, en este último contexto, de una primera documentación del verbo *apear(se)*<sup>341</sup>, que vuelve a ser registrado en el *Folleto* en referencia a la acción de "*apearse en las estaciones*". La misma fuente confirma una nueva utilización, en lengua española, de la voz *billete* (vid. A.6. y B.6.), documento que fue caracterizado como de primera, segunda y tercera clase en consonancia con la tipología de los vehículos.

---

<sup>341</sup> *DRAE-1843*, s.v. *apear*: Desmontar ó bajar á alguno de una caballería ó carruaje. Úsase mas comunmente como recíproco.



---

## E. La consolidación del léxico ferroviario (1851-1862)

"¡El vapor! ¡la novena maravilla!"  
Álbum poético, 1855  
(Ferro-carril Grao de Valencia-Játiva)

### 1. El ferrocarril

Casi en la práctica totalidad de las fuentes de este período se utilizó la expresión *ferrocarril* para hacer referencia a la nueva vía de comunicación que iniciaba su expansión en España, al mismo tiempo que se inició una disminución progresiva del empleo del sintagma *camino de hierro*.<sup>342</sup> No obstante, entre el conjunto de inclusiones lexicográficas cabe destacar la incorporación de *camino de hierro* en la décima edición del *DRAE* de 1852 y en el *Diccionario Enciclopédico* (1853-55) dirigido por Eduardo Chao. En ambos casos, dicha entrada remitía a la voz *ferrocarril*, que fue definida por la Academia como:

*Camino, o mas bien carriles de hierro, por los cuales van los carruajes con gran celeridad arrastrados por una máquina de vapor que va delante.*

Con posterioridad, la obra de Chao siguió la definición académica de *ferrocarril*, pues tras iniciarla del mismo modo, únicamente aportó una leve variación final: "...con gran celeridad, impulsados por una máquina de vapor". La definición ofrecida por el diccionario de R. Campuzano (1857) para la expresión *camino de hierro* presentó también ciertas semejanzas con la que había incorporado el *DRAE* de 1852 para la voz *ferrocarril*:

*El camino preparado con dos ó cuatro carriles de hierro, sobre los cuales se mueven las ruedas de unos coches ó carruajes hechos á propósito y arrastrados con gran velocidad por una máquina de vapor que vá en el*

---

<sup>342</sup> En la obra *Caminos de hierro de los Pirineos. Líneas de Francia a España* (1859) resulta sintomático observar que en la parte cuya autoría correspondió al técnico de origen francés M. Colomes sólo se empleó la lexía *camino de hierro*. En cambio, en las cartas manuscritas de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Huesca -que utilizó el texto de Colomes como argumentación de la travesía del ferrocarril por el pirineo central aragonés y que remitió dichas cartas a la Reina y a las Cortes en 1861. todo ello como publicación conjunta- se alternó el uso de las expresiones *camino de hierro* y *ferro-carril*.

*primer carruaje.*

Por otra parte, la obra de Campuzano recogió otra acepción específica para el término *ferrocarril*, que fue definido como "*camino en que los carruajes van por un carril de hierro*". Entre ambas definiciones se observa una ambigüedad semántica en el uso de la voz *carril*, una cuestión que será retomada en los capítulos siguientes.

En la mayoría de los textos, la representación gráfica se dio a través de la forma *ferro-carril*, aunque ésta alternaba con la forma actual sin guión *ferrocarril*<sup>343</sup>. Entre todos los usos destacó, no obstante, el aparecido en el periódico semanal *Los ferro-carriles*<sup>344</sup>, que provocó un curioso juego léxico:

*"Muy bien nos ha parecido el pensamiento de los moldavos y valacos: conocen la necesidad de avanzar en los medios de locomocion, y ya que no tengan lineas de ferro-carriles en toda la estension de la palabra, tratan de establecer madero-carriles" (LFe.VIII.25:9.1852)*

Existieron, no obstante, otras alternativas léxicas para denominar las vías de comunicación mediante carriles de hierro. En 1851, a lo largo del texto *Ferrocarril al Mediterráneo* se empleó la propia voz *carril* con el sentido de 'vía' cuando, citando al periódico *La Nación*, se afirmó que "*el carril se encontrará con una perfecta planicie*" (p.10). Con una orientación literaria, también el *Álbum poético á la terminación del ferro-carril del Grao de Valencia á Játiva* (1855) se refirió al "*carril precioso*" (p.18).

El propio término *via* fue el más empleado tras las expresiones *camino de hierro* y *ferrocarril*. Dicha voz sirvió para designar, en especial, la superficie física de deslizamiento. Así pues, aunque hallamos referencias más generales como la de "*vía de locomoción*" (*Guía Madrid-Aranjuez*,1851), los usos más frecuentes se

<sup>343</sup> Entre los textos que adoptaron la forma *ferrocarril* figuran, por ejemplo, la *Guía del viajero por los ferro-carriles de Madrid á las demás provincias de España* (1859) y la memoria del *Ferro-carril de Córdoba á Sevilla* (1860). Sin embargo, como puede observarse, se dio la circunstancia de que en la portada de dichos documentos todavía apareció la forma *ferro-carril*.

<sup>344</sup> En adelante. *LFe*, con indicación del número de publicación y su fecha.

documentan en contextos como los siguientes:

*"las tres vías de los andenes estarán despejadas" (Programa de inauguración Madrid-Aranjuez,1851); "En el embarcadero propiamente dicho estan las vías de entrada y salida" (Manual Madrid-Aranjuez,1851); "terraplenes para dos vías" (Guía Madrid- Aranjuez, 1851); "las gentes se agolpaban sobre la vía" (La Ilustración,VIII,15/2/1851); "la vía en general está sentada sobre traviesas" (LFe,X,9/10/1852); "mal estado de la vía" (Cartilla Maquinista-Conductor,1857); "reparaciones de la vía" (Instrucciones para los guarda-vías,1860); "metros lineales de vía" (Ferro-carril de los Alduides,1861). "doble vía" (Ferro-carril Zaragoza-Barcelona), etc.*

En un gran número de textos se utilizó, al mismo tiempo, el sintagma *"vía férrea"*, expresión que A. Zaonero (1853) reformuló en una referencia a *"las vías ferradas"* (p.51). El sintagma *vía férrea* fue, de hecho, el más empleado por los autores del *Álbum poético Grao de Valencia-Játiva* (1855) en sus juegos literarios. En dicho texto hallamos construcciones del tipo *"férrea vía"* (p.10) e, incluso, *"de hierro la vía"* (p.40). El mismo año, Fco. Coello usó la expresión *"vía de hierro"* (p.98), al igual que la *Ley sobre la policía de los ferro-carriles* (p.10). En 1860, la *Memoria* del ferrocarril minero de Surroca y Ogassa se refirió a la *"vía ferril"* (p.11).

Durante todo el período se produjo, además, una constante formación de sintagmas a partir del núcleo *vía*. Algunos ejemplos de estas construcciones que, con el paso de los años, han llegado incluso a lexicalizarse en ciertos casos son los siguientes: *"vías de entrada y [vías de] salida, otras [vías de] de servicio"* (*Manual Madrid-Aranjuez,1851*); *"vía libre o de perfecta circulación"*, *"vía ancha"*, *"vía estrecha"*, *"vía española"* -también en función de la anchura-, *"vías intermedias"* -utilizadas en Irlanda y cuyo ancho se hallaba entre la ancha y la estrecha- y *"vías de reserva"* (*LFe,1852-53*); *"vía de servicio"* (*Memoria Albacete-Cartagena,1857*), etc.

Respecto a la amplitud de las vías férreas españolas, en el *proyecto de Líneas Generales* (1855) de Fco. Coello se hizo una descripción de la *vía ancha*

en los siguientes términos:

*"Este ancho, que es el de 1.67 metros, ó sean 6 piés españoles, entre los bordes en la parte interior de los rails, ó carriles, y que constituye lo que en nuestro país se llama vía ancha, por ser la mayor entre las que se han propuesto, aun cuando en realidad es solo el término medio de las adoptadas en otras naciones" (pp.88-89)*

## **2. Material fijo**

### **a. Superficies de deslizamiento**

Cabe decir que, durante estos años, de las distintas denominaciones que recibió cada una de las dos líneas metálicas que servían como base en los ferrocarriles, la más común a la mayoría de fuentes documentales fue el término *carril*. Las escasas alternativas a esta voz siguieron dos direcciones.

Por una parte, las formas que incluyeron la voz *barra*. En concreto, las expresiones *barra-carril* y *barra de hierro*. La denominación *barra-carril* fue utilizada en un Real Decreto del veintiuno de noviembre de 1852 sobre el material de explotación, por parte de la Dirección General de Obras Públicas. También aparece en la *Memoria Albacete-Cartagena* (1857), donde se documentan diversas variantes: *"carril hueco de Brunel"* (p.138), *"tonelada de barras-carriles"* (p.142), *"metros de barras carriles"* (p.156) y la *"renovacion de las barras por kilómetro de vía"* (p.195). La expresión *barra de hierro* fue empleada en la *Guía Madrid-Aranjuez* (1851) y en el periódico *Los Ferro-carriles* al referirse a las *"pesadas barras de hierro"* (X,9/10/1852). También fue puesta en boca del marqués del Duero en su discurso ante el Senado el seis de abril de 1853. Quien hizo mención de este hecho fue José de Salamanca al dirigirse al director de *Los Ferro-carriles* el día treinta del mismo mes en contestación a dicho discurso, haciendo referencia a los *"rails ó barras de hierro como las llama el orador"*.

Por otra parte, se documenta el propio término *rail*, que ya había sido utilizado en el mismo periódico durante el año anterior aludiendo al "*rail interior*" y a los "*rails*" (*LF*,XV,13/11/1852). Apareció también, en 1856, en la *Gaceta de los caminos de hierro* al mencionar la "*introducción de rails*" en nuestro país, en la *Memoria del ferrocarril a las minas de Surroca y Ogassa* (1860) y en el texto de V. L. Marqués (1862). En otros casos, la voz *rail* fue equiparada al término *carril*. En 1855, el *Proyecto de Líneas Generales* de Fco. Coello se refirió a "*la parte interior de los rails, ó carriles*" (p.88) y, en 1857, la *Cartilla del maquinista conductor de locomotoras* a la acción de "*rodar sobre los rails ó carriles*" (p.14).

Como se ha dicho, para designar este elemento de las vías férreas la voz más usada entre 1851 y 1862 fue el término *carril*. En 1851, el *Manual Madrid-Aranjuez* mencionó "*el carril exterior de los dos que forman la vía*" (p.7), mientras que la *Guía* de este trayecto se refirió a "*los carriles, que son barras de hierro forjado*" (p.27). El semanario *Los Ferro-carriles* también comentó aspectos de "*la parte plana del carril exterior*" (XV,13/11/1852) y, en 1853, el diccionario de E. Chao añadió por vez primera al plural del término *carril* una acepción ferroviaria, con lo cual se identificaba *carril* con 'barra' y se hacía necesaria la existencia de un mínimo de dos carriles para configurar la vía:

*Art. y Of. pl. Barras de hierro fundido de varias formas y dimensiones, puestas sobre cojinetes y travesaños en los caminos de hierro, por las cuales giran libremente las ruedas de la locomotora y demás carruajes que componen un tren. Antiguamente eran de madera, y comenzaron a usarse en las minas de carbon de piedra de Inglaterra*<sup>345</sup>.

En la definición del verbo *descarrilar*, Chao se refirió, por ejemplo, a "*las paralelas ó carriles de un camino de hierro*". El uso de la voz *carril* en este mismo sentido se documenta también en la *Ley sobre la policia de los ferro-carriles* en 1855.

---

<sup>345</sup> E. Chao ofreció, además, una tipología de carriles según su forma y prestaciones. Entre otros, citó los americanos, de Brunel, huecos o de borde levantado, etc.

Un nuevo elemento perteneciente al material fijo empleado para el establecimiento de las vías férreas fue citado en algunas de las fuentes consultadas. Se trata de la pieza denominada *contracarril*, cuya descripción en el semanario *Los Ferro-carriles* fue la siguiente:

*"un contra-carril, especie de barra de madera ó hierro, que corriendo paralelamente al carril interior, sin dejar mas hueco que el necesario para el juego de las ruedas, las rechaza si llegan á desviarse de la direccion que el camino lleva" (XVII,27/11/1852)<sup>346</sup>*

La voz *contracarril* se documenta también en las *Instrucciones para los guarda-vías* publicadas por la compañía ferroviaria MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) en 1860. Respecto al mismo referente, la obra *Caminos de hierro*, de V. L. Marqués, presentó en 1862 la variante *contra-rails* (p.17).

Durante este período se produjo la implantación definitiva del término *traviesa* -tras un uso inicial prioritario de la voz *durmiente*- con el fin de designar las bases de madera sobre las cuales descansaban los raíles. La utilización de la voz *durmiente* quedó restringida a aspectos arquitectónicos, como se documenta en el *Manual Madrid-Aranjuez* (1851) al referirse a los puentes-viaductos y a sus *"durmientes ó vigas armadas"*. Aún así, en el mismo contexto se especificó que *"sobre los durmientes descansan las traviesas que reciben la vía"* (p.8). De este modo, el empleo del término *traviesa* se extendió a un buen número de fuentes: la *Guía* (1851) del mismo trayecto, *Los Ferro-carriles* (1852), la *Memoria Albacete-Cartagena* (1857) y el texto *Caminos de hierro* (1862), mientras que el diccionario de E. Chao (1853) se convirtió en la primera obra lexicográfica española en incorporar dicha voz con una acepción ferroviaria:

*Art. y Of. Cada una de las vigas de madera que se atraviesan en los caminos de hierro, para asentar en ellas los carriles sobre que han de deslizarse las ruedas de los carruajes.*

---

<sup>346</sup> Conviene recordar que en el mismo número del semanario *Los Ferro-carriles* se hizo referencia a unas *"ruedas provistas del borde que en ellos [los carriles] se encajona"*, en referencia a otro elemento que impedía el descarrilamiento de los vehículos ferroviarios.

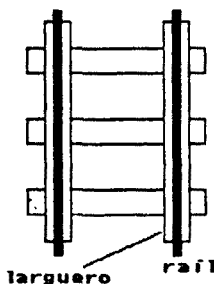
No obstante, debe ser destacado el hecho de que, en la definición del término *carril*, Chao empleó la voz *travesaño* para designar el mismo referente. R. Campuzano (1857) ofreció en su diccionario la misma definición para la voz *travesa* que E. Chao.

El semanario *Los Ferro-carriles* describió las situaciones donde las *travesas* desempeñaban su función. Además de recoger la expresión *travesa de junta* (XVII,27/11/1852), en una de esas situaciones se citó otro elemento de soporte que recibió la denominación de *larguero*<sup>347</sup>, consistente en una pieza de madera situada entre las travesas y los railes en la misma dirección que éstos:

*"la vía en general está sentada sobre travesas aisladas entre sí: en los cambios, las travesas se enlazan con largueros, sobre los cuales corren los carriles" (X.9 10 1852)*

En 1857, la *Memoria Albacete-Cartagena* se refirió a este elemento con la siguiente descripción:

*"La vía que propongo es de carril hueco de Brunel, colocado sobre travesas, poniendo además una en forma de larguero debajo de cada junta" (p.138)*



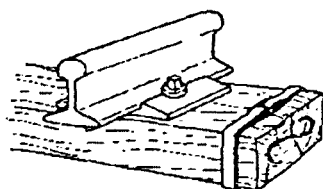
El resto de piezas fijas necesarias para el asentamiento de los ferrocarriles mantuvo la terminología utilizada hasta el momento en la lengua española. En

---

<sup>347</sup> *DRAE-1843*, s.v. larguero: Cada uno de los palos ó barrotos que ponen á lo largo de alguna obra de carpintería, ya sea unidos con los demás de la pieza, ó ya separados; como los largueros de las ventanas, etc. Ya en 1836, Ramón de la Sagra se refirió a una *"vía con dos largueros de madera simplificada"*. SAGRA, R. de la, *Op. cit.*, p. 4.

1851, la *Guía Madrid-Aranjuez* hizo referencia al empleo de "*clavijas ó cabillas de madera, cuñas y cojinetes*":

*"en los coginetes van asegurados ó mas bien enganchados los carriles, que son barras de hierro forjado provistas de una doble pestaña por medio de la que se sugetan, estando además asegurados por medio de cuñas que son tambien de pino" (p.27)*



No obstante, el hecho más destacable fue la consolidación definitiva de la voz *cojinete* en el corpus léxico ferroviario. La misma *Guía* se refirió a los "*coginetes, que son unos corchetes de hierro fundido*". La revista *Los Ferro-carriles* empleó, en 1852, las voces *cuña* y *cojinete* (XIII,30/10/1852) en relación al material fijo, aunque esta última fue utilizada también para designar un elemento mecánico al hacer mención de los "*cojinetes ó bujes de las ruedas*" (XV,13/11/1852). En el mismo semanario se aludió, poco tiempo después, a los "*cojinetes de junta*" (XII,30/6/1853), piezas que aparecieron también mencionadas en la *Memoria Albacete-Cartagena* (1857), en las *Instrucciones para los guarda-vías* (1860) junto a los *cojinetes intermedios* (p.43), y en la obra *Caminos de hierro* de V. L. Marqués (1862).

El diccionario de E. Chao (1853) fue, de nuevo, el primer texto lexicográfico español que incorporó el término *cojinete* con este sentido ferroviario:

*En los caminos de hierro, la pieza de fundicion sujeta con dos o cuatro clavijas en ambas estremidades y en la cara superior de las traviesas, en que se apoya directamente el carril.*

La pieza utilizada para unir los railes entre sí fue denominada como *placa de*



*junta* (*Memoria Albacete-Cartagena*, 1857, p.156; *Reglamento sobre la Inspección y Vigilancia de los ferro-carriles*, 1861, p.67) y *plancha de junta* (*Instrucciones para los guarda-vías*, 1860, p.43).<sup>348</sup> Por vez primera, en el mismo *Reglamento sobre la Inspección* ferroviaria se citaron las mismas piezas bajo la denominación de "*bridas ó barretas*".

Cabe decir que el asentamiento de las vías férreas implicó en todo momento determinados problemas técnicos que, difícilmente, fueron manifestados en los manuales divulgativos o en la documentación administrativa de este período. Entre las pocas referencias documentadas, destaca la aparecida en la revista *Los Ferro-carriles* como ejemplo de las posibilidades léxicas de análisis que ofrecen otros muchos campos de la ciencia y de la técnica en España:

*"El grande enemigo que ha de combatirse, así en los desmontes como en los terraplenes, es la filtracion de aguas, á este fin se abren en los primeros los desagües laterales (técnicamente cunetas<sup>349</sup>)" (II,31/1/1853)*

#### **b. Elementos adyacentes**

Junto a la composición básica de una línea férrea, la existencia de una serie de elementos adyacentes trajo consigo la utilización de otro grupo de términos específicos en el léxico ferroviario.

Se consolidó el uso de las expresiones *plataforma* y *plataforma giratoria* para designar el mecanismo empleado para cambiar la dirección de los vehículos ferroviarios. Todos los documentos relacionados con el trazado Madrid-Aranjuez utilizaron, en 1851, estas expresiones. En el *Programa* de su inauguración se

---

<sup>348</sup> En 1862, la obra *Caminos de hierro* de V. L. Marqués realizó una peculiar adaptación del galicismo *éclisse* al afirmar que "*este [camino de hierro] se compone de traviesas, rails, eclipses, tornillos, clavos...*" (p.17). En otro punto del texto se aludió a las "*planchas de union ó eclipses*" (p.18).

<sup>349</sup> DR4E-1843, s.v. *cuneta*: Especie de zanja que se hace en medio de los fosos secos de las plazas para que por ella se desagüen de las aguas llovedizas, y no se formen pantanos ó charcos en perjuicio de la salud.

previó, por ejemplo, la siguiente operación:

*"Las locomotoras, una a una: por el orden que se designe por el ingeniero facultativo, entrarán en la estación por el andén de llegada y dando vuelta en las plataformas, marcharán al extremo de salida."*

Del mismo modo, la *Guía* y el *Manual* correspondientes a este trayecto aludieron a dicho mecanismo con detalle:

*"cuando hay que cambiarlos [los trenes] de una á otra [via] que la es perpendicular ó que forma con ella un ángulo muy abierto, se hace uso de las plataformas" (Guía,p.27); "en el embarcadero propiamente dicho estan las vias de entrada y salida, otras de servicio y las plataformas giratorias para carruajes y locomotoras" (Manual,p.5)*

En el propio *Manual* la voz *plataforma* fue reformulada con la expresión *placa giratoria* al referirse a las "*plataformas, ó placas giratorias para ponerlos en la direccion oportuna*" (p.15). La *Memoria Albacete-Cartagena* (1857) mencionó, por su parte, una "*plataforma giratoria de 9,5m. de diámetro para locomotoras con tender separado*" (p.143), mientras que V. L. Marqués (1862) hizo alusión de las "*placas giratorias con objeto de poder variar la direccion de los coches y wagones, á los muelles y andenes*" (pp.18-19).

La necesidad de variar la dirección de los vehículos ferroviarios en plena circulación se realizó a través de otro mecanismo, al cual se asociaron nuevas expresiones que pasaron a engrosar el léxico español de los ferrocarriles. Así pues, en relación a los puntos de unión de dos vías férreas se continuó haciendo referencia al *cruzamiento* (*Reglamento sobre la policia en los ferro-carriles*, 1859) y al *crucero* (vid. A.2.b., C.2. y D.2.). Este término se incluyó en la *Guía Madrid-Aranjuez* (1851), que se refirió también a la acción de "*cruzar de nivel*" y al "*crucero de nivel*" (p.25) que en determinados lugares se empleaba. Sin embargo, el dispositivo generó los primeros usos de tres voces con gran tradición en la posterior terminología ferroviaria: *cambio*, *aguja* y *apartadero*<sup>350</sup>.

---

<sup>350</sup> En un documento relacionado con el *Ferro-carril de los Alduides* (1861) se hizo referencia.

Desde 1851, los textos españoles aludieron, pues, al *cambio de vía*. Documentan este hecho el *Manual* Madrid-Aranjuez ese mismo año, el semanario *Los Ferro-carriles* en 1852 -que, en alguna ocasión, simplemente hizo referencia al *cambio-* o el *Dictamen* sobre los trazados por Ávila o Segovia en la sección Madrid-Valladolid en 1854. El *Manual* distinguió, incluso, entre "*cambios de vía [ingleses] de sistema de agujas movibles*" y "*cambios de vía [belgas] de barra*" (p.15) para velocidades reducidas. La *Memoria* Albacete-Cartagena (1857) describió el *cambio de vía del sistema Wild* en sus tres tipos:

*"Sencillo para derivar una vía de servicio ó un apartadero; Doble para unir dos vías; Triple para servir en el encuentro de tres vías" (p.143)*

Entre tanto, el diccionario de E. Chao (1853) incluyó, bajo la voz *cambio*, la expresión *cambio de vía*. No obstante, su definición abordó dicha expresión como una operación, no como el mecanismo encargado de facilitarla:

*Operacion por medio de la cual los trenes pasan de una vía a otra en los caminos de hierro, y que se ejecuta, bien con agujas o carriles movibles, que se trasladan por medio de una palanca desde una vía a su entronque con otra; bien sin agujas, interrumpiendo simplemente los carriles en los puntos de empalme para dejar paso a los resortes de las ruedas; bien por medio de plataformas giratorias de diversas dimensiones que se ponen en movimiento.*

En el mismo texto, fueron incorporadas otras expresiones que incluyeron la voz *cambio* en relación con los ferrocarriles. Concretamente, el *cambio de marcha* y la *palanca de cambio*. La primera de estas denominaciones será analizada en el subapartado de Mecanismos correspondiente al Material Móvil. La segunda, *palanca de cambio*, fue definida por Chao como sigue:

*Barra recta o encorvada movable alrededor de un eje, que comunica con el aparato de cambio de vía en las locomotoras y se halla al alcance del mecánico conductor.*

Respecto a la voz *aguja*, su utilización se inició con una reformulación

---

en este sentido, a los *apartadores*.

aparecida en la *Guía Madrid-Aranjuez* (1851) en la siguiente descripción:

*"en los apartaderos estan colocadas las puntas ó agujas movibles y cruceros, que sirven para mudar los trenes de una á otra via" (p.27)*

Otras documentaciones del empleo del término *aguja* se hallan en el *Manual Madrid-Aranjuez* (1851) en sus alusiones al ya citado sistema inglés de "*agujas movibles*" (p.15) y a los "*cambios de via de agujas*" (p.16), o en la revista *Los Ferro-carriles* al comentar "*el empleo de cambios por agujas*" (X,9/10/1852).

Cabe destacar, como hemos visto en la anterior definición de *cambio de via*, que Chao empleó la voz *aguja* en el ámbito del ferrocarril, al referirse a las "*agujas o carriles movibles*". Sin embargo, aunque el diccionario de E. Chao (1853) relacionó la definición de la voz *aguja* con los ferrocarriles, lo hizo en referencia a otro aspecto de los mismos:

*Mecán. Clavo de hierro sin cabeza, que de ordinario se coloca en algun plano para varios usos, como la aguja del reloj de sol, la que marca en los caminos de hierro el grado de fuerza del vapor, la de las prensas de imprimir, etc.*

Con posterioridad, la *Memoria Albacete-Cartagena* (1857) y el texto de V. L. Marqués, *Caminos de hierro* (1862), recogieron también la voz *aguja*. En este último documento se describió como sigue:

*"las agujas, que se denominan asi unos hierros que por resorte de una palanca hacen mover los rails del cambio puestos sobre los coginetes, los que marcan la via por la cual ha de caminar el tren" (p.18)*

El uso del término *apartadero*<sup>351</sup> se generalizó también durante este periodo en relación a los elementos analizados anteriormente. Además de la cita ya mostrada de la *Guía Madrid-Aranjuez*, en 1851 el *Manual* y el *Programa* de inauguración de dicha línea recogieron la voz *apartadero*. El *Programa* se refirió,

---

<sup>351</sup> *DRAE-1843*, s.v. apartadero: Lugar que sirve en los caminos para apartarse unos y dar paso á otros. || Pedazo de terreno contiguo á los caminos, que se deja baldío, para que descansen y pasten los ganados y caballerías que van de paso.

concretamente, al hecho de que "*todas las máquinas deberán estar en la vía del apartadero*". El semanario *Los Ferro-carriles* comentó aspectos del "*primer cambio del apartadero de Cienpozuuelos*" (X,9/10/1852) y de las "*vías de reserva ó de apartadero*" (XXIII,15/12/1853). Nuevamente el diccionario de E. Chao (1853) recogió en sus páginas una primera definición del término *apartadero*:

*En los caminos de hierro, la vía que se separa de la principal y sirve para apartar en las estaciones las máquinas y carruajes, dejando la otra libre y desembarazada.*

Con posterioridad, R. Campuzano (1857) incluyó en su obra la voz *apartadero*, definida en los mismos términos que había utilizado con anterioridad E. Chao. El mismo año, la *Memoria Albacete-Cartagena* se refirió al "*cambio de vía del sistema Wild: Sencillo para derivar una vía de servicio ó un apartadero*" (p.143).

Finalmente, el asentamiento de las vías férreas generó la utilización de una familia de voces a partir del anglicismo *ballast*, equivalente en lengua española a *lastre-lastrar* (vid. A.2.b. y D.2.). Estas formas españolas, que habían sido empleadas en un primer momento, fueron abandonadas en favor de los términos *balast*, *ballasto*, *balasto*, *balastaje* y *balastar*. La revista *Los Ferro-carriles* se refirió, por ejemplo, al "*servicio de balastaje*" (XV,13/11/1852) y en sus artículos se conjugó alguna forma del verbo *balastar* (VI,31/3/1853). También en las *Instrucciones para los guarda-vías* (1860) de la compañía MZA se hizo referencia al *balastaje* de las vías férreas. El diccionario de E. Chao incorporó, en este sentido, dos nuevas entradas con las siguientes definiciones:

*Balast.- La capa de arena que se coloca en los caminos de hierro, para cubrir los travesaños, y preservarlos de la humedad.*

*Balastaje.- Operacion de cubrir de balast los travesaños de los ferro-carriles.*

La influencia del término inglés *ballast* fue, por otra parte, manifiesta en la

*Gaceta de los caminos de hierro*, en cuyas páginas se mencionó, por ejemplo, la "grava para el ballasto" (III,11/5/1856).

Las primeras documentaciones de la forma *balasto* en un texto español se produjeron a través de la *Memoria Albacete-Cartagena* (1857) y del *Reglamento sobre la Inspección y Vigilancia* (1861). Dicho término apareció de nuevo recogido, junto a la voz *balastaje*, en la obra *Caminos de hierro* (1862).

### 3. Material móvil

#### a. Las locomotoras

Como ha podido observarse en los apartados anteriores, las expresiones *caballo de hierro* y *caballo de vapor* sólo fueron utilizadas para designar el agente motor ferroviario en contextos literarios o con un doble sentido humorístico. Así ocurrió también en este periodo en el *Álbum poético Grao de Valencia-Játiva* (1855), a través de los siguientes versos referidos al *caballo de hierro*:

*Ese corcel de bronceada brida / que al latir ronco de su ardiente entraña /  
arrastra en pos la agitación, la vida, / por el vergel feliz que el Túria baña  
(p.36)<sup>352</sup>*

O el semanario *Los Ferro-carriles*, al hacer referencia a las naciones moldava y valaca en estos términos:

*"ya que no estén en el caso de pedir á Viena, á Seraing ó á Bristos  
caballos-vapor, harán la traccion por buenos caballos del pais" (VIII,  
25/9/1852)*

De hecho, en 1853, aunque el diccionario de E. Chao incorporó la expresión *caballo de vapor*, sólo lo hizo como sintagma relativo a una unidad de fuerza

---

<sup>352</sup> La metáfora animal se extendió, en el mismo texto, al mundo de las aves, ya que se hizo referencia al transporte ferroviario "en alas del vapor ligero" (p.39).

mecánica<sup>353</sup>.

La incorporación de *máquina de vapor* en la obra de Chao cubrió, por otra parte, el conjunto de máquinas que empleaban dicha energía en los diversos ámbitos de la mecánica. A través del artículo correspondiente al término *vapor*, hallamos la siguiente acepción:

*Mecán.: MAQUINA DE VAPOR: Máquina cuyos efectos sorprendentes son debidos al vapor de agua producido en una caldera...*

La denominación específica de la máquina que cumplía la función motriz en los ferrocarriles se centró, de este modo, en la familia léxica compuesta a partir del elemento latino *loco-*.

Por tanto, a pesar de que en la práctica totalidad de los documentos de esta época se utilizó la voz *máquina* como reducción de los sintagmas *máquina de vapor* o *máquina locomotora*<sup>354</sup>, fueron los términos *locomotor-locomotora*, *locomotriz* y *locomotiva* los verdaderos protagonistas del presente campo<sup>355</sup>.

Al igual que había ocurrido en el período anterior (1846-1849), desde 1851 fue también la voz *locomotora* la denominación empleada con mayor frecuencia en las fuentes documentales de esta época. Al iniciarse la publicación de *Los Ferro-carriles*, dicho semanario se dirigió a sus lectores con las siguientes palabras:

*"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*

---

<sup>353</sup> Chao incluyó también, bajo la marca de *Art. y Of.*, dos definiciones para las *calderas de vapor de locomotora* y las *calderas de vapor multitubulares de fuego interior* usadas en dichas máquinas.

<sup>354</sup> Además de la expresión *máquina de vapor*, se hallan referencias a alguna *máquina fija de vapor* (*Manual*, 1851) y a una clasificación de *locomotoras* como *máquinas de viajeros*, *máquinas de mercancías* y *máquinas mixtas* (*Cartilla del maquinista*, 1857, pp.14-15). La *Memoria Albacete-Cartagena* (1857) aludió, por su parte, a la *máquina locomotora* (p.148).

<sup>355</sup> En las primeras líneas ferroviarias españolas se dio nombre, además, a las máquinas pioneras: *La Española* en el trayecto Barcelona-Mataró (1850) y *La Madrileña e Isabel II* en el trazado Madrid-Aranjuez (1851) son algunos ejemplos de este fenómeno.

*el purismo no se ensañe con nosotros)"*

Como se apuntó a través de esta cita, el uso real no tuvo, sin embargo, un fiel reflejo en las obras lexicográficas españolas. Por una parte, el *DRAE* incorporó en 1852 la pareja *locomotor-locomotora* con esta limitada definición:

*adj. Lo que produce y ocasiona el movimiento de traslación en algunas máquinas. Se usa también como sustantivo en ambas terminaciones.*

Otros muchos textos hicieron referencia a la *locomotora* (*Proyecto Lineas Generales*, 1855; *Gaceta*, 1856<sup>356</sup>, etc.), destacando en la *Cartilla* de D. Muñoz Murillo la siguiente descripción:

*"La locomotora no es otra cosa, sino una máquina de vapor acompañada de caldera, fogón y chimenea, y colocada sobre un bastidor de hierro soportado ordinariamente por tres pares de ruedas, que es el que forma el aparato propulsor" (p.12)*

En 1862, V. L. Marqués afirmó que *"las máquinas se llaman locomotoras, porque de ellas emana el movimiento"* (p.23).

En dos textos de este periodo se documenta, por otra parte, el término *locomotor*. Se trata de la *Memoria* Barcelona-Granollers (1857) y del documento relativo al *Ferrocarril* Zaragoza-Barcelona (1862). No obstante, en éste también aparece la forma femenina *locomotora*, mientras que en la *Memoria* puede verse un cuadro estadístico sobre los quintales de coque consumidos por el *locomotor* donde figura una columna referida al consumo *"corriendo sola"* (p.33) y, por tanto, una concordancia en género femenino.

También fueron recogidos por la Corporación Académica el término *locomoción* y las formas *motivo/-iva*, *movedor/-ora*, *motor/-ora* y *motriz*, de gran

---

<sup>356</sup> En dicha publicación se relató, entre otros, el siguiente acontecimiento: *"Han llegado á Barcelona tres nuevas locomotoras, tituladas Llobregat, Montserrat y Manresa"* (VII,8/6/1856). J. C. de Torres ha enumerado las distintas motivaciones que, a lo largo de la historia, han dado lugar a los nombres de las máquinas (la *Marilyn*, la *Chelito*, la *portuguesa*, la *atómica*, la *moto*, etc.). TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1969), *Op. cit.*, p. 14.



importancia en la fijación de esta familia léxica<sup>357</sup>. En 1862, el texto correspondiente al *Ferro-carril* Zaragoza-Barcelona se refirió, por ejemplo, a "*la locomoción por vapor*" (p.9).

Además, el diccionario de E. Chao (1853) remitió, desde la entrada correspondiente a los sustantivos *locomotora*, *locomotriz*, al s.f. *locomotiva*, cuyo uso fue realmente nulo. La voz *locomotiva* fue definida por el texto de Chao de este modo:

*Nombre que se da particularmente en los caminos de hierro a un carruaje que lleva el mecanismo y el motor necesario para hacerla andar sin necesidad de otro impulso. En una máquina de vapor de alta presión y sin condensación, con una caldera tubular que comunica el vapor a dos cilindros horizontales o muy inclinados.*

R. Campuzano (1857) -también Garnier (1875) con idéntica redacción- ofreció otra definición de la voz *locomotiva*, a la cual remitió también desde los sustantivos *locomotora-locomotriz*. El término *locomotiva*, que marcó como neologismo perteneciente a la maquinaria, fue definido como:

*La máquina que anda por sí sola. Se dice particularmente de la de vapor que se emplea en los ferrocarriles, para transportar viajeros y mercaderías en los carruajes que arrastra en pos de sí.*

El recurso energético empleado para alimentar las máquinas de vapor ferroviarias había sido denominado hasta el momento como *coak* (Azaola:1829) *coke* (SAA,1831) y *kok-koke* (Abadesas-Rosas,1844). Entre 1851 y 1862 se produjo una regularización gráfica en torno a dos únicas variantes: *cok* y *coke*. La primera de ellas se documenta en la *Crónica* sobre el acto de inauguración del ferrocarril Madrid-Aranjuez, en el *Manual* editado para el mismo trayecto (1851),

---

<sup>357</sup> No obstante, aún hoy día, destaca una ausencia en el diccionario académico: la de los términos *locomotivo/-iva*. Por una parte, es posible que la consideración de estas formas como barbarismos las haya postrado en el olvido; pero por otra, el DRAE ampara, desde su primera edición, la voces *motivo/-iva* (del lat. MOTIVUS; de MOTUM, supino de MOVERE, 'mover'), definidas como "*lo que mueve ó tiene eficacia ó virtud para mover*". Sin embargo, nos encontramos con una pista lexicográfica falsa: unas voces, *motivo/-iva*, que, en la acepción señalada, nunca han sido productivas. En la actualidad, el diccionario general VOX sólo recoge el uso adjetivo de las voces *locomotivo-locomotiva*.

en la *Memoria* Albacete-Cartagena (1857), en los *Apuntes sobre el transporte de carbones entre San Juan de las Abadesas y Barcelona* (1860) y en la *Memoria* del ferrocarril minero de Surroca y Ogassa del mismo año. La segunda, *coke*, en el *Dictamen* sobre los trazados por Ávila y Segovia de la sección Madrid-Valladolid de 1854 y en la *Cartilla del Maquinista Conductor de locomotoras* y la *Memoria* Barcelona-Granollers de 1857. Entre tanto, las dos formas fueron incorporadas al diccionario de E. Chao (1853):

*cok.* - *Quim. coke*

*coke.* - *Quim. Producto de la carbonización de la hulla, que se emplea en las máquinas de vapor con preferencia a esta por la circunstancia de no contener azufre, y por consiguiente no destruir tan pronto las piezas de cobre. Es también preferible al carbon vegetal por la economía del precio, así como porque no despidе humo.*

### **b. Tipología de los vehículos**

En el conjunto de denominaciones relativas a este campo, la participación de términos como *carruaje* y *coche* cubrió, de nuevo, las referencias más generales a los vehículos<sup>358</sup> de pasajeros. En un primer momento, ambas voces convivieron e, incluso, coincidieron en determinados contextos.

En los diversos documentos relacionados con el ferrocarril Madrid-Aranjuez (1851) se dieron algunas de estas situaciones léxicas. La *Guía* se refirió a "*locomotoras, carruajes y wagones de transporte*" (p.38). La crónica del acto de inauguración aparecida en el semanario *La Ilustración* relató que "*su Majestad ocupó el suntuosísimo carruaje que se le ha destinado*", y añadió: "*hállase dividido este coche en un saloncito, un gabinete, un retrete y tocador*". En el *Manual* se ilustró mediante una lámina este vehículo regio, que fue denominado como *carruaje salon*. Se citaron también las cuatro clases de carruaje existentes,

---

<sup>358</sup> En 1853, el diccionario de E. Chao definía precisamente el término *vehículo* como: *fam. se da este nombre, por chiste, a un carruaje cualquiera*. Esta misma acepción se mantuvo, en el *DRAE*, hasta la undécima edición de 1869.

con una breve descripción del ambiente propio de los carruajes de cuarta clase:

*"en ellos van las personas de pié permitiéndose llevar sobre la cabeza algun bulto que no incomode á los demás" [en una Nota a pie de página se especificó: Cesta ó bulto, cuyo volumen, olor ó calidad no moleste á los demás viajeros á juicio de los empleados de la Cia.] (p.15)*

Por otra parte, en la revista *Los Ferro-carriles* se empleó la voz *carruaje* con un sentido mucho más general, aludiendo al "*carruaje de viajeros*" y al "*carruaje de mercancías*" (XXIII,15/12/1853). El término *coche* fue el más utilizado en dicho semanario para designar de forma específica los vehículos de pasajeros:

*"[un tren] compuesto de seis coches de 1ª clase, entre ellos un elegante coupé " (III supl. 28 2/1853): "por los trenes de mercancías no marcharan otros coches para viajeros que de 3ª clase" (XX,30 10/1853)*

La misma tendencia se documenta en la *Memoria* de A. Zaonero (1853) en su alusión a los "*coches de 1ª, 2ª y 3ª clase*" (p.53), en el *Dictamen* sobre los trazados entre Madrid y Valladolid al referirse a "*las locomotoras, coches y wagones*" (p.15), o en la misma publicación de *Los Ferro-carriles* al hacer mención de un *coche-salón* (IV,10/3/1853).

Por esas fechas, la denominación *carruaje de vapor* fue recogida en el texto de E. Chao (1853), definida como sigue:

*Mecán. En los caminos de hjerro, se designan con este nombre los que están destinados al transporte de fardos pesados y otros objetos análogos.*

No obstante, hacia el final del periodo, se consolidó definitivamente la utilización de la voz *carruaje* como denominación general de todo tipo de vehículos ferroviarios (*Memoria* Barcelona-Granollers, 1857; *Memoria* Albacete-Catagena, 1857; *Ferro-carril* Zaragoza-Barcelona, 1862; *Caminos de hierro*, 1862). En los mismos documentos, el término *coche* se centró en los vehículos de

pasajeros, que fueron clasificados en 1ª, 2ª y 3ª clase y mixtos.<sup>359</sup>

La delimitación del campo traspasó todavía, en alguna ocasión, el ámbito de las voces comentadas hasta el momento. El *Programa* inaugural Madrid-Aranjuez se refirió, de nuevo, al vehículo de la realeza en el siguiente contexto: "*delante del wagon de Sus Majestades habrá un coche de tercera clase con una música militar*".

No obstante, el uso efectivo del término *wagón* quedó circunscrito a las referencias del transporte de mercancías. El *Manual* Madrid-Aranjuez aludió al "*parque de carruages y wagoes*" (p.12), a los "*wagoes ó furgones de equipajes*" (p.13), a los "*wagoes para el servicio de recomposición y entretenimiento del camino*" y a los "*wagoes para el transporte de grava, carriles, traviesas y otros materiales*" (p.14). La *Guía* del mismo trayecto mostró una tipología de los *wagoes de transporte*, cuya primera tipificación parecía equiparar los pasajeros de cuarta clase a pura mercancía:

*"los que hay para viajeros que hacen veces de carruajes de cuarta clase... de equipages [donde viajaba el jefe de tren, otras cargas y perros]... de mercancías... de transporte de carruajes y de transporte de caballerías"*  
(p.38-40)

En 1857, la *Memoria* Albacete-Cartagena se refirió a los "*wagoes de equipages, cubiertos para mercancías, descubiertos...*" (p.158) y la *Memoria* Barcelona-Granollers a los "*wagoes de mercancías, wagoes para la carga, Vagon Henson, Vagon Truck, Vagon Costados altos...*" (p.34). Ya en 1862, el *Ferro-carril* Zaragoza-Barcelona mencionó los *wagoes frenos*, mientras que en la obra de V. L. Marqués se asignó como función de los *wagoes* el "*trasporte de ganados, caballerías y toda clase de muebles y mercancía*" (p.23).

En este momento, cabe comentar otras dos parcelas específicas del

---

<sup>359</sup> Sólo en algunos casos se dieron algunas variantes a esta tipología. En la *Memoria* Barcelona-Granollers (1857) se aludió al "*coche para Conductor y frenos*" (p.24) y en la *Memoria* Albacete-Cartagena del mismo año a los "*coches wagoes*" (p.143).

transporte ferroviario: el traslado de otros vehículos terrestres y de animales. El primero de ellos dio lugar al uso del anglicismo *truck*, voz utilizada en el *Manual Madrid-Aranjuez: "trucks ó trenes para el transporte de diligencias y demas carruajes particulares"* (p.13), en el semanario *Los Ferro-carriles*, que contempló también la posibilidad de "*conducir sobre un truck una silla-correo ó un coche diligencia*" (XIII,30/10/1852) y en el *Reglamento sobre la Inspección y Vigilancia* (1861) bajo la forma *truk* (p.70). Las características de este vehículo o plataforma sin paredes laterales corresponden a una clasificación posterior del citado semanario, que hizo referencia a "*wagones cerrados, de bordes bajos y de bordes altos*" (LFe,XXIII,15/12/1853). En 1857, la *Memoria Barcelona-Granollers* se refirió a un *vagón truck* (p.34), mientras que la *Memoria Albacete-Cartagena* mencionó una "*grúa movable, establecida convenientemente sobre un truck*" (p.145) y unos "*trucks para diligencias*" (p.158). Como alternativa a este anglicismo, V. L. Marqués (1862) empleó la voz *plataforma*, cuyo referente situó en el siguiente contexto:

*"La plataforma, es un bastidor de madera y hierro montado por medio de muelles sobre los ejes de las seis ruedas [...] aquellos objetos que por su dimension y peso no pueden colocarse, como ni tampoco por su calidad en los wagones, sirviendo estas últimas [las plataformas] para el balastaje"* (pp.21-23)

El transporte ferroviario de animales se incluyó también en el ferrocarril Madrid-Aranjuez, cuyo *Manual* se refirió a las "*cuadras ó carruajes-caballerizas*". Además, en otro punto del texto se especificó lo siguiente:

*"los wagones de equipajes llevan tambien unas pequeñas divisiones en la parte baja, en las que pueden llevarse perros, y otros animales domésticos pequeños"* (p.15)

La presencia del término *vagón* en el léxico ferroviario se vio reafirmada, en 1853, con la incorporación de dicha voz en el diccionario de E. Chao, con esta definición:

*Voz de origen inglés, admitida en castellano para designar los carruajes*

*que en los caminos de hierro se destinan á la conduccion de pasajeros y principalmente de mercancías.*<sup>360</sup>

R. Campuzano (1857) limitó el uso de los *vagones*, a los cuales no tenían acceso los viajeros. Con el mismo inicio de definición que E. Chao, Campuzano afirmó del *vagón* que era "*por lo general descubierto*" y "*que en los caminos de hierro sirve para transportar los equipajes y mercaderías*".

La aceptación normativa del préstamo *vagón* se produjo desde un primer momento. Tras una primera etapa de vacilación ortográfica hasta castellanizar el término (*wagon-vagón*), alguna de las discusiones contemporáneas sobre el neologismo hizo referencia a dicha voz. Así, en 1859, A. M<sup>a</sup> Segovia se refirió a *wagon* en un informe presentado ante la Real Academia Española, y publicado posteriormente en el *BRAE*, con estas palabras:

*"... en todo caso no aūtorice la Academia barbarismos inútiles ni galicismos o anglicismos perniciosos. Sin embargo, cuando la necesidad sea indisputable y el uso predomine notoriamente, incliyase la voz en el Diccionario calificándola de nueva, y aun indicando la manera en que se la podría substituir. En este caso considero a Wagon [...] Y aun para éstos debería fijarse atentamente"*<sup>361</sup>

A pesar de las referencias a los *furgones de equipajes*, la voz *furgón* fue empleada en relación a vehículos mixtos de equipajes y pasajeros de tercera clase -cubiertos o descubiertos- (*Memoria Albacete-Cartagena, 1857*) y a vehículos destinados al "*trasporte de empleados y correspondencia*" (p.23) en la obra de V. L. Marqués (*Caminos de hierro, 1862*).

El término *furgón* fue también utilizado para designar el vehículo encargado de la provisión de la máquina de vapor (vid. B.3.b.). En este sentido, el propio *Manual* se refirió a "*4 máquinas con sus tenders ó furgones*" (p.6), mientras que el semanario *Los Ferro-carriles* se situó, en relación a la cabeza del tren: "*en el*

<sup>360</sup> El origen inglés de la voz *vagón* resulta indiscutible. No obstante, el diccionario general *VOX* precisa en su entrada la transmisión del término a través de la lengua francesa: *ing. wagon, vehículo, coche; a través del fr.*

<sup>361</sup> SEGOVIA, A. M<sup>a</sup>., *Op. cit.*, p. 292.

*furgón ó en la máquina*" (XVI, 31/8/1853). Fue, no obstante, la voz *ténder* la más utilizada para designar dicho referente, bien como vehículo situado tras la máquina, bien como parte integrante de la misma.

En la *Guía Madrid-Aranjuez* se aludió al *"tender ó acompañante que es el depósito del agua y carbon"* (p.38). En *Los Ferro-carriles* se parafraseó el término como *"tender, ó sea el carro que conduce la provision de agua y combustible: este va en la caja en la testera de la locomotora"*. El mismo texto comentó las características de un tipo de máquina en relación al *ténder*: *"estas máquinas, conocidas en Inglaterra, de donde esta procede, con el nombre de tank-engine, tiene la ventaja de no necesitar tender"* (I,5/8/1852). El *Dictamen* sobre la sección Madrid-Valladolid (1854) distinguió también entre *"la máquina, el tender y los wagones"* (p.35). En 1857, la *Memoria* Albacete-Cartagena aludió a las *"locomotoras con tender separado"* (p.143) y, en 1862, V. L. Marqués describió el *ténder* como sigue:

*"Ténder, es un carruaje de hierro montado sobre otras seis ruedas, que va unido a la máquina y sirve de depósito del carbon y agua de que esta se alimenta"* (p.22)

En cambio, la obra de D. Muñoz Murillo (1857) situó este tipo de vehículo en dos contextos distintos:

*"Suelen emplearse para el servicio de las estaciones y los trayectos cortos, las máquinas-tenders, en las que, como lo indica su nombre, la máquina y el tender estan colocadas en un mismo bastidor sobre sus ruedas"* (p.15)

*"El tender es un wagon especial que va detrás de la máquina, destinado a llevar la provision necesaria de agua y carbon"* (p.16)

Otro vehículo de apoyo en la circulación ferroviaria fue denominado como *máquina piloto*. Aunque no fue descrito con detalle, lo hallamos en contextos referidos a la obstaculización de la vía férrea o a las averías sufridas por las máquinas de vapor. De este modo, se apuntaba la acción de la *"máquina piloto pronta á dar auxilio"* (LFe,XIII,30/10/1852). Otras reformulaciones del mismo

sinograma se dieron bajo las variantes *máquina-piloto* (XVI,31/8/1853) o la reducción relativa al "*piloto ó auxilio*" (XXII,30/11/1853). En 1859, el *Reglamento sobre la policia de los ferro-carriles* mencionó las "*máquinas de auxilio ó de reserva*" y el "*wagon de socorro*" (p.27).

Resulta necesario también hacer referencia al término *caja*, empleado con frecuencia en relación a las "*cajas de los carruajes*" (*Manual*,p.15). Su inclusión en el diccionario de E. Chao en expresiones del mundo ferroviario no tuvo, sin embargo, dicha orientación. Esta obra incorporó, bajo la voz *caja*, las expresiones *caja de agua*, *caja de fuego exterior* y *caja de hierro*. Mientras que las dos últimas pertenecen al ámbito de las calderas de vapor<sup>362</sup> y a su funcionamiento interno, la *caja de agua* fue definida como:

*Mecán. La capacidad que se llena de agua en el carro de provisiones de los caminos de hierro, para alimentar la caldera a medida que desciende el nivel.*

En esta definición destaca la referencia al *carro de provisiones*, propia de los ya comentados *furgón* y *ténder*.

Sobre la distribución interna de determinados vehículos ferroviarios, se usó el término *garitón*<sup>363</sup>, documentado en el *Manual* (1851) en el siguiente contexto:

*"garitones que sobresalen de ellos [carruajes] por su parte superior, y están destinados para que los guarda-frenos manejen desde ellos el que*

---

<sup>362</sup> Posteriormente, en los diccionarios especializados sobre ferrocarriles se detalló un gran número de tipos de *caja*, bien como elemento compositivo de la máquina de vapor, bien como receptáculo con múltiples funciones. M. Matallana (1863) enumeró, por ejemplo, la *caja de estopas, de fuego, de humo, de grasa, de socorro, de aceite, de agua, de caudales, de despacho, de wagon o de coche, de retiro, de arena, para herramienta, para fondos, de válvulas, de válvula de distribución*, etc. B. V. Garcés (1869) y González y Sastre (1887) incluyeron, por su parte, la *caja de eje* y la *caja de faroles*. En nuestro siglo, únicamente el diccionario general *VOX* contempla la *caja de distribución*, definida como la parte de las máquinas de vapor que "*recibe el fluido de la caldera y donde, mediante la corredera se le hace entrar y salir alternativamente, por uno u otro extremo del cilindro*". En todo caso, las denominaciones que recibieron los mecanismos internos de las calderas de vapor no son objeto del presente trabajo salvo casos puntuales (*regulador, válvula, tirante o fogón*). Su tratamiento puede orientarse hacia estudios propios del corpus léxico de la física, de la electricidad o de la mecánica.

<sup>363</sup> *DRAE-1843*, s.v. *garitón*: *Germ. Aposento*.



*debe llevar siempre el último carruaje de cada convoy" (p.15)*

Otro referente contemplado por el diccionario de E. Chao en 1853 fue el denominado como *guardacuerpo*. Dicha voz adoptó la siguiente definición:

*Art. y Of. Barandilla de hierro, bronce ó latón que desde la plataforma del maquinista en las máquinas locomotoras de los caminos de hierro va hasta las partes laterales de la caja de humo, y que sirve para impedir que se caigan en la vía los que necesaria ó accidentalmente van colocados en la plataforma posterior y laterales durante la marcha.*

Hay que destacar que E. Chao utilizó en esta definición la voz *maquinista*, cuando dicho término no incluía en su diccionario la acepción de dirigir o gobernar una máquina. R. Campuzano (1857) recogió también la voz *guardacuerpo*, aunque con una definición más escueta:

*La barandilla que desde la plataforma del maquinista en las máquinas locomotoras de los ferro-carriles, vá hasta los lados de la caja de humos.<sup>364</sup>*

### c. Composiciones

En este período continuó la convivencia léxica de los términos *convoy* y *tren*, si bien la eclosión de éste fue definitiva por lo que respecta a su uso. A pesar de ello, la voz *convoy* siguió incorporándose al diccionario, frente a la escasa presencia de una acepción ferroviaria de *tren* en los textos lexicográficos españoles.

De este modo, tras aparecer en los documentos relacionados con la línea Madrid-Aranjuez (1851), en la revista *Los Ferro-carriles* (1852) y en los *Reglamentos sobre la Policía* (1859) e *Inspección* (1861) ferroviaria, donde también se empleó la voz *tren*, el diccionario de E. Chao (1853) incluyó el término *convoy* en sus páginas con la siguiente definición, muy semejante en su inicio a la

---

<sup>364</sup> El siguiente diccionario que incluyó este término en sus páginas fue el publicado por Garnier en 1875, quien de nuevo copió literalmente la definición ofrecida por Chao. Sorprende que la voz *guardacuerpo* no apareciera en los diccionarios especializados sobre ferrocarriles pocos años después. Tampoco ha sido recogida en ningún momento por el *DR4E*, el diccionario general *VOX* o el ideológico de J. Casares.

aportada por R. J. Domínguez en su diccionario de 1846 (vid. D.3.b.):

*Hilera ó serie de coches que van en los ferro-carriles enganchados los unos á los otros.*

El término *convoy* apareció recogido también, en 1857, en el diccionario de R. Campuzano con la siguiente definición:

*En los ferrocarriles el conjunto ó série de coches enganchados unos á otros que salen en cada expedicion ó viaje.*

El término *tren* sólo fue incorporado, en cambio, al diccionario de R. Campuzano (1857) como:

*El conjunto de carruajes que van tirados á un tiempo por una locomotora en los ferro-carriles.*

La voz *tren* desdobló, por otra parte, su ámbito de designación. Puntualmente, uno de estos usos en el *Manual Madrid-Aranjuez* se refirió a simples bases con ruedas cuya función se equiparó a la del *truck* (vid. A.3.b.): "*trucks ó trenes para el transporte de diligencias [...] trenes y wagones para el transporte de grava...*". Sin embargo, en el mismo texto se hizo referencia al "*Gefe de tren ó de convoy*" (p.18), en una utilización que expresaba el sentido más frecuente del término en las fuentes de esta época. A partir de ese momento, el uso de la voz *tren* fue generalizado: "*dorados trenes*<sup>365</sup>" (*Álbum poético*, 1855, p.36); "*servicio directo de los trenes*" (*Memoria Barcelona-Granollers*, 1857, p.8), etc. En la *Cartilla del maquinista conductor de locomotoras* (1857), el término *tren* también designó dos referentes distintos:

*"la locomotora se compone de tres partes principales que son: la caldera ó aparato productor del vapor; el mecanismo ó aparato motor; y el tren ó vehículo ó aparato propulsor" (p.12)*

*"...arrastrando en su movimiento la máquina y el tren á que esté*

---

<sup>365</sup> Este sintagma aparece en un poema de la propia dirección de la empresa Grao de Valencia-Játiva. La voz *trenes* remite a una nota a pie de página que dice "*El ferro-carril*".

*enganchada" (p.14)*

El hecho más destacable se produjo a través de la especificación de los tipos de trenes según sus funciones o las características de su circulación. En 1851, el *Programa* de inauguración del ferrocarril Madrid-Aranjuez aludió al *tren regio*, "*compuesto por la máquina Isabel II, un carruaje de tercera clase y el coche de Su Majestad*". El semanario *Los Ferro-carriles*, entre 1852 y 1853, y a partir de ese momento la mayoría de documentos, se refirieron a distintas clases de trenes:

*tren expreso ... "el tren, que por ser espreso, marchaba á gran velocidad"*. Una semana después se hizo referencia a un *express-train* (X,9/10/1852) "*trenes espresos*" (*Memoria Barcelona-Granollers,1857*)

*tren ordinario extraordinario ...* La marcha de este último tenía lugar a horas no anunciadas (X,9/10/1852) "*trenes extraordinarios espresos directos*" (*Memoria Barcelona- Granollers,1857*)

*tren de placer ...* Mostrado en la Exposición Unívrsal de 1851 en Londres. (X,9/10/1852)

*tren especial ... "el tren especial que conducia de Aranjuez la silla-correo de Andalucia"* (XIII,30/10/1852) "*trenes especiales de viajeros*" (*Memoria Albacete-Cartagena,1857*) "*trenes especiales*" (*Memoria Barcelona- Zaragoza, 1858*)

*tren ascendente y tren descendente*<sup>366</sup> ... En relación al trayecto Valencia-Silla (XIII,30/10/1852)

*tren articulado* (XVIIIsupl.,27/11/1852)

*tren de mercancías ... "por los trenes de mercancías no marcharan otros coches para viajeros que de 3ª clase"* (XVIII,4/12/1852) "*trenes de mercancías*" (*Dictamen Madrid-Valladolid*)

*tren de escala ... "todos los trenes son de escala"* (XX,30/10/1853)

---

<sup>366</sup> En 1857, la *Memoria Barcelona-Granollers* se refirió a los acontecimientos políticos españoles de los días 20, 21 y 22 de julio de 1856, a raíz de los cuales el Capitán General de la zona ordenó que cesara la circulación de trenes, lo cual provocó la siguiente situación: "*paralizar por algun tiempo el tráfico, y la crisis industrial á neutralizar después el creciente movimiento de mercancías, puesto que, por efecto de haber cesado de funcionar la mayor parte de fábricas de la montaña, se estancó la carga descendente á falta de pedidos para la ascendente*" (pp.5-6).

*tren de viajeros* (XX,30/10/1853) "*trenes de viajeros*" (*Dictamen Madrid-Valladolid*,1854)

*tren mixto* ... "*trenes mixtos de viajeros y mercancías*" (*Memoria Albacete-Cartagena*,1857)

*tren general* ... "*trenes generales*" (*Memorias Barcelona- Granollers*,1857 y *Barcelona-Zaragoza*,1858)

*tren parcial* ... (*Memoria Barcelona-Granollers*,1857)

*tren de gran velocidad* ... (*Reglamento de policía*,1859)

*tren correo* ... (*Reglamento de inspección y vigilancia*,1861)

#### d. Mecanismos

Distintos mecanismos relacionados con los vehículos ferroviarios fueron citados en los textos de este periodo. Una de las pocas incorporaciones lexicográficas al respecto correspondió a la lexía *cambio de marcha*, que E. Chao (1853) incluyó en la entrada dedicada a la voz *cambio* con la siguiente definición:

*Art. y Of. Mecanismo empleado en las locomotoras para poner cuando se quiera al tirador en relacion con uno de los escéntricos y hacer que aquellas marchen hacia atrás o hacia adelante.*

Este elemento dio lugar a la expresión *a contra cambio*, que será comentada en el apartado referido a la Circulación.

Otro mecanismo propio de las máquinas de vapor fue el *regulador*, cuya función bien podría situar este término en el apartado relativo a la Seguridad. Así se desprende del contexto donde fue empleado en *Los Ferro-carriles*, al afirmarse que los nuevos alumnos fogoneros deberían dejar "*el manubrio del freno por el regulador de la locomotora*" (XXI,18/12/1852). E. Chao adoptó también la voz *regulador* en su diccionario con la siguiente definición -retomada por Campuzano en 1857-:

*Art. y Of. Mecanismo que en las máquinas de vapor y en otras varias sirve*

*para regular el movimiento.*

La caldera de vapor contó también con determinados mecanismos que prevenían los accidentes producidos a consecuencia del funcionamiento anómalo del sistema. La *válvula de seguridad* es la denominación que recibió uno de estos mecanismos y que consiguió una fijación lexicográfica perdurable. La aparición de este sintagma -por lo que respecta a los diccionarios de autor- se dio en la obra de E. Chao (1853-55), que lo definió del modo siguiente:

*Aparato destinado a prevenir la ruptura de la caldera, levantándose por sí mismo y quitando el contrapeso que está adaptado a él, cuando el vapor ha llegado a tal grado de dilatación que estallaría si no encontrara una salida.*

En el diccionario de R. Campuzano (1857) el término *válvula* únicamente apareció recogido en referencia a una pieza mecánica en general, cuyo funcionamiento resultaba análogo al de este tipo de membrana en el campo de la anatomía.

La revista *Los Ferro-carriles* también hizo referencia al *tacómetro*, designación que recibió un nuevo mecanismo de las máquinas de vapor que alcanzó su mayor expansión con el desarrollo del ferrocarril. La cita se refirió al "*Tachómetro, que marca a los maquinistas el grado de velocidad que el tren lleva*".<sup>367</sup>

La misma publicación comentó las características de ciertos vehículos ferroviarios "*con avant-tren á la americana*" (XXII,30/11/1853). El término *avantrén* se hallaba ya definido en la edición del *DRAE* de 1843 como "*el juego delantero de la cureña*"<sup>368</sup> antes de esta primera utilización en la terminología

---

<sup>367</sup> En el *DRAE*-1936 hallamos la voz *cursómetro*, definida como "*aparato que se aplica a medir la velocidad de los trenes de ferrocarril*". En el ámbito del ferrocarril, A. Fernández indica también el uso del anglicismo *espidómetro* (FERNÁNDEZ GARCÍA, A.: *Anglicismos en el Español (1891-1936)*, Oviedo, Román, 1972).

<sup>368</sup> *DRAE*-1843, s.v. *cureña*: Carro ó montajes sobre que se coloca la pieza de artillería para elevarla sobre el terreno, y poder moverla con facilidad.

ferroviaria.

Por último, cabe citar las expresiones *tope* y *parachoques*<sup>369</sup>. En 1859, el *Reglamento de policía* citó los *topes de resorte* (p.25), aunque ambas voces fueron empleadas por V. L. Marqués (1862) como denominación del elemento de los vehículos ferroviarios que caracterizó de este modo:

*"para-choques, cuatro topes ó piezas que salen por delante de la máquina y dos por detras del tender, los cuales reciben los golpes al unirse con los carruajes, y por la elasticidad que tienen impiden los sacudimientos"* (pp.22-23)

La unión o *enganche*<sup>370</sup> (*Cartilla del maquinista conductor*,1857) de los carruajes implicó, por su parte, el empleo de determinadas piezas y mecanismos que V. L. Marqués (1862) enumeró como *"ganchos de union, cadenas de enganches y manijas"* (p.23).

#### 4. Dependencias y construcciones

##### a. Instalaciones ferroviarias

Durante este período, el uso generalizado del término *estación* para designar la principal instalación de una línea ferroviaria compartió, en un primer momento, dicho espacio semántico con la voz *embarcadero*<sup>371</sup>. Tras mencionar la *"Estación principal de Madrid"*, en el *Manual Madrid-Aranjuez* (1851) se expuso, por ejemplo, el siguiente comentario metalingüístico:

*"siguiendo el tecnicismo adoptado por los que antes que nosotros han disfrutado de este grande adelanto de nuestro siglo, le designamos con el*

<sup>369</sup> Casi un siglo después, en *DRAE-1956*, s.v. *parachoques*: Pieza o aparato que llevan exteriormente los automóviles y otros carruajes, en la parte delantera y trasera, para amortiguar los efectos de un choque.

<sup>370</sup> Como sustantivo deverbal, la voz (*des*)*enganche* fue recogida, junto a (*des*)*acoplamiento*, en el *Diccionario Técnico* (1910) de A. Schlomann.

<sup>371</sup> *DRAE-1843*, s.v. *embarcadero*: El lugar destinado para embarcar la gente, mercaderías y otras cosas.

*nombre de Embarcadero, si bien solo á la parte que se halla destinada para subir ó apearse de los carruajes es á la que podria convenirle con propiedad esta denominación [...] En el embarcadero propiamente dicho estan las vias de entrada y salida, otras de servicio y las plataformas giratorias para carruajes y locomotoras" (p.5)*

En la *Crónica* posterior a la inauguración de esta línea se alternó el uso de ambas voces, con alusiones al "*embarcadero de Madrid*", a la "*estación de Aranjuez*" junto al "*embarcadero de Aranjuez*" y, al mismo tiempo, a "*todas las estaciones de la línea*". A partir de ese momento, el resto de fuentes emplearon mayoritariamente el término *estación*. En 1861, la *Guía práctica para trazados de caminos de hierro* se refirió, por ejemplo, al "*puesto que ha de servir de partida ó estacion*" (p.11). Por otra parte, el *Dictamen* sobre la sección Madrid-Valladolid (1854) estableció tres órdenes de estaciones en sus *Presupuestos*, asignando una "*estacion de primer orden para Madrid*<sup>372</sup>". La misma taxonomía de tres clases de estaciones apareció delimitada sobre el *Plano* de la *Memoria estadística* del ferrocarril Barcelona-Zaragoza (1858). Aún así, cabe apuntar que en el mismo *Dictamen* anterior se hizo referencia a los "*gastos de embarque de viageros y mercancias*" (p.15), mientras que en la *Guía del viajero* Madrid-Provincias de España (1859) se aludió a las acciones de "*embarque y desembarque*" (p.13). Las alternativas léxicas en este sentido fueron, sin embargo, más allá. Además de los textos relativos a la línea Madrid-Aranjuez, la voz *embarcadero* fue utilizada también en el *Ferrocarril al Mediterráneo* (1851), en relación a una zona ferroviaria marítima, y en el *Reglamento de policia* (1859) al remarcar que "*tampoco será admitido en el embarcadero ningun individuo...*" (p.34).

Por otra parte, en el *Programa* de inauguración del citado trayecto entre Madrid y Aranjuez se mencionaron *estaciones intermedias*, que en la *Guía* fueron citadas como "*apeaderos ó estaciones intermedias*". Este primer empleo de la voz

---

<sup>372</sup> En 1855, en el *Proyecto de Líneas Generales*, Fco. Coello se refirió a la estación central de Madrid con la siguiente aclaración: "*Debemos decir ante todas cosas que las palabras estacion central no quieren dar á entender que la estacion se halle colocada en el centro de Madrid [...] Lo que significan estas palabras es ser la estacion del centro de la monarquia, y la única de que deben partir las varias líneas de caminos de hierro*" (p.89).

*apeadero*<sup>373</sup> en el léxico de los ferrocarriles se vio acompañado por la forma verbal *apearse*, documentada en la propia *Crónica* de inauguración. La *Gaceta de los caminos de hierro* aludió, por otra parte, a las "*estaciones y apostaderos*" (III, 11/5/1856) y la *Memoria* del ferrocarril de Córdoba a Sevilla (1860) se refirió al conjunto de "*construcciones accesorias (estaciones)*" de forma general. En 1857, la *Memoria* Barcelona-Granollers había hecho referencia, en otro sentido, a las "*estaciones telegráficas*" (p.9).

En definitiva, los términos *embarcadero* y *estación* aglutinaron el mismo referente ferroviario. Ambos se incorporaron al diccionario de E. Chao con las siguientes definiciones:

*Embarcadero: Sitio a propósito o lugar destinado para embarcar gente y efectos.- Hoy se da también este nombre al sitio en que se hacen los cargamentos de efectos y donde se reúnen los viajeros para marchar por los caminos de hierro.*

*Estación: En los caminos de hierro, el paraje ó sitio señalado para hacer alto los convoyes á fin de dejar y tomar pasajeros y efectos*<sup>374</sup>.

En 1857, R. Campuzano retomó la definición de *estación* formulada por Chao, con la única sustitución de "*convoyes*" por "*trenes*" y de "*efectos*" por "*cargamento*".

La instalación más cercana a los usuarios del ferrocarril fue, sin duda, el lugar de espera y encuentro entre los mismos. Dicho lugar recibió, por vez primera, la denominación específica de *andén* en 1851. En la documentación relativa al trayecto Madrid-Aranjuez se empleó este término en diversos contextos:

*"Se arreglará el camino desde la puerta de Atocha hasta la del andén. Se adornarán los andenes de la estación con tapicería" [Programa]; "los*

---

<sup>373</sup> *DRAE-1843*, s.v. *apeadero*: Poyo ó sillar que hay en los zaguanes ó junto á la puerta de las casas para montar ó desmontarse de las caballerías con comodidad.

<sup>374</sup> La obra lexicográfica de E. Chao recogió también la voz *estacionarse* con la definición de "*neol. pararse, no tener curso*".



*andenes del embarcadero de Madrid" [Crónica]; "andenes para montar en los carruajes" [Guía, p.30]*

En el *Manual* entró en juego también la voz *muelle* al hacer referencia al "andén general ó muelle de embarque" (p.5) y al "muelle de carga y descarga" (p.6). El término fue utilizado en el *Ferrocarril al Mediterráneo*, del cual ya se ha destacado su situación próxima a zonas marítimas, y en la *Gaceta de los caminos de hierro* (II,4/5/1856) al hacer referencia a "el ferro-carril que partiendo de Madrid termine en los muelles de Cádiz" (p.21). Posteriormente, en 1862, V. L. Marqués empleó las voces *andén* y *muelle* en un mismo enunciado al describir la utilización de "placas giratorias con objeto de poder variar la dirección de los coches y wagones, á los muelles y andenes" (pp.18-19). La *Memoria Barcelona-Granollers* (1857) aglutinó, en cambio, ambos referentes bajo la voz *plataforma*:

*"plataformas en las estaciones de Barcelona y Granollers, para la carga y descarga de carros en los vagones [...] construido además al propio objeto en la misma estación [de Barcelona] una plataforma para viajeros" (p.8)*

En 1859, el *Reglamento de policía* situó en un mismo contexto casi todas las posibilidades léxicas citadas hasta el momento, al hacer referencia al "andén ó muelle destinado al apeadero de los viajeros" (p.29). Dos años después, el *Reglamento de Inspección y Vigilancia* utilizó de nuevo, en este sentido, la voz *andén* (p.59).

Otras instalaciones ferroviarias fueron construidas para proteger y organizar las vías férreas que llegaban y salían de las estaciones. En la *Guía* se habló de "porches para los trenes" y de "otro porche para la carga y descargue de equipajes" (p.30)<sup>375</sup>. Al mismo tiempo, se manifestó la existencia de un "gran cobertizo con seis órdenes de vías" (p.31). En el *Manual* se aludió, en cambio, al mismo lugar como "cochera de carruajes, compuesta por dos crujías"<sup>376</sup> [...]

---

<sup>375</sup> DRAE-1843, s.v. *porche*: Soportal y cobertizo.

<sup>376</sup> DRAE-1843, s.v. *crujía*: *Náut.* El paso ó camino que hay en las galeras de popa á proa en medio de los bancos en que van los remeros. || *met.* Tránsito largo en los edificios en cuyos lados hay piezas para las cuales sirve de paso.

*conteniendo entre ambas seis vías" y, además, a otra "cochera de locomotoras" (pp.5-6).*

En el interior de las estaciones se distribuyeron *despachos, oficinas* y otras salas relacionadas con la explotación ferroviaria. Diversas voces confluyeron en algunos casos para designar la misma dependencia. Así, el *Manual* se refirió a los *"despachos de billetes"* y al *"salon de registro y despacho de equipajes"* (p.5). La *Guía* a la *"oficina de efectos de transporte"* y a la *"oficina de equipajes"* (pp.42-43), mientras que el *Manual* mencionó las *"oficinas de locomoción y otras subalternas"* y, concretamente, la *"oficina de efectos extraviados"* (p.18). Aunque la *Guía* aludió también a la *"sala de registro de equipajes"* (p.31), los términos *sala* y *salón* fueron usados, en especial, para designar las zonas destinadas a los pasajeros. En este mismo documento se hizo referencia a *"salones de descanso"* y a *"salas de descanso y espera"* (p.42), soluciones semejantes a las utilizadas en el *Manual*, donde hallamos citas sobre las *"salas de espera"* o el *"porche ó salon de descanso para los viajeros"* (p.9).

Por último, las instalaciones menores dispuestas a lo largo de la vía férrea y destinadas al personal ferroviario de mantenimiento y seguridad continuaron siendo denominadas como *casillas*. Por una parte, el semanario *Los Ferro-carriles* mencionó las *"casillas para las brigadas de conservación"* (XII,30/6/1853). Por otra, el *Manual* Madrid-Aranjuez citó la *"casilla de guarda"* -que podía ser suiza, longobarda, etc.-, referencia que apareció de nuevo en 1854 a través del *Dictamen* sobre la sección Madrid-Valladolid, en 1856 en la *Gaceta de los caminos de hierro*, en 1857 en las memorias Barcelona-Granollers y Albacete-Cartagena, en 1861 en el texto del *Ferro-carril de los Alduides* y, en 1862, en la obra de V. L. Marqués<sup>377</sup>. Las únicas variantes en este sentido se han documentado en las *Instrucciones para los guarda-vías* (MZA,1860), donde se aludió a las *"casillas ó*

---

<sup>377</sup> Al inicio de su obra, V. L. Marqués se refirió a *"unos edificios que sirven para las habitaciones de los guardas de la vía"* (p.18).

*garitas*" (p.7) e, incluso, a la "*casa ó garita*" (p.38).

### **b. Infraestructuras viarias**

Las construcciones más emblemáticas de los ferrocarriles, los túneles, no aparecieron descritos ni citados en los textos relativos a la línea Madrid-Aranjuez. La inexistencia de este tipo de infraestructura en dicho trayecto explica este hecho. No obstante, entre la documentación posterior la voz *túnel* fue utilizada en la práctica totalidad de los textos.

Entre las fuentes analizadas aún pueden observarse, sin embargo, variantes léxicas que fueron empleadas para designar el mismo referente. Junto al término *túnel*, *Los Ferro-carriles* se refirió al *subterráneo* (XI,16/10/1852), la misma opción que apareció en el *Dictamen* al afirmar que "*cierto es que hay subterráneos de mucha más longitud que el de Guadarrama*", aunque en este texto se aludió también a "*la galería, suponiéndola para dos vías*" (p.12). Aún en 1859, el *Reglamento de policía* hizo referencia al *subterráneo* (p.27) en relación a esta misma construcción.

En *Los Ferro-carriles* se aportó, además, un comentario metalingüístico sobre la voz *túnel* en relación con la historia de la ciencia y de la técnica. Así, tras concluir que "*el desarrollo y perfeccion que presentan en lo que llamamos túnel, se debe esencialmente á los ferrocarriles*", en una nota a pie de página se expresó lo siguiente (vid. A.4.b.):

*"Segun algunos, al adoptar la palabra túnel se comparó la resistencia que la construccion opone en todos los sentidos á la presion del terreno que la circunda, con la que ofrecería un tonel vacio en circunstancias relativas"*  
(III,15/2/1853)

El mismo año, el diccionario de E. Chao recogió el término *túnel* en sus

páginas, retomando los orígenes históricos de esta construcción:

*Voz de origen inglés, usada hoy para significar un subterráneo que pasa por debajo de un río o de un camino. Por antonomasia se dice del que pasa por debajo del Támesis.*

En otros términos se expresó R. Campuzano (1857), quien ya en la definición de *camino de hierro* apuntó lo siguiente:

*"Como es indispensable que estos caminos esten próximamente horizontales, suele ser preciso construir grandes puentes para pasar los barrancos, y horadar montañas formando una galería subterránea por donde pasa el camino"*

A pesar de utilizar en esta cita la expresión *galería subterránea* Campuzano incluyó también en su obra la entrada correspondiente a la voz *túnel*. A diferencia de E. Chao, su definición fue más completa, ya que fue el primer autor lexicográfico que concibió el *túnel* como construcción que permitía salvar elevaciones montañosas. Su definición decía así:

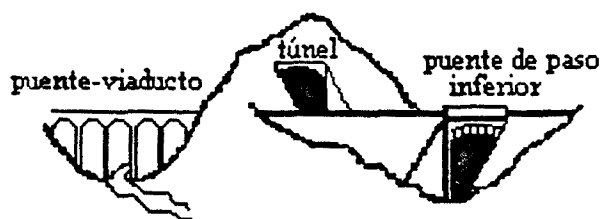
*Voz de origen inglés con que se denota el camino subterráneo y embovedado que pasa atravesando por debajo de las montañas ó de un río, como el túnel de Londres que...*

La voz *bóveda*, documentada en el *Dictamen* sobre la sección Madrid-Valladolid (1854), fue empleada en esos momentos para designar otro tipo de construcción de características distintas respecto a los túneles. El contexto donde se utilizó hizo referencia al siguiente hecho:

*"la construccion de bóvedas de mampostería que, cubriendo todos los grandes desmontes, impidan su obstruccion y aseguren la continuidad de la circulacion en todas épocas" (p.19)*

Posteriormente, la *Guía práctica para trazados de caminos de hierro* (1861) mencionó las *bóvedas* en referencia a las construcciones subterráneas en general.

Los términos *punte* y *viaducto* mantuvieron una estrecha relación en relación al léxico ferroviario de esta época. Diversas construcciones se hicieron necesarias para salvar los desniveles del terreno en el establecimiento de una línea férrea, lo que dio lugar al uso de varias denominaciones formadas a partir de dichas voces. En el siguiente gráfico pueden observarse las expresiones empleadas con mayor frecuencia:



Tras una aparición en el *Manual Madrid-Aranjuez* (1851), el semanario *Los Ferro-carriles* realizó una breve explicación de la denominación *punte-viaducto* en los siguientes términos:

*"Esta clase de obras toman sencillamente la denominación de viaducto, cuando en ausencia de corrientes de agua sustituyen solo á los terraplenes"*  
(II,31/1/1853)

A ello cabe añadir la referencia, en esta publicación, al *punte de paso inferior*, aunque, con anterioridad, en el *Manual* (1851) se había aludido ya al *punte superior* y al *punte inferior*.<sup>378</sup> El *Ferro-carril de los Alduides* y la *Guía práctica para trazados de caminos de hierro* en 1861 son nuevas muestras del uso de las expresiones *paso inferior* y *paso superior*, cuyos referentes describió V. L. Marqués, un año después, con las siguientes palabras:

*"El paso superior, es un puente colocado sobre el camino de hierro para dar paso á otro ordinario que cruza á aquel por encima, y el paso inferior ó el ponton ó puente que tiene por objeto dar paso á un camino ordinario que cruza por debajo del de hierro"* (pp.14-15)

En general, el referente correspondiente al *punte-viaducto* fue cubierto por

---

<sup>378</sup> En la revista *Los Ferro-carriles* también se citó alguna de estas construcciones como *punte-túnel* (IV,10/3/1853).

el término *viaducto* (*Manual*,1851; *Memoria* Albacete-Cartagena,1853; *Dictamen* Madrid-Valladolid,1854; *Gaceta*,1856; *Examen* Ferro-carril Tarragona-Barcelona, 1860), si bien su incorporación al diccionario de E. Chao (1853) mantuvo esa estrecha relación, al ser definido como "*camino sostenido por arcos a manera de puente*". En 1861, el texto del *Ferro-carril de los Alduides* distinguió todavía entre *puentes*, *viaductos* y *puentes-viaductos* (p.29), mientras que la obra de V. L. Marqués (1862) se refirió a los *viaductos* de esta forma:

*"es un puente cuyo principal objeto es sostener un terraplen grande para elevar el camino compuesto de la misma fábrica que el ponton y puente"*  
(p.14)

El único diccionario que hizo una referencia expresa al ferrocarril a través de la definición de la voz *viaducto* fue el publicado por R. Campuzano en 1857. El término *viaducto* fue definido del siguiente modo:

*Especie de puente en arcos que se construye debajo de un camino, sobre un barranco, etc., para sostener un trozo de ferro-carril.*

## 5. Personal ferroviario

El campo de las ocupaciones ferroviarias aportó un gran número de términos al léxico de los ferrocarriles durante estos años. Dichas ocupaciones pueden distribuirse mayoritariamente en tres ámbitos: la circulación, la administración y la vigilancia.

Podemos considerar como empleados relacionados con la circulación los que desempeñaban su labor en el propio tren o cerca de él. A la cabeza del mismo, en la locomotora, hallamos al *maquinista* y al *fogonero*. Los *fogoneros* eran considerados como alumnos de los *maquinistas*. Así se desprende del semanario *Los Ferro-carriles*, que hizo referencia al "*fogonero, ó sea alumno-maquinista*" (XVIII,4/12/1852) y, directamente, a los *alumnos-fogoneros* (XXI,18/12/1852).

Con posterioridad, la *Cartilla del maquinista conductor de locomotoras* (título reformulado como *Reglas teórico-prácticas indispensables a los maquinistas y fogoneros*) en 1857, y las obras *Caminos de hierro y Ferro-carril* Zaragoza-Barcelona en 1862 aludieron también al *fogonero*. Únicamente en la *Memoria* Barcelona-Granollers (1857) se halla una variante de esta denominación al referirse a los "*sueldos de los fogonistas*" (p.36).

El *maquinista*, encargado de dirigir y cuidar la maquinaria, se hallaba también al cargo del tacómetro y del silbato de vapor para comunicarse con el jefe de tren. Tras ellos, en un furgón del tren inmediatamente detrás de la locomotora, se situó la figura del *conductor*, de quien la misma revista dijo que "*el conductor del tren va literalmente á la voz de ambos* [maquinista y fogonero]" (LFe,XVI,31/8/1853). Años después, en 1857, fue publicada la *Cartilla del Maquinista Conductor de locomotoras o sea Reglas Teórico-Prácticas indispensables a los maquinistas y fogoneros*, un título que pareció aglutinar las funciones de *maquinistas* y *conductores* en una sola persona.

E. Chao (1853-55) recogió, además de la acepción académica de 1852<sup>379</sup>, la definición de *maquinista* en relación a "*el que dirige o cuida de una máquina o maquinaria*", mientras que R. Campuzano (1857) se refirió también al que "*maneja ó dirige alguna máquina*".

El resto de ocupaciones asociadas a la circulación ferroviaria aparecieron especificadas a través de denominaciones como *dependiente*, que la *Guía* Madrid-Aranjuez (1851) señaló como el encargado de anunciar las estaciones en el tren, además de algún otro *dependiente* situado en toda la línea de carruajes para ayudar a bajar a los viajeros. Por otra parte, el *recaudador* fue citado en el *Manual* de la misma línea como responsable de recoger los billetes, aunque en la

---

<sup>379</sup> Hasta ese momento, la definición académica de la voz *maquinista* -DRAE de 1852- se había referido únicamente a "*el que inventa o fabrica máquinas*", con lo cual su aplicación al ámbito ferroviario en el nuevo sentido no resultaba todavía efectiva.

misma obra se indicaba que "*se entregará el billete al gefe del convoy*" (p.17).

Esta última figura da entrada al personal ferroviario destinado a labores administrativas. Junto al "*gefe de tren ó de convoy*" (p.18), el *Manual* se refirió al "*Gefe de estación intermedia*" (p.9), mientras que el semanario *Los Ferro-carriles* citó al "*gefe de guardas*" (VIII,30/4/1853) y al "*gefe del movimiento*" (XX,30/10/1853) en relación al tráfico de los ferrocarriles. En la *Cartilla del maquinista conductor de locomotores* (1857) se hizo referencia al *jefe de tren*, al *jefe de estación* y al *jefe de taller en el depósito* (p.28). Las *Instrucciones para los guarda-vias* (1860) citaron también al *jefe de sección* (p.11). Continuó siendo aludido, además, el cargo de *director* y *sub-director* del ferrocarril como máximo responsable de la explotación de una línea férrea por parte de la compañía propietaria.<sup>380</sup>

El término *factor*<sup>381</sup> inició su relación con el léxico español de los ferrocarriles a partir de este período. Su vinculación con los mismos siempre giró en torno a la expedición de equipajes. El *Manual Madrid-Aranjuez* se refirió, en este sentido, al "*guarda especial ó factor*" (p.9), al "*factor de la Estacion*" y al "*factor principal*" (p.17), a cargo del cual se hallaban los *factores subalternos* (p.18), dedicados a la carga y descarga de dichos equipajes. En una enumeración de empleados relacionados con el entretenimiento de los carruajes, la misma obra hizo mención al "*conserge, capataces y mozos de estación*" (p.18).

En el ámbito de las tareas de vigilancia se dio el mayor número de novedades léxicas del presente apartado. En la *Crónica* de inauguración del trayecto Madrid-Aranjuez (1851) se describió, por ejemplo, la función del *centinela*, afirmando que "*los centinelas que de corto en corto trecho cubrían el*

---

<sup>380</sup> En 1856, el *Reglamento del Ferro-carril de Sagua la Grande* (Cuba) hizo mención, por otra parte, del "*ingeniero y Sobrestante mayor*" (p.9). Este cargo fue mencionado también en textos del *Ferro-carril de Córdoba á Málaga* (1863s) al referirse a los "*sobrestantes ó contramaestres de la via*" (p.6).

<sup>381</sup> DRAE-1843, s.v. *factor*: *ant.* El que hace alguna cosa. Entre comerciantes es la persona destinada en algun paraje para hacer compras, ventas y otros negocios.



*camino, tenían hachas encendidas*". El *Manual* contempló, ya en las instalaciones ferroviarias, a los "*vigilantes de estacion y carruajes*" (p.18) y la figura de los *inspectores*, de la cual no se aportó ninguna caracterización.

La verdadera eclosión léxica de este apartado se produjo, no obstante, en torno a la voz *guarda*, que generó un número considerable de compuestos. Además de la expresión *guardacuerpo*, los diferentes textos consultados hicieron mención de las siguientes ocupaciones:

*guarda* ... "*los guardas, como guarda-jurados que son, podran denunciar*" (LFe,X,31/5/1853) "*cabo de guardas*" (*Instrucciones para los guarda-vias*,1860, p.5) "*casillas de guarda*" (*Ferro-carril de los Alduides*,1861) "*guardas diseminadas en la línea*" (*Caminos de hierro*,1862,p.29)

*guarda de la línea, guarda de la vía o guardavía* ... "*guardas de la línea*" (*Manual*,1851,p.20) "*los guardas [de la línea] contiguos á las barreras estan ademas provistos de unas sonoras trompas con las cuales anuncian á los Guarda-barreras la inmediatecion de un convoy*" (*Manual*,p.21) "*en los puntos que dan vista á las barreras, el guarda de la via, que es asimismo guarda-boyas ha de ejercer una vigilancia más asidua sobre el movimiento de la línea, á fin de avisar oportunamente al guarda barrera*" y *guarda-via* (LFe,X,31/5/1853) *guarda-vias* (*Instrucciones para los guarda-vias*,1860)

*guardagujas* ... *guarda-ahujas* (*Manual*,p.18) *guarda-aguja* (LFe,IX, 2/10/1852) *guarda-agujas* (*Caminos de hierro*,p.29)

*guardalmacén*<sup>382</sup> ... *guarda-almacenes* (*Manual*,p.20) *guarda-almacen* (LFe, XXI,15/11/1853)

*guardabarrera* ... *guarda-barrera* (*Manual*,p.9) *guarda-barreras* (LFe, VIII,30/4/1853) *guarda barrera* (X,31/5/1853) *guarda-barrera* (*Instrucciones para los guarda-vias*,p.4)

*guardaboya* ... *guarda-boyas* (LFe,VIII,30/4/1853) *guarda-boya* (X, 31/5/1853)

*guardafrenos* ... *guarda-frenos* (*Manual*,p.15) *guardafrenos*.- *adj.s.m. Art. y Of. El empleado encargado de apretar ó aflojar los frenos que modifican el rozamiento entre la llanta de las ruedas y los carriles durante la marcha de los*

---

<sup>382</sup> En 1856, el *Reglamento del Ferro-carril de Sagua la Grande* (Cuba) se refirió, por ejemplo, a los "*almacenes de recibo y depósito de frutos y efectos de toda especie*" (p.3).

*trenes por caminos de hierro* (E. Chao, 1853)<sup>383</sup> *guardafrenos* (*Caminos de hierro*, p.29)

*guardapuentes y guardaviaductos ... guarda-puentes, guarda-viaductos* (*LFe*, VIII, 30/4/1853)

En algunos de estos compuestos se observa, incluso, un inicio de lexicalización a raíz de la pérdida del valor plural de la -s final del complemento verbal.

## 6. Circulación y servicios administrativos

Entre 1851 y 1862, la práctica totalidad de las fuentes consultadas emplearon el término *línea* para designar un trazado ferroviario<sup>384</sup>. El reflejo de este hecho podemos verlo en el diccionario de E. Chao (1853), que bajo la voz *línea* incorporó la expresión *línea de un camino de hierro* como "*el eje que tienen a derecha e izquierda las obras de que aquel se compone*". En el mismo texto se añadió, además, la expresión *línea de operación*, correspondiente a "*la que en los trazados de caminos de hierro, sirve de mira en el término y de base en las nivelaciones y formación de planos*". La *Memoria* del ferrocarril minero de Surroca y Ogassa (1860) se refirió, por su contexto, a la *línea carbonífera*<sup>385</sup> (p.14). Ya en 1862, V. L. Marqués justificó el uso de la voz *línea* del modo siguiente:

*"El camino que deba construirse para sentar sobre él la vía férrea, se llama línea, tomando esta denominación porque desde el punto donde se establece á aquel en que deba terminar, debe colocarse un nivel ó sea línea nivelada del terreno"* (p.9)

<sup>383</sup> R. Campuzano (1857) y Garnier (1875) describieron la ocupación del *guardafrenos* en los mismos términos que Chao, manteniendo así la línea de relaciones apuntada entre los diccionarios de autor de la segunda mitad del siglo XIX.

<sup>384</sup> Como ocurrió en el *Proyecto de Líneas Generales* (1855) de Fco. Coello, la totalidad del trazado ferroviario empezó a denominarse como *red* (p.10).

<sup>385</sup> También se hizo referencia, en el mismo texto, a la *vía carbonífera*.

Fue destacado el empleo del sintagma *línea férrea*<sup>386</sup> entre los textos de este período, con una clasificación de las líneas según su importancia. En 1855, el *Proyecto de Líneas Generales* de Fco. Coello distinguió entre las *líneas principales*, las *líneas de segundo orden* y los *ramales más insignificantes* (p.10), aunque en otro momento se hizo referencia a "*las [líneas] de segundo orden, ó sean sus ramales*" (p.18). Las principales líneas recibieron también la denominación de *línea de servicio general de primer orden* (*Gaceta de los caminos de hierro*,II,4/5/1856), según la clasificación hecha en el artículo 2º de la Ley General de Ferrocarriles de 1855. Otras variantes se dieron en el propio *Proyecto* de Coello, entre cuyas propuestas se hallaba la de "*fixar el plan general, y las líneas parciales*" (p.8), o en la *Gaceta* al citar *líneas transversales*<sup>387</sup> (III,11/5/1856) como la propuesta entre Sevilla y Jerez.

Los términos *ramal* (*LFe*,XXII,25/12/1852; *Proyecto de Líneas Generales*, 1855; *Memoria* ferrocarril minero Surroca-Ogassa,1860) y *sección* (*Reglamento* Barcelona-Granollers,1851; *Dictamen* Madrid-Valladolid,1854; *Gaceta*,1856) siguieron, por tanto, asociados al léxico de los ferrocarriles de este período en relación a un trayecto ferroviario de extensión menor.

La conexión de las distintas líneas fue designada, por otra parte, con las voces *empalme* (*Memoria* Barcelona-Granollers,1857) y el verbo *empalmar* (*Gaceta*,1856; *Memoria* Surroca-Ogassa,1860), la pareja *enlace* y *enlazar* (la segunda de estas formas en el *Proyecto* de Fco. Coello en 1855 y ambas en la propia *Gaceta*), y la voz *entronque*, que fue empleada por Chao en su definición de *cambio de vía* y que apareció también en la *Memoria* Surroca-Ogassa.

Las incidencias en la marcha de los trenes recibieron también diversas denominaciones. El semanario *Los Ferro-carriles* incluyó en sus páginas alguna forma conjugada del verbo *descarrilar*, junto al sustantivo *descarrilamiento*

<sup>386</sup> En 1853, en la obra de A. Zaonero fue utilizada la variante *línea de hierro* (p.49).

<sup>387</sup> En 1855, el *Proyecto de Líneas Generales* de Fco. Coello aludió a una "*vía trasversal desde Barcelona á Vigo por Zaragoza y Madrid*" (p.33).

(XI,16/10/1852), que también se documenta en la *Ley sobre la policía de los ferro-carriles* (1855). El verbo *descarrilar*, empleado en referencia a que "*se dilataron dos carriles de modo que el furgon descarriló*" (LFe,X,9/10/1852)<sup>388</sup>, quedó fijado un año después en el diccionario de E. Chao -también junto a la voz *descarrilamiento*- con la siguiente definición:

*Desviar los coches que componen un tren de las paralelas ó carriles de un camino de hierro.*

En 1857, R. Campuzano recogió en su diccionario las formas *descarrilamiento* y *descarrilarse*, verbo éste referido a la acción de "*desviarse, salirse de los carriles los coches que componen un tren en los caminos de hierro*". Al mismo tiempo, incluyó la voz *encarrilar* para referirse a la acción de "*encaminar, dirigir alguna cosa por carril*", lo cual permite considerar dicho término como integrante del léxico de los ferrocarriles a tenor de la acepción ferroviaria que la voz *carril* adoptó en esta misma obra. La voz *descarrilamiento* es documentada, de nuevo, en la obra de D. Muñoz Murillo (1857) y en el *Examen comparativo del ferrocarril Tarragona-Barcelona* (1860).

Sin necesidad de estas anomalías, la circulación de los ferrocarriles presentó otras características que merecieron una denominación específica. Así, la marcha atrás de los vehículos ferroviarios tomando como referencia la cabeza del tren fue vinculada a la expresión *a contra cambio*. *Los Ferro-carriles* comentó, en este sentido, "*la prudente velocidad en los trenes, especialmente marchando á contra cambio*" (X,9/10/1852).

Las diferentes velocidades de los convoyes ferroviarios fueron motivo de

---

<sup>388</sup> Sobre los puntos y causas de los descarrilamientos ferroviarios, cabe tener en cuenta también las "*curvas ó zik-zaks*", como así fueron llamadas en la *Guía práctica para trazados de caminos de hierro* en 1861 (*zig-zags* fue la forma empleada por Barron y Arámburu en 1869).. El DRAE-1984 definió la voz *curva* como "*tramo curvo de una carretera, camino, línea férrea*", y en el ámbito de la tecnología, desde 1925, las voces *peraltar* y *peralte*, término éste que designa "*en las carreteras, vías férreas, etc., mayor elevación de la parte exterior de una curva en relación con la interior*".

referencia en algunas de las fuentes consultadas (vid. C.6.). En el *Manual* Madrid-Aranjuez (1851) se aludió, por ejemplo, a las "*mercancías transportadas a gran velocidad*" (p.17). Esta diversidad de velocidades fue reconocida también en el *Dictamen* sobre la sección Madrid-Valladolid (1854) al referirse al transporte "*en algunos ferro-carriles y con ciertas velocidades*" (p.14), y en la *Memoria* del Ferro-carril de Córdoba a Sevilla (1860), que citó la *pequeña velocidad* y la *gran velocidad*.

Con independencia de su celeridad, el viaje en tren suponía un inevitable movimiento de los vehículos a causa del juego existente entre las ruedas y el ancho de vía. La revista *Los Ferro-carriles* se refirió a este vaivén lateral como *movimiento de lacet* (XV,13/11/1852), una solución híbrida franco-española cuyo origen podemos conocer a través del *Manual* Madrid-Aranjuez, que, un año antes, había comentado del siguiente modo:

*"movimiento horizontal ya á un lado ya á otro, que los franceses distinguen con el nombre de 'mouvement de lacet', movimiento de lazo ó de harnero, que podríamos decir nosotros" (p.14)*

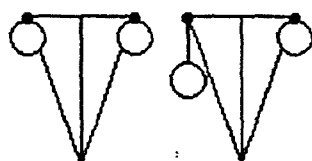
Por último, cabe hacer mención de la voz *billete*, con un uso ya consolidado en los documentos relacionados con la línea Madrid-Aranjuez. La *Guía* citó el "*permiso ó billete*" (p.42) exigido a los viajeros del ferrocarril, con la excepción de "*soldados, inválidos y guardias civiles con licencia ó pase de servicio*". La *Memoria* Barcelona-Granollers (1857) al citar los "*impresos billetes*" (p.35) y los textos de V. L. Marqués y del *Ferro-carril* Zaragoza-Barcelona en 1862 son otras de las obras donde se empleó el término *billete*.

## 7. Señalización y seguridad

Desde un primer momento, fueron múltiples las señales visuales y acústicas utilizadas para regular la circulación ferroviaria y aumentar sus medidas de

seguridad: *silbato* (*Guía*,1851; V. L. Marqués,1862), *trompa*<sup>389</sup> (*Instrucciones para los guarda-vías*,1860), *banderas y faroles de colores* (*Manual*,1851), *faroles, farolas giratorias y linterna* (*Los Ferro-carriles*, 1853) o *postes de señales* (*Memoria Barcelona-Granollers*,1857) son algunos ejemplos de señalización citados en los textos de este periodo. La tipología de señales que se estableció en dichas obras correspondió, principalmente, a "*señales fijas y á distancia*" (p.6) según el *Manual Madrid-Aranjuez* y a *señales fijas, señales de noche y señales fulminantes* según el semanario *Los Ferro-carriles*. Sobre las *señales fulminantes*, utilizadas los días de niebla, lluvia y nieve, se afirmó, no obstante, que "*en nuestro despejado cielo no se emplearon mucho*" (*LFe*,X,9/10/1852).

Los dos mecanismos de señalización más específicos de la circulación ferroviaria fueron el *disco* y la *boya*. El *Manual* se refirió a "*discos fijos sobre un pie*" (p.21), mientras que *Los Ferro-carriles* aludió a un "*disco [rojo] de dia*" (X,31/5/1853) empleado por los guardabarreras, referente designado también como *círculo* (XI,15/6/1853). En el mismo semanario se mencionaron las "*señales por boyas*" (XVI,31/8/1853), al mismo tiempo que se aportó el siguiente gráfico para ilustrar sus características:



En 1862, la obra de V. L. Marqués se refirió a "*un aparato llamado disco, el cual de noche ostenta tres luces*" (p.18). Este elemento se utilizó también en los vehículos ferroviarios, descrito por Marqués del modo siguiente:

*"disco, es un farol en la parte delantera de la máquina con luz roja para hacerse distinguir por la noche y evitar los choques [...] á los furgones,*

---

<sup>389</sup> En el ámbito de los instrumentos musicales, la *corneta* también fue citada como señal de oído en el *Vademécum del empleado ferroviario* (1912) de Juan Vallecillo Campano.

*disco ó farol cuando sea el último del tren" (p.23)*

El aspecto más novedoso por lo que respecta a las señales surgió con un "aparato avisador" o "aparato indicador", que no era otro que el encargado aplicar la *telegrafía eléctrica*<sup>390</sup> a través del *telégrafo-eléctrico* (LFe, XVIII, 4/12/1852). Esta reciente invención, empleada ya en los ferrocarriles, fue motivo de curiosos comentarios:

*"esa campanilla del diablo, como al telégrafo llaman los buenos paisanos que no se esplican los mágicos efectos que el avisador les anuncia" (LFe, VI, 31/3/1853).*

Las referencias al *telégrafo eléctrico* se dieron también en el *Manual Madrid-Aranjuez* (1851), en el *Dictamen* sobre la sección Madrid-Valladolid (1854) y en el *Proyecto de líneas generales* y la *Ley de policía* de 1855. En 1857, la *Memoria Albacete-Cartagena* se refirió al *telégrafo eléctrico* (p.158) y, de forma general, a un *aparato telegráfico de señales*, con distinción entre los "*de disco y farol*" y los "*de dos alambres galvanizados conductores*" (p.144). En 1862, la mención del *telégrafo* se hizo en el texto *Ferrocarril Zaragoza-Barcelona* y en la obra *Caminos de hierro*, de V. L. Marqués, donde se aludió también al *telegrafista* (p.29).

Finalmente, el presente apartado, dedicado a la seguridad en la circulación ferroviaria, debe abordar los mecanismos empleados en los lugares donde

---

<sup>390</sup> *DRAE-1852*, s.v. *telégrafo eléctrico*: El que sirve para lo mismo [para comunicar con suma brevedad noticias y órdenes por medio de signos que representan los caracteres ó letras], por medio de la electricidad transmitida por alambres sostenidos á poca altura sobre el terreno, ó enterrados en este, y aun sumergidos en el mar. Cabe apuntar que tras la experimentación del telégrafo óptico a finales del siglo XVIII, el español Francisco Salvà i Campillo participó directamente en el paso a la telegrafía eléctrica, cuya implantación fue regulada en España a través de una Real Orden el veintisiete de noviembre de 1852. Al mismo tiempo, como expone J. A. Moreno Villanueva en relación a la edición académica de 1852, "*por primera vez desde la introducción de la física eléctrica en el cuerpo del repertorio (recordemos que se produce en la edición de 1803), se da entrada a una serie de términos que, de manera evidente, resultan de la aplicación de la electricidad a otras disciplinas: tres de ellos se relacionan con la comunicación, y de manera más concreta con la telegrafía*". MORENO VILLANUEVA, J. A.: *El léxico de la electricidad en el diccionario de la Academia: estudio diacrónico* [trabajo de investigación inédito], Tarragona, Universitat Rovira i Virgili, 1995, p. 145.

confluían los caminos de hierro y los caminos ordinarios. Para la denominación de estos puntos de la línea férrea se utilizó la voz *travesía* (*Manual*,1851) y la expresión *paso de nivel* (*Memoria Albacete-Cartagena*,1857<sup>391</sup>; *Guía práctica para trazados de caminos de hierro*,1861). No obstante, por vez primera con cambio de preposición, la mayoría de textos emplearon *paso a nivel* (*LFe*, II,31/1/1853; *Memoria Albacete-Cartagena*,1853; *Dictamen Madrid-Valladolid*, 1854; *Memoria Barcelona-Granollers*,1857; *Ferro-carril de los Alduides*,1861; etc.).

El mecanismo que regulaba la circulación en dichos cruces fue denominado en las mismas fuentes como *barrera*. El *Manual Madrid-Aranjuez* caracterizó este referente como:

*"barreras de madera<sup>392</sup> que impiden el servicio de la carretera durante el tránsito de los convoyes, ó que dejando libre el de ésta, se plegan sobre el ferro-carril interceptando su entrada" (p.9)*

En 1855, la *Ley de policía* especificó que en el lugar *"donde los ferro-carriles crucen otros caminos á nivel, se establecerán barreras"* (p.8). El *Reglamento de Inspección y Vigilancia* (1861) reguló la observancia de *"si tienen [los pasos a nivel] barrera ó palenque en buen estado de servicio"* (p.66), mientras que en la obra de V. L. Marqués (1862) se hizo mención de *"las empalizadas de los pasos á nivel"* (p.23).

---

<sup>391</sup> J. Almazán empleó en la misma *Memoria* la preposición *de* al describir la siguiente acción: *"hemos cruzado de nivel la carretera"* (p.68).

<sup>392</sup> En la *Memoria Barcelona-Granollers* (1857) se hizo referencia al hecho de haber *"colocado una barrera de hierro en la puerta de D. Carlos"* (p.8).