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) 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) 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) 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

F. La lexicografía ferroviaria (1863-1887)

1. El ferrocarril

Resulta necesario, en este momento, retomar la definición académica de *ferrocarril* en su edición de 1852 con el fin de observar las sucesivas variaciones que la Corporación introdujo en las ediciones de 1869 y 1884.

> *(DRAE-1852) 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.*

> *(DRAE-1869) Camino cuya vía la forman dos barras de hierro paralelas, en las cuales encajan las ruedas del carruaje, que son también de hierro. Una máquina de vapor es de ordinario la fuerza que pone en movimiento, y arrastra el carruaje ó la fila de carruajes enganchados, que constituye el tren.*

> *(DRAE-1884) Camino con dos barras de hierro paralelas, en las cuales encajan las ruedas de los carruajes. Algunos de estos caminos constan de una sola barra de hierro.*

Dos aspectos quiero destacar de esta serie de definiciones académicas: i) en la primera definición de 1852 se mencionó el sintagma *máquina de vapor* cuando éste no apareció recogido en la entrada correspondiente a la voz *máquina* hasta el *DRAE* de 1884; ii) a su vez, en la definición de 1852 se identificó como *carril* lo que, a partir de la edición de 1869, fue denominado como *barra de hierro*. En su análisis correspondiente veremos cómo en la voz *carril* no se introdujo hasta el *DRAE* de 1884 una acepción referida a las vías férreas, por la cual se identificó a las *"barras de hierro que, en dos líneas paralelas..."*. Por tanto, el referente del término *carril* pasó de corresponder a cada una de las barras de hierro que formaban el ferrocarril en el *DRAE* de 1852, a incluir las dos barras en su conjunto a través de su fijación lexicográfica en la edición de 1884. El proceso de cambio resulta lógico por la propia morfología del término *ferrocarril*. De lo contrario, al hablar del camino de hierro debería haberse utilizado siempre el plural

ferrocarriles.

Los diccionarios de autor de este período aportaron muy poco a la definición de la voz *ferrocarril*, pues plagiaron textos lexicográficos anteriores. Así, la obra de Garnier (1875) copió literalmente las palabras de V. Salvá y el diccionario de Bouret-Bastinos (1883) las de R. J. Domínguez.

Entre tanto, continuó descendiendo el uso del sintagma *camino de hierro*, cuyo referente fue descrito en la obra *La locomotora en acción* (1868) de P. Sans y Guitart de este modo:

> *"En los caminos de hierro, sobre el plano resistente del camino, van colocadas, en toda la longitud de la via, dos líneas paralelas formadas por barras de hierro sólidamente sentadas sobre el terreno, las cuales se llaman rails ó carriles y ellas son las que sirven de guia á la locomotora y al tren en general en movimiento de traslacion" (pp.197-198)*[393]

En 1872, el texto de M. de Luna sobre el *Ferro-carril de Medina del Campo á Salamanca* aportó, en este mismo sentido, la variante *camino férreo* (p.12).

Por otra parte, en 1884, la Academia incorporó al término *vía* la siguiente acepción ferroviaria:

> *Plano horizontal ó ligeramente inclinado en el cual asientan de una manera fija sobre traviesas, los rieles del ferrocarril.*

También en la decimosegunda edición del *DRAE* la Corporación añadió al artículo dedicado a la voz *vía* la lexía *vía férrea*, definida desde entonces y hasta nuestros días como *"ferrocarril"*.

Los diccionarios especializados sobre los ferrocarriles dieron, en cada caso, su versión propia respecto al uso de la voz *ferrocarril*. M. Matallana (1863) y B.

[393] Más escueta fue la definición de los *caminos de hierro* ofrecida en la *Memoria* (1864) de Jiménez y Díaz Agero: *"caminos provistos de filas paralelas de tandas de metal sólidamente unidas al terreno"* (p.16)

V. Garcés (1869) caracterizaron dicha voz de forma extensa bajo puntos de vista técnicos e históricos, pero sin realizar ningún comentario metalingüístico. Matallana remitió desde *camino de hierro* a las expresiones *ferro-carril* y *vía férrea*. Básicamente, según su vocabulario descriptivo, el ferrocarril correspondía a una o dos vías formadas por *rails*. Garcés remitió desde *camino de hierro* al artículo *ferro-carriles*. Éstos se constituían mediante dos *carriles* colocados a lo largo de la vía.

Fueron González y Sastre (1887) los que ofrecieron una visión lingüística de la disputa existente en torno al uso del término *ferrocarril*:

> *"No están de acuerdo los etimologistas acerca de la exactitud de la palabra ferrocarril, aplicada al sistema de locomocion terrestre por vapor. Ni esta palabra, ni la de caminos de hierro empleada en Francia, expresan en efecto de un modo exacto la idea de ese invento. Los italianos le llaman strada ferrata ó ferro-via*[394]*, y esta palabra, aunque parece se ajusta más á la idea de los ferrocarriles que las otras, no faltarían razones para encontrarla tambien deficiente. Sea lo que quiera, la palabra usual y oficial es ferrocarril, y á ella habremos de atenernos"*

Como se ha comentado anteriormente, el diccionario de Matallana identificó la *vía férrea* con el *camino de hierro*. Su definición del término *vía* fue, por otra parte la siguiente:

> *La reunión de carriles, traviesas, balastre, clavazón, coginetes y planchas de unión que constituye el camino de hierro.*

B. V. Garcés (1869) puso de manifiesto, en el artículo correspondiente a la voz *vía*, las posibles tesituras respecto a sus referentes y tomó partido por una solución novedosa:

> *Aplícase en general este nombre á todo camino, pero en el servicio de ferrocarriles se denomina tan solo vía el plano horizontal ó ligeramente inclinado en el cual asientan de una manera fija sobre traviesas las barras de hierro paralelas y continuas que forman el ferro-carril propiamente dicho.- En algunos casos se usan indistintamente las palabras vía férrea,*

[394] H. Peter ha fechado las primeras documentaciones del término *ferrovia*, en textos italianos, hacia principios de 1852. PETER, H., *Op. cit.*, p. 41.

camino de hierro y ferro-carril como sinónimas, y en otras por el contrario, se restringe el significado de la palabra vía hasta el punto que no signifique otra cosa que las dos filas de rails...- En la necesidad, sin embargo, de definir la palabra vía nos parece mejor que todas las definiciones la siguiente: - Vía es el espacio que media entre los dos rails, comprendiendo los rails mismos, en toda la extensión del camino de hierro ó ferro-carril.

González y Sastre (1887) simplificaron la definición del término *vía* y retomaron únicamente la formulación que Garcés había circunscrito inicialmente, según la cita anterior, al *"servicio de ferrocarriles"*.

El uso de las expresiones *vía* y *vía férrea*[395] entre los textos técnico-administrativos de este período fue generalizado. Respecto al sintagma *vía férrea*, la máxima expresión en cuanto a la variedad de su representación gráfica se dio en el *Informe del Ayuntamiento de Reus* (1865), que utilizó las formas *via Ferrea, vía ferrea* y *via-ferrea*. Se hizo referencia también a las *vías de hierro* en la *Memoria* (1864) de Jiménez y Díaz Agero.

En los vocabularios específicos fue presentada una amplia tipología de vías férreas adyacentes. Matallana (1863) aludió a la *vía apartadero* -con unos tramos especiales que llamó *apartaderos de retroceso-* y a la *vía de escape*, utilizada para desenganchar la máquina y ponerla a la cola del tren; Garcés (1869) distinguió el *apartadero*, enlazado con la vía principal por ambos extremos, de la *vía muerta o perdida*, sólo unida a la principal por un extremo; y González y Sastre (1887), que, al igual que Garcés, hicieron referencia a la *vía apartadero* y a la *vía muerta*. Posteriormente, en la *Cartilla para guarda-agujas y guarda-barreras* (1867), M. Matallana mostró las características de los distintos tipos de vías secundarias con

[395] En 1864, V. Palacios se refirió a la crisis inglesa de 1845 en el texto titulado *Intervención del Estado en la industria de los Caminos de hierro*. Sobre este hecho comentó el siguiente aspecto: *"¿Y cual ha sido la causa funfamental...? La concurrencia en mal hora establecida en los caminos de hierro* [...] *Los ingleses han calificado aquel exagerado entusiasmo por las vias férreas con el nombre de* the great mania, *la gran locura"*. En otro punto de su obra, Palacios aludió al *"recuerdo de tantas fortunas perdidas, la presencia de los rail-way labourers léjos de su país* (¿en España, quizás?) *abandonados á si mismos sin conciencia y sin moral"* (pp.31-34).

estas palabras:

> *Via apartadero ó de desvio. La secundaria que saliendo de la via general sirve para apartar los trenes de esta.*[396]
>
> *Via de escape. El trozo de via que, permitiendo desprender la máquina de la cabeza del tren, puede pasar por el para ponerse á la cola.*
>
> *Via muerta. La que solo tiene una entrada que sirve al propio tiempo de salida y no comunica con ninguna por el otro estremo. (pp.40-41)*

La disponibilidad para circular por las vías férreas y la propia circulación dieron lugar a la creación de una taxonomía en consonancia: Matallana se refirió, en este sentido, a la *vía libre*, la *vía de llegada*, la *vía de salida* y la *vía general*, como vía de paso frecuente; Garcés sólo mencionó la *vía libre*; y González y Sastre recogieron las mismas expresiones que Matallana con la excepción de la *vía general*. Además, según sus características, las vías férreas fueron denominadas por Garcés como *vía cerrada* (con cerramientos laterales) y *vía única*. Debemos recordar, por último, que González y Sastre mencionaron un tipo de *vía estrecha* en la definición que aportaron de los *ferrocarriles económicos*.

El *Suplemento* de 1875 al diccionario de R. J. Domínguez incluyó en sus páginas la voz *carrilera*, que fue definida de este modo: *"prolongacion accesoria en un camino de hierro, de cuyo tronco se desvia para usos particulares"*. El mismo enunciado fue tomado exactamente por el diccionario de Bouret-Bastinos en 1883.

La propia ambigüedad semántica del término *vía* provocó, entre los tres diccionarios especializados, ciertas diferencias por lo que respecta a la fijación lexicográfica del compuesto *entrevía*. Inicialmente, este término adoptó

---

[396] P. Sans (1868) y J. Marvá (1877) aludieron también al *apartadero*. Sans se refirió a los *apartaderos* y a las *aguadas*, *"que se hallan, en ciertas líneas, fuera de las estaciones"* (p.214). Marvá definió el *apartadero* como *"vía accesoria que sirve para contener wagones, y aún trenes completos, dejando expedita la vía general, á la que está unida"* (p.323), mientras que los *"puntos de aguada son los que contienen depósitos de líquido para alimentar los tenders"* (p.322).

definiciones como las siguientes:

> *Espacio libre entre dos vías (Matallana,1863); Es el espacio que queda entre cada línea de rails (Garcés,1869)*

La indefinición referencial surgida de los anteriores enunciados pareció quedar resuelta en la obra de González y Sastre (1887), donde se realizó una clara distinción entre el *ancho de vía* y la *entrevía*. Sobre las dimensiones del *ancho de vía* se afirmó que el *"ensanche de la vía ó distancia entre los bordes interiores de las barras-carriles será de 1 metro 67 centímetros"*, mientras que las de la *entrevía* se especificaron de modo que *"el ancho de la entrevía será de 1 metro 80 centímetros"*[397]. Por tanto, la voz *entrevía* fue fijada por González y Sastre como denominación que permitía designar de nuevo (vid. C.1.) el espacio existente entre cada uno de los sentidos de la marcha. Sin embargo, la ambigüedad semántica de dicha voz se ha manifestado hasta nuestros días en un gran número de textos.

En el *Prólogo* del diccionario de González y Sastre se documenta también el primer derivado formado a partir del término *ferrocarril*. Se trata del adjetivo *ferro-carrilera*, empleado en una referencia al *"desarrollo de la industria ferro-carrilera en España"*.

En el *Apéndice* a la misma obra se hizo referencia a los *ferrocarriles económicos*, que fueron definidos como:

> *Así se llaman los de vía estrecha, es decir, los que tienen una vía de menor anchura que la de los de servicio general, y por consiguiente, no exigen un material fijo y móvil del peso, ni de las dimensiones, y por lo tanto del coste que se emplea en las líneas generales, ni tampoco el trazado y perfil de éstas.*

Además, según el propio autor, entre los *ferrocarriles económicos* se encontraban los *"tranvías á vapor que pueden utilizar parte ó todo de los caminos*

---

[397] En la obra *Tracción en vías férreas* (1877-78) de J. Marvá se especificó que el espacio entre dos vías contiguas era de 1,80m. en las vías generales y 2,20m. en el interior de las estaciones (p.337).

ordinarios que recorren". También en la entrada correspondiente al término *ferrocarril*, González y Sastre ofrecieron una breve historia del medio de transporte donde, en una enumeración de los fracasos ferroviarios más celebres, aludieron al *"sistema de cremallera de Blenkensop"*, aunque este tipo de ferrocarril no fue descrito en ningún artículo de su obra lexicográfica[398].

2. Material fijo

a. Superficies de deslizamiento

La voz *carril* no sólo representó un papel fundamental como elemento compositivo del término *ferrocarril*[399], sino que además mantuvo relaciones paradigmáticas con las voces *raíl* y *riel*. Por parte del *DRAE*, esta relación se inició en la edición de 1884, momento en el cual el término *carril* adoptó su primera acepción ferroviaria:

> *En las vías férreas, barras de hierro que, en dos líneas paralelas, determinan y facilitan el curso y movimiento de las locomotoras y carruajes que sobre ellas ruedan.*

En la misma edición académica de 1884, la necesidad de nombrar cada una de estas *barras de hierro* se vio cubierta con la inclusión de los términos *raíl* y *riel* por parte de la Corporación. En un primer momento, *raíl* o *rail* (ambas formas encabezaron el artículo) remitió a una de las acepciones de *riel*, concretamente a la siguiente:

> *Cada una de las barras de hierro que, convenientemente labradas y tendidas en la vía, forman el carril sobre que ruedan las locomotoras y carruajes.*

---

[398] En 1869, el primer cremallera ascendió al monte Washington en New Hampshire (USA). En Europa, la primera ascensión de los cremalleras fue al monte Rigi (Lucerna) en 1873.

[399] La voz *carril* dio lugar, durante este período, a otras formaciones compuestas. En concreto, el *ajusta-carriles Barberot*, elemento de unión citado en la *Memoria* (1864) de Jiménez y Díaz Agero.

Esta definición parecía heredar la labor artesanal que recibía el *riel* en relación a su acepción primera como *"barra pequeña de oro, plata ó cobre en bruto"*.

El uso efectivo en los textos de este período se limitó, no obstante, en las voces *carril* -junto a *barra carril-* y *raíl*. En 1863, la *Memoria* de la Exposición Universal de Londres (1862) de C. S. Montesino aludió a los *"railes, ó barras-carriles"* (p.130) en relación a este referente. La misma alusión a las *barras carriles* -junto a *raíl-* se halla, por ejemplo, en la *Memoria* (1864) de Jiménez y Díaz Agero. Como ha podido verse en la definición de los caminos de hierro de P. Sans y Guitart (1868), dicho autor hizo referencia también a las barras de hierro como *"rails ó carriles"*. En ocasiones se manifestó una preferencia por el término *carril* frente al anglicismo *raíl*, como ocurrió en un documento de la Compañía de los Ferro-carriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona, fechado el veinte de julio de 1876 con el título *Via con carril de acero*. En la cabecera del texto original belga de la S. A. des Hauts-Forneaux -del mes de noviembre del año anterior- se podía leer, por contra, el título *Voie en rail d'acier*. En 1877, J. Marvá ofreció la siguiente definición de la voz *carril*:

> *"Barra de hierro sobre la cual ruedan las llantas de los vehículos, en las líneas llamadas férreas por este motivo" (p.330)*

Los diccionarios de autor de este período trataron este grupo de términos con disparidad de criterios. En 1875, el texto de Garnier incorporó a su *Suplemento* la voz *carril*, tomando la definición propuesta por E. Chao en 1853. La edición de 1875 del diccionario de R. J. Domínguez también presentó su propia definición de *carril* con un carácter ambivalente que afrontaba la duplicidad referencial de dicha voz:

> *Cada uno de los dos listones ó barras de hierro, que unidos constituyen las dos líneas paralelas sobre las cuales giran las ruedas de los carros en los caminos de hierro, y también aquellas en conjunto.*

La obra de Bouret-Bastinos (1883) plagió, de nuevo, el texto de Domínguez por lo que respecta al término *carril*. No apareció, en cambio, en este grupo de diccionarios de autor el anglicismo *raíl*. Sólo Garnier (1875), también a través del *Suplemento*, definió bajo la entrada *riel ó rieles* este referente:

> *Barras de hierro aseguradas en el suelo que sirven para hacer marchar sobre ellas los trenes de los ferrocarriles.*

Por contra, en el primero de los vocabularios específicos sobre ferrocarriles publicados en España por M. Matallana (1863) la voz *carril* se equiparó a la lexía *barra-carril* y al término *rail*. En 1869, el diccionario especializado de B. V. Garcés hizo corresponder los *carriles* a los *rails*, al igual que el diccionario de González y Sastre en 1887. Sin embargo, destaca la ausencia de la voz *riel* en los tres textos lexicográficos especializados.

Uno de los elementos fundamentales para el establecimiento de los ferrocarriles fueron las bases de madera utilizadas para su apoyo. En general, la voz *traviesa*[400] cubrió dicho referente ferroviario en las fuentes consultadas, aunque también se documentan referencias a los *largueros* (Montesino,1863, p.131;Jiménez-Díaz Agero,1864,p.23). En 1867, M. Matallana evidenció en la *Cartilla para guarda-agujas y guarda-barreras* que el léxico del ferrocarril ha mantenido, desde un primer momento, denominaciones jergales. Así se desprende de estas palabras:

> *"Bastará saber en fin, que unos obreros llaman felipas, otros estribos, otros puentes, otros tirantes, y los mas traviesas á las maderas ó hierros que, normales á los carriles, sirven de apoyo á estos" (p.6)*

El *DRAE* de 1869 reflejó dicho referente con la siguiente acepción de la voz *traviesa*:

> *En los ferrocarriles, cada uno de los maderos que se atraviesan en una vía,*

[400] La voz *traviesa*, además de ser definida por J. Marvá (1877) como *"pieza de madera que soporta los carriles"*, designó en la misma obra la *"cabecera del bastidor en la máquina, tender y vehículo"* (p.354).

para asentar sobre ellos las barras de hierro en que encajan las ruedas de los carruajes.

La anterior definición fue actualizada en la siguiente edición académica de 1884, de forma que el término *traviesa* fue definido como *"cada uno de los maderos que se atraviesan en una vía férrea para asentar sobre ellos los rieles"*. En todos los diccionarios especializados fue recogida también la voz *traviesa*, si bien los distintos autores incluyeron la posibilidad de utilizar traviesas de otros materiales como el hierro (Matallana,1863) o, incluso, papel (González y Sastre,1887). Las mismas bases recibieron, en algún caso, el nombre de *soleras*. Dicho término, que tiene los mismos antecedentes arquitectónicos que *travesaño* y *traviesa*, no adoptó ninguna acepción ferroviaria en las obras lexicográficas. No obstante, en el *Suplemento* del diccionario de Garnier (1875) se comentaron las características de los *carriles de Brunel* del siguiente modo:

Aquellos cuya sección tiene la forma de una U al revés, y se fijan directamente sobre las soleras.

En el grupo de repertorios léxicos especializados se ofreció, también, una completa clasificación de los carriles según su forma y disposición en la vía férrea, así como en función de su empleo en las diferentes líneas europeas. La amplia descripción técnica dio lugar al uso de voces específicas en relación a cada tipo de carril. Así, por ejemplo, el galicismo *tirafond* fue recogido por M. Matallana y B. V. Garcés. El primero de ellos describió su referente ferroviario inicial del siguiente modo:

Se aplica al tornillo de rosca de madera con cabeza poligonal que hace oficios de escarpia en el clavado de los carriles vignolles. Es palabra francesa que se va generalizando entre nosotros.

En 1887, González y Sastre incorporaron ya la forma española *tirafondo*, hoy día de uso generalizado[401].

[401] *DRAE*-1992, s.v. tirafondo: Tornillo para asegurar, especialmente en la madera, algunas piezas de hierro.

Otra incorporación en los vocabularios específicos sobre ferrocarriles fue la del término *cojinete*. Su presencia permite, además, conocer las relaciones existentes entre las tres obras de estas características publicadas durante la segunda mitad del siglo XIX. En todas ellas se incluyó la voz *cojinete*, con idéntico enunciado en la definición de Matallana y González y Sastre:

> *Soporte de fundición que sirve para recibir y sujetar un carril y se coloca entre este y la traviesa ó apoyo, tienen dos orejas con agujeros para sujetarlas á las traviesas.*

Matallana ofreció también en su obra una amplia clasificación de los tipos de cojinetes existentes a partir de sus características técnicas. Esta taxonomía no fue tan explícita en los textos de Garcés y González y Sastre. Un hecho al que se refirió Garcés con la justificación de que la *"descripción detallada es mas propia de un tratado de construcción que de este Diccionario"*. El vocabulario de Matallana fue el único que recogió, además, la expresión *placa-coginete* como denominación que recibió un tipo de cojinete más reforzado[402]. La *Memoria* de C. S. Montesino (1862) se refirió, por su parte, a los *"cojinetes, mordazas y demas piezas de sujecion"* (p.131), mientras que Barron y Arámburu (1869) mencionaron los *"cojinetes ó sillas de hierro"* (p.30).

La edición del *DRAE* de 1869 fue la primera que incorporó la voz *cojinete* al corpus léxico de la Academia con la siguiente definición:

> *En los ferro-carriles, las piezas de hierro con que se sujetan los carriles a las traviesas del ferrocarril.*

En la siguiente edición de 1884, este enunciado fue ligeramente modificado en cuanto al orden de sus elementos. Desde entonces, la redacción se ha mantenido, hasta nuestros días[403], como *"pieza de hierro con que se sujetan los*

---

[402] Cabe destacar que M. Matallana describió la acción del verbo *cajear* como *"operación que consiste en hacer un rebajo ó asiento con la azuela en las traviesas para sentar los coginetes ó planchas de los carriles"*.

[403] Las únicas variaciones en las distintas ediciones académicas del siglo XX se han producido en torno a la raíz etimológica de la voz *cojinete*. Desde 1914, relacionada con 'cojín', del lat.

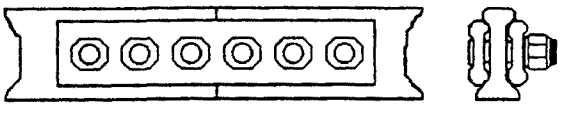
carriles a las traviesas del ferrocarril".

Una nueva muestra de las relaciones existentes entre los textos lexicográficos ferroviarios se produjo a través de la incorporación y definición en dichos vocabularios específicos de la expresión *coge-rail*, definida por Matallana como:

> *Pedazo de madera fijo en la traviesa para recibir, asir y sostener el rail. Es un nuevo método que se ha puesto en práctica en algunas líneas francesas.*

Tanto Garcés como González y Sastre coincidieron plenamente en la parte inicial de la definición. Garcés modificó el comentario final para afirmar que *"este método no se halla aun muy generalizado en nuestros ferro-carriles"*, aspecto al que González y Sastre ya no hicieron referencia.

Otro elemento esencial en el establecimiento de los carriles fue la *eclisa*. Esta denominación no fue incorporada lexicográficamente, durante esta época, con entrada propia, aunque en los diccionarios especializados se citó en algunas descripciones técnicas. Es lo que ocurrió en la obra de González y Sastre (1887) al proponer un sistema de medición de distancias para colocar las señales de avisos. En ese contexto se utilizó el plural del término *eclisa*, con una grafía que demuestra el origen francés del mismo: *"... contando los rails por el número de eclises, y calculando que 16 componen próximamente 100 metros"*.



Con anterioridad, B. V. Garcés (1869) utilizó la voz *eclisa* al dar las

vulg. COXINUN, de COXA, 'cadera', mientras que, con anterioridad a 1914 y a partir de 1956, el origen de 'cojín', se situó en el lat. CULCITA, 'colcha, colchón, almohada'. El *DRAE* de 1992 ha retomado, no obstante, la primera de estas etimologías. En cualquier caso, ambas opciones tienen como referente un elemento que sirve de sustento o apoyo, lo cual es, en definitiva, la función de los *cojinetes*.

características de los *carriles americanos o de Vignolles*:

> *"... se colocan en las juntas de los carriles, sujetando á estos con tornillos por la garganta, unas planchas de hierro llamadas eclisas ó bridas"*

Esta última voz, *brida*, fue la utilizada de forma común en las tres obras especializadas para designar dicho referente. Una función semejante realizó, según estos textos, la *plancha de unión o junta* (Matallana y Garcés) o, simplemente, *plancha de unión* (González y Sastre)[404]. En el vocabulario de Matallana esta pieza fue definida como:

> *La de acero ó hierro con agujeros que se aplica á la unión de los carriles sirviéndoles de base é impiden toda desviación.*

Cuando la *plancha de unión* se aplicó a un determinado tipo de carriles huecos fue designada, en la misma obra, como *plancha silla* (vid. A.2.a.):

> *La primera de estas -la que sujeta esta clase de carriles- la suelen llamar planchas sillas, por la figura que presentan para que entre el carril hueco.*

Cabe destacar que, en 1876, un documento de la Compañía de los Ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona mencionó la *plancha de junta* al traducir el texto original de la S. A. des Hauts-Forneaux (1875) con sede en Bélgica, donde podía leerse la denominación francesa *selle de joint*.

En el resto de fuentes consultadas se observa alguna de estas variantes. En 1869, Barron y Arámburu citaron las *"bridas ó eclisses para las juntas"* (p.13). La voz *brida* aparece recogida en el documento de la Compañía Zaragoza-Pamplona-Barcelona citado con anterioridad al referirse al *"tornillo para brida"* como traducción, a partir del original belga, de *"boulon*[405] *d'eclisse"*. En otro

---

[404] En la *Memoria* (1864) de Jiménez y Díaz Agero se aludió a las *placas de juntas* (p.21) y a otras piezas de unión como las *"grapas (crampons)"* o la propia *brida*. Ésta presentó diversas reformulaciones al ser mencionada como *"un herraje ó brida"*, como *"brida (eclisse)"* o, en un sistema determinado, como *"cojinete-brida (coussinet-eclisse)"* (pp.25-26).

[405] En 1877, J. Marvá se refirió a dicho galicismo como *"palabra usada por los prácticos (traduccion grosera de la francesa* boulon*) sinónimo de clavija ó eje pasador"* (p.327). En 1960, el *Glossaire des termes ferroviaires* incluyó la expresión *bulón de enganche*. El *Diccionario de*

punto del texto se hace referencia, además, a las *"bridas ó eclisas"*. En 1877, J. Marvá describió la *brida* como *"pieza que asegura el empalme á junta plana de otras dos"* (p.327).

b. Elementos adyacentes

Entre los mecanismos ferroviarios de una línea férrea, el *cambio de vía* o, simplemente, el *cambio* fue el más utilizado y conocido (*Memoria* de C. S. Montesino,1862; *Notas* de L. Rouviere,1865; M. de Luna,1872). En 1877, J. Marvá definió el *cambio de via* como *"disposición de vía para pasar de una á otra que le es convergente"* (p.329), y los vocabularios específicos de este período incluyeron dicha denominación, de la cual se hicieron detalladas descripciones. M. Matallana (1863) se refirió, por ejemplo, al *cambio de vía* como sigue:

> *Disposicion particular de los carriles para pasar de una via á otra para lo cual giran y se adaptan á la via que se quiere los rails cortados en forma de lengüeta y que se llaman agujas. Si las vias se cortan, el punto de interseccion se llama cruzamiento*[406] *y la disposicion es diferente al cambio [...] Los cambios son de tres especies, de carril movible, de contra-carril y de agujas y contra-carril.*

Pocos años después, B. V. Garcés (1869) especificó la tipología de *cambios de vía* a partir del siguiente criterio:

> *El cambio de via para un solo carruaje se verifica por medio de plataformas ó cangrejos, y para varios carruajes á la vez, ó un tren, por medio de agujas y de corazones de via.*

Los cambios de vía se convirtieron, además, en una fuente de recursos

---

términos ferroviarios (1995) se refiere, en la actualidad, al *bulón de vía*.

[406] En la *Memoria* Albacete-Cartagena de 1857 se había hecho referencia al cambio de vía del sistema Wild, compuesto de *"agujas, cojinetes, cruzamientos, cajas de contrapeso, etc."* (p.143). Ya en el período 1863-1887, P. Sans (1868) se refirió a los *"pasos á nivel y cruzamientos de via"* (p.214), M. de Luna (1872) a las *"agujas cruzamientos"* (p.43), y J. Marvá (1877) definió *cruzamiento* como *"interseccion de dos vías distintas que se prolongan á uno y otro lado del punto de encuentro"*. En cambio, en este mismo texto se caracterizó el *cruce* como el *"paso de uno ó más trenes por una misma estacion"* (p.334). Cabe destacar que los *cruceros* o *cruceros de vía* fueron citados por C. S. Montesino (1863) y L. Rouviere (1865), respectivamente. En 1924, el *Manual* de Tomás de Alberti se refirió a este punto de la vía férrea como *intersección* (p.399).

metafóricos, ya que en ellos se llegó a distinguir entre las *agujas*[407] *ó lenguas de cambio* (Matallana,1873), el *muñón*, la *pestaña*[408] (Matallana,1867), la *pata de liebre*[409] y el *corazón* (Matallana,1863;Garcés,1869;Marvá,1877;González y Sastre,1887) o la *muñequilla* (Matallana,1863).[410]

La expresión *pata de liebre* fue recogida en los diccionarios especializados de la segunda mitad del siglo XIX como denominación de un determinado elemento del mecanismo de cambio de vía. M. Matallana (1863) ofreció, por ejemplo, la siguiente definición de la *pata de liebre*:

> *En los cambios y cruzamientos de via se llaman asi los carriles que formando un ángulo en si mismos, hacen cambiar la direccion al tren tomando la punta del corazon y se colocan á uno y otro lado de este.*

El *corazón* (Matallana) o *corazón de vía* (Garcés, González y Sastre) fue la denominación que los diccionarios especializados otorgaron a otra parte del mecanismo de cambio en los ferrocarriles[411]. M. Matallana (1863) la definió con las siguientes palabras:

> *Parte de un cambio de via. Los dos trozos de carril que formando un*

---

[407] W. v. Wartburg expone cómo *"una expresión de la terminologia ferroviaria como el fr. aiguiller 'cambiar agujas', puede usarse en sentido figurado (aiguiller une discussion) sólo porque el cambio de agujas y su objeto son cosas conocidas de todos"*. WARTBURG, W. v., *Op. cit.*, p. 176.

[408] J. Marvá (1877) aplicó la voz *pestaña* como *"sinónimo de reborde"* (p.347) en relación a las ruedas de los vehículos ferroviarios.

[409] También Marvá utilizó la expresión *pata de araña* para designar una parte del *cojinete*.

[410] Cabe recordar, en este momento, las palabras de A. Martín-Municio respecto a la metáfora y su manifestación en el lenguaje científico: *"La metáfora está tan estrechamente entretejida con la textura misma del habla humana que ya la hemos encontrado bajo varios aspectos: como un factor capital de la motivación, como un artificio expresivo, como una fuente de sinonimia y de polisemia, como un escape para las emociones intensas, como un medio de llenar lagunas en el vocabulario, y en otros diversos cometidos* [...] *Para entrar ya en la participación de la metáfora en el lenguaje de la ciencia y sus aledaños, podemos señalar con Ullmann, cómo, entre las innumerables metáforas en que se ha expresado la facultad imaginativa del hombre, hay cuatro grupos principales que se repiten en las más diversas lenguas y estilos: metáforas antropomórficas, metáforas animales, metáforas sinestéticas y metáfora por cambio de sentido vulgar"*. MARTÍN-MUNICIO, A.: "La metáfora en el lenguaje científico", *BRAE*, LXXII, pp. 221-249.

[411] En 1862, el texto *Caminos de hierro* de V. L. Marqués había aludido al camino de hierro compuesto, entre otros elementos, de *"corazones y agujas"* (p.17). El propio Matallana, en 1873, se refirió a los *"cruceros ó corazones de vía"* (p.461).

> *ángulo rematan en punta y se ponen en la intersección de las vias en el sitio que empiezan á separarse una de otra. [...] El corazon va montado y sujeto en planchas taladradas para asegurar estas á las traviesas.*

La *pata de liebre* fue definida por Marvá como el *"carril en ángulo que se encuentra en los cambios y cruzamientos de vía, á uno y otro lado del corazón"* (p.347), mientras que el *corazón* correspondía a la *"masa metálica de forma angular que se coloca en el punto de encuentro de los carriles en los cambios de vía"* (p.333).

La voz *muñequilla* fue definida únicamente en la obra de M. Matallana (1863) como:

> *Una de las partes que constituyen una marmita de cambio, es donde se sujeta la palanca y con la que gira.*

La importancia del mecanismo de cambio de vía se hizo patente en la incorporación lexicográfica de numerosas voces relacionadas con su uso técnico. Además del grupo de términos examinados anteriormente, el léxico del ferrocarril aumentó su corpus con las denominaciones de otros elementos más específicos de dicho mecanismo.[412]

El primero de estos términos fue la voz *marmita*, que sólo apareció en los diccionarios especializados del siglo XIX con acepción ferroviaria y presentó, en la obra de B. V. Garcés, la siguiente definición:

> *En el tecnicismo de los ferro-carriles llámase marmita á una especie de caja semiesférica de hierro fundido dentro de la cual está y funciona el punto de apoyo de la palanca de cambio de vía por medio de una barra que se une por el extremo opuesto con las agujas.*

A su vez, la *marmita* estaba formada por una serie de piezas cuya denominación sólo apareció registrada en algunos de los vocabularios sobre

[412] Muchas de estas denominaciones aparecen recogidas, un siglo después, en el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960).

ferrocarriles.

La voz *tirante* -designación que recibió también un elemento de la caldera de vapor- fue recogida por Matallana y González y Sastre. Estos últimos autores especificaron la denominación de dicho componente del cambio con la forma *tirante de agujas*, que definieron del siguiente modo:

> *La barra de hierro que desde las agujas de un cambio de vía, va á unirse á la parte inferior de la palanca de la marmita del mismo, conservando el paralelismo de las agujas en sus diversas posiciones.*

El elemento ferroviario designado como *aguja* fue el más divulgado en referencia a los cambios de vía. En 1869, el *DRAE* incorporó una acepción al respecto a la voz *aguja* bajo estos términos:

> *En el tecnicismo de los caminos de hierro, la palanca*[413] *que varia la dirección de los carriles, para que empalmen con otra vía y sigan los carruajes otra dirección.*

Este enunciado fue modificado en la siguiente edición académica de 1884 e hizo alusión al siguiente referente:

> *Barra de hierro que, movida por una palanca, sirve en los ferrocarriles para aproximar ó separar los railes movibles, cuando ha de efectuarse un cambio de vía.*

Los tres diccionarios especializados recogieron el término *aguja* en su corpus lexicográfico. M. Matallana (1863) caracterizó este mecanismo como:

> *La porcion ó parte de carriles móviles alrededor de un punto fijo, que adaptándose á dos rails por su costado sirve para hacer pasar los trenes de*

[413] Es de destacar el gran número de expresiones ferroviarias que se formaron a partir de la voz *palanca* y que fueron incluidas en los diccionarios especializados. En ellos hallamos referencias a la *palanca* (Matallana y Garcés) o *palanca de cambio* (González y Sastre) como elemento integrante del mecanismo de cambio de vía al cual sólo tenía acceso el guardagujas y a la *palanca de cambio de marcha* (Matallana y Garcés) o *palanca de máquina* (González y Sastre), situada en la locomotora y que permitía al maquinista variar el sentido y la velocidad de la marcha del tren. J. Marvá (1877) se refirió, también, a la *"palanca de cambio de marcha ó contramarcha"* (p.346).

una via á otra.

A su vez, la definición del término *aguja* permite establecer otra conexión entre los distintos autores de los vocabularios específicos sobre ferrocarriles en el siglo XIX. En este caso, resultó coincidente la definición aportada por Garcés (1869) y González y Sastre (1887), que fue la siguiente:

> *Designase con este nombre en la explotación de los caminos de hierro unos carriles, adelgazados en una punta, que por medio de cierto mecanismo se desvían un poco de la posición normal para que las máquinas y carruajes pasen de una vía a otra en el punto de bifurcacion ó empalme.*

Existieron, no obstante, otras acepciones ferroviarias del término *aguja*. Todas ellas aparecieron en los diccionarios especializados. Matallana citó la *aguja de comprobar*, utilizada para señalar el ancho de vía y de la entrevía. Garcés se refirió a la *aguja* de diversos instrumentos de medición y a una *"palanqueta para atacar los barrenos"* que recibió la misma denominación.

En las tres obras lexicográficas especializadas sobre ferrocarriles del siglo XIX apareció citada también la voz *contra-carril*, que en el vocabulario de M. Matallana (1863) presentó la siguiente definición:

> *Especie de carril que se pone al costado de los rails para evitar descarrilamiento ó resguardar los carriles. Al principio se usaron en todas las curvas y en los puentes. Hoy solo se usan en los pasos á nivel y en los cruzamientos de via ó frente á los corazones de los cambios.*

La presencia del compuesto *contracarril* se documenta en Montesino (1863), Matallana (1866) y Marvá (1877). Sólo el segundo de estos autores mantuvo la representación gráfica de dicha expresión con guión.

Otro de los mecanismos utilizados para pasar de una a otra vía los vehículos ferroviarios o cambiar el sentido de su dirección fue designado por las expresiones *plataforma giratoria*[414] (Rouviere,1865) y *placa giratoria* (Montesino,1863;M. de

[414] J. Marvá (1877) se refirió a la *"plataforma de la máquina y tender"* (p.348) en relación al piso de palastro donde iban colocados el maquinista y el fogonero

Luna,1872), mientras que ambos sintagmas alternaron su presencia en documentos relativos al *Ferro-carril de Córdoba á Málaga* (1863). En los diccionarios especializados, se realizó una distinción de los referentes designados por dichas expresiones. M. Matallana (1863) distinguió las *plata-formas para wagones* y las *plata-formas para máquinas* -según el vehículo que se hacía girar sobre el eje- de la simple *plata-forma* para el cambio de vía. B. V. Garcés (1869) no especificó los distintos tipos de *plataformas*, aunque en la definición de éstas aludió a las diferentes funciones que cumplían. Asimismo, Garcés identificó los términos *plataforma* y *tornavía* al referirse al mecanismo del cambio de vía. Por último, González y Sastre (1887) distinguieron, en el mismo sentido que Matallana, entre *plataformas* y *plataformas para locomotoras*[415].

Otro de los términos utilizados en estos repertorios especializados para designar el componente de un determinado tipo de plataformas fue la voz *cangrejo*, que alberga un nuevo fenómeno de metaforización. La diferencia radicó en que el *cangrejo* debía soportar plataformas con una superficie de mayores dimensiones en cuanto a su diámetro -correspondería a las *plataformas para máquinas* de Matallana o a las *plataformas para locomotoras* de González y Sastre- y exigía, además, la existencia de un foso con raíles perpendicular a varias vías paralelas, lo cual facilitaba el cambio de vehículos de una vía a otra y, en definitiva, permitía realizar una operación cuyos movimientos se asemejaban a los del crustáceo[416]. M. Matallana definió la voz *cangrejo* del siguiente modo:

Especie de truck[417] *colocado en un foso con rails que atraviesan*

[415] Respecto a este tema, B. Pottier ha apuntado el uso de la forma *colisa* en un reglamento ferroviario argentino de 1900. La voz *colisa* es también la denominación que recibe una determinada plataforma giratoria en el léxico marítimo. POTTIER, B. (1966), *Op. cit.*, p. 262.

[416] Entre los procedimientos de creación semántica -además de onomatopeyas, préstamos y derivación/composición- P. Guiraud alude a *"la migración o transferencia del sentido, que consiste en designar un concepto por un nombre que ya pertenece a otro, para lo cual mueve la similitud de forma, de color, o de función existente entre ambos objetos"*. GUIRAUD, P., *Op. cit.*, pp. 44-45.

[417] El término *truck* hizo referencia, por otra parte, a una especie de *'carretón'* o *'vagón sin bordes laterales'* que también fue utilizado para circular por las vías férreas de forma ordinaria. En este sentido, las voces *carretón* y *truck* serán analizadas en el apartado correspondiente a los vehículos ferroviarios. También la expresión *placa giratoria* apareció en las obras especializadas

perpendicularmente las vias. Se compone de ruedas que llevan una plata-forma con carriles sobre la que se coloca el vehiculo ó máquina y se hace mover despues hasta ponerse delante de la via á que se quiere pasar.

En 1877, J. Marvá ofreció el siguiente comentario sobre la voz *cangrejo*:

"Especie de truck que se mueve en un foso: rueda sobre carriles, y sobre su plataforma o bastidor lleva otros que vienen á resultar al nivel de la vía ordinaria [...] También se llama cangrejo á unos carritos, de muy pequeña altura, que llevan consigo los obreros de las brigadas" (p.329-330)

Finalmente, sobre el definitivo asentamiento de las vías férreas, cabe hacer referencia de la familia léxica compuesta por las voces *balasto, balastre* y *balastrage*, que fueron recogidas en el vocabulario de Matallana (1863). En 1869, el diccionario de Garcés incorporó igualmente las voces *balasto* y *balastre*, aunque introdujo una variante formal respecto a Matallana. Se trata de la forma *balastaje*, cuya definición presentó un comentario metalingüístico por parte de Garcés:

Aunque la palabra balastaje se emplea muchas veces como sinónima de balasto, creemos que tiene una acepción mas propia cuando se la aplica á la operación de tender el balasto ó al conjunto de materiales que constituyan este.

Mientras en 1875 el diccionario de Garnier tomó a pies juntillas las definiciones que E. Chao había ofrecido dos décadas antes para las voces *balast* y *balastaje* (E.2.b.), el diccionario ferroviario de González y Sastre (1887) omitió la voz *balastre* respecto a sus antecesores Matallana y Garcés e incorporó la forma *balastaje*, cuyo origen fue situado en el propio término *balasto*.

Entre tanto, la edición del *DRAE* de 1869 adoptó el término *balastre* con la siguiente definición:

La capa de arena gruesa y piedra menuda, que en los ferro-carriles se

---

de Matallana (1863) y González y Sastre (1887), remitiendo a la entrada correspondiente del término *plataforma*. Esta denominación sirvió, no obstante, para designar también otros referentes (un tipo determinado de vagón o un espacio concreto del mismo) que serán comentados en su momento.

tiende para rellenar el espacio entre las barras de uno y otro lado.

En la misma edición académica se sancionó el verbo *balastrar* en referencia a la acción de *"rellenar de arena gruesa y piedra menuda un camino de hierro para asentarle y asegurarle"*. Sin embargo, en el *DRAE* de 1884, ambos términos fueron sustituidos por las formas *balaste* y *balastar*. La etimología ofrecida en 1884 por la Academia puede dar una pista sobre las causas de su decisión inicial y de su posterior variación. El origen del término *balaste* se situó en el inglés *ballast*, 'lastre', de modo que en la posible pugna entre el anglicismo y su equivalente español, en un primer momento la Corporación se decantó por la grafía a partir de *lastre*[418], tomando después la forma original inglesa.

En la práctica totalidad de textos administrativos y técnicos, la forma empleada para denominar el referente anterior fue *balasto* (Matallana,1867;M. de Luna,1872;Marvá,1877). Únicamente C. S. Montesino (1863) usó la voz *balastro* (p.137), mientras que las dos opciones fueron usadas por Jiménez y Díaz Agero (1864).

Otro sistema para asentar los caminos de hierro y facilitar su funcionamiento cuando se utilizó la tracción animal fue denominado como *encachado*. Esta voz se incorporó a los tres diccionarios especializados sobre ferrocarriles del presente período. M. Matallana (1863) definió el término *encachado* del modo siguiente:

Empedrado que se suele poner en los caminos de hierro explotados por caballerías para que estas marchen con facilidad.

[418] En 1865, L. Rouviere se refirió a la sujeción de las traviesas con el *lastre*, a fin de sentar la vía (p.38). Al respecto, el *DCECH* de Corominas-Pascual indica lo siguiente: *"Se empleó también balaste (Acad. 1884) y balastro (DHist.) según el modelo de lastre, port. lastro<neerl. last, del que es compuesto ballast"*.

3. Material móvil

a. Locomotoras

M. Matallana (1863) describió la *máquina de vapor*[419] como *"la que funciona por la fuerza elástica del mismo"*. Realizó también amplias y diversas clasificaciones de las máquinas de vapor según ciertas características de las mismas: *máquina ausiliar* o *de socorro*[420], *máquina esploradora* -la que precedía a un tren real- o la *máquina ténder*). En función de la presión con la que trabajaban sirvió de ejemplo su distinción entre las *máquinas de alta presión, de baja presión* y *de presión media*. Pero quizá la tipología más interesante -dejando de lado las clases de máquinas según su creador o según su utilidad en los talleres- la hallamos a tenor del tipo de movilidad que permitían. En este sentido, Matallana llegó a diferenciar las *máquinas de vapor fijas*, las *locomovibles* (cuando eran susceptibles de ser transportadas) y las *locomotoras* (cuando marchaban por si mismas y remolcaban los trenes). Tanto Garcés como González y Sastre emplearon, para el segundo de los casos, la forma *locomóvil*. B. V. Garcés (1869) recogió la lexía *máquina-locomotora*, que remitió a la definición de *locomotora* como *"máquina de vapor que remolca los wagones en los ferro-carriles"*. Garcés remitió a la misma definición desde la voz *locomotiva*, que no fue recogida por el resto de diccionarios especializados.

---

[419] Aunque el protagonismo de este apartado ha correspondido, en gran medida, a la *máquina de vapor*, no menos importante ha sido el papel del *caballo de vapor*, denominación que se asignó, a partir de este momento, a la unidad de fuerza que expresaba la potencia generada por las máquinas de vapor. Como tal, lo hallamos definido en el *DRAE* desde su edición de 1869: *"Unidad convencional, adoptada para medir la fuerza de las máquinas de vapor: dícese por comparación con el esfuerzo de un caballo vigoroso"*. Por otra parte, B. V. Garcés (1869) dejó claro en su obra que la comparación del *caballo de vapor* con un caballo de sangre no era, en ningún momento, equilibrada: *"Un caballo de sangre no representa por término medio arriba de 45 kilógramos por segundo, ni trabaja bien mas de ocho horas diarias. El caballo de vapor lo hace las veinticuatro, y equivale, por tanto, al fin de cada dia á cinco caballos de sangre"*. En 1877, J. Marvá se refirió al *caballito*, denominación correspondiente a una *"pequeña máquina de vapor empleada en otro tiempo para la alimentación de las calderas de locomotoras. El caballito formaba parte de la máquina y funcionaba con vapor tomado de ella"* (pp.327-328).

[420] En 1912, el *Vademécum* de Juan Vallecillo se refirió al *tren de socorro/vagón de socorro* y a las *"locomotoras auxiliares, que se denominan pilotos"* (p.80).

La variedad aportada por este grupo de lexías se manifestó también en los textos ferroviarios técnicos y de divulgación. Junto a *máquina* y *máquina locomotora*, la denominación más frecuente en los documentos consultados fue el sustantivo *locomotora*.

Se hizo referencia, por otra parte, a las *máquinas fijas* y *locomóviles* (Montesino,1863). Así, en relación a una más que probable máquina locomóvil, L. Rouviere (1865) mencionó una *"pequeña máquina de vapor aplicada del modo más inmediato á la elevacion de agua"* (p.17). En su aplicación como generadores, J. G. Malgor se refirió, en su *Catecismo de los maquinistas y fogoneros* (1870), a las *máquinas locomóviles*, distinguiéndolas de las *locomotoras*. Hacia el final del período se observa, además, un proceso de sustantivación muy avanzado en textos como el *Manual práctico del fogonero y maquinista* (1885) de G. Gironi, al citar *"las locomóviles"* (p.56) o *"una buena locomóvil"* (p.57).

Al igual que Matallana, Garcés incluyó un tipo de máquina que llamó *máquina de socorro* y que, según explicación del propio Garcés, *"se denominan ordinariamente pilotos"*. Estas *máquinas-pilotos* servían de auxilio a los trenes *"que hayan sufrido algún contratiempo"*.

González y Sastre (1887) definieron de forma genérica una *máquina*, afirmando lo siguiente: *"para nuestro objeto basta conocer la máquina locomotora"*. Además de la *máquina de socorro*, se refirieron como *máquinas aisladas* las *máquinas de rampa*, utilizadas para unirse a un tren ante grandes pendientes. Aunque González y Sastre identificaron la *locomotora* con la *máquina de vapor*, aclararon que *"tampoco es condicion precisa que una máquina, para llamarse locomotora, circule sobre vías férreas ó simplemente pulimentadas"*. Añadieron, además, un comentario filológico debido a las circunstancias especiales de las locomotoras ferroviarias:

> *"A pesar de que, por estas mismas razones, merecen ser nombradas con una denominacion especial y técnica, la verdad es que la palabra locomotora, cuyo sentido etimológico responde perfectamente á la idea que se expresa con ella, se usa muy poco en el lenguaje corriente de los ferrocarriles. Así se dice máquina á la locomotora, no solo por los prácticos y los peritos, sino en las leyes y reglamentos."*

Respecto al *DRAE*, la edición de 1884 adoptó por vez primera la expresión *máquina de vapor*, definida como *"aquella en que la tensión del vapor del agua hirviendo funciona como fuerza motriz"*. A continuación, se distinguieron en el diccionario académico varios tipos de *máquinas de vapor* según su funcionamiento. Apareció la *máquina de vapor atmosférica* o *de efecto simple* -de la cual, en su primera aparición, ya se decía que *"está casi totalmente en desuso"*- y la *máquina de vapor de doble efecto*. Esta distinción técnica resulta sorprendente en el diccionario académico. De hecho, en la siguiente edición del *DRAE* de 1899 no se halla descrita dicha tipología de máquinas de vapor. En 1884, el sustantivo *locomotora* -único género nominal que recoge el *DRAE* desde ese momento[421]- fue definido también por la Academia de la forma siguiente:

> *Dícese del aparato, y especialmente de la máquina de vapor, que, por contener en sí el principio motor y estar montada sobre ruedas, puede trasladarse de un punto á otro sin auxilio exterior y arrastrar trenes en los ferrocarriles cuando tiene fuerza para ello.*[422]

El diccionario de Garnier en 1875 -que se expresó en los mismos términos

---

[421] En la edición de *DRAE* de 1869 se había sancionado la voz *locomovible* con la siguiente definición: *"Que puede llevarse de un sitio á otro. Dícese especialmente de las máquinas de vapor que, por estar montadas sobre ruedas á propósito [...]"*. En 1884, el diccionario académico indicó explícitamente que este término podía usarse también como sustantivo, posibilidad que quedó restringida únicamente al género nominal femenino a partir de la edición de 1925 -momento en que se hizo corresponder con la voz *locomóvil*-. En la misma edición de 1884, se incorporó el término *locomotriz* y sólo el femenino *locomotora* mantuvo el uso sustantivo ante *locomotor*. En el *DRAE* de 1899 se incluyó la voz *locomóvil* (en forma adjetiva y sustantiva) como sinónima de *locomovible*. Finalmente, en 1925 también se restringió al género femenino el uso sustantivo del término *locomóvil*. A pesar de ello, W. Beinhauer recoge la expresión coloquial *tener el corazón que es un locomóvil* para indicar la alta velocidad de su latido. BEINHAUER, W. (1978), *El español coloquial*, Madrid, Gredos, 1978, p. 333.

[422] En la edición del *DRAE* de 1970, los avances técnicos del ferrocarril provocaron una modificación substancial en la definición del término *locomotora*, que adoptó el siguiente enunciado: *Máquina que, montada sobre ruedas y movida de ordinario por vapor, electricidad o motor de combustión interna, arrastra los vagones de un tren.*

que la obra de V. Salvá (1846)- y el *Suplemento* al diccionario de R. J. Domínguez del mismo año constituyeron otras muestras de la expansión lexicográfica de este campo léxico. En la obra de Domínguez se utilizó, no obstante, el sustantivo *vapor* en relación al siguiente referente:

> *La embarcacion ó tren de un ferro-carril, movidos por la fuerza del vapor. || Por estension todo humo ó tufo que se eleva por sí solo en la atmósfera.*

Cabe decir que Domínguez utilizó en la anterior definición los términos *tren* y *embarcación* cuando éstos no presentaron en su obra ninguna acepción referida al ferrocarril. Igualmente, hay que destacar que, a diferencia de Domínguez, el *DRAE* sólo reconoció como *vapor* al buque que se desplazaba mediante dicho sistema.

Cok y *coke* fueron las dos voces recogidas por la totalidad de diccionarios especializados de la segunda mitad del siglo XIX en relación al mineral energético de los ferrocarriles, y así se manifestó en los documentos de la época -*cok* en Marvá (1877) y *coke* en Montesino (1863) y Rouviere (1865) son algunos ejemplos de este hecho-. La primera forma que apareció en el *DRAE* fue, en su undécima edición de 1869, la voz *cok*. La definición académica de este término presentó, en ese momento, el siguiente enunciado:

> *Hulla carbonizada y despojada de sus principios bituminosos, á fin de que al arder no produzca humo demasiado espeso. Es voz tomada del inglés.*

Tras estos primeros pasos, el *DRAE* siguió un proceso de continuos cambios por lo que respecta a esta designación. En la edición de 1884, se produjo una primera modificación en la definición del término *cok*, del cual se ofreció, además, una amplia hipótesis etimológica:

> *(En inglés coke y coak; en al. koke; en catalán cocca. ¿Del lat. coquere, cocer?) Sustancia carbonosa, ligera, de color gris de acero y lustre semimetálico: se le puede tocar sin que manche sensiblemente los dedos. El cok se obtiene como residuo sólido de la calcinación de la hulla en vasos cerrados, mientras que las partes volátiles de ella se subliman: es el*

combustible que produce mayor calor al quemarse, siempre que se halle en masas considerables y con buena corriente de aire. Una brasa de cok sacada del hogar se apaga en seguida.

En la misma edición académica, se incorporó al *DRAE* el término *cokera*, definido como *"especie de cajón ó mueblecillo de hierro para tener el cok cerca de la chimenea"*.

b. Tipología de los vehículos

Los tres diccionarios especializados de la segunda mitad del siglo XIX recogieron el término *vehículo* en su corpus léxico ferroviario. Para M. Matallana (1863) dicha voz designaba todo *"material móvil ó de ruedas"*, aunque afirmó que *"en general solo se entiende esta palabra por los coches y wagones"*. B. V. Garcés (1869) aportó nuevos datos sobre el uso de este término:

En el lenguaje familiar se llama vehículo á toda clase de carruajes y hasta á las caballerías de carga; y en lo relativo al servicio de ferro-carriles se aplica tambien á toda clase de carruajes incluso las máquinas.

Respecto a la voz *carruaje*, M. Matallana (1863) ofreció la siguiente definición:

Cualquier vehiculo que sirve para conducir viajeros ó mercancías. Los primeros se llaman coches y los segundos wagones en los ferro-carriles.

B. V. Garcés (1869) definió, con carácter mucho más general, el término *carruaje*:

En toda la extensión de la palabra se llama así la máquina susceptible de aplicarse al transporte de personas y cosas por una vía terrestre. Se comprenden, pues, en esa denominación genérica los coches, diligencias, carros, wagones, tartanas, calesas, carromatos, etc...

A pesar de este planteamiento de las obras lexicográficas especializadas, no siempre el uso de la voz *carruaje* correspondió a un ámbito referencial tan amplio. Si bien L. Rouviere distinguió, en 1865, entre *"locomotoras y carruajes"* (p.14),

dos años antes C. S. Montesino lo había hecho entre *"carruajes y wagones"* (p.77).

En todo caso, sí parece que la voz *coche* se empleó, en especial, para designar los vehículos de pasajeros. M. Matallana clasificó los *coches* en *"1ª, 2ª y 3ª clase, misto* -cuando combinaba varias clases-, *correo*[423], *real, salon*[424], *freno* y *americano"*, coche éste que se caracterizó por estar abierto en sus extremos. B. V. Garcés distinguió también los *coches* según la clase de los mismos, pero la principal tipología se dio, no obstante, desde la entrada correspondiente a la voz *vagón*. En 1887, González y Sastre remitieron, desde la entrada correspondiente a *carruajes*, a la voz *coches* -que, a su vez, fueron equiparados a los *vagones*-. De este modo, aglutinaron su clasificación en torno a las voces *coche* y *vagón*. Entre estos tres tipos de organización léxica, la opción de Matallana fue la que más se correspondió con el uso real de los términos en la documentación consultada (Montesino,1863;Rouviere,1865; M. de Luna,1872). Por otra parte, en 1885, J. Aguilar enumeró en su obra *Consultor del viajero* los siguientes *coches de lujo*:

> *"departamentos reservados, berlinas ordinarias, berlinas-camas, departamentos-camas, sillones-camas, tocador-cama, coches-salones, sleeping-cars (coches-camas*[425]*)" (pp.50-51)*

Es bien conocido que a partir de la voz *coche* se ha formado, en la lengua española, la lexía *coche cama*. En el siglo XIX, la primera obra lexicográfica que aludió a este referente fue el diccionario de B. V. Garcés (1869), aunque lo hizo a través de la denominación *wagon-cama* (representada también en plural como *wagones-cama* o *wagones-camas* -forma ésta que recogieron González y Sastre en

---

[423] En sus *Notas* (1865), L. Rouviere citó también el *coche correo* (p.30).

[424] Sobre el *coche salón*, cabe decir que el diccionario ideológico de J. Casares recoge esta denominación en la parte analógica de su obra, aunque después no aparece desarrollada en acepción alguna de la parte alfabética. El primer *coche salón real* fue construido para la reina viuda Adelaida en 1842 y su diseño se basó en tres compartimentos de diligencia. PAÍS, EL, *Op. cit.*, p. 222.

[425] Éstos sólo circulaban en los trenes expresos con dirección a Francia, Barcelona y Sevilla desde Madrid.

1887-). La descripción que ofreció Garcés del *wagon-cama* fue la siguiente:

> *Su objeto principal es trasportar con toda la posible comodidad las personas valetudinarias ó que no pueden sufrir las fatigas de un largo viaje. [...] Esta comodidad, susceptible todavía de mucha mejora, se paga cara en razon á que el viajero tendido ocupa mucho mas espacio que sentado, y es justo que satisfaga ese espacio.*

Con anterioridad -tras su estancia en la Exposición Universal de Londres de 1862- Jiménez y Díaz-Agero comentaron las características de determinados vagones y el hecho de que *"tambien se sabia que en algunas líneas y para largos trayectos los había con lechos llamados wagones dormitorios"* (p.60).

En general, la utilización de los *vagones* para el transporte de mercancías quedó reflejada en los textos ferroviarios de la época, aspecto corroborado tanto por los diccionarios de autor del siglo XIX como por los diccionarios especializados y el propio *DRAE* a lo largo de su historia. La presencia del término *vagón* en enumeraciones como la realizada por L. Rouviere (1865) al citar las *"máquinas, tenders, coches y wagones"* (p.11) y otras referencias a *wagones planos* y *wagones cerrados* (M. de Luna,1872) o *wagon retrete* (A. Caltañazor, 1877) indican el tipo de funciones realizadas por estos vehículos.

La voz *vagón* se incorporó al léxico académico en la edición del DRAE de 1869 con esta definición:

> *Vehículo de transporte en los ferrocarriles. Dícese principalmente de los carros ó departamentos para las mercancías.*[426]

En el *Suplemento* de 1875 al diccionario de R. J. Domínguez se describió de forma más general el *vagón* como *"carruage de cuatro ruedas ó de seis, usado para transporte en los ferro-carriles"*. El mismo año, Garnier plagió de nuevo a E. Chao.

M. Matallana (1863) caracterizó el *wagon* como vehículo empleado para el

[426] En 1884 se añadió al transporte de mercancías mediante vagones el de *"equipajes"*.

transporte de mercancías, efectos y animales. La tipología que presentó caracterizaba los vagones como abiertos o cerrados, de bordes altos o bajos, e incluyó el *wagon de choque ó furgon* -situado entre el ténder y el primer coche de viajeros-, el *wagon cuadra*, el *wagon cisterna*, el *wagon completo* -con toda su carga-, el *wagon freno* y el *wagon de socorros*[427].

Aunque B. V. Garcés (1869) expresó en la definición de los *wagones* que éstos se destinaban al transporte de mercancías, ganados y materiales, su clasificación recogió, sin embargo, los *wagones-camas* y los *wagones para fumar*, además de los *wagones de cola*, los *wagones-correos* y los *wagones-retretes* como ampliación de los considerados con anterioridad por M. Matallana.

González y Sastre (1887) añadieron a esta lista los *wagones jaulas*[428] -de los cuales hablaron ya sus antecesores aunque sin entrada propia- y los describieron como:

> *Aquellos destinados al transporte de frutas delicadas, y tambien al de ganados de la segunda y tercera categoría, esto es, carneros, cabras, corderos, cerdos, etc.*[429]

La voz *jaula* ya fue recogida con anterioridad por J. Marvá (1877) con una definición semejante:

> *"Wagon cerrado, de dos ó más pisos, con paredes formadas de alambreras ó enrejados. Se emplea para el trasporte de ganados ó frutas" (p.343)*

---

[427] Se documentan referencias a este tipo de vagones en el *Prontuario* (1919) de Alfredo Armenta, quien además hizo mención de los *vagones urgentes* (p.20), los *vagones de detalle* y los *vagones colectores* (p.71).

[428] Tanto los *vagones cuadras* como los *vagones jaulas* fueron citados, durante el siglo XX, en el *Vademécum* (1912) de Juan Vallecillo y en el texto *Material ferroviario de transporte* (1929) de S. Rahola. La *cisterna* y los *vagones-cisternas* fueron mencionados, en 1924, en el *Manual* de T. de Alberti y en el *Álbum* de la Sociedad Española de Construcción Naval, respectivamente. S. Rahola aludió también a los *vagones cubas*. Por otra parte, en una descripción de los minitrenes como elemento recreativo, *El País* (1994) cita el *vagón lechero*, el *vagón de combustible* y el *vagón de cemento* (pp.238-239).

[429] V. Palacios (1864) comentó la presencia de los *stanhopes* en Inglaterra, a los cuales se refirió como *"especie de wagones en donde los viajeros iban de pié como bestias de carga"* (p.51).

Los diccionarios especializados se refirieron, por otra parte, a la *plataforma*. M. Matallana (1863) definió *plata-forma* como el *"vagón que no tiene bordes, y forma un tablero la superficie superior"*. Para B. V. Garcés (1869), *"tambien se denominan plataformas los trucks sin bordes"*, mientras que en el diccionario de González y Sastre (1887) recibieron este nombre los *"wagones sin bordes, para transporte de ciertas mercancías"*. Este tipo de plataformas también recibió, pues, el nombre de *truck* en los diccionarios especializados. Matallana, bajo la forma *truk*, definió el término como *"vehiculo sin caja especie de plata-forma de wagon para conducir grandes masas, diligencias..."* Garcés y González y Sastre recogieron, ante el mismo referente, la forma *truck*. En concreto, Garcés define los *trucks* del siguiente modo:

> *Llámanse así unas plataformas sin barandilla de ninguna clase ó cuando mas con una barra de hierro asegurada en tarugos de madera.*

Con este sentido, C. S. Montesino (1863), M. de Luna (1872) y J. Marvá (1877) emplearon la voz *truck* en sus obras. Marvá describió su referente como:

> *"vehiculo especial, no cubierto y sin barandas: se emplea para el trasporte de los carruajes ordinarios" (p.354)*

En algunos de los diccionarios especializados se aludió también al término *carretón*. M. Matallana (1863) citó el *carretón de servicio* como:

> *Especie de cangrejo que lleva una porcion de via y puede reemplazar á las plata-formas para trasladar los vehiculos de una via á otra paralela.*[430]

B. V. Garcés (1869) remitió directamente, desde la voz *carretón*, a la entrada correspondiente al término *cangrejo*. Sobre este último término, los diccionarios especializados ofrecieron dos acepciones. Así, la voz *cangrejo* correspondía a la plataforma o truck que permitía el cambio de vía de ciertos vehículos ferroviarios, o bien a un vagón o carro pequeño utilizado para el

[430] El mismo año, un reglamento del *Ferro-carril de Córdoba á Málaga* (1863s) se refirió, en este sentido, a los *carros-vías* (p.29).

transporte de materiales y que podía no circular sobre carriles.

Nos hallamos, en este punto, en una gran encrucijada de términos que fueron utilizados para designar referentes muy semejantes y de difícil delimitación. Las voces *plataforma, truck, cangrejo* o *carretón* se verán acompañadas, con el paso del tiempo, por otras como *batea* o *bogie*[431], términos que serán analizados en apartados posteriores.

Cabe destacar la inclusión, en la edición de 1884 del *DRAE*, de la voz *vagoneta*, definida desde ese momento como *"vagón pequeño y descubierto, para transporte"*. Aunque los vocabularios especializados de la segunda mitad del siglo XIX no incluyeron el término *vagoneta* con entrada propia, el diccionario de González y Sastre (1887) se refirió, en el artículo correspondiente a los *trabajos en la vía*, a la *"circulación de los trenes y wagonetas para el servicio de la vía"*. En el proceso de derivación seguido por *vagón-vagoneta* debemos advertir el cambio de género al constituirse la forma diminutiva.

La voz *furgón* fue también utilizada en referencia a los vagones empleados para el transporte de la carga mercantil. Así, en la edición del *DRAE* de 1869, el término *furgón* aludió, como ampliación semántica a partir de un tipo de carruaje utilizado en la milicia *"para transportar equipajes, municiones o víveres"*, al vagón cubierto que *"en los ferro-carriles se emplea para el transporte de equipajes y mercancías"*.[432]

En 1863, el vocabulario de M. Matallana había descrito ya el *furgón*, aunque con un uso muy restringido al transporte de equipajes -al igual que hace en la actualidad el diccionario general *V*OX- y distinguiéndolo de los vagones de

[431] Cabe destacar las variantes diatópicas de la lengua inglesa respecto *truck* (EEUU) y *bogie* (GB). J. C. de Torres indica que, según el *Dictionnaire Étymologique de la Langue Française* de Bloch y Wartburg, el anglicismo *boggie* se halla presente en el léxico francés desde 1843. TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1970), *Op. cit.*, p. 82.

[432] En la última edición académica de 1992, la definición de la voz *furgón* ha quedado redactada como: *Vagón de tren principalmente destinado al transporte de correspondencia, equipajes y mercancías.*

mercancías. La descripción ofrecida en su momento fue la siguiente:

> *Wagon donde se trasportan los equipajes de los viajeros. Hay prohibición de viajar en él. Se diferencia de los wagones cerrados en que llevan frenos, unos estantes para la correspondencia, perreras, y algunos tienen retretes y una especie de baca encima para trasportar pescados. Sus muelles son mas flexibles que los de los wagones de mercancias y tienen estribos como los coches.*

Los textos de M. de Luna, en 1872, y J. Marvá, en 1877, hicieron referencia, en este sentido, al *furgón*, que Marvá definió como *"wagon destinado al trasporte de los equipajes, en los trenes de viajeros"* (p.340).

El diccionario de B. V. Garcés (1869) completó esta caracterización de los *furgones* indicando su colocación a la cabeza y a la cola del tren. En el primero, tras el ténder, viajaba normalmente el jefe de tren y contenía el botiquín. Cuando su peso no alcanzaba el límite estipulado debía añadirse lastre, cumpliendo así su función de freno junto con el *furgón de cola*[433].

Como ha podido observarse anteriormente, el tipo de carga de los ferrocarriles condicionó la denominación de cada una de sus unidades o departamentos. Además de la utilización de términos más generales (*carruaje, coche, vagón, furgón*) en su particular disputa, el léxico ferroviario estableció una clasificación más concreta de los distintos vehículos según su características.

El término fijado para designar los vagones más lujosos de un tren fue, en principio, la voz *berlina*. Este término fue utilizado en los ferrocarriles por extensión de un tipo de coches empleado en el transporte ordinario. De este modo, la edición del *DRAE* de 1869 definió la voz *berlina* como *"coche por lo común de dos asientos, así llamado por haberse inventado en Berlín"*. En la siguiente edición de 1884, se especificó su uso en el léxico ferroviario con una nueva

[433] Precisamente la expresión *furgón de cola* es recogida por la última edición del *DRAE* de 1992 en referencia al furgón *"que cierra la composición de un tren"*. Asimismo, incluye la frase *ser uno el furgón de cola* que, en sentido figurado y familiar, significa *"ser el último en una competición"*.

acepción, relacionada con una descripción previa de las *berlinas:*

> *En las diligencias y otros carruajes de dos o más departamentos , el que era cerrado, está delante y sólo tiene una fila de asientos. || Departamento en los coches de los ferrocarriles, que se distingue por esta última circunstancia.*[434]

Algunos de los diccionarios especializados incluyeron también, en el siglo XIX, la voz *berlina*. M. Matallana (1863) definió, por vez primera, su referente como:

> *El departamento que suelen tener algunos carruajes de primera clase con cristales delante ocupando la mitad de un compartimiento, por cuya razon tienen una berlina á cada estremo del coche.*

González y Sastre (1887) especificaron la capacidad de la *berlina* en *"cuatro asientos, y cuya forma se asemeja mucho á la de las berlinas de las diligencias"*. Los autores recogieron, además, la denominación *berlinas-camas* para designar las berlinas *"cuyas banquetas movibles permiten trasformar fácil y rápidamente los asientos en camas"*.

El término *diligencia* apareció igualmente citado en los léxicos especializados en relación al ferrocarril. Aunque se trataba de un tipo de carruaje propio de los caminos ordinarios, presentó también una utilización muy concreta en el transporte ferroviario. Si bien la voz *diligencia* fue recogida en el diccionario de Matallana (1863), la primera descripción completa del uso de la *diligencia* en los ferrocarriles la hallamos en el diccionario de B. V. Garcés (1869) expresada con estas palabras:

> *En el sentido en que le consideramos aquí, es todo carruaje público de camino, bastante grande, de cuatro ruedas, dividido por lo comun en departamentos para los viajeros. Mientras que un ferro-carril no se explota en toda su extension, suelen conducirse en los convoyes sobre trucks las*

[434] En la última edición académica de 1992 se ha producido un cambio en los tiempos verbales de las anteriores definiciones. En la primera, se ha sustituido el pretérito *"era"* por la forma en presente *"es"*, evitando una defenestración prematura de su referente. En la segunda, el presente *"distingue"* ha adoptado la forma en pasado *"distinguía"*, mostrando, de este modo, la propia evolución histórica del transporte ferroviario.

diligencias necesarias para el trasporte del correo y de viajeros en los trayectos en que la via aun no está construida...

En todo caso, las diligencias destinadas a dicha función se hallaban desprovistas de sus ejes y ruedas, con el fin de evitar riesgos, por su excesiva altura, al colocarlas sobre los trucks.

Cuando los ocupantes de una sección del tren pertenecía a la especie canina, el léxico ferroviario empleó el término *perrera* para referirse al espacio o dependencia que éstos ocupaban. Los diccionarios de Garcés (1869) y González y Sastre (1887) recogieron dicha voz para denominar el espacio del furgón de equipajes habilitado para tal fin[435]. González y Sastre aludieron también a los *departamentos-jaulas* situados en los testeros anterior y posterior de los citados furgones.

Otra serie de vehículos relacionados con el transporte por ferrocarril correspondió a los vagones destinados al suministro de los elementos necesarios para el buen funcionamiento de un tren. El más emblemático de estos vagones correspondió al llamado *ténder*. Dicho término, tomado del ing. *tender* a partir de la forma *to tend, 'estar de servicio'*, fue recogido por los diccionarios especializados del siglo XIX. M. Matallana (1863) lo definió como sigue:

- *Vehiculo ó wagon de provision que sigue á la locomotora. Está destinado á llevar agua y carbon para alimentar la máquina. [...] En algunas partes.= Alijo.*

En la misma línea, B. V. Garcés (1869) ofreció incluso como entrada en su diccionario la forma en plural *ténders*. El diccionario académico incorporó el término *ténder* en la edición de 1884, que definió de la forma siguiente:

Carruaje que lleva el combustible y el agua para la locomotora en los trenes de ferrocarril.

[435] En la edición del *DRAE* de 1914 se incluyó por vez primera el término *perrera*, definido como *"departamento que hay en los trenes, destinado para llevar perros"*.

La alusión a este referente en los textos no lexicográficos consultados se produjo, por ejemplo, en las obras de C. S. Montesino (1863), que empleó también la expresión *máquina-tender* (p.38), L. Rouviere (1865) y J. Marvá (1877).

En la definición del término *ténder* ofrecida por M. Matallana hemos visto que, como sinónimo de esta voz, se empleó también la forma *alijo* (vid. A.3.b.). Esta denominación no apareció recogida en el resto de diccionarios especializados de la época.[436]

Los diccionarios especializados incorporaron también la voz *aguada*[437], utilizada como denominación de otro tipo de vagón de suministro. Concretamente, M. Matallana (1863) definió el término *aguada* como:

> *Especie de wagon cerrado donde se lleva provision de agua en un tren para repartir entre los empleados de las estaciones ú obreros en construccion donde carecen de esta sustancia ó para el servicio de traccion.*

Otra utilidad de los vagones del ferrocarril fue la desempeñada por el *arenero*, designación que recibió desde la edición del *DRAE* de 1899 el siguiente referente: *"Caja en que las locomotoras llevan arena para soltarla sobre los carriles y aumentar la adherencia de las ruedas cuando es necesario"*[438]. Con anterioridad, todos los diccionarios especializados sobre ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XIX hicieron referencia al *arenero*, si bien González y Sastre (1887) no presentaron una entrada para dicho término, después de remitirnos a él tras describir el verbo *patinar*. J. Marvá (1877) describió el *arenero ó arenera* como:

---

[436] La edición del *DRAE* de 1914 incorporó el término *alijo* remitiendo a la voz *ténder*. A partir de 1925, el diccionario académico calificó, sin embargo, dicha voz como poco usada. Actualmente, el diccionario general *VOX* no presenta, en la entrada correspondiente al término *alijo*, dicha anotación de desuso. También el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960) incluyó en sus páginas la voz *alijo* como sinónima de *ténder*.

[437] En 1912, el *Vademécum* de Juan Vallecillo hizo referencia a los *vagones aljibes* (p.71).

[438] Ya en el siglo actual, el diccionario ideológico de J. Casares y el diccionario general *VOX* hacen extensivo el uso de los *areneros* a los tranvías.

"Caja de hierro, colocada generalmente sobre el cuerpo cilíndrico. Contiene arena que puede caer, á voluntad, en capa delgada sobre los carriles para aumentar la adherencia de las ruedas motrices" (p.323)

Las divisiones internas de los vehículos ferroviarios para pasajeros recibieron, según su utilización, diferentes denominaciones. No obstante, a lo largo de la historia del léxico ferroviario, los términos más usados al respecto han sido *compartim(i)ento* y *departamento*. C. S. Montesino (1863) caracterizó, por ejemplo, los *carruajes-dormitorio* afirmando que *"está dividida la caja en doce compartimentos o celdas para camas"* (p.83), mientras que en textos del *Ferro-carril de Córdoba á Málaga* (1863u) se documenta la voz *compartimiento* (p.6). J. Aguilar (1885) utilizó, indistintamente, las formas *compartimiento* (p.9) y *departamento* (p.50).

Ambas voces fueron recogidas por el primer diccionario especializado sobre ferrocarriles de M. Matallana (1863). El *compartimiento* fue definido como *"cada una de las divisiones en que están distribuidos los coches interiormente"*, y los había *para las señoras*, *reservados* y *alquilados*. En términos muy semejantes, la voz *departamento* fue definida como *"cada una de las divisiones de que se componen los carruajes de viajeros"*, y la clasifición ofrecida vino a ser la misma que para los *compartimientos*. De los diversos tipos de departamentos apuntados, el *reservado*[439] presentó una entrada propia en el diccionario de Matallana. Dicho término fue definido como *"el compartimiento de 1ª clase en los trenes de viajeros que guardan las Empresas"*. Los destinatarios de los *reservados* eran las señoras o viajeros que lo solicitaran y ciertos empleados o autoridades.

B. V. Garcés (1869) recogió, además de la voz *departamento*, las formas *compartimento* y *compartimiento*[440], si bien no explicitó ninguna clasificación de

[439] Respecto al término *reservado*, desde su edición de 1925 el *DRAE* incluyó también una nueva acepción para dicha voz en relación al siguiente referente ferroviario: *"Compartimiento de un coche de ferrocarril, estancia de un edificio o parte de un parque o jardín que se destina sólo a personas o a usos determinados"*.

[440] P. Montero Curiel ha utilizado esta pareja de términos para ejemplificar los procesos de adaptación del galicismo a las peculiaridades del español durante el primer cuarto del siglo XX: *"Es muy habitual la reducción del diptongo en voces como compartimento (del francés*

los mismos. Únicamente distinguió los *reservados para señoras* y los *reservados para viajeros*. González y Sastre (1887) incluyeron en su diccionario los *compartimientos*, los *departamentos* -que clasificaron en *ordinarios, de lujo* y *reservados*- y una entrada propia para los *reservados*.

En el *Consultor del viajero* (1885) de J. Aguilar se aludió a un *reservado de no fumadores* con el siguiente comentario:

> *"Para los viajeros que no fuman, y á quienes molesta el humo del tabaco, deben llevar todos los trenes un compartimiento especialmente reservado, en el cual pueden también viajar señoras. En este compartimiento no es lícito fumar, y los que lo hagan deben ser lanzados de él por los empleados de la Cía" (p.9)*

La incorporación al *DRAE* de los términos *compartimiento* y *departamento* se produjo en la edición de 1884. En principio, la voz *compartimiento*[441] remitió a *departamento*, y ésta presentó en su definición una referencia a las partes en que se dividía un vehículo.

c. Composiciones

En cuanto a la convivencia léxica de las voces *tren* y *convoy*, los diccionarios especializados presentaron tesituras dispares en su representación lexicográfica. M. Matallana (1863) no recogió el término *convoy*, y B. V. Garcés (1869) y J. González y Fco. Sastre[442] (1887) remitieron, desde dicha voz, a la

---

compartiment), frente al español compartimiento, con diptongación normal". MONTERO CURIEL, P. (1990), "El galicismo en el español (1900-1925)", en *Actas del II Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española*, I, Madrid, Pabellón de España, 1992, p. 1223. Esta característica se dio en textos ferroviarios del siglo XIX: en 1841, R. de Mesonero Romanos (vid. B.3.b.) o la *Memoria* Albacete-Cartagena de 1857 al describir un *"furgon para conducir equipages, provisto de frenos, y con un compartimento para viajeros de 3ª clase"* (p.150).

[441] A partir de 1914, el término *compartimiento* tuvo definición propia, aunque sólo referido a las partes de un todo. En la edición del *DRAE* de 1925 se aplicó a las partes de un territorio, edificio o caja. No ha sido, sin embargo, hasta la última edición del *DRAE* de 1992 donde el *compartimiento* alude también a las divisiones de un *"vagón de viajeros"*. Cabe anotar que, en la actualidad, el diccionario académico acepta indistintamente las formas *compartimento* y *compartimiento*.

[442] En el *Prólogo* a su diccionario, González y Sastre emplearon el plural *convoyes*.

entrada correspondiente a *tren*. M. Matallana (1863) definió la voz *tren* como:

> *La reunión de varios carruajes ó vehiculos puestos en una misma via enganchados unos con otros para ser remolcados á la vez.*

A pesar de esta definición, en la entrada correspondiente al término *máquina* se afirmó lo siguiente: *"una locomotora sola marchando por la via se la considera como un tren"*.

Ciertamente, el uso del término *convoy* (*Ferro-carril de Córdoba á Málaga*,1863u) fue menor que el de la voz *tren* en la documentación de este período (*Guia del Ferro-carril del Norte*,1863;V. Palacios,1864[443];L. Rouviere, 1865;P. Sans,1868;M. de Luna,1872;A. Caltañazor,1877;J. Aguilar,1885).

En 1869, B. V. Garcés ofreció una descripción de los antecedentes del término *tren* con estas palabras:

> *Tren, propiamente dicho, es la plataforma ó bastidor de todo carruaje de los que circulan por el camino de hierro, con los aparatos de union, suspension, etc.*[444] *[...] Por extension se ha dado el nombre de tren al conjunto de carruajes arrastrados á la vez en un camino de hierro por una locomotora.*

González y Sastre (1887) ofrecieron una nueva definición de *tren* con las siguientes palabras:

> *En ferrocarriles se llama tren á los varios carruajes, furgones ó wagones, que, unidos por medio de los ganchos y cadenas de seguridad, se disponen sobre la via para ser arrastrados por una ó dos locomotoras.*

Entre tanto, en 1883, el diccionario de Bouret-Bastinos ofreció una completa definición de la voz *convoy*:

> *Hilera ó serie de coches que marchan en los ferrocarriles, enganchados los*

[443] V. Palacios se refirió, en el mismo texto, a los ferrocarriles ingleses comentando el hecho de que *"los trenes para el pobre* [3ª clase] *recibieron el nombre de parlamentary trains; en memoria del poder que los habia establecido"* (p.51)

[444] Durante este período se documenta la presencia, de nuevo, del término *avantrén* (Montesino,1863,p.46)

unos á los otros por medio de dos garfios que tienen en lugar de varas, como las de un carruaje ordinario, y de dos anillas que con el mismo objeto están colocadas en la zaga de cada coche.

M. Matallana aludió, a su vez, a diferentes clases de trenes: *de viajeros -ordinarios* o *extraordinarios*, entre éstos los *reales-*, *de mercancias* ó *mistos*, compuestos de coches para los viajeros y vagones para las mercancías. Citó también el *tren correo*, el *tren ómnibus*[445], los trenes *ascendentes* y *descendentes*[446], y un tipo de tren para ciertos días festivos que llamó *de placer ó recreo.*

El uso efectivo de estas denominaciones en el conjunto de textos analizados se documenta en expresiones como *trenes de mercancías, de viajeros y trenes-correos* (Montesino,1863), *tren especial*[447] (*Guía del Ferro-carril del Norte*,1863), *tren exprés*[448] (Barron y Arámburu,1869;Aguilar,1885), o la enumeración de A. Caltañazor (1877) respecto a *"trenes-rápidos, exprés, correos, ómnibus, mixtos y de mercancías"* (p.10)

A la tipología de M. Matallana, Garcés añadió como trenes extraordinarios los *especiales* (que podía solicitar el público para el servicio particular), los de *recreo* y los *facultativos ó discrecionales*. Añadió, además, los trenes *directos*, los *de escala* y los *express*, que recorrían un trayecto largo a mayor velocidad de lo usual, con el fin de *"enlazar con otros iguales de distinta nacion para recorrer en*

[445] Tras su utilización en el período 1829-1835, los precedentes más cercanos en el ámbito ferroviario se documentan en la *Guía del viajero* Madrid-Provincias de España (1859) al referirse a los *ómnibus* y al *despacho de los omnibos* [sic] (p.13).

[446] En 1877, J. Marvá se refirió al adjetivo *ascendente* especificando que *"se aplica á la via y trenes que suben del nivel del orígen"* (p.324). Respecto al *tren descendente* afirmó que *"se dá este nombre al tren que recorre una línea, cuando la estacion de partida se encuentra á nivel más alto que la de llegada"* (p.335). Ya en 1919, el *Prontuario* de Alfredo Armenta especificó al respecto lo siguiente: *"Vía ascendente, la que deben seguir los trenes llamados ascendentes, que son los designados con un número par, y por vía descendente, la que deben tomar los trenes descendentes, cuya numeración es impar"* (pp. 86-87).

[447] En el *Ferro-carril de Córdoba á Málaga* (1863t) se citó como *"tren especial ó suplementario"* (p.8).

[448] Jiménez y Díaz Agero (1864) se refirieron a los *espress* o *express* (pp.161-162).

breve tiempo la distancia entre sus capitales"..

También González y Sastre (1887) establecieron una distinción propia de los diferentes tipos de trenes: *regulares*, que podían ser *diarios* o *periódicos*, y *extraordinarios*, que, a su vez, se dividían en *discrecionales, especiales, adicionales* -complementarios de los *titulares-* y *de trabajos.* Éstos se diferenciaban en *determinados* -con itinerario fijo- e *indeterminados.* Por último, según el sentido de la marcha y el tipo de circulación, los trenes se clasificaban en *trenes de cruzamiento, de alcance* y *tren directo para una estación.*

Fue en la edición del *DRAE* de 1869 donde se recogió la primera acepción ferroviaria del término *tren* por parte de la Academia. La definición decía así:

> *Serie de carruajes enlazados unos con otros, los cuales, a impulso del vapor, de la fuerza animal o de otro motor a propósito, conducen pasajeros y mercancías por los caminos de hierro.*

Desde su incorporación al *DRAE* de 1869, el término *tren* ha recibido un gran número de determinaciones con carácter adjetivo. Dichas adjunciones han permitido formar una amplia tipología de trenes en función de diversos criterios, lo cual ha quedado reflejado también en las sucesivas ediciones académicas. Cronológicamente, la mayoría de estas formaciones aparecieron en la misma edición del *DRAE* de 1869:

tren correo[449], encargado de transportar la correspondencia pública.

tren directo[450], como equivalente al *tren expreso.*

tren discrecional o facultativo[451], definido como *"el que por voluntad del*

[449] Desde 1970, el sustantivo *correo* ya es definido por la Academia como *"vapor, coche, etc., que lleva correspondencia".*

[450] Con este sentido, a partir de la edición de 1925, la Academia calificó la expresión *tren directo* como desusada, incorporando una segunda acepción con el siguiente enunciado: *"Aquel en que sin transbordar se puede hacer un viaje, para el que ordinariamente se utilizan dos o más trenes de diferentes líneas".*

[451] En la siguiente edición del *DRAE* de 1884 pasó a llamarse únicamente *tren discrecional.* Sorprendentemente, la alusión al director del camino de hierro de esta primera definición se mantuvo hasta el *DRAE* de 1984. La pertinente actualización se ha producido en la última

director del camino de hierro puede salir ó no".

tren especial, que correspondía al *"que no está en el cuadro de servicio ordinario y se dispone a petición de persona interesada y a su costa".*

tren expreso, que designó en un primer momento al tren *"de pasajeros que se detiene solamente en los puntos principales del trayecto, caminando con mucha velocidad y se compone, por lo común, de coches de clases superiores".*[452]

tren mixto, "que conduce viajeros y mercancías".

tren ómnibus, "que lleva vagones de todas clases y para en todas las estaciones".

tren ordinario, "que tiene determinada su marcha en el cuadro del servicio de la línea".

tren regular, "que ha de salir en los días que prescribe el cuadro de servicio".

En la siguiente edición del *DRAE* de 1884, se amplió la nómina de trenes:

tren ascendente/descendente, caracterizados, respectivamente, por circular *"desde las costas al interior, o sea en dirección a Madrid"* o bien que *"desde Madrid o del interior va hacia la costa".*[453]

tren de escala[454], *"que para en todas las estaciones, para tomar y dejar viajeros, encargos, etc.".*

tren de recreo, "que, con motivo de una festividad, feria o espectáculo público, se expide cuando la compañía lo cree conveniente, siendo las más de las veces con gran rebaja en el precio y con opción al viaje redondo de ida y vuelta"[455].

---

edición de 1992, que define el *tren discrecional* como *"el que puede o no salir, según lo disponga la administración ferroviaria competente".*

[452] En la edición del *DRAE* de 1936 quedó eliminada de esta definición la alusión a la clase de los coches que componen un *tren expreso*. En el diccionario ideológico de J. Casares se halla fijada también la voz *sudexpreso*, definida como *"tren expreso que circula por la parte meridional de un país".*

[453] Idea que no concordaba con las características asignadas, por ejemplo, en la obra de J. Marvá (1877) a los *trenes ascendentes/descendentes.*

[454] A partir de la edición del *DRAE* de 1925, esta expresión fue marcada como denominación desusada.

[455] En la edición de 1899 se eliminó de esta definición el fragmento referido a la potestad de la

Los diccionarios especializados de la segunda mitad del siglo XIX incluyeron también en sus páginas el término *tranvía*, aunque esta voz presentó una gran disparidad de criterios en cuanto a su grafía. M. Matallana (1863) definió los *tramways o tran-vias* como *"los ferro-carriles servidos por fuerza animal"*. Sin embargo, en la entrada correspondiente al sustantivo *locomoción*, utilizó las formas *tramvias* y *tram-ways*. Incluso en el *Prólogo* a su diccionario empleó una quinta fórmula, la de *tram-via*.[456]

B. V. Garcés (1869), bajo la entrada *tramwia* -sin guión-, describió la situación del término desde su criterio filológico personal:

> *"Las líneas en que no se practica el transporte por medio de locomotoras sino tan solo por el tiro de caballos, se llaman tram-wais ó tram-wia por asimilacion del nombre ingles. En España no se les ha dado nombre especial, y se les denomina simplemente ferro-carriles de sangre ó ferro-carriles servidos por fuerza animal. No muy dados nosotros á nombres demasiado largos, ni tampoco á admitir á ciegas modismos y palabras extranjeras, creemos, sin embargo, que toda idea nueva debe tener un nombre propio, preciso y breve, y por consiguiente, para los ferro-carriles de que tratamos, nos satisfaria el nombre de tram-wia si los peritos no encontrasen una palabra genuina española tan concisa y tan exacta".*

La voz *tranvía* apareció recogida con fecha muy temprana en el diccionario académico. La edición del *DRAE* de 1869 incluyó por vez primera el término con la definición de *"ferrocarril donde los carruajes son arrastrados por caballerías"*.[457] Esta primera incorporación de *tranvía* fue como voz femenina[458],

---

compañía para su expedición. En la última edición del *DRAE* de 1992 se alude únicamente a la rebaja en el precio del billete en este tipo de trenes, sin mencionar ningún tipo de arreglo económico en los trayectos de ida y vuelta.

[456] En el *DCECH* de Corominas-Pascual se dice: *"tranvía, adaptación del ing.* tramway *'línea de carriles para tranvía', compuesto de* tram *'barra de madera o de hierro', 'carril, riel', y* way *'vía, camino'; el sentido de 'coche o tren de tranvía' lo tomo* tramway *en Francia, de donde se importó el vocablo español* [...] *En Inglaterra el coche o tren de tranvía se llamó* tramway-car *o* tram-car, *luego abreviado en* tram; *en Francia y España se aplicó* tramway, *nombre de la línea de tranvías, al tranvía mismo"*.

[457] Este referente se hizo corresponder, posteriormente, a la denominación *tranvía de sangre*, expresión que el *DRAE* no recogió hasta su edición de 1925 dentro del artículo correspondiente a la voz *tranvía* para designar *"aquel en que el tiro se hace con caballos o mulas"*. Con anterioridad, en la edición académica de 1899, había sido redactada una nueva definición del

situación que cambió en la siguiente edición académica de 1884 al adoptar el actual género masculino.

En comparación a Matallana y Garcés, González y Sastre (1887) fueron lo autores más avanzados desde el punto de vista ortográfico e, incluso, por lo que respecta también a la definición del término *tranvía*:

> *Esta palabra procede de la voz inglesa tramway, que se aplica á los ferrocarriles urbanos ó construidos sobre caminos y carreteras ordinarias, y casi siempre movidos por fuerza animal.*

En la *Memoria* (1864) de Jiménez y Díaz Agero se hizo referencia al respecto en una extensa descripción del sistema de caminos de hierro en el interior de las poblaciones. Dicho sistema fue aludido como *"tramway (nombre dado á la via de Mr. Wright"* (p.34).

d. Mecanismos

Cabe destacar la presencia, en este apartado léxico, de la voz *travesaño*, que ya había sido utilizada en relación al material fijo de los ferrocarriles (vid. C.2.), pero que los tres diccionarios especializados de este período también recogieron para hacer referencia a una parte concreta de las locomotoras. M. Matallana (1863) definió la voz *travesaño* de este modo:

> *En las locomotoras es el larguero de atras ó de adelante donde se sujetan los enganches y cadenas de seguridad.*

En la misma línea, González y Sastre (1887) situaron la voz *travesaño* en el siguiente contexto:

---

término *tranvía*: *"Ferrocarril establecido en una calle o camino carretero, por donde pueden transitar al mismo tiempo carruajes ordinarios"*.

[458] Según Corominas-Pascual el género femenino fue defendido insistentemente por los gramáticos de la época, aunque el uso se decidió por el masculino. Al respecto, cabe tener en cuenta la concordancia inicial con (la) *vía* y la posterior orientación semántica del término *tranvía* en relación a (el) tipo de vehículo.

En las locomotoras es el larguero que tienen en sus extremos anteriores y posteriores, donde se sujetan los ganchos y cadenas de seguridad.[459]

B. V. Garcés (1869) se refirió al *travesaño* como *"testero donde van sujetos los ganchos y cadenas de seguridad"* en las locomotoras. Respecto a la voz *testero*[460], Matallana (1863) la definió de la forma siguiente:

En los coches y wagones es cada uno de los lados extremos que los forman y se elevan sobre sus plataformas.

Las *cadenas de seguridad* citadas recibieron también el nombre de *cadenas de enganche* en los diccionarios especializados de la época. Los *ganchos*, a su vez, podían ser *de Revenga* -utilizados para cortar la tracción en un descarrilamiento- o simplemente *de unión*. En 1877, J. Marvá se refirió, en relación a estos mecanismos, a la *cadena de enganche*, al *enganche* y a la *prolonga*[461], que describió del siguiente modo:

"Cadena de enganche. La que une la máquina al tender, y en general un vehiculo cualquiera á su inmediato, transmitiendo de unos á otros el movimiento" (p.328)

"Propiamente dicho, el enganche lo constituyen las cadenas de este nombre, con su correspondiente tensor y las de seguridad; pero suele comprenderse en esta denominacion los aparatos de choque, es decir, los topes con sus portatopes[462] *y cajas" (p.337)*

"Prolonga. Cuerda gruesa, con ganchos, que sirve para remolcar, á distancia, wagones y máquinas con el hogar apagado" (p.349)

---

[459] El *DRAE*, por su parte, incorporó en la edición de 1914 el término *traviesa* para designar el mismo referente: *"Cada una de las piezas que unen los largueros del bastidor sobre los que se montan o asientan los vagones de los ferrocariles"*.

[460] Cabe mencionar que en *DRAE*-1992, s.v. testera: *p. us.* Asiento, en el coche de caballos, en que se va de frente, a distinción del vidrio, en que se va de espaldas.

[461] También en *DRAE*-1992, podemos ver s.v. prolonga: *f. Art.* Cuerda que une el avantrén con la cureña cuando se suelta la clavija para salvar un mal paso.

[462] En la misma obra, J. Marvá ubicó en la traviesa delantera de la máquina los *portadiscos* y el *portalinterna* (p.348-349). El *Álbum* (1924) de la Sociedad Española de Construcción Naval citó, en la línea de Marvá, los *"aparatos de choque y tracción"*. Relacionado con los aparatos de choque, en 1995 el *Diccionario de Términos Ferroviarios* ha aludido al *estrelladero*, definido como: *"Estructura fija de topes de gran resistencia, normalmente fijados a bloques de hormigón, situada en el extremo de vías muertas"*.

En los extremos de los vehículos ferroviarios existió, pues, otro elemento primordial para la circulación. Se trata de los *topes*[463], voz que Matallana caracterizó con la siguiente definición:

> *Los resortes de hierro ó madera que tienen todos los vehiculos de ferro-carriles para que al unirse á otros no se deteriore el material al golpe; para lo cual sobresalen de las cajas...*

Garcés aludió, en el mismo sentido, a *"cuatro piezas muelles o elásticas, llamadas topes ó parachoques"*. En la misma línea se refirieron al *tope* Rouviere (1865) y Marvá (1877), que lo definió como:

> *"Disco metálico ó de madera, fortalecida con aros de hierro, que se coloca en las traviesas de los vehículos para preservarlos de los choques" (pp.353-354)*

Los diccionarios especializados recogieron, por otra parte, las voces *rastrillo* y *quitapiedras* para designar en ambos casos, como hizo M. Matallana (1863), el siguiente referente:

> *Barra de hierro dispuesta delante de las locomotoras sobre el carril y sirve para separar los objetos que pueda haber al paso sobre el mismo.*

B. V. Garcés (1869) y González y Sastre (1887) utilizaron, con el mismo sentido, el término *lanzapiedras.* Sin embargo, ninguna de estas tres voces ha sido recogida, posteriormente, en los diccionarios de lengua españoles con dicha acepción ferroviaria.

Desde las voces *rastrillo* y *quitapiedras*, J. Marvá (1877) remitió al término *escoba*[464], cuya definición fue la siguiente:

> *"Barra de hierro que, desde el bastidor, desciende hasta una pequeña altura del carril. Está asegurada por la parte superior á la traviesa ó*

[463] El *DRAE*, en su edición de 1899, definió el término *tope* de la forma siguiente: *"Cada una de las piezas circulares y algo convexas que al extremo de una barra horizontal, terminada por un resorte, se ponen en las traviesas de los carruajes de ferrocarril, para mantenerlos en contacto y ligeramente oprimidos unos con otros cuando forman parte de un tren".*

[464] En el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960), *escobillón.*

cabecera delantera, por delante de las ruedas de este nombre; y su objeto es apartar del carril las piedras y obstáculos que pudieran ocasionar un descarrilamiento" (p.337)

En los vehículos ferroviarios se hallaban también, según los vocabularios especializados, diversos tipos de asideros. El propio término *asa* -que B. V. Garcés omitió en su obra- fue definido, en este sentido, por M. Matallana (1863) como:

La parte que sobresale de un wagon ó coche donde se puede uno coger con la mano agarrándose.

El mismo autor definió la voz *pasamanos* -documentada también en el texto de J. Marvá (1877)[465], cuyo referente fue descrito de la forma siguiente:

Varilla horizontal á uno y otro lado del cuerpo cilíndrico de la caldera de una locomotora que sirve para asirse al que marcha á lo largo de su plataforma.

González y Sastre (1887) ampliaron el uso del *pasamanos* a los coches de viajeros y furgones.[466]

Por otra parte, los diccionarios de Matallana (1863) y Garcés (1869) incluyeron en el artículo correspondiente al término *pestaña* dos referentes ferroviarios: uno para hacer mención a los carriles y otro para referirse a las ruedas de las locomotoras[467].

---

[465] En la misma obra se hizo referencia al *balconcillo*, descrito como *"antepecho ó barandilla de hierro, que se encuentra en la plataforma del maquinista, en la locomotora"* (p.325).

[466] Las definiciones académicas de los términos *asa* y *pasamanos* no permiten, en principio, su inclusión en el corpus léxico ferroviario de forma explícita. Únicamente el diccionario general *VOX* recoge la voz *pasamano* como americanismo usado en Chile con la siguiente acepción: *"Correa que va pendiente en los tranvías para que de ella se asgan los pasajeros".*

[467] En este último sentido, la voz *pestaña* fue recogida por el *DRAE* de 1899 como ejemplificación de la siguiente acepción: *"Parte saliente y angosta en el borde de alguna cosa; como en la llanta de una rueda de locomotora,..".* Con anterioridad, en el Congreso Literario Hispano-Americano de 1892, el ingeniero Román Oriol había comentado el proceso de adopción de tecnicismos en el español utilizando el término *pestaña*: *"Hay también ocasiones en que los extranjeros dan un nombre vulgar, pero gráfico, á un objeto que carece de expresión propia en su idioma. En este caso no debe traducirse literalmente ese nombre, por muy expresivo que sea, debiendo buscarse la palabra española castiza que por analogía pueda expresar la nueva idea.*

Otra serie de mecanismos internos de la caldera de vapor tuvo su plasmación en las obras lexicográficas especializadas del siglo XIX. El *regulador* y la *válvula* fueron los más difundidos. La voz *regulador* fue definida por M. Matallana (1863) con la siguiente definición de *"aparato que sirve para abrir y cerrar el paso del vapor de la caldera con la caja de distribucion"*. B. V. Garcés (1869) y González y Sastre (1887) añadieron, además, que *"tiene por objeto esta operacion, acelerar ó retardar la marcha"*. En todos los diccionarios especializados se incluyó la voz *válvula*, con especificación de los diversos tipos según su finalidad. M. Matallana (1863) recogió, por ejemplo, la *válvula de aspiración, de toma de agua, de seguridad, de sonda, longitudinal* y *de distribución*.

4. Dependencias y construcciones

a. Instalaciones ferroviarias

En los diccionarios sobre ferrocarriles, la descripción de la voz *estación* -cuyo uso se hallaba ampliamente generalizado- incluyó, en algunos casos, la enumeración de las distintas dependencias que componían su referente. Es lo que ocurrió en el vocabulario de M. Matallana (1863), que aludió a los edificios *de viajeros*[468], *de mercancías* y *de talleres* tras definir el término *estación* como:

> *Sitio ocupado por varios edificios como oficinas, muelles, almacenes, talleres, etc., destinados ya al servicio del público, ya al de las Compañías de un ferro-carril.*

Matallana también especificó un tipo determinado de estación, que llamó *estación central*, caracterizada por ser *"la que recibe varias cabezas de lineas"*,

---

Así, por ejemplo, lo que los franceses llaman boudin *en las ruedas de los vehículos que corren por los ferrocarriles, debe denominarse* pestaña, *por ser su posición, respecto de la llanta, análoga á la que ofrece la pestaña con relación al párpado"*.

[468] En el *Ferro-carril de Córdoba á Málaga* (1863s) se mencionaron los *salones de descanso* (p.14).

unidas mediante circunvalaciones.

En 1869, B. V. Garcés incluyó en su obra el término *estación* para referirse *"ya al edificio principal, ya al conjunto de todos ellos"*. Según la finalidad comercial de la estación, Garcés mencionó, de forma expresa, los *apeaderos* y los *muelles* o *cargaderos*, voces todas ellas que serán tratadas en el presente apartado. El diccionario especializado de González y Sastre (1887) incluyó, por otra parte, la voz *consignación* para referirse a la *"estacion donde muere un tren"*.

En 1869, la undécima edición del *DRAE* añadió dos acepciones al término *estación*[469]. La primera, de índole general, se refirió a *"cada uno de los parajes en que se hace alto durante un viaje, correría o paseo"*. La segunda, más específica, presentó la siguiente definición:

> *En los ferrocarriles, sitio donde habitualmente hacen parada los trenes y se admiten viajeros o mercancías.*

Posteriormente, en 1875, el diccionario de Garnier volvió a coincidir plenamente con la definición del término *estación* que había propuesto en 1853 de E. Chao.

El término *coche* ha dado lugar a la formación de derivados como *cochera* y *cocherón*. Estas voces aparecieron en los diccionarios especializados sobre ferrocarriles referidos al ámbito ferroviario -a excepción de la voz *cocherón*, que no fue recogida en el vocabulario de Matallana-, aunque en los diccionarios de lengua su uso se generaliza para todo tipo de coches. B. V. Garcés (1869) caracterizó, en la entrada correspondiente a *cochera*, ambos términos:

> *Es el edificio donde se guardan los coches; y por extension se da tambien este nombre al sitio destinado á las locomotoras, si bien en este caso se le*

[469] Con anterioridad, en un informe presentado a la Corporación por A. Mª Segovia en 1859, se había propuesto, en este sentido, lo siguiente: *"traduzcamos la palabra extraña, como hemos hecho con la estación"*. SEGOVIA, A. Mª., *Op. cit.*, p. 292.

conoce mas bien con el de depósito de máquinas ó cocheron.[470]

En los textos no lexicográficos de este período se documenta también el uso de la voz *cochera*, presente en la *Guía del Ferro-carril del Norte* (1863) al asignar *"una cochera para locomotoras y otra para coches"* (p.12). En 1877, J. Marvá se refirió al lugar como *"edificio destinado al alojamiento de los carruajes, en general, pero se aplica principalmente al reservado á las locomotoras, aunque su verdadero nombre es depósito"* (p.331), palabras de gran similitud con la anterior definición de Garcés. En otro artículo dedicado a la expresión *depósito de máquinas*, Marvá la equipara a *cochera*, y añade: *"también hay depósito de agua y de combustible en ciertas estaciones de la línea"* (p.335).

Otra de las edificaciones ferroviarias que hallamos citadas en los vocabularios especializados de la segunda mitad del siglo XIX y en los textos técnico-administrativos es la *casa de guarda* o *casilla*[471], inmueble habitado por guardavías, guardabarreras y otros operarios del ferrocarril, y cuya construcción se realizaba a un lado de la línea férrea en determinados puntos de la red. De menores dimensiones fue la *garita* (Matallana,1867), lugar reservado para la estancia y abrigo del guardagujas cerca del mecanismo de cambio de vía[472]. Dicha voz fue incluida en todos los vocabularios específicos.

Las estaciones de ferrocarril estaban constituidas no sólo por las dependencias y edificios necesarios para el servicio, sino que también formaban

---

[470] En el *Manual* (1924) de T. de Alberti se hizo referencia todavía al *"cobertizo para locomotoras"* (p.446).

[471] En la Sección de Estampas, Mapas y Grabados de la Biblioteca de Catalunya se halla una lámina, fechada en Zaragoza el catorce de marzo de 1866, con el título *"Caseta para un guarda-ahuja en la Estacion de Alsasua"*.

[472] Este término designó también, según los repertorios técnicos, algunos espacios de la máquina locomotora. De hecho, M. Matallana (1863) mencionó la *garita* como pequeña dependencia que resguardaba al maquinista de la intemperie, mientras que González y Sastre (1887) distinguieron en su obra entre *garita de guarda-agujas* y *garita de freno*.

parte de ellas los accesos adyacentes a las mismas. En este sentido, el eje principal de una estación se centraba en el *andén* (*Guía del Ferro-carril del Norte*,1863, p.44;*Ferro-carril de Córdoba á Málaga*,1863s,p.4). El primero de los diccionarios en incorporar el término *andén* fue el vocabulario de M. Matallana. La definición de *andén* en su obra fue la siguiente:

> *Especie de muelle elevado ó esplanada en una estación que, sobresaliendo de la vía, sirve para montar y apearse los viajeros con comodidad y embarcar equipajes, etc.*

Por su parte, la Academia incorporó por vez primera una acepción ferroviaria al término *andén* en su edición de 1869. En ese momento, dicha voz ya aparecía con marca de anticuada en el *DRAE* en referencia a una *"senda o camino estrecho"*. A esta definición se añadió la siguiente:

> *En las estaciones de los ferrocarriles, especie de acera a lo largo de la vía, más o menos ancha, y con la altura conveniente para que los viajeros entren en los carruajes y se apeen de ellos, así como también para cargar y descargar equipajes y efectos.*

Siguiendo con los diccionarios especializados, las obras de B. V. Garcés (1869) y González y Sastre (1887) ofrecieron, en la definición de *andén*, la ubicación concreta del mismo *"entre la vía y el edificio de viajeros"*. Asimismo, ambos informaron que en los puentes de los ferrocarriles también recibía el nombre de *andén* el *"espacio comprendido entre la vía y los pretiles"*.

Otra de las voces pertenecientes al léxico ferroviario utilizadas para designar este referente fue el término *apeadero*. Su finalidad era la misma que la descrita para el término *andén*, aunque su establecimiento no requirió la existencia de una estación. De nuevo el vocabulario descriptivo de M. Matallana (1863) fue el primero en fijar lexicográficamente el término *apeadero* con relación al ferrocarril, aportando la siguiente definición:

> *Especie de anden sin cubierto ni edificio estacion que le acompañe y que*

sirve en circunstancias especiales, para subir á los trenes y bajar de los mismos, sin que los viajeros tengan derecho á facturar bultos y demás formalidades que se verifican para las estaciones reglamentarias.

La descripción de los *apeaderos* continuó en el diccionario especializado de B. V. Garcés (1869) del siguiente modo:

Los apeaderos tienen telégrafo eléctrico y apartaderos como las estaciones, y para el servicio transitorio que prestan suele bastar la casilla del guarda de algun paso á nivel.

Por último, el diccionario de González y Sastre incorporó también a su corpus léxico el término *apeadero*, cuyo referente presentó con estas características

Son parecidos á los apartaderos, obedecen á iguales causas y tambien á concesiones especiales otorgadas a particulares, mediante convenios, para sus fincas de recreo, sotos ó cazaderos.

Como elemento complementario de andenes y apeaderos hallamos una pequeña construcción que recibió el nombre de *marquesina*. Esta voz apareció en los diccionarios especializados de la segunda mitad del siglo XIX. En 1863, M. Matallana definió la voz *marquesina* del siguiente modo:

Especie de abrigo ó cobertizo para cubrir los andenes y que se avanza tambien por cima de los vehículos de manera que los viajeros suban y bajen sin mojarse y sin que les dé el sol [...] Tambien las hay en las entre-vias en los sitios en que se verifican cruces de trenes.

En 1887, el diccionario de González y Sastre ofreció, para designar el mismo referente, una doble entrada con los términos *marquesa ó marquesina*.

La actividad mercantil de una línea ferroviaria se produjo en el lugar donde las mercancías transportadas tenía su origen o destino. La carga y descarga de estas mercancías se realizó, principalmente, en los *muelles*. De este modo, todos los diccionarios especializados recogieron el término *muelle* para designar, como

en el caso de M. Matallana (1863), el siguiente referente:

> *Obra que se construye con el objeto de colocar sobre ella las mercancías que se han de remitir y las que se reciben en las estaciones.*

La obra de B. V. Garcés (1869) equiparó los términos *muelle* y *embarcadero* en la definición de la primera de estas voces, si bien Matallana y el propio Garcés especifican, en la descripción de *embarcadero*, lo siguiente:

> *Es el lugar que sirve en las estaciones para hacer con facilidad y sin riesgo la subida y bajada de las personas y efectos en los vehículos. Mas el embarcadero propiamente dicho, cuando es para personas llámase anden, y cuando para mercancías muelle.*[473]

González y Sastre (1887) no incluyeron ya en su diccionario el término *embarcadero*[474] y, sobre la familia léxica de esta voz, únicamente M. Matallana recoge el término *embarcar* para referirse a la operación de *"cargar los wagones"*.

Los términos *cargadero* y *descargadero* fueron también utilizados en el léxico ferroviario para designar los lugares donde se realizaban operaciones de carga y descarga de mercancías. Únicamente los diccionarios sobre ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XIX incorporaron estas denominaciones[475]. Respecto a la voz *cargadero*, B. V. Garcés (1869) ofreció algunas precisiones sobre su lugar de ubicación:

> *En los puntos en que las carreteras principales cortan el ferro-carril á bastante distancia de alguna estación, ó donde es de esperar una grande afluencia de mercancías, suelen establecerse cargaderos.*

---

[473] La influencia del léxico marítimo en la terminología ferroviaria seguía latente en los textos de este período. Así, en un reglamento del *Ferro-carril de Córdoba á Málaga* (1863s) se hizo referencia a la *"estiva de los wagones"* (p.13). En *DRAE*-1992, s.v. estiba: [f.]*Mar.* Conjunto de la carga en cada bodega u otro espacio de un buque.

[474] Desde el *DRAE* de 1852 la voz *embarcadero* era definida por la Corporación como el *"lugar destinado para embarcar gente, mercaderías y otras cosas"*. Sin embargo, el verbo *embarcar* se refería, según la Academia, a la acción de *"dar ingreso a personas, mercancías, etc., en una embarcación"*, mientras que, a su vez, la *embarcación* sólo correspondía, como vehículo de transporte, al *"barco en que se puede navegar"*.

[475] Un siglo después, también el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960) incluye la voz *cargadero*.

Asimismo, su establecimiento sólo exigía la existencia de *"una vía muerta para el material de repuesto, y el indispensable apartadero"*.

En cuanto al término *descargadero*, los tres diccionarios especializados prácticamente coincidieron en su definición como *"sitio en los muelles para descargar los wagones, carros y caballerías"* (Matallana,1863), además de dar nombre a una máquina utilizada para levantar grandes pesos.

Por último, cabe citar en el presente apartado el término *dock*. Este anglicismo está presente en los tres diccionarios sobre ferrocarriles del siglo XIX[476]. M. Matallana (1863) fue el primero en recoger dicha voz para designar el siguiente referente:

> *Un sistema de darsenas, muelles y almacénes para las operaciones de carga, descarga y conservacion de las mercancías.*

El mismo autor, conocedor del origen del término, realizó un comentario léxico sobre su incorporación al corpus de la lengua española:

> *... hoy quiere introducirse esta palabra pero hasta ahora no se ha generalizado y se conocen con el nombre de almacenes, pues los puristas se oponen á esta introduccion.*

Posteriormente, González y Sastre (1887) no sólo comentaron la poca implantación del anglicismo *dock*, sino también el poco arraigo de su referente en los ferrocarriles españoles al afirmar que *"por lo que se refiere á España, puede asegurarse que el establecimiento de los Docks no ha dado resultados satisfactorios"*.

A pesar de no incluir en sus páginas el término *consigna*[477], como lugares

[476] Con anterioridad, se documenta en la *Gaceta de los caminos de hierro* al hacer referencia a las *"empresas de dársenas (docks)"* (II,4/5/1856). En la actualidad, también está presente en el diccionario ideológico de J. Casares y en el diccionario general *VOX*, además del *Glossaire des termes ferroviaires* (1960).

[477] Matallana incluyó, sin embargo, en su obra las voces *consignación* y *consignatario* como acción y encargado, respectivamente, de la consigna. También hallamos conjugado el verbo *consignar* en el artículo correspondiente al término *factoría*.

donde se realizaba la operación mercantil del mismo nombre, M. Matallana aludió al *depósito de equipajes* y a la *factoría de mercancías*, que describió como:

> *Sitio en las estaciones donde se facturan, consignan y reciben las mercaderías.*

González y Sastre (1887) avanzaron un paso más al referirse a la voz *consignación*, que fue definida en su obra del modo siguiente:

> *El punto de destino que, con arreglo á la declaración, tiene una mercancía. Tambien se llama consignacion la estacion donde muere un tren.*

b. Infraestructuras viarias

La edición del *DRAE* de 1869 incorporó la voz *túnel* en relación al ferrocarril[478], con la siguiente definición:

> *Trozo de camino subterráneo en los ferrocarriles. Suele aplicarse también al camino abierto debajo de un río. Es voz de uso reciente.*[479]

Los tres vocabularios especializados adoptaron, al igual que la Academia en 1869, la voz *túnel*. En los mismos textos, puede hallarse también la forma plural *túneles*. Estos datos son la muestra del grado de normalización que la voz *túnel* presentó durante este período, lo cual se documenta desde un primer momento (*Guía del Ferro-carril del Norte*,1863;V. Palacios,1864). La *Cartilla para guarda-agujas y guarda-barreras* (1867) de M. Matallana ofreció una escueta definición de este término como *"paso subterráneo para un camino"* (p.78). En el mismo texto hallamos, por otra parte, una referencia a la *boca del túnel*, en un

---

[478] Con esta fecha, puntualizo un dato del reciente trabajo de F. Abad Nebot, quien afirma -en relación a la que R. Lapesa llama Edad de Plata de la cultura española (1898-1936)- que *"nuevas palabras que van entrando en el Diccionario académico son cablegrama, cablegrafiar, emisora, emitir 'lanzar ondas hertzianas para transmitir', ferroviario, túnel, gasolina..."*. ABAD NEBOT, F.: *La lengua y la lexicografía modernas (1739/1771-1936/39)*, Madrid, UNED, 1996, p. 16.

[479] Hasta la décima edición del *DRAE* de 1852, la Academia recogió una acepción de *mina* con la siguiente definición: *"Conducto artificial subterráneo, que se encamina y alarga hácia la parte y a la distancia que se necesita para los varios usos á que sirve, que el mas comun es para la conducción de agua"*.

nuevo ejemplo de proceso metafórico.

La construcción y explotación de los túneles implicó el uso de un instrumento de medición designado como *cerchámetro*[480], que en el diccionario de M. Matallana (1863) fue definido de este modo:

> *Aparato que en forma de arco representa el contorno de un túnel y sirve en las estaciones para la medida de la carga de los wagones con el objeto de que la mercancía no toque en dicha obra de fábrica ú otra.*

Matallana identificó este término como *"gabarit en francés"* y dicho galicismo como *"palabra francesa introducida entre nosotros"*. En su *Manual* de 1873, Matallana se refirió a los *"gabarits ó gálibos"* (p.430).

B. V. Garcés (1869) ya incorporó y definió la correspondiente voz española *gálibo*, a la cual remitió desde la entrada correspondiente a *gabarit*, aunque también recogió el término *cerchámetro* en el mismo sentido. Por último, en el diccionario de González y Sastre (1887) aparecieron los tres términos mencionados. En su caso, tanto desde *cerchámetro* como desde *gabarit* -que se definió y caracterizó como *"palabra francesa"*-, dicha obra remitió a la forma definitiva de *gálibo*[481].

También la obra de J. Marvá (1877) definió la voz *gálibo* del modo siguiente:

> *"Especie de vitolo, grande, para calibrar la carga de los wagones é impedir adquiera seccion trasversal mayor que la que permiten los túneles y puentes cubiertos" (p.340)*

La distinción entre *puentes* y *viaductos* fue expuesta también por los tres diccionarios especializados a través de la definición del término *viaducto*. B. V.

---

[480] Como *"aparato para medir la carga"* aparece, un siglo después, en el *Glossaire des termes ferroviares* (1960).

[481] El galicismo *gabarit* apareció todavía en el *Manual* (1924) de Tomás de Alberti, aunque el mismo año el *Álbum de material ferroviario* de la Sociedad Española de Construcción Naval se refirió a los *gálibos*.

Garcés (1869) detalló sus diferencias del modo siguiente:

> *Algunas veces en lugar de terraplenar una gran sinuosidad de terreno se construye una obra de fábrica de piedra, ladrillo ó hierro que se denomina viaducto el cual tan solo se dintingue del puente en que este se destina á dar paso á una corriente de aguas y el viaducto se construye generalmente sobre un terreno seco.*

En 1884, el diccionario académico modificó el enunciado de la definición del término *viaducto* con la siguiente redacción, vigente en nuestros días: *"obra a manera de puente, para el paso de un camino sobre un hondonada".*

En cualquier caso, la altura alcanzada por ambas construcciones se ha convertido en un factor importante. Por lo que respecta al *túnel*, como se ha comentado anteriormente, dicha altura resultó decisiva para la propia circulación ferroviaria. En cuanto al *viaducto*, sus dimensiones también han sido determinantes por las posibles consecuencias derivadas de su aprovechamiento. Al menos así se desprende de una expresión coloquial madrileña recogida por W. Beinhauer[482] y que comenta con las siguientes palabras:

> *"Tratándose de suicidios, es frecuente la referencia al Viaducto (puente sobre la calle de Segovia): ¡o Felipe, o el viaducto!, exclama patética una joven por un amor contrariado ('¡o el amor de Felipe, o me tiro por el viaducto!')".*

5. Personal ferroviario

En el *DRAE* de 1869 se añadió al término *maquinista* una nueva acepción, haciendo extensivo el uso de dicha voz en referencia a aquella persona que *"dirige o gobierna"* una máquina[483]. Los diccionarios especializados de ferrocarriles se anticiparon al *DRAE* en la incorporación de esta acepción del término *maquinista.*

[482] BEINHAUER, W., *Op. cit.*, p. 220.

[483] En la edición académica de 1925 se completó el enunciado del *DRAE* de 1869 para especificar que *"especialmente si éstas son de vapor, gas o electricidad"*. A la dirección y gobierno de la máquina, el diccionario ideológico de J. Casares ha añadido posteriormente que se dice *"por antonom. del que dirige una locomotora"*.

Concretamente, la obra de M. Matallana (1863) definió dicha voz como:

> *Empleado encargado de conducir la locomotora y por consiguiente tiene acreditada préviamente su suficiencia para el buen desempeño de sus funciones.*

Debe observarse en esta definición que la dirección y el gobierno comentados hasta el momento se expresó, por primera vez, como conducción de la máquina. Este aspecto resulta muy importante para el tratamiento del propio término *conductor*. Al contrario de lo que pueda parecer, de las obras especializadas sobre ferrocarriles se desprende que el conductor de un tren no era la persona que desempeñaba la conducción o manejo del mismo. Así, por ejemplo, vemos que M. Matallana describió el empleo de *conductor* como:

> *El que dirige la marcha de un tren que se llama tambien jefe de tren. Está encargado de la seguridad y vigilancia del tren, de la maniobra de los frenos, y en marcha manda á los maquinistas.*[484]

Unos años después, B. V. Garcés (1869) amplió esta autoridad del *conductor* o *jefe de tren* sobre otros empleados. Lo hizo a través de la entrada correspondiente a *jefe de tren*, figura que describió de forma detallada:

> *Cada tren lleva un funcionario encargado de su direccion y servicio, el cual se denomina conductor principal ó jefe de tren, y tiene á sus órdenes otros conductores subalternos que son los guarda-frenos y revisores. [...] Puesto este en marcha, ejercen autoridad sobre todos los empleados del convoy, inclusos el maquinista y el fogonero.*

El término *inspector* (Sans y Guitart,1868) fue adoptado también, desde un primer momento, por el léxico ferroviario. M. Matallana (1863) recogió la denominación *inspector del movimiento*[485], cuya labor describió así:

> *Empleado subordinado al jefe de su servicio; pero con autoridad sobre el*

[484] J. Marvá (1877) también caracterizó el *conductor* como *"Jefe del tren; es el superior del maquinista en marcha"* (p.332).

[485] Un año antes, V. L. Marqués se había referido a los *"inspectores de vías y trenes"* (p.29). Matallana recogió en su obra, además del cargo de *jefe* -en distintos ámbitos y servicios-, los de *comisario* y *celador* a cargo del gobierno, junto a otros agentes y juramentados relacionados con el funcionamiento de los ferrocarriles.

personal de las estaciones y de los trenes y cuidado del cumplimiento de todas las órdenes, reglamentos é instrucciones.

A partir de 1884, el *DRAE* incluyó, como ejemplo de la definición del término *inspector*, una alusión al ámbito ferroviario. Así, dicha voz fue definida por el diccionario académico como:

Empleado público o particular que tiene a su cargo la inspección y vigilancia en el ramo a que pertenece y del cual toma título especial el destino que desempeña. INSPECTOR de policía, de correos, de aduanas, de estudios, de ferrocarriles.

El término *revisor* ha sido, con toda probabilidad, una de las denominaciones más nombradas en el lenguaje común por la mayoría de usuarios del ferrocarril. El *revisor de billetes*, subordinado al jefe de estación y a los conductores según el momento, apareció descrito en el diccionario de M. Matallana (1863) con una función muy clara:

Estos empleados marchan con los trenes visitando indistintamente todos los carruajes para vigilar y evitar los fraudes que pudieran cometerse, haciendo pagar segun tarifa las faltas de billetes y las diferencias de clase y distancia.

Matallana incidió, incluso, en las buenas maneras que debían mostrar, al afirmar que *"deben ser finos y atentos y deben responder con urbanidad á las recriminaciones que se les haga"*. González y Sastre (1887) duplicaron la denominación de estos empeados, que designaron como *revisores de billetes ó interventores de ruta*. B. V. Garcés (1869) sólo había contemplado, con anterioridad, la *intervención de ruta* como revisión de billetes, sin dar nombre a la ocupación de *interventor*.

También el término *factor* fue recogido en los diccionarios especializados de la segunda mitad del siglo XIX. M. Matallana (1863) elaboró una entrada para la denominación *factor principal*, que describió como:

Empleado encargado en las estaciones, cabezas de seccion, de todos los

> *pormenores y escrituras relativas al recibo, expedicion y entrega de los equipajes, mercancias y animales.*

A sus órdenes podía hallarse, según Matallana, el *factor segundo* o, en algunas estaciones, el *factor de llegada* y el *factor de salida.*[486]

B. V. Garcés (1869), que también incluyó la voz *factor* en su obra, recogió otro derivado culto, *factaje*, del cual ofreció la siguiente descripción:

> *En vano buscaremos esta palabra en los diccionarios españoles, ni aun en los franceses; la usan sin embargo, algunas compañias de ferro-carriles como equivalente á conduccion de encargos a domicilio.*

Por su parte, González y Sastre (1887) -además de hacer diversas observaciones sobre las diferencias entre la actividad del *factor* en lenguaje mercantil y el *factor* ferroviario- realizaron otro importante comentario sobre la voz *factaje*: *"Es una palabra, como otras muchas, de las contenidas en este Diccionario, importada del francés"*. Asimismo, ampliaron extensamente la tipología de *factores* en función de sus diversas ocupaciones.

El término *factor* se halla recogido en el *DRAE* desde su edición de 1884 con la siguiente definición:

> *Empleado que en las estaciones de ferrocarriles cuida de la recepción, expedición y entrega de los equipajes, encargos, mercancías y animales que se transportan por ellos.*[487]

Existió otro tipo de empleado relacionado con el transporte de los equipajes

---

[486] El mismo autor aludió, de forma general, a la *factoria* como *"oficina del factor"* y, en concreto, a la *factoria de mercancias*. Por otra parte, el objeto principal del trabajo de un *factor* radicaba en la *facturación* de las mercaderías.

[487] Un siglo después, en 1984, el diccionario académico recogió con entrada propia el término *factora*, cuya definición actual es la de *"mujer que desempeña el empleo de factor en las estaciones de ferrocarril"*. Respecto a las voces *factoria* y *factoraje* -el término *factaje* no es recogido por el *DRAE*- estaban presentes en el diccionario académico con anterioridad a la implantación de los ferrocarriles en España. Ambas formas, consideradas como sinónimas, designaban el *"empleo y encargo del factor"* y el *"lugar u oficina"* donde desempeñaban su trabajo. Puede decirse que su extensión al ámbito ferroviario se produjo, pues, con la acepción añadida, respecto a dicho campo, al término *factor*.

en una estación de ferrocarril. Se trata del *mozo*[488], definido por M. Matallana (1863) como:

> *Empleado en las estaciones para barrer, formar los trenes, cargar los equipajes y mercancías*[489]*, llevar partes y encargos &c. &c.*

Aunque el diccionario de B. V. Garcés (1869) no presentó una entrada propia para el término *mozo*, en algún momento -por ejemplo, en la definición de *etiqueta*- se aludió a los *"mozos de la estacion"*. González y Sastre (1887) recogió, en otro sentido, el *mozo de tren*, que podía *"reemplazar y hacer las funciones de guarda-frenos"*.[490]

Otra de las voces emblemáticas del léxico ferroviario corresponde al término *fogonero* (Sans y Guitart,1868;Marvá,1877[491]), que en el texto de Garcés fue definido con el siguiente enunciado -del que González y Sastre (1887) sustituyeron la voz *fuego* por *hogar*-:

> *Empleado, auxiliar del maquinista, que tiene por objeto principal alimentar el fuego de la locomotora, servir el freno del ténder y cuidar de la limpieza y engrasamiento de la máquina.*

En cuanto al *DRAE*, el término *fogonero* proporciona otro ejemplo de incoherencia interna. Aunque la acepción ferroviaria de la voz *fogón* no se incorporó al diccionario académico hasta su edición de 1914, el término *fogonero* fue definido, desde la undécima edición de 1869, como *"el que cuida del fogón,*

---

[488] En 1857, la *Memoria* Barcelona-Granollers había hecho referencia a los *"empleados y mozos de estaciones"* (p.35).

[489] *DRAE*-1884, s.v. descargador: El que tiene por oficio descargar mercancías en los puertos, ferrocarriles, etc.

[490] Entre estas ocupaciones bajo la denominación de *mozo*, W. Beinhauer distingue entre: *"Los que hacen el transporte de muebles y cosas semejantes (mozos de cordel) a diferencia de los que transportan equipajes (mozos de cuerda), que sólo trabajan en las estaciones de ferrocarril"*. BEINHAUER, W., *Op. cit.*, p. 28. Por su parte, el *DRAE* no realiza esta distinción ni relaciona exclusivamente el trabajo de los *mozos de cuerda* con una estación de ferrocarril.

[491] Marvá también mencionó al *encendedor* como *"fogonero dedicado á encender los hogares de las locomotoras en los depósitos"* (p.336).

sobre todo en las máquinas de vapor y en las locomotoras"[492].

Desde los momentos iniciales, el lema *vía* fue utilizado para formar términos compuestos que sirvieron para designar ocupaciones del personal ferroviario. Entre ellos hallamos la voz *guardavía* (Matallana,1866;Marvá,1877), presente en los tres diccionarios especializados y fijada en el *DRAE* de 1884 con la siguiente definición:

> *Empleado que tiene a su cargo la vigilancia constante de un trozo de una línea de ferrocarril*[493].

El vocabulario específico de Matallana (1863) citó al *guarda-vía* e, incluso, con atribuciones más concretas, al *guarda-puente*[494]. Garcés (1869) aludió únicamente al *guarda-vía*, que tipificó entre *guardas de día* y *guardas de noche*. Esta misma distinción fue hecha por González y Sastre (1887), aunque para referirse a ellos utilizó la expresión perifrástica *guardas de vía*.

Para velar por el buen funcionamiento de las agujas como mecanismo de los cambios de vía surgió la figura del *guardagujas -guarda agujas* en el texto de Sans y Guitart (1868), *guarda-ahuja* en el documento de la estación de Alsasua (1866) citado anteriormente, y *guarda-agujas* en la mayoría de textos de la época-. El *DRAE* de 1869 incorporó, en este sentido, la forma *guardaguja* con la siguiente definición:

> *El que en los caminos de hierro cuida de aproximar ó separar los carriles en los puntos de empalme.*

Este enunciado fue modificado por la Academia en la edición de 1884 en referencia al personal ferroviario que tenía a su cargo *"mover las agujas cuando*

---

[492] En 1914, el *DRAE* acortó esta definición al eliminar de ella la referencia final a las *locomotoras*.

[493] A partir del *DRAE* de 1925 se hará referencia a *"... un trozo de línea férrea"* y desde 1956 a *"... un trozo de vía férrea"* para designar siempre el mismo objeto de la vigilancia; una vigilancia que, curiosamente, en la última edición académica de 1992 ha dejado de ser *"constante"*.

[494] En 1866, Matallana hizo mención del *guarda-túneles*, el *guarda-discos* y el *guarda-muelles* (p.5).

ha de efectuarse un cambio de vía".

Por otra parte, en los diccionarios especializados de Matallana (1863) y Garcés (1869) se distinguió como *guarda-aguja* y *guarda-agujas* en relación a uno o varios de dichos empleados, respectivamente. González y Sastre (1887) fijaron ya la forma común *guarda-agujas*[495] para singular y plural, tomando como referencia el *Reglamento de guarda-agujas* aprobado mediante una Real Orden el diez de octubre de 1881.

El empleado encargado de las barreras en los pasos de una vía férrea recibió la denominación de *guarda-barreras*. Matallana (1863) describió las funciones de dicho empleado de la forma siguiente:

> *El que cuida un paso á nivel, y de que sus barreras estén cerradas antes del paso de los trenes. Este servicio se hace en algunas líneas por mugeres de los obreros.*

En 1867, Matallana volvió a referirse al *guarda-barreras* -también *guarda-barras* (p.47)- en relación a la circunstancia anterior:

> *"Generalmente este cargo le desempeñan las mujeres de los capataces y obreros, y solo en ciertas condiciones y circunstancias se hace este servicio por hombres, segun la mayor ó menor frecuentacion del camino que atraviesa el ferro-carril y el número de trenes que circula por la línea" (p.45)*

Este último comentario sociológico sobre la labor de la mujer en dicha ocupación se agravó en el diccionario de B. V. Garcés (1869), quien además incidió en la categoría profesional de los propios *guarda-barreras*:

> *Son, como su nombre indica, unos empleados muy subalternos de las compañías, destinados á custodiar los pasos á nivel que hay en los ferro-carriles y á cerrar las barreras ó compuertas, cuando los trenes pasan por allí [...] La facilidad de desempeñar el servicio de guarda-barrera permite que en algunos puntos de poco tránsito se confie á*

[495] El *DRAE* de 1899 sustituyó el término *guardaguja* por la forma actual *guardagujas*, común a singular y plural. En la misma edición y en 1914, el diccionario académico remitió, a su vez, a la forma *guardaagujas*.

mujeres.

La denominación *guardafrenos* (Marvá,1877) fue recogida por los vocabularios especializados de M. Matallana (1863) y González y Sastre (1887), mientras que su fijación en el *DRAE* tuvo lugar en la edición de 1884, que definió el *guardafrenos* como:

> *Empleado que tiene a su cargo en los ferrocarriles la custodia y manejo de los frenos.*[496]

Los diccionarios especializados designaron al encargado de los faroles y del alumbrado ferroviario en general como *farolero*[497]. González y Sastre (1887) recogieron también con tal finalidad el término *lamparero*, documentado posteriormente en el *Vademécum* (1912) de Juan Vallecillo.

6. Circulación y servicios administrativos

Cabe iniciar este apartado con el análisis de la voz *línea* (*Informe del Ayuntamiento de Reus*,1865), que recogieron todos los diccionarios especializados sobre ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XIX. B. V. Garcés (1869) ofreció algunas anotaciones importantes sobre dicho término en relación a *línea férrea*:

> *Un ferro-carril suele designarse tambien con el nombre de línea férrea [...] En toda esta obra así como en la legislacion especial de ferro-carriles se da muy á menudo el nombre genérico de línea á la totalidad de un camino de hierro perteneciente á una sola empresa aunque conste de diversas concesiones.*

---

[496] En 1863, C. S. Montesino manifestó en su *Memoria* de la Exposición Universal de Londres en 1862 la existencia, entre los avances técnicos ferroviarios, de un *freno automotor* (p.123). J. C. de Torres informa sobre el término *berraco*, del cual dice lo siguiente: *"Nombre popular que se le daba antiguamente a los frenos de las máquinas de vapor, que servían en los puertos de Pajares y Manzanal, de las Compañías del «Noroeste» y «Asturias, Galicia y León» (1881-4 y con posterioridad). De berraco, 'cerdo', de donde la motivación semántica por el chirrido de los frenos, de vapor simplemente, con el gruñido del cerdo".* TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1969), *Op. cit.*, p. 16.

[497] Ocupación que todavía es mencionada por el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960).

La definición de *línea* de González y Sastre (1887) abarcó también el referente anterior, aunque como ampliación de otro sentido que ya poseía dicha voz:

> *El plano que forma el espacio comprendido en la explanacion de la via desde el borde exterior de un rail al otro.*

Los mismos autores recogieron la denominación *línea combinada* como la establecida entre los servicios de distintas empresas. Por otra parte, V. Palacios se refirió a las *líneas directas*, entendidas como el camino más corto entre dos puntos, pero que no resultaban rentables ya que transcurrían por zonas geográficas sin comercio.[498]

En cuanto al término *red*, utilizado por L. Rouviere (1865), M. Matallana fue el autor que, en su vocabulario especializado, incluyó por vez primera la expresión *red de ferro-carriles* en una obra lexicográfica, definida como *"conjunto de líneas que atraviesan un pais uniendose unas con otras ó cruzándose"*.

Los lugares de una línea férrea donde se producían los cambios de vía y de dirección de los ferrocarriles también recibieron denominaciones específicas. El léxico incorporado en referencia a estos lugares tuvo una de sus primeras muestras en el término *bifurcación*[499], que apareció en el vocabulario de M. Matallana (1863) con la siguiente definición:

> *La acción y efecto de separarse dos líneas de ferro-carriles tomando distintas direcciones. Tambien se llama punto de bifurcación; así como el punto en que se unen se llama empalme.*

También podemos ver este término en las obras especializadas de B. V. Garcés (1869) y González y Sastre (1887). En estos diccionarios, además de

---

[498] Como ocurrió en el *Informe del Ayuntamiento de Reus* (1865), siguió usándose la voz *ramal* con el sentido de 'línea secundaria'.

[499] El término *bifurcación* no ha tenido en ningún momento de la historia del *DRAE* una acepción o referencia concreta en relación al ferrocarril. Unicamente el diccionario general *VOX* alude, en su artículo, al *"lugar en que un camino, vía férrea, etc., se bifurca"*.

hacer referencia a los puntos donde se producía una bifurcación como *empalmes*, éstos se asociaron a unas dependencias específicas que recibieron la denominación de *estaciones de empalme*.

El término *empalme* fue recogido, pues, en los diccionarios especializados como sinónimo de la voz *bifurcación*. M. Matallana (1863) ofreció, además, una breve definición del término *empalme* como *"sitio en que se unen dos caminos"*. No obstante, dicha voz hizo referencia no sólo al punto de unión de dos vías férreas, sino a la combinación de trenes y trayectos ferroviarios que en él se realizaban. En este sentido, como ocurrió en el diccionario de González y Sastre, la voz *empalme* mantuvo una estrecha relación con el término *enlace*. Matallana recogió la voz *enlace* en el sentido de *"unión o trabazón de los distintos vagones de un tren"*. B. V. Garcés y González y Sastre aludieron, por su parte, al *enlace de trenes* como *"combinación de trenes en puntos comunes a diferentes líneas"*.

De hecho, en la edición del *DRAE* de 1884 hallamos el término *empalme* definido como *"punto en que un ferrocarril se une con otro"*, remitiéndonos, a su vez, a la voz ya preexistente de *empalmadura* y, en consecuencia, a la definición original del verbo *empalmar* como *'unión de objetos'*.

Otro término recogido por los diccionarios especializados de B. V. Garcés (1869) y González y Sastre (1887) con el mismo sentido que *bifurcación, empalme* o *enlace* de líneas férreas fue la voz *entronque*[500].

El término *maniobra* apareció ya recogido en los diccionarios especializados de la segunda mitad del siglo XIX para designar tanto las operaciones ferroviarias realizadas con máquinas como las ejecutadas a brazo[501]. En M. Matallana (1863)

[500] En el siglo XX, sólo el diccionario ideológico de J. Casares y el diccionario general *VOX* definen las voces *entroncar* y *entronque* con referencias explícitas al *empalme* o *enlace* de ferrocarriles, ya que el *DRAE* define dichas voces como americanismos relacionados con las líneas de transporte en general.

[501] En 1877, J. Marvá describió la *maniobra* como la acción de *"formar ó descomponer trenes: quitar ó poner wagones á un tren, pasar trenes de la vía general á otra subalterna, y recíprocamente"* (p.345).

hallamos el término *maniobra* junto a su correspondiente verbo *maniobrar*. Según este autor, se aplicó también el término *maniobrar* en referencia al manejo de los frenos de un tren. B. V. Garcés (1869) extendió su uso al manejo del mecanismo de cambio y González y Sastre (1887) incluyeron como entrada las *maniobras de los frenos*, que describieron extensamente.

Sólo el vocabulario especializado de Matallana presentó una entrada para el término *marcha*, definido como *"accion y efecto de caminar"* los trenes. Garcés también incluyó dicha voz en su obra, aunque desde ella remitió a los artículos correspondientes a los *cuadros de marcha de trenes* y a la *velocidad* de los mismos.

Precisamente la voz *velocidad* fue otro de los términos utilizados en relación a la circulación ferroviaria y, por tanto, integrante del léxico específico de los ferrocarriles. Todos los diccionarios especializados incluyeron el término *velocidad* desde un primer momento, siendo objeto, además, de comentarios filológicos en su tratamiento. Así, Garcés afirmó de la *velocidad* que *"es á la vez el triunfo y el peligro de los ferro-carriles"*. Su crítica se centró, no obstante, en los términos utilizados para clasificar las distintas velocidades:

> *No nos parece muy castellana la calificacion de pequeña ó grande*[502] *respecto de la velocidad; pero escribimos una obrita práctica y no una censura filológica de los ferro-carriles, y por tanto aceptamos como un hecho y empleamos en toda la obra las mismas frases y voces de los sistemas francés é ingles macarrónicamente traducidas al castellano.*

González y Sastre, que definieron *velocidad* como *"ligereza, prontitud del movimiento"*, también abordaron el término desde el punto de vista lingüístico:

> *Aunque las palabras grande y pequeña velocidad no son muy castizas, las emplea la ley en todas sus disposiciones, las empresas en los documentos, tarifas y reglamentos, y son usuales y conocidas por todos.*

[502] En textos relativos al *Ferro-carril de Córdoba á Málaga* (1863u) se hizo referencia a los transportes *en gran velocidad* y *en pequeña velocidad*.

En el diccionario especializado de B. V. Garcés (1869) hallamos recogida la expresión *contra-vapor* para designar la marcha atrás del tren (vid. E.6. expr. *a contra cambio*), movimiento que fue descrito en dicha obra del siguiente modo:

> *Tan solo vemos usada esta palabra en los tratados de ferro-carriles y en la legislación del ramo para indicar la inversión repentina del movimiento de la locomotora...*[503]

J. Marvá (1877) utilizó, además del término *contravapor*[504] (p.333), la voz *contramarcha* (p.323) y, de forma específica, a la *"palanca de cambio de marcha ó contramarcha"* (p.346)[505].

Por otra parte, el término *tracción* fue incorporado a la edición del *DRAE* de 1884 definido como sigue:

> *Acción y efecto de arrastrar los carruajes sobre la vía, especialmente en los ferrocarriles.*[506]

Con anterioridad, los diccionarios especializados incluyeron en sus páginas este término, que dio lugar también al denominado *servicio de tracción*, ramo encargado del entretenimiento y reparación del material móvil ferroviario. En las mismas obras fueron mencionadas las voces *remolcar* y *remolque* con el sentido de 'arrastrar un tren mediante la locomotora'.[507]

---

[503] En 1857, D. Muñoz Murillo, autor de la *Cartilla del maquinista conductor de locomotores*, afirmó, en este sentido, que el maquinista *"debe evitar sobre todo el hacer uso de la marcha llamada de contra-vapor, que destruye el mecanismo"* (p.35). Barron y Arámburu (1869) se refirieron al *"freno de contra-vapor"* (p.72).

[504] Desde 1925, el *DRAE* define la voz *contravapor*, con marca de *Fís.*, de este modo: *"Corriente de vapor que obra en sentido opuesto a la que de ordinario mueve una máquina, y sirve para que se detenga o retroceda si es locomóvil. Se usa con el verbo dar"*.

[505] Hoy día, *"el inversor permite dar marcha atrás a la locomotora"*. PAÍS, EL, *Op. cit.*, p. 193. Dicho movimiento es mencionado actualmente en el *Diccionario de términos ferroviarios* (1995) como *circulación a contravía*. En 1912, el *Prontuario* de Alfredo Armenta utilizó la expresión *contravía* (p.87).

[506] A partir de la edición académica de 1925 se ofrecen, además, ejemplos del tipo *"tracción animal, de vapor, eléctrica"*.

[507] Por extensión de la navegación marítima, los términos *remolcar* y *remolque* presentaron en la edición del *DRAE* de 1925 una acepción generalizada relativa a los vehículos terrestres, si bien no se produjo, en ningún momento, una alusión directa al transporte ferroviario.

Un ejemplo de familia léxica surgida de la terminología marítima que ha recalado en el léxico ferroviario es la serie formada por los términos *transbordo-transbordar-transbordador*[508]. En cuanto a la voz *transbordo*, ésta adquirió su relación con el léxico ferroviario -como *"acción y efecto de transbordar o transbordarse"*- en el momento en que el término *transbordar* presentó una ampliación semántica sobre dicho campo. Esto ocurrió en la edición del *DRAE* de 1884, donde la voz *transbordar* fue definida de este modo: *"En los ferrocarriles, trasladar personas ó efectos de unos a otros carruajes"*.[509]

Sólo el diccionario especializado de González y Sastre recogió, en 1887, la voz *transbordo*. En su definición se aprecia, además, el poco arraigo que dicha práctica tenía en ese momento histórico:

> *Se llama transbordo la traslación de los viajeros y mercancías de un tren á otro. Esta operacion no tiene hoy lugar, generalmente sino en los casos que por consecuencia de algun accidente en la via queda ésta interceptada.*

Como alternativa, González y Sastre aludieron al *enlace de coches* en las *estaciones de empalme* para evitar, en lo posible, los *transbordos*, que sí resultaban inevitables en las estaciones internacionales (Hendaya y Port-Bou) a causa de la diferencia de ancho de vía con los ferrocarriles franceses.

La formación de términos parasintéticos relativos a la circulación ferroviaria tomó algunas de las voces utilizadas para desginar el material fijo de los ferrocarriles. De este modo, fueron usadas formas como *descarrilar* (Montesino,1863;Matallana,1866;Marvá,1877), *encarrilar* (Marvá,1877) y *enrielar* y sus correspondientes derivados.

En los vocabularios específicos sobre ferrocarriles únicamente fueron

---

[508] Según el diccionario general *VOX* todas estas voces aceptan una grafía con el prefijo *tras-*. El *DRAE*, en cambio, mantiene como invariable el término *transbordador*.

[509] La definición académica actual no difiere en demasía de la anterior, aunque recoge una cierta generalización -presente desde la edición de 1925- aplicable a todo tipo de transportes: *"Trasladar personas o efectos de unos vehículos a otros; se usa especialmente hablando del viaje por ferrocarril cuando el cambio se hace de un tren a otro"*.

incorporados los términos *descarrilar* y *descarrilamiento*, con la excepción del diccionario de Garcés, donde sólo hallamos la forma *descarrilamiento*. Sobre las causas de este último efecto, el vocabulario de Matallana (1863) ofreció la siguiente enumeración:

> *Se verifica cuando una máquina, coche, wagon ó en un tren en marcha se sale de los rails, ya sea la causa un choque, el mal estado de la via ó del material móvil, una mano airada, ó la fuerza centrífuga.*

En dos de los tres diccionarios especializados se adoptó también el término *encarrilar*. Concretamente, en el vocabulario de Matallana y en el diccionario de González y Sastre (1887). En éste, la definición ofrecida fue la siguiente:

> *Poner ó colocar sobre los rails las máquinas, coches y wagones. Esta operación se realiza por medio de los cric ó gatos, calzos y barras.*

Dentro del mismo campo onomasiológico hallamos un término cuya fijación lexicográfica sólo se produjo en la obra de Matallana. Se trata del verbo *desencarrilar*, cuya formación podría hacernos pensar en la operación inversa de *encarrilar* y, por tanto, en una acción voluntaria próxima a la expresada por el verbo *descarrilar*. No obstante, según la definición de Matallana, nada tuvo que ver con la posición de los trenes sobre el carril, sino que el término *desencarrilar* designó la acción de *"quitar ó levantar los carriles"*. Por otra parte, la posible acepción de *encarrilar* en relación al acto de 'poner o asentar los carriles', no ha tenido, en ningún momento, una constancia lexicográfica.

La primera incorporación académica de la voz *descarrilar* con una acepción específicamente ferroviaria[510] se produjo en la edición de 1869, con la definición de: *"Salir fuera del carril. Se dice de los trenes de los ferrocarriles"*. Sin embargo, como se ha dicho en un apartado anterior, el artículo correspondiente al término *carril* no hizo referencia a los ferrocarriles hasta el *DRAE* de 1884. En la misma edición académica de 1869 fueron incluidas las voces *descarriladura* y

[510] *DRAE*-1852, s.v. descarriar: Apartar á alguno del carril, echarle fuera de él.

descarrilamiento, integrantes del léxico de ferrocarril, ya que la primera remitía a *descarrilamiento* y ésta fue definida, a su vez, como *"acción y efecto de descarrilar"*.

En 1875, el *Suplemento* al diccionario de Garnier añadió a su corpus léxico los términos *descarrilar* y *descarrilamiento* con las mismas definiciones que había aportado el texto de E. Chao en 1853-55. La forma verbal se incorporó también al *Suplemento* del texto de R. J. Domínguez publicado el mismo año.

El término *patinar* apareció en todos los diccionarios especializados de la segunda mitad del siglo XIX. B. V. Garcés (1869) recogió este fenómeno bajo la voz *patinación*. J. Marvá, por su parte, definió el verbo *patinar* como la acción de *"resbalar las ruedas motrices sobre los carriles, girando sobre el mismo sitio, sin adelantar en la marcha"* (p.347).

González y Sastre (1887) incluso citaron la voz *patinar* en el Prólogo a su diccionario para destacar su naturaleza técnica. Lo hicieron al hablar de los antecedentes históricos del ferrocarril en Europa:

> *"Se suponia que una máquina de vapor destinada al arrastre de vehículos sobre una superficie pulimentada no progresaria en su marcha, patinaria, como se dice en lenguaje técnico, a causa de la poca adherencia..."*

En estas mismas obras lexicográficas se ofrecieron, como soluciones a ese hecho, la utilización de los ya comentados *areneros* o de herramientas como la *pata de cabra*[511], utilizada para *cebar la máquina*. Esta operación consistía en poner en movimiento una máquina, que no podía marchar por sí misma, a través de este utensilio a modo de palanca.

Por otra parte, el movimiento de un tren podía sufrir distintas oscilaciones por un peso mal equilibrado. Según los diccionarios especializados, una máquina podía *cabecear* o *arfar -arfadar* según Matallana-, si se levantaba y descendía de

[511] Denominación que recoge todavía el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960).

delante hacia atrás sucesivamente, o podía producir un *balance* o *balanceo* si el movimiento era lateral.[512] La más completa taxonomía de estos movimientos apareció, no obstante, en la obra de J. Marvá (1877), quien distinguió entre:

> *Balanceo*[513]. *Movimiento anormal de la máquina alrededor de un eje medio longitudinal (p.325)*
>
> *Galope*[514]. *Movimiento anormal de la máquina, en marcha, alrededor de un eje perpendicular á los largueros del bastidor (p.340)*
>
> *Lanzadera. Movimiento de lanzadera es el que toma la máquina, en marcha alrededor de un eje vertical (p.343)*
>
> *Retroceso. Movimiento oscilatorio longitudinal de la parte anterior de la máquina á la posterior, é inversamente (p.351)*

La animalización de la máquina de vapor que se observa en el término *galope*, llegó a límites de humanización en expresiones que también se documentan en la obra de Marvá. De este modo, el fuego de una máquina podía *dormir* (p.339), y algunos de sus elementos podían *roncar* y *escupir*:

> *Se dice que los émbolos roncan cuando producen un ruido sordo, en marcha, al cerrar el regulador. Este fenómeno es debido á la falta de engrase (p.351)*
>
> *La máquina se dice que escupe, cuando arroja por la chimenea gotas numerosas de agua, en forma de lluvia fina (p.33)*

El término *billete* (Rouviere,1865;M. de Luna,1872), como denominación de documento acreditativo de la plaza en un ferrocarril, fue recogido, por vez

---

[512] Los diccionarios de lengua consultados incluyen estas voces en sus páginas con una especial orientación hacia los movimientos de las embarcaciones náuticas y, en algunos casos, de los carruajes y vehículos terrestres en general, pero sin alusiones expresas a los ferrocarriles.

[513] En 1960, el *Glossaire des termes ferroviarires* se refirió a este tipo de movimiento como *balance*, aunque también recogió la voz *cuneo*. La sensación recibida en los viajes ferroviarios no ha sido siempre tan suave. Al menos es lo que se deduce del *Diccionario de términos ferroviarios* (1995), donde se halla la expresión *movimiento de zarandeo*, producido por irregularidades en la geometría de la vía.

[514] En la *Memoria* (1864) de Jiménez y Díaz Agero se hizo referencia al movimiento de *lazo de galope* (p.181) -vid. E.6.-. En la actualidad, el *Diccionario de términos ferroviarios* (1995) incluye una entrada para la voz *ladeo* que remite a *movimiento de lazo*. Sin embargo, esta expresión no aparece recogida después en dicha obra. El *Glossaire* (1960) se refirió, en este sentido, al *brinco* de un carruaje.

primera, en el vocabulario especializado de M. Matallana (1863) con la siguiente definición:

> *Especie de targeta pequeña ó papel que sirve para designar el asiento que corresponde al portador de él para viajar.*

En la misma obra se distinguió, además de este billete general, entre *billete de servicio, billete de libre circulación, billete a precio reducido* y los *medios-billetes* para niños.

B. V. Garcés (1869) aludió también como *billetes económicos* a los de precio reducido y contempló los *billetes para otras líneas* en caso de combinación de trayectos. En circunstancias especiales hizo mención de los *billetes duplicados* y los *billetes enmendados ó raspados*.

González y Sastre (1887) ampliaron esta tipología de billetes con nuevas denominaciones: los *billetes ordinarios, los billetes para las líneas combinadas, los billetes á mitad de precio, á cuarta parte de precio y gratuitos, para ganaderos y remitentes de expediciones de vinos, de favor, de ida y vuelta, de libre circulación, los billetes circulares* (en combinación con otras Compañías nacionales y extranjeras), *los billetes de Tesoro* (que incluían el impuesto para la administración), *los billetes de andén* y los *billetes passe-par-tout*, nombre que recibió el billete sin imprimir que permitía diversos usos.

El *DRAE*, en su edición de 1869, recogió únicamente el término *billete* como *"tarjeta que sirve para asistir al teatro y otros espectáculos"*. En 1884, se produjo una ampliación semántica, sin citar el transporte ferroviario, que permitía considerar dicha voz como parte integrante de su léxico:

> *Tarjeta o cédula que da derecho á entrar en un teatro ó en otros sitios, ó á ocupar en ellos determinado asiento ó localidad.*

Apareció fijada también en los vocabularios especializados sobre

ferrocarriles la voz *tarifa*, que fue definida por M. Matallana (1863) como:

> *Precio fijado para los trasportes de cualquier naturaleza. Comprende en ferro-carriles dos partes que se llaman peage y trasporte.*

Asimismo, Matallana describió diversos tipos de tarifa: *combinada, común, diferencial, especial, general* y *máxima*. La voz *tasa* correspondía, según el mismo autor, al *"precio kilométrico de una tarifa"*.[515]

B. V. Garcés (1869) difirió de M. Matallana por lo que respecta a la tipología de tarifas, que recibieron nuevas denominaciones: *tarifa legal, de aplicación, anual* y *uniforme*. En cuanto al término *tasa*, Garcés ofreció un comentario filológico sobre el mismo:

> *Se usa bastante esta voz en los documentos del servicio de ferro-carriles en el sentido de precio ó tipo del trasporte kilométrico y tambien en el de coste total de una remesa. En español no alcanza á tanto el significado de esta palabra, y aunque nuestro idioma suministra otras mas propias, se ha importado del francés la palabra taxe y se la ha traducido literalmente.*

González y Sastre (1887), a diferencia de sus antecesores, contemplaron las *tarifas de reexpedición, internacionales* y *de retorno*. Estos autores fueron, por otra parte, los primeros en recoger el término *detasa*[516] en los diccionarios especializados como *"rebaja de tasa"*.

El transporte de mercancías por ferrocarril trajo consigo una serie de trámites administrativos que quedaron reflejados en breves documentos y anotaciones. De este modo, el término *marbete*, incorporado en la edición del

---

[515] Tanto el término *tarifa* como la voz *tasa* adquieren, en los diccionarios de lengua, definiciones generales cuyo uso no es exclusivo del ferrocarril. En la parte analógica del diccionario ideológico de J. Casares se incluye, no obstante, el término *tarifa* en el campo correspondiente al ferrocarril.

[516] La voz *detasa* se incorporó a la edición del *DRAE* de 1925 con la siguiente definición: *"Rectificación de portes pagados en los ferrocarriles, cuando ha lugar a hacer rebaja en ellos, para devolver el exceso de los cobrado"*. Antes, en 1884, la voz *arancel* fue definida como *"tarifa oficial que determina los derechos que se han de pagar en varios ramos, como el de costas judiciales, aduanas, ferrocarriles, etc."*.

DRAE de 1884, fue definido en su segunda acepción como:

> *Cédula que en los ferrocarriles se pega en los bultos de equipaje, fardos, etc., y en la cual van anotados el punto a que se dirigen y el número de registro.*[517]

Ninguno de los vocabularios especializados sobre ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XIX recogió como entrada la denominación de *marbete*. El diccionario de M. Matallana (1863) incorporó la voz *etiqueta* para designar el *"papel que se pega en los bultos que se facturan en los ferro-carriles"*. González y Sastre (1887) sólo hicieron mención del término *marbete* a través, precisamente, del artículo correspondiente a la voz *etiqueta*, realizando un extenso comentario léxico:

> *La palabra etiqueta es la empleada usualmente entre el personal de ferro-carriles, por el público y hasta en los Reglamentos interiores de las Compañías. Sin embargo, no es castiza, puesto que su significado en castellano es ceremonia. Es una de las muchas palabras introducidas del francés, y en este caso no sabemos ni podemos explicarnos las causas por qué se usa, sobre todo cuando poseemos en nuestro idioma la verdadera y pura: MARBETE, que segun el Diccionario de la Lengua, es: "El pedazo de paño ó papel que los comerciantes colocan sobre cada pieza para en él anotar las varas ó los metros que tiene, y los números y señales particulares que á cada cual convenga.*[518]

M. Matallana (1863) incluyó también el término *talón* en relación al resguardo o recibo utilizado en el transporte de mercancías[519]. La definición

[517] Años después, en la edición académica de 1925, la voz *etiqueta* recogió una acepción que remitía al término *marbete* en su definición anterior. A partir del *DRAE* de 1970, la descripción completa de la voz *etiqueta* fue la de *"marbete, rótulo y cédula que se adhiere a los equipajes"*. Ya en 1984, el *DRAE* incluyó una nueva acepción a *etiqueta* como: *"Marca, señal o marbete que se coloca en un objeto o en una mercancía, para identificación, valoración, clasificación, etc."*. En esta misma edición, el diccionario académico fijó el término *etiquetar* para designar la acción de *"colocar etiquetas o marbetes"*.

[518] En el *DCECH* de Corominas-Pascual, s.v. etiqueta: 'Ceremonial que se observa en las casas reales, o en los actos de la vida pública y privada', tomado del fr. étiquette 'rótulo o marbete, especialmente el fijado a las bolsas donde se conservan los procesos' [...] En el sentido de 'marbete' se opuso la Acad. a su introducción durante mucho tiempo; falta todavía en la ed. de 1899, aunque ya circulaba antes de 1855 (Baralt). Este sentido se halla ya en francés en 1387 (de ahí el ingl. ticket 'billete, boleto', que está alcanzando gran extensión en la América española, pronunciado tiquete o tíquete).

[519] Como ocurre con otros términos -es el caso de la voz *talón*- el diccionario ideológico de J. Casares incluye voces en la parte analógica de su obra correspondiente al ferrocarril que no

ofrecida fue la siguiente:

> *Papeleta que entrega una Compañia de trasporte al recibir el bulto, y en la cual se espresa el número de órden, la clase, peso, y precio del trasporte.*

González y Sastre (1887) recogieron como entrada el *talon-resguardo* o *"duplicado de la Carta de porte"*.

Los diccionarios especializados también hicieron referencia en sus páginas a la *hoja de ruta*, si bien en algunos casos -M. Matallana (1863)- ésta apareció desglosada en *hoja de ruta de equipajes, de mercancías, de perros, de gastos* o en *hoja de billetes espedidos*. B. V. Garcés (1869) la denominó *hoja de ruta ó expedicion*, y González y Sastre (1887) citaron, además, las *hojas de cargamento* y las *hojas de marcha* con finalidad semejante.[520] J. Marvá (1877) mencionó, en su obra, los *"libretes de carga, de marcha y de órdenes"* (pp.343-344).

7. Señalización y seguridad

Quizá el más representativo de los elementos de seguridad ferroviarios haya sido el dispositivo situado en los cruces de los caminos ordinarios con las vías férreas, a fin de evitar colisiones entre los vehículos que circulan por ambas vías o la invasión de las segundas por parte de personas. El término *barrera* ha recogido, en gran medida, este referente.

No obstante, la denominación adoptada para ello en la edición del *DRAE* de 1869 fue la de *barrera de golpe*. Su definición, en la segunda acepción[521], fue la

contempla después entre los artículos de la parte alfabética.

[520] Desde la edición del *DRAE* de 1914, la entrada correspondiente al término *hoja* incluye la denominación *hoja de ruta* con la siguiente definición: *"Documento expedido por los jefes de estación, en el cual constan las mercancías que contienen los bultos que transporta un tren, los nombres de los consignatarios, puntos de destino y otros pormenores"*.

[521] Existía una primera acepción que, vigente aún en nuestros días, constituyó el precedente de la asignada a *barrera de golpe*: *"La que, cerrándose en virtud de su propia fuerza de gravedad, queda asegurada al dar el golpe contra su quicio"*. Posteriormente, la edición académica de 1925 actualizó la definición de *barrera de golpe* relativa a las vías férreas con la siguiente

siguiente:

> *La que sirve para interceptar instantáneamente las vías transversales en los ferrocarriles cuando van á pasar los trenes.*

Los diccionarios especializados sobre ferrocarriles también recogieron, para designar este mecanismo, la voz *barrera*. M. Matallana (1863) la definió, por ejemplo, como:

> *El madero especie de compuerta que cierra el paso en un camino para detener al pasagero. Se coloca en los pasos á nivel y en los mas principales un guarda ó un mecanismo las cierra al paso de los trenes.*

Si los pasos eran de poco tránsito y la barrera era de madera, el mecanismo recibió en estos repertorios especializados la denominación de *palenque*. En otras ocasiones podía consistir también en una simple *cadena* sujeta a pilares o *pilarotes* laterales. En 1867, la *Cartilla para guarda-agujas y guarda-barreras* de M. Matallana dintinguió entre los siguientes tipos de *barrera*:

> *"barreras de corredera, de palenque, de travesaño con corredera, de báscula ó contra-peso, con palanca suspendida, de hierro, y con cadena" (pp.61-62)*

El anteriormente citado *paso á nivel* (V. Palacios,1864;P. Sans y Guitart, 1868;Marvá,1877) fue incluido en la obra de M. Matallana (1863) descrito como sigue:

> *El punto en que un ferro-carril corta á un camino ordinario pasando á la misma altura las dos vias.*

En 1873, el *Manual* de Matallana se refirió también a los *"pasos á través ó á nivel"* (p.336). En todos los repertorios léxicos especializados se aludió, por otra parte, a los *pasos superiores* e *inferiores* cuando el nivel de los dos caminos era desigual.

---

formulación: *"La que, en los pasos a nivel de los ferrocarriles, está dispuesta de manera que funciona automáticamente, cerrándose al aproximarse los trenes".*

Entre las señales ferroviarias, el *disco* fue descrito por M. Matallana (1863) de la forma siguiente:

> *Placa redonda sobre un poste de madera ó hierro que sirve para hacer señales. Le acompaña un farol de colores y gira alrededor de un eje para presentar dicha placa perpendicular ó paralela á la via segun haya de indicar alto ó via libre.*

Entre las fuentes no lexicográficas consultadas existen otras referencias a los *discos* ferroviarios: *"discos y aparatos de señales"* (Rouviere,1865,p.24), *"señales discos*[522]*"* (M. de Luna,1872,p.43) o una extensa caracterización ofrecida ya en 1868 por P. Sans y Guitart:

> *"También hay en las estaciones otros postes*[523] *ó señales fijas llamados discos. Estos consisten en un pié derecho que en su parte superior y postrera lleva un farol de cristal blanco, y á la misma altura, pero delante del poste, hay un disco ó circulo de metal que tiene un mecanismo de rotacion" (p.220)*

El *farol* (Rouviere,1865,p.25;Sans y Guitart,1868,p.219) fue otro de los instrumentos señalizadores empleados en la circulación ferroviaria. Además de los *faroles de disco*, Matallana mencionó en su vocabulario los *faroles de mano* y los *faroles de señales*, usados por jefes de estación, jefes de tren o guardabarreras. En los trenes se utilizaban también, según su posición en el mismo, los *faroles de costado* y los *faroles de cola.*

Entre todas estas expresiones recogidas por Matallana destaca el *farol de cola*, definido como *"el colocado detrás de un tren y sirve de señal presentando su luz roja"*, por ser el único que ha quedado fijado posteriormente en algún diccionario de lengua española[524].

---

[522] En un documento francés, fechado en Barcelona en 1876 (Sección de Estampas, Mapas y Grabados de la Biblioteca de Catalunya), se lee lo siguiente: *"Service de la Voie. Forniture de 79 disques signaux".*

[523] J. Marvá (1877) distinguió en su obra el *"poste indicador de rasantes, kilométrico y de entrevía"* (p.349).

[524] Concretamente. el diccionario general *VOX* incorpora la denominación *farol de cola* para designar *"la luz roja colocada en el furgón de cola de los trenes"*. En los últimos tiempos viene

El término *farol* fue mencionado por P. Sans y Guitart (1868) en la descripción de otro elemento de señalización ferroviaria: la *semáfora*. Un año antes, la *Cartilla para guarda-agujas y guarda-barreras* de M. Matallana había caracterizado el *semáforo* como *"palo ó coluna* [sic] *de fundición que tiene unos brazos móviles por señales"* (p.42). P. Sans citó esta voz en género femenino con el siguiente comentario:

> *"Hay en todas las estaciones y cruzamientos de via ciertos postes telegráficos llamados semáforas en cuya parte superior, por medio de un mecanismo, se mueven á voluntad del guarda agujas ó del Jefe de la Estacion, dos aletas ó brazos que sirven de índice para hacer los signos convenientes [...] Estas semáforas, llevan además un farol en su parte mas elevada" (p.219)*

En 1877, J. Marvá se refirió a la acción de *cubrir el tren*, que consistía en lo siguiente:

> *"Colocar banderolas ó señales á distancias convenientes, por uno y otro lado de la vía, para evitar el choque con otros que pudieran circular" (p.334)*[525]

Como indicó Marvá en el mismo texto, incluso un *petardo* podía ser utilizado como señal de aviso en la circulación ferroviaria, a tenor de la siguiente descripción:

> *"Petardo. Pequeña caja que contiene una composicion detonante. Colocada sobre un carril, al ser aplastada por la rueda, produce una detonacion fuerte, que debe ser considerada por el maquinista, como señal de alto" (p.348)*

utilizándose, en sentido figurado, la expresión *farolillo rojo*, que caracteriza -según el mismo diccionario VOX- al *"que ocupa el último lugar en una clasificación"*. El *DRAE*, a pesar de no recoger acepción alguna para el *farol de cola*, sí incluyó como familiar la expresión *farolillo rojo* en su edición de 1984.

[525] La misma expresión fue recogida en el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960).

G. El cambio de siglo (1888-1910)

1. El ferrocarril

Una nueva definición de la voz *ferrocarril* fue incorporada al diccionario académico en su edición de 1899. Su redacción supuso la cuarta variación en cuatro ediciones sucesivas desde su fijación en 1852. La última definición decimonónica del término *ferrocarril* en el *DRAE* fue la siguiente:

> *Camino con dos filas de barras de hierro paralelas, sobre las cuales ruedan los caruajes, arrastrados generalmente por una locomotora.*

También fue modificada, en la edición académica de 1899, la definición del término *vía*, que pasó a designar la *"parte del suelo explanado de un camino de hierro, en la cual se asientan los carriles"*. Al mismo tiempo, otra acepción equiparó esta misma voz al término *carril*. No es necesario insistir en que la madeja volvía de nuevo a enredarse a partir de ese momento. Si tenemos en cuenta que, desde 1884, la lexía *vía férrea* era definida por la Academia como *ferrocarril* y a ello añadimos lo expuesto hasta este punto, ante una afirmación como 'un (ferrocarril) está formado por un (camino explanado) sobre el que se asientan los (carriles)', bien pudo decirse a finales de siglo que 'una (vía férrea) está formada por una (vía) sobre la que se asientan las (vías)'. De hecho, E. Heriz ofreció en su obra *Ferrocarriles de 75cm.* (1889) un punto de vista muy personal sobre la denominación del medio de comunicación tradicional, ante la nueva circulación mediante *tranvía*:

> *"En lugar de vía de barras-carriles (en inglés rail) de hierro ó de acero salientes, se dice abreviadamente carril de hierro, carril férreo ó ferrocarril; camino de hierro, vía de hierro, vía férrea ó ferrovía; y vía de rail ó railvía. Via de tram ó tranvía es la vía de barras-carriles rasantes, planas y á nivel del suelo (en inglés tram)*[526]*. Hoy se emplean los carriles salientes para vías especiales y los rasantes para calles y carreteras. La composición de las expresiones ferrocarril, ferrovía, railvía y tranvía es*

[526] La distinción entre *carriles planos* y *carriles salientes* se manifestó ya con detalle en la *Memoria* (1864) de Jiménez y Díaz Agero. Dicha distinción no fue más que la herencia de la tipología de carriles presente en el período 1829-1835.

inglesa, por lo que nada se perdería con decir en español carril férreo saliente ó rasante" (p.101)[527]

No obstante, a pesar del *carril férreo* de E. Heriz, siguieron siendo las denominaciones tradicionales las empleadas en la mayoría de textos ferroviarios que abrieron el nuevo siglo. En el *Manual militar de ferrocarriles* (1908) de F. de Lossada y Sada se dijo, por ejemplo, lo siguiente:

"Se llama camino de hierro, ferrocarril ó línea férrea, á una vía de comunicación formada por dos barras metálicas paralelas" (p.1)

En el mismo texto se habló, con frecuencia, de la *vía férrea* (p.3), y únicamente en un caso concreto se planteó la variante *vía metálica*, que fue justificada de este modo:

"También hay líneas férreas en las que las traviesas se sustituyen por unos pequeños soportes metálicos de base circular ó de forma de dados [...] Las vías en que se emplean estos sistemas se llaman vías metálicas" (p.7)

Por otra parte, la Corporación académica sancionó, en 1899, los adjetivos *ferrovial* y *ferroviario*[528]. Esta segunda forma, a la cual remitió *ferrovial*, fue definida como *"perteneciente o relativo a las vías férreas"*.

2. Material fijo

a. Superficies de deslizamiento

La voz *carril* siguió ocupando un lugar prioritario en los textos ferroviarios de este período como denominación de las superficies de deslizamiento. En 1900,

[527] En la misma obra de E. Heriz fueron mencionados los *"ferrocarriles de cremallera ó de barra dentada"* (p.16). Respecto a la voz *tranvía*, E. Prat de la Riba (1907) se refirió a *"la construcción de tranvías (o ferrocarriles intra-municipales)"* (p.56).

[528] H. Peter ha documentado el uso del correspondiente adjetivo italiano en 1839. Las primeras apariciones se dieron en traducciones italianas de textos ingleses (*railway-train / treno ferroviario*). A partir de 1842 fue frecuente su utilización en textos originales en lengua italiana. PETER, H., *Op. cit.*, p. 39. En el *DCECH* de Corominas-Pascual, se dice *"el adjetivo ferroviario se tomó del italiano, donde deriva normalmente de ferrovia 'ferrocarril'"*.

el *Prontuario* de Pinillos y Navascués definió los *carriles* de este modo:

> *"Así se denominan las barras de hierro ó acero que se colocan sobre las traviesas á lo largo de la explanación, y por las que circulan las máquinas y vehículos" (p.7)*

F. de Lossada (1908) afirmó, en relación a los *carriles*, que *"así se llaman las barras metálicas que constituyen la vía férrea"* (p.7).[529]

Por otra parte, el *DRAE* de 1899 eliminó la orientación artística de la definición del término *riel* respecto a la edición de 1884 (vid. F.2.a.). La nueva redacción definió la voz *riel* como *"barra de hierro o acero con que se forman los carriles de los caminos de hierro"*. Una curiosidad hallamos en el primer étimo propuesto por la Academia para esta voz. Dentro ya del error etimológico de base -que será comentado en el capítulo siguiente-, en 1884 se presentó el término *riel* como originario del al. **reigel*. En 1899, se rectificó por la forma correcta alemana *riegel*, lo que facilitaba, por la disposición vocálica de esta voz, la justificación de *rie( )l*.

Los diferentes nombres que recibieron las piezas de asiento y unión de los carriles continuaron conviviendo durante este período con el empleo de denominaciones ya tradicionales. En el *Prontuario* (1900) de Pinillos y Navascués se especificaron, de este modo, las características de los *cojinetes*, de las *placas de asiento* y de las *placas de junta* o *bridas*.[530]

b.Elementos adyacentes

Aunque en algunos textos de este período se hizo una mención conjunta a los *cambios-cruzamientos* (Maristany,1905), en el *Prontuario* (1900) de Pinillos y

[529] De hecho, en 1912, el *Vademécum* de Juan Vallecillo aludió todavía a las *barras-carriles* (p.186)

[530] En el mismo texto se documenta el verbo *embridar* (p.15). Por otra parte, el *Diccionario Técnico* (1910) de A. Schlomann también designó la *brida* como *placa de junta, junta de carriles* y *eclisa* -excepto en el tomo V de 1909, donde se aceptó la forma masculina *eclis-*. El *Glossaire des termes ferroviaires* (1960) se refirió, por su parte, a las *barretas de junta*.

Navascués se distinguieron ambos referentes de este modo:

> *"Se llaman cambios de vía propiamente tales unos aparatos situados en los puntos de enlace, unión ó encuentro de los carriles, denominados agujas; y cruzamientos, á las disposiciones particulares que se da á los carriles en dichos puntos de unión, con objeto de facilitar el paso á los rebordes de las ruedas de los vehiculos" (p.23)*

El sintagma *placa giratoria*, que en la obra de Pinillos y Navascués (1900) fue también reformulado como *plataforma giratoria*- se incorporó al *DRAE* en su edición de 1899. En la actualidad, la definición académica dice así:

> *Armazón circular de hierro, giratoria y cubierta de planchas con carriles que forman dos o más vías cruzadas, y que sirve en las estaciones de los caminos de hierro para hacer que los carruajes cambien de vía.*

No obstante, hasta la edición de 1914, las *"... dos o más vías cruzadas..."* de la definición actual fueron *"dos vías perpendiculares"*, única modificación realizada a lo largo del presente siglo.

El *DRAE* de 1899 volvió a reformular, por otra parte, la definición de la voz *aguja*, que quedó redactada de este modo:

> *Cada uno de los dos rieles giratorios que en un ferrocarril sirven para que los carruajes vayan por una de dos o más vías que concurren en un punto*[531].

Precisamente los puntos de enlace de varias vías férreas fueron citados, en las *Notas* (1909) de Manuel M. Arrillaga, con el término *enclavamiento*. Su descripción fue la siguiente:

> *"Para evitar, en lo posible, todo accidente han de coexistir en determinados momentos las posiciones adecuadas de aparatos y señales. Esto es lo que se realiza en general con las consignas de las estaciones y lo que guía á los Jefes de circulación y de maniobras para dar sus órdenes á los agentes encargados del manejo de los aparatos de la vía y de las señales; y esto es lo que por procedimientos eléctricos, mecánicos y de otras clases, se realiza en los enclavamientos. Es esta una palabra consagrada ya en el*

[531] En 1914, con la pertinente corrección, el *DRAE* adoptó la actual definición, que hace referencia a *"...rieles movibles que en los ferrocarriles y tranvías sirven..."*.

lenguaje técnico de los ferrocarriles y que todo el mundo admite conociendo su significación" (p.13)[532]

La voz *balaste* (Vallecillo,1912) desapareció en favor del término *balasto* (Lossada,1908) en la edición del *DRAE* de 1899 , mientras que el verbo *balastar* pasó a designar la acción de *"tender el balasto"*. Las referencias etimológicas de ambos términos fueron, además, omitidas en esta edición (vid. F.2.b.). La definición académica de la voz *balasto* fue la siguiente:

Capa de grava o de piedra machacada, que se tiende sobre la explanación de los ferrocarriles para asentar y sujetar sobre ella la vía.

En el *Diccionario Técnico* (1910) de A. Schlomann fueron equiparadas, en relación al mismo referente, las voces *balasto* y *cascajo*.

3. Material móvil

a. Locomotoras

La denominación de las máquinas de vapor ferroviarias siguió manifestando procesos de reformulación en los textos especializados de este período. E. Heriz (1889), se refirió, por ejemplo, a dichas máquinas de este modo:

"La locomotora ó máquina locomotriz es una máquina de vapor, que utiliza la fuerza elástica del vapor de agua" (p.27)[533]

En el *DRAE* de 1899 se regularizó la grafía de los términos *cok-cokera*, aunque en determinados textos se siguió empleando la forma *cok* (Giménez,1902; Schlomann,1910). Por una parte, la voz *cok* pasó a remitir a *coque*, remisión que se mantiene aún en nuestros días. Por otra, la voz *cokera* dió paso a *coquera*, que adoptó la misma definición que su antecesora. Respecto al término *coque*, recogió

[532] La voz *enclavamiento* no se halla incorporada al *DRAE*, aunque sí aparece en el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960) y en el *Diccionario de Términos Ferroviarios* (1995).

[533] E. Heriz hizo referencia también a la *máquina funicular* (p.27).

sin modificaciones la extensa etimología que *cok* presentó en la edición de 1884[534] (vid. F.3.a.), mientras que su definición fue notablemente simplificada en los siguientes términos:

> *Substancia carbonosa sólida, ligera, gris y lustrosa, que resulta de la calcinación de la hulla en vasos cerrados o en montones cubiertos de tierra, y produce, al quemarse, gran cantidad de calor.*[535]

b. Tipología de los vehículos

En el Congreso Literario Hispano-Americano de 1892, Román Oriol, delegado de la Escuela de Ingenieros de Minas, presentó una nota relativa al estudio de la tecnología española. A través de dicho trabajo, se hizo una alusión concreta a la voz *vagón*. En referencia a la abundancia de manuales extranjeros se decía lo siguiente:

> *"Han introducido en la tecnología española muchos barbarismos de que es preciso depurarla [...] Hay, en cambio, palabras extranjeras que están perfectamente admitidas por la idea especial y nueva que representan, como sucede con la de vagón, pues la costumbre americana de sustituirla por carro, nos parece poco oportuna, ya que el vagón es un carro que se mueve precisamente sobre rieles".*[536]

En la edición del *DRAE* de 1899 se produjo una ampliación referencial del término *vagón*, bajo el enunciado de *"carruaje de viajeros ó de mercancías y equipajes, en los ferrocarriles"*. Se trata de un nuevo ejemplo del aspecto tratado en capítulos anteriores (vid. F.3.b.) sobre la utilización o no de los vagones para el transporte de pasajeros y qué nombre recibieron, en cada caso, los vehículos

---

[534] En la siguiente edición académica de 1914 se dió por buena la etimología de la voz *coque* a partir del ing. *coke*.

[535] En la edición del *DRAE* de 1970 se produjo un desdoblamiento de la definición del término *coque* en las siguientes acepciones: *Combustible sólido, ligero y poroso que resulta de calcinar ciertas clases de carbón mineral.* || *2. Quím. Residuo que se obtiene por eliminación de las materias volátiles de un combustible sólido o líquido.* Sobre la voz *coque*, el diccionario *VOX* anota como forma en plural el término *coques*.

[536] En este sentido, el diccionario general *VOX* incluye una acepción del término *carro* por la cual *"en varios países de América se da este nombre al automóvil, al tranvía eléctrico y al coche de ferrocarril"*. El diccionario ideológico de J. Casares recoge, por otra parte, la expresión *carro urbano* como denominación del *tranvía*.

ferroviarios. También en 1899, la Academia incorporó el término *batea* con una acepción utilizada para designar un *"vagón descubierto con los bordes muy bajos"*. Con anterioridad a esa fecha, la voz *batea* presentaba otras acepciones referidas a un barco pequeño a modo de escudilla o a una bandeja. La forma de estos referentes sirvió, pues, como base para que este tipo de vagones recibiera dicha denominación.

En la misma edición del *DRAE*, hallamos fijado el término *jardinera* (Alberti,1924), utilizado para designar el *"coche abierto que se usa en verano en los tranvías"*. Cabe destacar que la forma verbal en presente de esta definición fue sustituida por un pretérito a partir de la edición de 1984. Con anterioridad a esta acepción tranviaria, en el *DRAE* de 1884 ya había sido recogida la voz *jardinera*, aunque su aplicación se refirió, de forma más general, al *"carruaje de cuatro ruedas y cuatro asientos, ligero, descubierto y cuya caja, por lo general, figura ser de mimbres"*.

En su *Viaje por los Estados Unidos* (1905), E. Maristany ofreció una breve tipología de los vehículos ferroviarios americanos en comparación con los utilizados en Europa. De este modo, Maristany aludió a los *pullman-cars*, a los *parlors-cars* y a los *coches-restaurant.* Sobre los dos primeros, especificó que *"los pullman-cars vienen á desempeñar en América*[537] *el papel de los sleeping-cars europeos"* (p.127) y que *"los parlors-cars son, en realidad, coches-salones"* (p.131). No obstante, respecto al primero de los casos, Maristany se refirió en la misma obra a los *coches-camas* (p.175). Entre la amplia variedad de trenes que fueron mencionados en los textos de este período, cabe destacar también las referencias del propio Maristany a los *"trenes irregulares, esto es, trenes no previstos en los cuadros de marcha"* (p.151) y a los *"trenes directos ó*

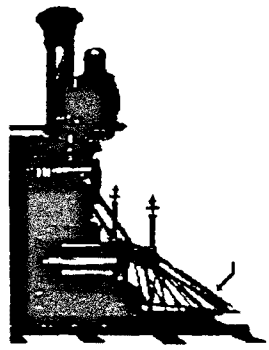
[537] *El País* describe un vagón británico *pullman,* utilizado alrededor de 1914, de este modo: *"En los extremos del vagón había departamentos privados de cuatro asientos, llamados cupé"*. PAÍS, EL (1994), *Op. cit.*, p. 209. La voz *pullman* es utilizada también en Argentina para referirse al 'asiento de tren' RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, F.: "Apuntes sobre lexicografía hispanoamericana. A propósito del Nuevo diccionario de americanismos (tomo II: Nuevo diccionario de argentinismos)", en *RSEL*, XXV-1, 1995, p. 175.

express" (p.207).

Desde la edición del *DRAE* de 1899 el término *plataforma* designó, por otra parte, una de las zonas de los vehículos ferroviarios. La primera definición de esta voz fue la siguiente:

> *Tablero horizontal, descubierto y elevado sobre el suelo, donde se colocan personas o cosas; como las de los coches de los tranvías,...*[538]

Un elemento frontal característico de las locomotoras -en especial, de las que circularon por los Estados Unidos- recibió diversas denominaciones en los textos consultados. En 1905, E. Maristany se refirió al *"espolón ó apéndice delantero, destinado especialmente á echar fuera de la vía el ganado que se encuentre en ella"* (p.121). El mismo año, L. Zurdo describió el mismo referente bajo la expesión *quita-piedras*:



> *"Las locomotoras americanas están provistas adelante de un apéndice destinado á rechazar de costado los obstáculos, y sobre todo los animales que puedan encontrar sobre la vía. Este apéndice, llamado chasse-bestiaux (cowcatcher, literalmente attrapevaches)*[539] *está construido en enrejado de*

[538] En la edición de 1914 se produjo un desdoblamiento de esta definición, que quedó concretada, en su acepción ferroviaria, como sigue: *"Parte anterior y posterior de los tranvías, en que van de pie el conductor, el cobrador y determinado número de viajeros"*. En la última edición del *DRAE* de 1992 se ha ofrecido una nueva redacción para el término *plataforma*: *"Parte anterior y posterior de tranvías, vagones, etc., por donde se accede a la zona de asientos. También se llama plataforma a la parte anterior del autobús"*. E. Maristany (1905) se refirió, por su parte, a las *plataformas testeras* (p.207).

[539] En su visión histórica del ferrocarril, el suplemento *Medios de transporte* del periódico *El País* se refirió a este elemento con el término *botaganado*. Su contexto fue el siguiente: *"La falta de vallas en muchas de las primeras vías norteamericanas exigió proteger el morro de las*

barras de hierro" (p.267).

La voz *bogie* fue reformulada en el texto de E. Maristany (1905) al hacer referencia al *"avant-train ó bogie de cuatro ruedas colocado en la delantera de todas las máquinas"* (p.120) y al mencionar *"los coches y vagones montados sobre dos carros ó bogies"* (p.127). El *Diccionario Técnico* (1910) de A. Schlomann aludió al mismo referente como *carro giratorio*[540].

Por otra parte, en la edición académica de 1899, la definición de la voz *regulador* sufrió un proceso de especialización semántica respecto al *DRAE* de 1884[541], proceso tras el cual quedó circunscrita al ámbito ferroviario:

> *Válvula que regula el paso del vapor desde la caldera a los cilindros en las máquinas locomotoras.*[542]

---

locomotoras, que fácilmente podía descarrilar ante animales grandes como el bisonte. El botaganado apartaba las reses. Con campanas, silbatos y un enorme foco se redujeron al mínimo las colisiones" (p.197). PAÍS, EL, *Op. cit.*, p. 197. En *DRAE*-1992, s.v. botar: Arrojar, tirar, echar fuera a una persona o cosa. El *Diccionario de términos ferroviarios* (1995) cita, en este sentido, la *defensa*, que define como: *"Estructura de hierro de muy variadas formas que se coloca a modo de cuña al frente de la locomotora para echar fuera de la vía cuerpos extraños que pudieran suponer un peligro para el tren"*. En la misma obra se alude a las *alas quitanieves* y al *cortanieve*.

[540] J. C. de Torres se refiere al *bogie "o carro giratorio, avant-train, etc.* [...] *Es un préstamo técnico del inglés, puesto que el término castellano es carro giratorio"*. TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1969), *Op. cit.*, p. 17.

[541] *DRAE*-1884, s. v. regulador: *Mec.* Órgano de una máquina, que sirve para proporcionar la acción de la fuerza motriz á la intensidad de los efectos que se desea obtener.

[542] No obstante, el *DRAE* de 1925 volvió a generalizar el tecnicismo *regulador* a través de una nueva descripción con el siguiente enunciado: *"Mecanismo que sirve para ordenar o normalizar el movimiento o los efectos de una máquina o de alguno de los órganos o piezas de ella"*. Precisamente en el primer cuarto de nuestro siglo, se produjo una disputa filológica en cuanto al uso de los términos *regulador* y *controlador*. Manuel Velasco de Pando puso de manifiesto, a través del *BRAE*, la influencia que ejerció el nuevo lenguaje de la electrotecnia sobre el español. En concreto, por influencia anglogermana y francesa, la voz *controlador* fue usada en múltiples ocasiones para designar el mecanismo que regulaba la velocidad del motor de los tranvías. Velasco aportó dos razones para justificar el rechazo del término *controlador* ante la pregunta *¿Procede la admisión de la palabra en nuestro léxico oficial?* La primera de estas razones se argumentó por remisión al verbo *controlar*: *"CONTROLEUR, como dicen los franceses (femenino CONTROLEUSE), es un derivado del verbo CONTROLER; y si el verbo se encuentra, a lo que creo, sometido a rigurosa cuarentena, por existir en castellano muchos que expresan la misma idea, lógico es evitar que el derivado se nos cuele de matute"*. Tras esto, arguyó un segundo motivo, al que añadió incluso una propuesta de innovación al *DRAE*: *"Por lo demás, tenemos en castellano una palabra castiza, que sirve perfectamente para representar el aparato de que se trata: la voz REGULADOR. Y aunque las acepciones que de ésta trae el Diccionario*

Otro elemento de la caldera de vapor cuya denominación apareció fijada en el *DRAE* de 1899 fue el *tirante*[543]. Aunque la utilización de esta voz se extendió a diferentes ámbitos de la realidad o, incluso en el propio léxico ferroviario, a un mecanismo del cambio de vía, su uso en relación a las calderas de vapor fue el utilizado generalmente como ejemplo en su definición. Así, desde la edición académica de 1899, la voz *tirante* es definida como:

> *Mec. Pieza generalmente de hierro, o acero, destinada a soportar un esfuerzo de tensión, como la barra que traba los lados opuestos de una caldera de vapor, a fin de aumentar su resistencia.*

4. Dependencias y construcciones

a. Instalaciones ferroviarias

La edición del *DRAE* de 1899 añadió al término *apeadero* una acepción ferroviaria a la ya existente para los caminos ordinarios. Desde entonces, su definición se ha mantenido invariable con la siguiente formulación:

> *En los ferrocarriles, sitio de la vía preparado para el servicio público, pero sin apartadero ni los demás accesorios de una estación*[544].

No obstante, esta definición académica presenta un dato destacable. Se trata del uso del término *apartadero* cuando el *DRAE* no recogía todavía, en 1899, la acepción ferroviaria de dicha voz.

En 1900, el *Prontuario* de Pinillos y Navascués distinguió entre *apartaderos*

---

de la Academia pueden aplicarse por analogía, no estaría de más que se aceptase la siguiente, resolviendo la duda de manera definitiva: REGULADOR, m. 4. Aparato que regula la velocidad de un electromotor mediante la maniobra de un agente". VELASCO DE PANDO, M., *Op. cit.*, p. 257.

[543] Posteriormente, el diccionario técnico de Schlomann (1910) citó este elemento como *tirante* o *riostra* de la caldera.

[544] En la actualidad, el diccionario general *VOX* ofrece ya una definición muy simplificada del término *apeadero* como la *"estación secundaria del ferrocarril, destinada sólo a viajeros".*

y *apeaderos* del modo siguiente:

> *"Los apartaderos son trozos de vía enlazados á la general que, como su nombre indica, están destinados al apartado de los trenes ó máquinas para no interrumpir la regularidad en la marcha general del servicio. También suelen construirse para el servicio de fábricas ó industrias establecidas cerca de la vía [...] Los apeaderos son parecidos á los apartaderos, suelen obedecer á iguales causas, así como á concesiones especiales otorgadas á particulares mediante convenios especiales, para dar acceso á sus fincas de recreo, sotos ó cazaderos, balnearios, etc. Tanto los apartaderos como apeaderos pueden considerarse como estaciones accidentales*[545]*" (p.38)*

Hasta 1899 el *DRAE* no adaptó una de las acepciones de la voz *marquesina* de forma que, dicho término, pudiera incluirse en el corpus léxico ferroviario. Con anterioridad, el término *marquesina* se aplicaba únicamente a la *"cubierta o pabellón que se pone sobre la tienda de campaña"*. La nueva acepción, a partir de ese momento, fue la siguiente:

> *Cobertizo, generalmente de cristal y hierro, que avanza sobre una puerta, escalinata o andén, para resguardar de la lluvia a los que suben o bajan de los carruajes.*

El *DRAE* incorporó en su edición de 1899 una acepción al término *muelle* relativa al transporte ferroviario. La definición académica, en ese momento, fue la siguiente:

> *Andén alto, cubierto unas veces y descubierto otras, que en las estaciones de ferrocarriles se destina para la carga y descarga de mercancías.*

Además de hacer referencia a los *apartaderos*, E. Maristany (1905) comentó en su obra el hecho de que *"algunas de estas compañías* [americanas] *han construido, sin embargo, verdaderos docks ó almacenes"* (p.97).

b. Infraestructuras viarias

Sorprendentemente, en 1899, el *DRAE* volvió a remitir (vid. F.4.b.), desde la

[545] Pinillos y Navascués afirmaron, por otra parte, que *"las estaciones se dividen en extremas é intermedias, y se clasifican según su importancia en estaciones de 1°, 2°, 3° y 4° orden"*.

voz *túnel*, a una de las acepciones del término *mina* con el siguiente significado:

> *Paso subterráneo, abierto artificialmente, para conducir aguas ó establecer otra comunicación.*

Como se ha comentado en el capítulo anterior, la circulación en los túneles fue controlada por el personal ferroviario mediante un instrumento de medición de altura que recibió el nombre de *gálibo* (vid. F.4.b.). Dicho término fue incorporado en la edición del *DRAE* de 1899 con la siguiente definición:

> *Cercha de hierro en forma de U invertida, que sirve en las estaciones de los ferrocarriles para comprobar si los vagones con su carga máxima puede circular por los túneles y bajo los pasos superiores.*[546]

En relación a los *pasos superiores* e *inferiores*, Pinillos y Navascués (1900) hicieron referencia al *puente-vía* como construcción propia de dichos puntos. En la obra de F. de Lossada (1908), los pasos superior e inferior a través de una vía férrea recibieron la denominación de *paso en alto* y *paso en bajo* (p.3).

5. Personal, circulación y seguridad

Por lo que respecta al personal ferroviario, en su edición de 1899, el *DRAE* incorporó por vez primera el término *guardabarrera*, que definió como:

> *Empleado que en las líneas de los ferrocarriles custodia un paso a nivel y cuida de que las barreras, palenques ó cadenas estén cerrados o abiertos conforme a reglamento.*

En cuanto a la circulación, en la misma edición académica de 1899, la definición de *empalme* se gereralizó (F.6.) en el sentido de *'acción, efecto, modo, forma'* de *empalmar*. La alusión a esta familia léxica en el campo de los ferrocarriles pasó entonces a realizarse en 1899 a través del término *empalmar*,

[546] En la edición académica de 1914 la expresión *"cercha de hierro"* de esta definición fue sustituida por la de *"arco de hierro"*. Y ya en el última edición de 1992, los *"pasos superiores"* han sido denominados *"pasos elevados"*.

que, en una de sus definiciones, decía lo siguiente:

> *Unirse un tren o ferrocarril con otro. También suele decirse de las carreteras y de las diligencias y coches de transporte.*[547]

En 1908, F. de Lossada distinguió entre las voces *empalme* y *nudo* en función del número de líneas férreas que se unían en un mismo punto. El término *empalme* (p.4) fue empleado en la confluencia de dos líneas, mientras que la voz *nudo* se utilizó cuando el número de éstas era mayor.

El *DRAE* recoge también los términos *enlace* y *enlazar* como sinónimos de *empalme* y *empalmar* en el ámbito del ferrocarril. En la edición académica de 1936, la definición de la voz *enlace* correspondió a: *"dicho de los trenes, empalme"*. Posteriormente, en la vigésima edición de 1984, la acción de *enlazar* fue definida como *"empalmar trenes, vehículos, etc."*. En la actualidad, hallamos una nueva acepción del verbo *enlazar* con el siguiente enunciado:

> *Llegar un medio de transporte a un lugar determinado, a hora conveniente para que los viajeros o las cosas transportadas puedan seguir en otro vehículo hacia su destino.*

El diccionario general *VOX* sigue, para la voz *enlace*, la misma definición que la Academia. En cuanto al verbo *enlazar*, recoge dos acepciones muy semejantes para referirse a la acción de combinar horarios y trayectos en los medios de transporte: por un lado, equivale a *"empalmar o combinarse, en lugar y horas determinados, unos vehículos con otros"*; por otro, con una alusión concreta al ferrocarril, el término *enlazar* presenta la siguiente definición:

> *Estar combinado el horario de trenes, aviones, autobuses, barcos, de manera que el viajero de uno puede proseguir su viaje en otro sin gran intervalo de tiempo.*

---

[547] En la edición del *DRAE* de 1925, esta última extensión a las *"carreteras"* fue modificada por los *"caminos"*, y se habló ya de *"unirse o combinarse un tren o ferrocarril"*. Definitivamente, en el *DRAE* de 1992, la acción de *empalmar* se ha hecho extensiva a *"caminos, diligencias, autobuses, etc."*.

Puede ocurrir que la marcha de un ferrocarril no siempre sea satisfactoria. Diversos factores influyen en ella, pero quizás el más determinante de todos radique en la adherencia de los vehículos sobre los carriles. La edición del *DRAE* de 1899 incluyó, en este sentido, la voz *patinar*, que definió como:

> *Dar vueltas las ruedas de una locomotora sin avanzar sobre los rieles, por falta de suficiente adherencia.*[548]

El lugar donde se expendían los billetes ferroviarios recibió la denominación de *taquilla*, voz que no apareció fijada en los diccionarios especializados de la segunda mitad del siglo XIX y que, con dicha acepción, se incorporó a la edición del *DRAE* de 1899. Su descripción inicial fue la de *"casillero para los billetes de teatro, ferrocarril, etc."*. Al mismo tiempo, otra acepción la identificó con el referente de *"por ext., despacho de billetes"*. En este último sentido, a partir de 1925 en el *DRAE* se añadió *"también lo que en él se recauda"*. No obstante, la definición resultante quedó desdoblada en dos acepciones distintas en la edición académica de 1984.

Entre los elementos de seguridad ferroviaria, la expresión *paso a nivel* (Lossada,1908) fue recogida, por vez primera, en la edición académica de 1899 con la definición de *"sitio en que un ferrocarril se cruza con otro camino al mismo nivel"*.

Respecto a las señales ferroviarias, la denominación *disco de señales* fue fijada también en la edición académica de 1899 bajo la entrada correspondiente al término *disco* en la siguiente acepción:

> *El de palastro, que se usa en los ferrocarriles colocado en lo alto de un poste, de manera que pueda girar y ponerse, ya paralelo, ya perpendicular*

[548] Esta definición se mantuvo inamovible en la edición de 1914. Sin embargo, a partir de 1925 se eliminó de ella la alusión concreta a los ferrocarriles, generalizando su uso a todo tipo de vehículos. J. C. de Torres alude al verbo *bailar* en el siguiente contexto: *"Jerga ferroviaria para indicar 'patinar' en las máquinas de vapor cuando arrancan con un tren. En Méjico, vía bailarina se le llama a la traviesa 'floja, durmiente, flojo'"*. TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1969), *Op. cit.*, p. 16.

a la vía, para indicar si ésta se halla o no libre.[549]

Pinillos y Navascués (1900) citaron como elementos de señalización los *topes*, que situaron en el siguiente contexto:

> *"En las entrevías se colocan señales ó postecillos de madera ó hierro de poca altura, llamados topes, para indicar hasta el punto en que pueden conducirse los carruajes, sin que se toquen los estribos" (p.42)*

Por último, el relato de E. Maristany (1905) sobre los ferrocarriles americanos incluyó una referencia a los primeros sistemas automáticos de seguridad en la circulación ferroviaria. Concretamente, Maristany aludió al *block-system automático* (p.150).

[549] En 1919, el *Prontuario* de Alfredo Armenta hizo referencia a la *"señal cuadrada giratoria y fija"* (p.46).

VI. Apéndices

A. Evolución del léxico ferroviario español (siglo XX)

1. El ferrocarril

La discusión filológica sobre el término *ferrocarril* fue retomada al inicio del nuevo siglo a través del académico Daniel de Cortázar[550], en este caso para defender a ultranza nuestra castiza denominación:

> *"No lograron imponer [los ingleses] su Rail-road (camino de rail) que se sustituyó por Eisen bahn en alemán, Chemin de fer en francés y Strada ferrata en italiano, para tener lo mismo que Camino de hierro en español [...] Es la única [refiriéndose a la voz carril], y por hoy insustituible y necesaria para entrar en la composición de la voz ferrocarril con que unívocamente designamos todos los españoles lo que en lenguas extranjeras necesita expresarse con dos o tres palabras"*

Tras la redacción académica de 1899, la definición del término *ferrocarril* se ha mantenido inamovible hasta la edición de 1984 como *"camino con dos filas de barras de hierro..."*. No obstante, a partir del *DRAE* de 1925 la voz *carril* volvió a equipararse a cada una de las barras de hierro de una vía férrea, con lo cual el problema quedó otra vez planteado. Esto, insisto, parecía obligar al uso de la forma plural *ferrocarriles*, máxime cuando en 1992 se ha modificado de nuevo la definición académica del término *ferrocarril*: *"camino con dos carriles de hierro paralelos, sobre los cuales ruedan los trenes"*.

Por otra parte, la voz *ferrocarril* ha adoptado dos nuevas acepciones a lo largo de su historia. En el *DRAE* de 1970 se añadió una segunda acepción: *"tren, serie de vagones arrastrados por una locomotora"*. Más reciente, en la última edición de 1992, ha sido la incorporación de una tercera acepción correspondiente al *"conjunto de instalaciones, vehículos y equipos que constituyen este medio de*

[550] CORTÁZAR, D. de (1914), *Op. cit.*, p. 148.

transporte".

Cabe destacar que el *Diccionario General Ilustrado de la Lengua Española VOX* (1989) presenta una definición del término *ferrocarril* donde se utiliza la voz *riel*: *"camino con dos rieles paralelos, sobre los cuales ruedan los trenes"*.

Durante el siglo XX, otras remisiones internas en el *DRAE* nos han llevado a diversas denominaciones ya fijadas con anterioridad. En 1914, una segunda acepción del adjetivo *férreo,-a* remitió, por ejemplo, a los artículos *línea, vía férrea*. La entrada correspondiente al propio término *vía* varió, en 1970, su acepción relativa al *carril*, que fue modificada y pasó a designar el *"raíl de ferrocarril"*, con vigencia en la actualidad. Al mismo tiempo, la otra acepción ferroviaria de la voz *vía* fue redactada de nuevo e hizo referencia, a partir de ese momento, a la *"parte del suelo explanado de un camino de hierro, en la cual se asientan los carriles"*.

En la edición de 1914, la Corporación sancionó también el término *entrevía* como denominación del *"espacio libre que queda entre los dos rieles de un camino de hierro"*. Por su redacción, que ha perdurado hasta nuestros días, esta definición debe interpretarse como el 'ancho de vía' (por lo general, 1'668 m. en España, 1'676 m. en Argentina, Chile y la India, 1'435 m. en Europa y los Estados Unidos, o la vía inglesa de 1'067 m.). Sin embargo, el referente de *entrevía* en algunos momentos del siglo XIX no fue éste, como ha sido expuesto en capítulos anteriores (vid. F.1.). Aún así, podemos contrastar la acepción académica en otras obras lexicográficas recientes como el diccionario de Casares y *VOX* o el *Diccionario de Términos Ferroviarios*[551], editado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en 1995.

La edición del *DRAE* de 1984 fijó, por otra parte, la voz *ferrovía* con la definición de *ferrocarril*, casi un siglo después de que, en 1899, fueran

[551] En adelante, *DTF*. Esta obra cita también la *entrecalle aguja-contraguja* y la *entrecalle de contracarril*.

incorporadas las formas adjetivas *ferrovial* y *ferroviario*, término éste que en el *DRAE* de 1925 adoptó, además, la forma sustantiva[552] referida al *"empleado de los ferrocarriles"*. Por lo que respecta al adjetivo *ferrovial*, hasta 1984 remitió al artículo correspondiente a *ferroviario*, situación que ha variado en la última edición académica de 1992, donde es definido como *"perteneciente a las vías férreas"*.

A lo largo de su historia, el ferrocarril ha evolucionado en función de los avances técnicos y, en general, de los progresos alcanzados por la humanidad. Dicha evolución se ha manifestado a través de los diferentes sistemas que el ferrocarril ha adoptado en distintas épocas, lo que ha sido reflejado en su corpus léxico[553]. De este modo, la decimosexta edición del *DRAE* recogió, en 1936, un nuevo tipo de ferrocarril: el *ferrocarril funicular*. Su definición desde ese momento y hasta nuestros días ha sido la siguiente: *"el destinado a subir grandes pendientes y que funciona por medio de cables o cadenas"*. Con anterioridad a dicha edición, la voz *funicular* ya aparecía en el *DRAE*, en forma adjetiva y sustantiva, en relación al *"artefacto en el cual la tracción se hace por medio de una cuerda o cable"*. A partir de 1936, la Academia amplió esta acepción aumentando los posibles elementos de tracción, que pasaron a ser de *"cuerda o cable"* a *"cuerda, cable o cadena"*. En todo caso, debemos observar que en este cambio se mantiene la referencia a la cuerda, ausente en la definición de *ferrocarril funicular*, a pesar del étimo lat. FUNIS, 'cuerda'. En el *DRAE* de 1956, la voz *funicular* se refirió no sólo a los artefactos, sino a los vehículos en general que utilizaban dicho sistema de tracción. Un sistema de tracción que, en la edición académica de 1970, fue representado también en el término *teleférico* con la siguiente definición:

Sistema de transporte en que los vehículos van suspendidos de un cable de

[552] En la lengua italiana, H. Peter ha constatado las primeras sustantivaciones del término *ferroviario* en 1852, coincidiendo con la aparición de la voz *ferrovia* en dicha lengua. PETER, H., *Op. cit.*, p. 40.

[553] Una solución mixta es recogida por el *DTF* (1995) bajo la voz *ferrutaje*, correspondiente al *"transporte combinado que utiliza como modos de transporte el ferrocarril y la carretera"*.

tracción. Se emplea principalmente para salvar grandes diferencias de altitud.

Aunque en este caso el vehículo se halla suspendido de un cable a modo de guía, debe aceptarse la inclusión del término *teleférico* en el léxico ferroviario. De hecho, en la última edición de 1992, el *DRAE* ha añadido una segunda acepción a esta voz, que nos remite precisamente a *ferrocarril funicular*. Con anterioridad, el diccionario ideológico de J. Casares aglutinó en una sola definición del término *teleférico* ambas acepciones académicas. El diccionario *VOX*, sin llegar a identificar este sistema de tracción con el *funicular*, inicia su definición con unas referencias muy generales al *"transbordador o sistema de transportes"* como medios que utilizan el citado mecanismo.

Criterios semejantes a los expuestos hasta el momento caracterizan la denominación *cremallera* (vid. F.1.). Dicha voz no ha sido recogida en ningún momento por el *DRAE* con acepción ferroviaria y sí aparece, en cambio, en el diccionario *VOX* con la siguiente definición:

Ferrocarril de montaña caracterizado por tener los rieles en fuerte pendiente y dentados, en los que engranan las ruedas de los vagones.

Debo apuntar que el diccionario de Casares incluye el sintagma *ferrocarril de cremallera* en su parte analógica, a pesar de que en su parte alfabética no aparece definida, de forma específica, bajo las voces *ferrocarril* o *cremallera*.

Incluso la *montaña rusa* fue definida por el *DRAE* de 1925 en relación a las vías férreas. En la actualidad, presenta el siguiente enunciado: *"Vía férrea estrecha y en declive, con altibajos y revueltas, para deslizarse por ella en carritos como diversión"*.[554]

Respecto al tipo de trayecto realizado, el diccionario académico incorporó

[554] Hasta el *DRAE* de 1956. la *montaña rusa* fue definida por la Academia como *"montículo en que se practica un camino ondulado, recto o tortuoso, por el cual, merced al declive, se desliza sobre rieles un carrito que ocupan las personas que gustan de este ejercicio como deporte o diversión"*.

en su edición de 1984 una nueva acepción al término *ferrocarril*, correspondiente al *ferrocarril suburbano*, que fue definido como:

> *El que pone en comunicación el centro de las grandes ciudades con los núcleos populares, industriales, etc., de las afueras.*

Otra adjetivación de la voz *ferrocarril* la hallamos en la denominación *ferrocarril ligero*, cuyo referente fue descrito por *El País* (1994) de este modo:

> *"Los trenes son impulsados por electricidad, recogida de un tercer carril cubierto. Sin conductor, son dirigidos automáticamente por un ordenador central" (p.240)*

Las voces *raíl* y *riel* han permitido también, a través del elemento culto *mono-*, la formación de términos ferroviarios y su fijación lexicográfica en relación al presente apartado. El diccionario *VOX* ha adoptado el sustantivo *monorraíl* con la siguiente definición:

> *Sistema de transporte ferroviario en que el tren corre sobre un solo carril y el equilibrio se obtiene por un sistema giroscópico.*

La misma obra incorpora el compuesto *monorriel* remitiendo al artículo *monorraíl*. En cuanto al *DRAE*, la Corporación únicamente ha recogido la forma *monorraíl* en su última edición de 1992, aunque dicho compuesto se define, en uso adjetivo y sustantivo, como un determinado tipo de vehículo ferroviario: *"dícese del tren que se desplaza por un solo raíl"*.

2. Material fijo

a. Superficies de deslizamiento

En 1914, el académico D. de Cortázar[555] demostró su rechazo hacia el

[555] CORTÁZAR, D. de (1914), *Op. cit.*, pp. 148-149.

término *riel* con estas palabras:

> *"Ponemos también reparos al [uso] de rieles pues si bien el léxico de la Academia Española autoriza la voz para designar las barras de las vías férreas, éstas no existían en el mundo hace dos siglos, y ciertamente que en tan remota época la palabra riel no podía significar sino lo que su original alemán riegel, con su valor de barra traviesa ó pestillo, o a lo más de barrita de metal fundido"*

Cortázar llegó, además, a ironizar sobre el tema, en defensa del uso de la voz *carril*[556] e, incluso, del anglicismo *rail*:

> *"Entre nosotros fué, cerca de cincuenta años, de uso general y único la voz rail, y así la recogió de los vocabularios de ferrocarriles de Matallana, Caballero*[557] *y Garcés, la 12ª edición del Diccionario de la Academia [...] Si no se quisiese emplear lo propio [carril], úsese de rail, ya que vino de Inglaterra para significar, como queda dicho, la barra de los caminos de hierro, y ello será preferible a hacer crecer el riel de plata u oro de pocas pulgadas de largo y menos líneas de ancho, hasta los veinte metros que tienen los robustos carriles modernos hechos con acero"*

Lo más sorprendente desde el punto de vista lexicográfico ocurrió, no obstante, en la propia edición del *DRAE* de 1914. Según lo expuesto anteriormente, la voz *riel* parecía condenada al ostracismo frente a *raíl* (Alberti,1924). En cambio, mientras en dicha edición se mantuvo intacta la definición de *riel*, el anglicismo *raíl* desapareció momentáneamente del diccionario académico.

La decimoquinta edición del *DRAE* de 1925 vino a regularizar la situación en todos los frentes:

i) la voz *carril* tomó la definición aún hoy vigente, a pesar de los problemas referenciales ya comentados en el apartado anterior:

---

[556] De hecho, durante las primeras décadas de este siglo algunas obras como el *Álbum* (1924) de la Sociedad Española de Construcción Naval sólo hicieron referencia a los *carriles* o *barras de hierro*.

[557] No existe constancia bibliográfica de ningún vocabulario específico sobre ferrocarriles cuyo autor responda al apellido Caballero, a pesar de que, citando a D. de Cortázar, el *DCECH* de Corominas-Pascual transmite la misma información.

En las vías férreas, cada una de las barras de hierro o acero laminado[558] *que, formando dos líneas paralelas, sustentan y guían las locomotoras y vagones que ruedan sobre ellas.*

Es una definición que ha dado pie, en la última edición de 1992, a una nueva acepción. Ésta, sin formar parte del corpus léxico del ferrocarril, aparece por extensión de la anterior: *"por ext., ranura guía sobre la que se desliza un objeto en una dirección determinada, como en una puerta corredera"*.

ii) reapareció el artículo correspondiente a *raíl o rail*, formas que, junto a la voz *riel*, fueron definidas como *carril*, estableciéndose una relación de sinonimia entre los tres términos.

Las únicas variaciones en la definición de las voces *raíl* y *riel* durante el siglo XX se produjeron en la edición de 1970, donde la primera fue definida como *"carril de las vías férreas"* y la segunda como *"carril de una vía férrea"*.

iii) por último, deben destacarse ciertos aspectos etimológicos sobre el término *riel*; si en un primer momento el *DRAE* indicó la filiación germánica de dicha voz a partir del al. *riegel*, entre 1925 y 1956 la Academia apuntó su origen del lat. REGULA y desde la edición de 1970 del cat. *riell* y éste del lat. REGELLA.[559]

Recientemente, el diccionario *VOX* (1989) ha presentado dos acepciones del término *carril* referidas al léxico ferroviario. La primera de ellas -la segunda se

---

[558] En relación a la maquinaria necesaria para la fabricación de los raíles y al proceso químico desarrolado en la misma, la Academia ha incorporado las voces *laminador,a* (*DRAE*-1925) y *termita*, respectivamente, aunque ésta no ha incluido los raíles como ejemplo de su aplicación hasta 1992.

[559] En el *DCECH* de Corominas-Pascual se dice: *"tomado del cat. riell 'barra estrecha y larga de metal fundido', de origen incierto; quizá diminutivo de riu 'arroyo', por la forma del metal derretido cuando se arroja en el molde; por razones fonéticas y morfológicas es imposible derivar del lat. REGULA 'barra' ni de otras palabras latinas relacionadas con REGULA"*. Respecto a la acepción ferroviaria de *riel* como 'carril de tren', en el mismo texto se afirma que *"para la etimología hay que prescindir de esta ac. reciente y artificial y atenerse a la antigua. En ésta el vocablo es ajeno a los demás romances, aun el portugués, salvo solamente el catalán"*. Sólo para esta nueva acepción ferroviaria, Corominas y Pascual aceptan como posible que el término catalán sea un neologismo tomado de la lengua castellana.

halla marcada como americanismo- ofrece la definición propia del referente comentado hasta el momento:

> *Barra de hierro o acero que, en número par, formando dos líneas paralelas, sujetan y guían las locomotoras y vagones que ruedan sobre ellas.*

A su vez, *VOX* define la voz *riel* como *"carril (de tren)"* y *raíl, rail* como *"carril (barras paralelas)"*, lo cual sigue manteniendo ciertos rasgos de ambigüedad semántica en torno a los términos *carril, riel* y *raíl*. Resulta destacable, además, la ausencia de la voz *riel* en las páginas del reciente *DTF* (1995).

En otro orden de cosas, puede decirse que los carriles de una vía férrea han adquirido vida propia en muchos momentos de su historia. De hecho, una sección transversal de los mismos permite ver su *pie*, su *alma, nervio* o *garganta* (vid. F.2.a.) y su *cabeza*. Incluso se llega a *despertar el carril* cuando recibe los golpes de la maza, o se oye el *grito del carril* como consecuencia del rudio producido al incrementar la resistencia a la tracción por desgaste del carril y de la llanta.[560]

Durante el siglo actual, otro componente de las vías férreas ha recibido la denominación de *eclisa*. Sin embargo, sus incorporaciones lexicográficas han sido escasas. Por una parte, el diccionario ideológico de J. Casares definió el término *eclisa* como:

> *Plancha de hierro con que se refuerzan a uno y otro lado los empalmes de los carriles.*

Por otra, en el diccionario *VOX* se ofrece el origen de la voz *eclisa* a partir del fr. *éclisse*, junto a la siguiente definición: *"plancha metálica que une dos rieles seguidos de una línea férrea"*. B. Pottier ha comentado la influencia de las empresas extranjeras en la construcción e implantación del ferrocarril en España, con un reconocimiento de la gran influencia que los préstamos han tenido en la

[560] Este grupo de expresiones son recogidas por el *DTF* (1995).

configuración de nuestro léxico, *"comme éclisse, du français, qui n'a pas survécu"*. Pottier documenta la presencia de la voz *eclisa* en un reglamento argentino de 1900.[561]

No obstante, el *DTF* mantiene todavía en sus páginas este término, que define como el *"elemento rígido de acero que, utilizado por pares, sirve para unir, sujetar y alinear los extremos de los carriles"*. A su vez, el *DTF* ha incluido la voz *brida* (vid. F.2.a.), cuya definición es muy semejante, por su contenido, con la anterior:

> *Pieza de la junta de carril cuya misión es unir los extremos de los dos carriles consecutivos de forma que sus ejes longitudinales coincidan y quede inmovilizada su posición tanto en el plano horizontal como en el vertical.*

b.Elementos adyacentes

Como mecanismo del cambio de vía, las *plataformas* no han sido mencionadas hasta la última edición del *DRAE* de 1992 bajo la forma sintagmática *plataforma giratoria*, que no sólo posibilita dicho cambio de vía, sino que permite variar la orientación de una máquina respecto al sentido de la marcha. La definición ofrecida por la Academia es la siguiente:

> *Dispositivo que permite, girando sobre un eje vertical, invertir la dirección de una locomotora.*

Por otra parte, el diccionario *VOX* ha definido recientemente el término *tornavía* de este modo:

> *En los ferrocarriles, aparato giratorio que sirve para cambiar de vía los coches y las locomotoras.*

Las voces tratadas en el apartado anterior han dado pie a la formación de varios derivados y formas compuestas pertenecientes al léxico del ferrocarril y,

---

[561] POTTIER, B. (1966), *Op. cit.*, p. 262.

concretamente, al campo de los elementos accesorios que configuran el material ferroviario fijo (vid. F.2.b.). El diccionario ideológico de J. Casares incorporó, por ejemplo, el derivado *carrilera* , cuya acepción ferroviaria se hizo corresponder con el *"apartadero de una vía férrea"*. En cuanto a las formas compuestas, el *DRAE* de 1936 incorporó el término *contracarril* para designar el *"carril auxiliar puesto al lado del ordinario para facilitar el cambio o cruce de vías"*. Casares reformuló, años después, esta definición para hacer referencia al *"carril con que se refuerza una vía, dejando el espacio necesario para la pestaña de las llantas"*. En el diccionario *VOX* destaca, además, la presencia en sus páginas del término *contrarriel* como sinónimo de *contracarril*. Bajo este artículo, la misma obra ofreció también como sinónimo la voz *contracarriel*. En la entrada correspondiente al americanismo *carriel* se nos remite a las voces *guarniel* y *garniel*, cuyo único significado es el de *"bolsa de cuero"*, produciéndose, por tanto, una incoherencia interna que debe quedar reflejada en relación al léxico ferroviario.

El mismo referente ha sido designado por la lengua española con el término *guardarriel*. Dicha voz no ha sido incorporada en ningún momento al corpus académico a través del *DRAE*, aunque sí es recogida por el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960) y por los diccionarios de Casares y *VOX*. En el diccionario ideológico, el término *guardarriel* presenta dos acepciones:

> *Trozo de carril que se pone en la parte exterior de una vía para su refuerzo.* || *Borde o pestaña interior de algunos carriles.*

En el diccionario general *VOX* sólo se incluye la segunda de estas acepciones, si bien su enunciado ofrece una descripción que caracteriza el funcionamiento del mismo referente: *"borde interior de los rieles que tienen una ranura para las pestañas de las ruedas"*.

A partir del *DRAE* de 1925, el mecanismo utilizado para facilitar la circulación de un tren por una vía determinada recibió, en su conjunto, la

denominación de *cambio*, que fue definido como:

> *Mecanismo formado por las agujas y otras piezas de las vías férreas, que sirve para que las locomotoras, los vagones o los tranvías vayan por una u otra de las vías que concurren en un punto.*

En este sentido, *El País* (1994) alude a una *"placa viaria con pestaña para guiar las ruedas"* (p.202).

Las diversas lexías formadas a partir del término *vía* que han servido para designar algunas vías férreas de orden menor han tenido también cabida en el diccionario académico. La primera de ellas quedó fijada en 1925 y fue *vía muerta*, definida de este modo:

> *En los ferrocarriles, la que no tiene salida, y sirve para apartar de la circulación vagones y máquinas.*

Se trataba, pues, de un tipo de vía semejante al referido por la voz *carrilera* o por el propio término *apartadero*, que, en el *DRAE* de 1936, incrementó su primitiva acepción relativa a los caminos ordinarios con la siguiente acepción referida a los ferrocarriles:

> *Vía corta derivada de la principal, que sirve para apartar en ella vagones y tranvías.*

En 1970, el diccionario académico añadió a esta definición, como vehículos susceptibles de ser apartados, las *"locomotoras"*. El *Suplemento* de la misma edición del *DRAE* incorporó, además, las lexías *vía ancha* y *vía estrecha*. La primera de estas vías fue definida como *"la normal en los ferrocarriles españoles de la red principal"*. En cuanto a *vía estrecha*, el citado *Suplemento* de 1970 presentó la siguiente definición:

> *La de ferrocarril cuyos railes distan entre sí menos que los de la red principal. En España suelen corresponder a líneas secundarias o de corto recorrido.*

En la última edición de 1992, esta definición ha eliminado la referencia concreta a los ferrocarriles españoles y su identificación con vías de segundo orden. Este aspecto secundario se mantiene, en cambio, en la locución adjetiva *de vía estrecha* que, en sentido figurado y familiar, viene a caracterizar, desde el mismo suplemento académico de 1970, a las *"personas o cosas de poca importancia o valía"* y, según el diccionario *VOX*, al *"que es mediocre en su especie"*.

El *DTF* (1995) cita el *albardillo* o *lomo de asno* para designar el siguiente lugar:

> *"Punto de una estación de clasificación que consta de una rampa que se acuerda con una pendiente por cuyo promontorio se hacen pasar las vías que relacionan el haz de llegada con el de clasificación"*

Por otra parte, en el *DRAE* de 1925 se restituyó la etimología del término *balasto* -del ing. *ballast*, 'lastre'- y se modificó la parte final de su definición, según la cual el *balasto* pasó a sujetar sobre la explanación de los ferrocarriles *"las traviesas"*, en lugar de sujetar *"la vía"*. Desde ese mismo momento, el origen del verbo *balastar* se indicó a partir de la voz *balasto*. Nuevos cambios se produjeron en la edición académica de 1970, en la cual se sancionó el término *balastro*, para remitir, a su vez, a la forma *balasto*. Esta voz adoptó, en 1984, una segunda acepción como americanismo usado en Colombia en el campo de la construcción de carreteras. El *DTF* (1995) incluye, por su parte, el verbo *embalastar*.

En la edición del *DRAE* de 1925, el término *encachado* recogió una acepción relativa al transporte ferroviario mediante tracción animal:

> *Empedrado de los tranvías de sangre para que las caballerías marchen más fácilmente.*

El inicio de esta definición fue modificado en 1936, momento a partir del cual se hizo referencia al *"empedrado de la entrevía por donde circulan tranvías*

de sangre...". En la última edición de 1992 se ha producido un nuevo cambio en los verbos de las anteriores definiciones, de modo que las formas *circulan* y *marchen* han sido sustituidas por los pretéritos *circulaban* y *marchasen*. Esta actualización lexicográfica se observa también en el diccionario *VOX*, que incluye dos acepciones distintas para el término *encachado*: por una parte, la correspondiente al antiguo sistema de los tranvías de sangre, que coincide con la definición académica; por otra, una nueva acepción para designar el *"empedrado de entrevía de los trenes"*.

Finalmente, aunque han sido muchas las herramientas utilizadas en el establecimiento de una vía férrea y, en general, su empleo es común a otras disciplinas, cabe hacer mención de la designada con el término *bate*[562]. Dicha voz se halla en el diccionario ideológico de J. Casares con la abreviatura de uso en los ferrocarriles y con la siguiente definición:

> *Especie de zapapico con una boca a modo de martillo para introducir el balasto debajo de los carriles.*

3. Material móvil

a. Locomotoras

Respecto a las denominaciones tradicionales, sorprendentemente, la edición del *DRAE* de 1914 recogió, de nuevo, una clasificación de las *máquinas de vapor* (vid. F.3.a.) y, como culminación del despropósito, la edición de 1925 la erradicó definitivamente del *DRAE*. También en 1925 el *DRAE* incluyó una nueva acepción a la voz *máquina*, donde pudo leerse *"por antonom., locomotora"*. A partir de la

[562] El término *bate* fue citado en los tres diccionarios españoles sobre ferrocarriles del siglo XIX. M. Matallana (1863) lo definió como la *"herramienta en forma de alcotana grande con punta por un lado y una especie de martillo por el otro y sirve para introducir, y atacar el balastre debajo de las traviesas ó coginetes"*.

edición de 1970 se especificó dicho enunciado como *"locomotora del tren"*.

Son numerosos los términos relacionados con la *máquina de vapor* que han sido incorporados por el diccionario académico a lo largo de su historia. Aunque este campo léxico no es objeto de estudio en profundidad en la presente tesis, cabe destacar, entre otras, las expresiones *bomba alimenticia, generador, parrilla, punto muerto, rejilla*[563], etc.

Podemos decir que con la llegada del siglo XX los recursos energéticos empleados para propulsar el ferrocarril se diversificaron: locomotoras Diesel, eléctricas[564], termoeléctricas, de turbinas de gas[565], etc. No obstante, el verdadero giro se produjo con la electrificación de la mayor parte de la red ferroviaria. De este modo, la voz *electrificar* se incluyó en la mayoría de diccionarios como término relacionado con el ferrocarril. En la edición del *DRAE* de 1925 se definió la voz *electrificar* del siguiente modo:

> *Dicho de un ferrocarril o de una máquina, hacer que su sistema de tracción sea por medio de la electricidad.*

Este nuevo avance técnico trajo consigo la implantación de nuevos mecanismos, vehículos, etc., cuya denominación implicó una nueva terminología. Entrar en el análisis de ésta supondría sumergirse en un campo muchísimo más extenso como es el de la electricidad. La necesidad de limitar el presente estudio a cotas razonables hace que sólo sea tratado, en cada uno de los apartados, aquel léxico que, surgido a partir de la electrificación de los ferrocarriles, haya tenido un

[563] Junto a su acepción relativa a las máquinas de vapor, la voz *rejilla* fue definida en el *DRAE*-1936 como *"tejido en forma de red que se coloca sobre los asientos en el ferrocarril para depositar cosas menudas y de poco peso durante el viaje"*. Además de esta acepción, el diccionario *VOX* incluye otra relativa al *"tejido metálico que se utiliza en los vagones de ferrocarril, para poner el equipaje"*.

[564] El *Diccionario Técnico* (1910) de A. Schlomann dedicó un capítulo a los *electromóviles*. El *DTF* (1995) incluye, en este sentido, la voz *electrotren*.

[565] En este campo destaca el uso de la voz *turbotren* (Oliveros,1983;*DTF*,1995). En el *Tratado* de F. Oliveros leemos, respecto a esta clase de vehículos, lo siguiente: *"Se denominan turbotrenes los automotores que utilizan la turbina de gas como sistema de propulsión"*. OLIVEROS RIVES, F. *et al.: Tratado de explotación de ferrocarriles (I) Planificación*, Madrid, Editorial Rueda, 1983, p. 566.

arraigo más notable en el lenguaje común.

b. Tipología de los vehículos

Hasta la edición del *DRAE* de 1970 la definición de la voz *coche* sólo contempló aquellos *"carruajes de cuatro ruedas"* que, por lo general, eran arrastrados mediante tracción animal. En 1984, el *DRAE* amplió este enunciado al hablar de los carruajes *"de tracción animal o automóvil"*, aunque no ha sido hasta la última edición académica de 1992 donde el término *coche* ha recogido tres acepciones distintas para nombrar otros tantos referentes, entre ellos uno de aplicación exclusiva al ferrocarril. De este modo, el término *coche* se aplica, en primer lugar, al antiguo carruaje de tracción animal; en segundo lugar, designa el *"vehículo automóvil destinado al transporte de personas que se desplaza sin rieles..."*; y, por último, una tercera acepción correspondiente al *"vagón del metro o tren"*. El diccionario general *VOX* recoge ya, en 1989, ésta acepción ferroviaria -por extensión del vehículo automóvil- al aplicar el término *coche* al *"automóvil, tranvía y vagón para viajeros en el ferrocarril"*.

El *DRAE* incorporó, en su edición de 1970, una acepción para referirse al *coche cama*. Cabe destacar que, en ese momento, el término *coche* no presentaba todavía una acepción específica al ámbito ferroviario. La primera definición académica de *coche cama* fue la siguiente:

> *Vagón de ferrocarril de varios compartimientos con asientos que se pueden convertir en cama y también a veces unas literas suspendidas del techo.*

En la siguiente edición de 1984, el *DRAE* modificó este enunciado en relación a dichos compartimientos, *"...cuyos asientos y respaldos pueden convertirse en camas o literas"*.

Este recurso de aposición ha sido objeto, además, de comentarios filológicos en algunos momentos de la historia de la lengua española. P. de Novo y F.

Chicarro no fueron, en su momento, partidarios de la denominación *coche-cama* -así como tampoco de la voz *cabina-*, como se desprende de sus contundentes palabras:

> *"También hace pocos años se han trocado en cabinas los departamentos de los coches-dormitorios (mal llamados coches-camas, supuesto que no es una cama cada coche)."*[566]

Por otra parte, R. Lapesa ha mostrado, con anterioridad al reconocimiento académico, la vigencia de la expresión *coche-cama* y su justificación:

> *"El gusto por la aposición se manifiesta igualmente en el desarrollo de compuestos como hombre masa, hombre rana, ciudad satélite, empresa piloto, peso pluma, pollo pera, procedimiento de expresión rápida y viva con precedentes en España (pájaro mosca, coche cama) y fuera de ella; el sustantivo apuesto a otro asume en cierto modo función adjetiva"*[567]

Desde 1925, el *DRAE* se refirió a otras dependencias alojadas en los vehículos ferroviarios, como es el caso de la *ambulancia de correos*, definida como *"oficina postal establecida en algunos trenes"*.[568] En el *Glossaire des termes ferroviares* (1960) se aludió a la *estafeta ambulante*, mientras que en *El País* (1994) se ha citado, en este sentido, el *coche correo* (p.214).

También en 1925, el término *vagón* presentó una segunda acepción académica para referirse al *"carro grande de mudanzas, destinado a ser transportado sobre una plataforma de ferrocarril"*. En la edición de 1914, una de las acepciones de la voz *plataforma* definía otra clase de vagones con el siguiente

---

[566] NOVO, P. de; CHICARRO, F., *Op. cit.*, p. 78. También se documenta la expresión *coches camas* en la obra *Material ferroviario de transporte* (1929) de S. Rahola. Además, en la actualidad, diversas variantes siguen siendo empleadas para designar estos vehículos: (pl.) *coches camas, coches-cama* (*El País*,1994), (sing.) *coche cama* (*DTF*,1995).

[567] LAPESA, R. (1963), *Op. cit.*, p. 203.

[568] El *Álbum* (1924) de la Sociedad Española de Construcción Naval se refirió, en este sentido, a un *"furgón con departamento de correo"*. El *Vademécum* (1912) de Juan Vallecillo citó, por otra parte, unos *carruages celulares* (p.70) para el transporte de presos, y el mismo *Álbum* (1924) los *vagones para automóviles*. Entre las ilustraciones del diccionario *VOX* se halla una del *vagón portacoches* (p.504). Por otra parte, el *DTF* (1995) se refiere a este tipo de transporte, como servicio particular, con la denominación *auto-expreso*. Además, el *autocama* es definido como *"servicio de transporte ferroviario de viajeros acostados acompañados por su propio automóvil para recorridos de larga distancia"*.

enunciado: *"vagón descubierto y con bordes de poca altura en sus cuatro lados"*.[569]

También el término *vagón* ha sido objeto de aposiciones para designar determinados referentes. El *DRAE*, por ejemplo, ha incorporado en su última edición de 1992 la forma *vagón de cola* como *"el último de un tren"*. J. Casares recoge en la parte analógica de su diccionario ideológico el *vagón restaurante*[570], aunque en la parte alfabética de su obra dicha denominación no corresponde a ninguna acepción de los artículos dedicados a las voces *vagón* o *restaurante*. J. C. de Torres[571] alude al término *góndola* como designación de los vagones especiales para el transporte de raíles, indicando que su posible motivación semántica puede surgir de la longitud de dichos vehículos. El *DTF* (1995) se refiere al vagón o al tren que realiza esta función con la denominación de *carrilero*.

El diccionario general *VOX* recoge, por su parte, dos términos con el significado de *vagoneta*: el americanismo *zorra* y la voz *cangrejo* (vid. F.2.b.). Otro de los significados asignados a la voz *cangrejo* por el diccionario *VOX* es el de *"carro pequeño"* de unas determinadas características

El término *autovía* se incorporó, con género femenino, al *DRAE* de 1970 con la definición de *"coche de ferrocarril propulsado por un motor de combustión interna"*. Como sinónimo de *autovía*, el diccionario general *VOX* ofrece también la voz *automotor*[572], que define como *"vehículo con motor de explosión o*

---

[569] Con anterioridad, la edición académica de 1899 ya había utilizado la tradicional acepción de *plataforma* como *"tablero horizontal, descubierto y elevado del suelo, donde se colocan personas y cosas"* para introducir un ejemplo ferroviario. En concreto, para ilustrar el uso de este sistema en *"los coches de los tranvías"*.

[570] En *El País* (1994) se alude al *coche-restaurante* (p.206).

[571] TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1969), *Op. cit.*, p. 18.

[572] En los primeros momentos del ferrocarril, esta voz fue recogida en el diccionario de M. Matallana (1863) referida al *sistema automotor*, que definió como el *"aparato que se maneja por la misma máquina en el momento de pasar por delante de él"*. Los diccionarios especializados aludieron, en otro sentido, al *plano automotor*, cuya inclinación permitía mover los vagones utilizando la fuerza de gravedad, y a los *frenos automotores*. En el *Manual* (1924) de T. de Alberti se documenta la referencia al *coche automotor* (p.432). En la edición del *DRAE* de 1947, el adjetivo *automotor* presentó una ampliación semántica por la cual se sancionó su uso

combustión que circula por la vía férrea".

En el *DRAE* de 1970 se incorporó la voz *trolebús*[573], que, si bien no quedaba circunscrita al ámbito ferroviario, designó un referente con características comunes a dicho campo . La definición académica de *trolebús* fue la siguiente:

> *Omnibus de tracción eléctrica, sin carriles, que toma la corriente de un cable aéreo por medio de un trole doble.*

El diccionario general *VOX* reconoce, además, la expresión *trole*[574] como denominación familiar de *trolebús*. En todo caso, parece probado que la utilización del término *trolebús* es anterior a la fecha de su fijación lexicográfica por parte de la Academia. Así se desprende de las siguientes palabras del profesor R. Lapesa[575] en 1963:

> *"El transporte y la circulación ofrecen neologismos como autobús, autocar, automotor, autovía, trolebús, motocarro, aparcar, autopista, señalizar, vialidad, aparte de la complicada terminología de la mecánica"*

El *Diccionario Técnico* (1910) de A. Schlomann se refirió a un sistema con trole, sin carriles, como *hilovía*.

Otra voz que tuvo cabida en el corpus léxico ferroviario a partir de la edición del *DRAE* de 1970 es el término *cabina*, a tenor de la nueva acepción que recogió en dicho momento:

> *En aeronaves, camiones y otros vehículos automóviles, espacio reservado*

"aplicado a vehículos de tracción mecánica, ú. t. c. s. m.". El *Diccionario Técnico* (1910) de Schlomann citó también, en este sentido, la *"automotriz (f.) ó automotor (m.) para vía férrea"*, mientras que el reciente *DTF* (1995) distingue entre *autovía* 'coche de ferrocarril' y *automotor* 'tren'.

[573] En Argentina, también hallamos el anglicismo *trolley*. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, F., *Op. cit.* p.175.

[574] El término *trole* ya fue definido por el *DRAE* en su edición de 1899 como *"pértiga de hierro que sirve para transmitir a los carruajes de los tranvías eléctricos la corriente del cable conductor, tomándola por medio de una polea o un arco que lleva en su extremidad"*. En la última edición académica de 1992, estos *"carruajes de los tranvías eléctricos"* que reciben la energía han pasado a ser los *"vehículos de tracción eléctrica"*.

[575] LAPESA, R. (1963), *Op. cit.*, pp. 194-195.

para el piloto, conductor y demás personal técnico.[576]

No obstante, parece ser que en las primeras décadas de nuestro siglo se produjo un cierto uso de la voz *cabina* para designar los compartimientos personalizados de viajeros o tripulantes de un ferrocarril. Una muestra de ello fue el artículo de P. de Novo y F. Chicarro[577] sobre el uso incorrecto de dicho término:

> *"Sin rechazar, por sistema, los neologismos, puede afirmarse que su empleo es vicioso e inoportuno cuando suplanta a vocablos apropiados de nuestro idioma. [...] En suma; la palabra que se discute [cabina] es caso típico y representativo de neologismo perjudicial, porque lejos de enriquecer el idioma (como sostienen los amigos de innovaciones a todo trance), lo empobrece, ya que esa sola palabra, ambigua e inútil, suplanta a media docena de las castizas y pertinentes"*

La justificación final de sus palabras contra la voz *cabina* fue resumida al considerar el término como *"innovación tanto más extraña, cuanto que perdura todavía el nombre correcto de departamento en los otros coches del ferrocarril"*.

Desde 1970, la definición académica de la voz *ventanilla* permite, por otra parte, su relación con el léxico de los ferrocarriles, a tenor de la siguiente definición: *"abertura provista de cristal que tienen en sus costados los coches, vagones del tren y otros vehículos"*.

Por último, resulta obligado citar el término *litera*. Su utilización en los ferrocarriles, especialmente en los de largo recorrido, resulta indispensable. La edición del *DRAE* de 1970 fue la primera en recoger una acepción ferroviaria para dicha voz:

> *Cada una de las camas estrechas y sencillas que se usan en los barcos, trenes, cuarteles, dormitorios, etc., y que, por economía de espacio, se suelen colocar una encima de otra.*

---

[576] En 1905, E. Maristany se refirió, en este sentido, a la *"cabina cubierta para el maquinista y el fogonero"* (p.120).

[577] NOVO, P. de; CHICARRO, F., *Op. cit.*, pp. 78-79.

Se trató, no obstante, de la ampliación semántica de una acepción de *litera* presente ya en anteriores ediciones académicas y que sólo hacía referencia a las camas fijas de los camarotes de un buque. El diccionario general *VOX* define, en este sentido, el término *litera* como *"cama fija"* usada en buques y ferrocarriles, si bien en éstos el carácter fijo de la *litera* no parece indispensable. El *DRAE* de 1984 recogió también la voz *cucheta* (del fr. *couchette*) como denominación de la *"litera de los barcos, ferrocarriles, etc."*.

Lexicográficamente, no se registra ningún derivado de la voz *litera*. Sin embargo, resulta probado que las compañías ferroviarias actuales contemplan la figura del *literista*. De este modo, hoy día podemos ver en la puerta de un pequeño departamento de ciertos trenes de largo recorrido un rótulo donde se lee dicha voz, en relación al empleado responsable de las literas[578].

c. Composiciones

Precisamente la voz *composición* -uno de los tres términos con la marca *Ferr.*- ha sido recogida por el *DRAE* de 1992 en relación al *"conjunto de los vagones que forman un tren"*. Por otra parte, la primera acepción ferroviaria del término *tren*, aparecida en la edición académica de 1869, fue modificada por vez primera en la edición del *DRAE* de 1925. Retomamos esa primera definición:

> *Serie de carruajes enlazados unos con otros, los cuales, a impulso del vapor, de la fuerza animal o de otro motor a propósito, conducen pasajeros y mercancías por los caminos de hierro.*

Podemos observar que, con la variación de 1925, el movimiento del tren se producía ya *"a impulso del vapor, electricidad, fuerza animal o de otro motor"*. En la edición de 1956, además de mantener la adición de la electricidad como fuerza impulsora, fue eliminada la referencia a la *"fuerza animal"*. En la

[578] Tuve la ocasión de comprobarlo personalmente el mes de noviembre de 1993 durante el trayecto entre Barcelona y Salamanca, camino del III Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española que se celebró en esta ciudad. *vid.* RODRÍGUEZ ORTIZ, F. (1993), *Op. cit.*

actualidad, el *DRAE* de 1992 presenta la siguiente definición actualizada de la voz *tren*[579], en la cual ha sido eliminada también la referencia a los *"caminos de hierro"*, presente hasta 1984.:

> *Medio de transporte que circula sobre raíles, compuesto por una serie de vagones y una locomotora que los arrastra*

Cabe citar que en el *DRAE* de 1970 se añadió una segunda acepción a la voz *ferrocarril* referida al *"tren, serie de vagones arrastrados por una locomotora"*.

Por otra parte, el transporte exclusivo de mercancías por ferrocarril ha dado lugar a la utilización del propio sustantivo *mercancías* para designar, como registra la misma edición académica de 1970, el *"tren de mercancías"*. Esto hace que, mediante una reducción sintagmática, dicha voz sea utilizada en masculino y plural bajo las formas *un-el-los mercancías*. Debemos destacar que el diccionario ideológico de J. Casares sí recoge la expresión *tren de mercancías*. Sobre este tipo de formaciones y su expresión reducida, W. Beinhauer[580] afirma lo siguiente:

> *"Igual que en otros idiomas románicos, en español las distintas clases de trenes son designados [sic] con sólo el determinativo correspondiente: el (tren) rápido, también el (tren) exprés*[581]*; al (tren) correo y al (tren) mixto ('que transporta personas y mercancías') se le llamó también festivamente*

---

[579] Aunque en la última edición académica de 1992 la acepción ferroviaria ocupa el primer lugar del artículo correspondiente a la voz *tren*, hasta el *DRAE* de 1984 dicha acepción ocupó el último lugar. En su día, J. E. Gargallo Gil se refirió a este hecho con las siguientes palabras: *"La disposición actual de la sociedad en que vivimos y nos comunicamos ha impulsado (no sólo en el mundo hispanohablante) el uso de determinadas palabras con acepciones ligadas a hechos bien habituales en nuestro tiempo. Esas acepciones, desgajadas a veces de otras más antiguas e históricas, suelen seguir a éstas en los correspondientes artículos lexicográficos del DRAE [...] Yo creo que el 'tren' que más circula hoy en día es el de la 4ª acepción. Y M. Moliner, en el DUE, concede a este galicismo del español la ac. de 'ferrocarril' en la segunda posición de su entrada léxica ("conjunto de una locomotora y los vagones arrastrados por ella"); tras la ac. "Bagaje. Conjunto de las cosas que se llevan en un viaje o expedición"*. GARGALLO GIL, J. E. (1990), "La ordenación de acepciones en algunos artículos lexicográficos del *DRAE*", en *Actas del II Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española*, I, Madrid, Pabellón de España, 1992, pp. 1051-1052.

[580] BEINHAUER, W., *Op. cit.*, p. 389.

[581] De hecho, el *DRAE*-1992 ha incluido el adjetivo *exprés* como *"expreso, dicho del tren, Ú.t.c.s."*. Ya en 1984, el adjetivo *expreso* indicaba *"1. tren expreso. Ú.t.c.s."*.

botijo".

Una finalidad semejante a la del *mercancías*, es la desempeñada por el *carguero*, término cuya definición fue ampliada, en 1984, en su acepción referida al *"buque, tren, etc., de carga".*[582]

En 1925, el *DRAE* incluyó otros tipos de trenes en sus páginas, poniendo así de manifiesto que dicha edición, junto a la publicada en 1884, constituyen dos de las ediciones más significativas en la historia del diccionario académico:

tren botijo, denominación familiar que recibió el tren *"de recreo, que en el verano traslada por precios muy económicos a viajeros con destino a algunas poblaciones de la costa".*

Es, probabalemente, uno de los trenes con mayor cantidad de literatura en nuestro país. Además de estudios específicos[583], el *tren botijo* ha sido objeto de comentarios filológicos por parte de autores como W. Beinhauer[584], que nos dice lo siguiente:

> *"El tren lento se llama popularmente tren botijo. He calificado esta expresión como argótica. Pero lo es sólo en cuanto generalización de un tipo cuyo origen hay que buscarlo en un campo muy alejado: en el lenguaje administrativo y comercial [...] En el plural de todas estas formaciones, el segundo elemento queda invariable: ... trenes botijo, etc."*

No obstante, en nota a pie de página, W. Beinhauer da una explicación popularista sobre la denominación *tren botijo* a partir de los *"trenes en que iban principalmente labradores y otra gente del pueblo, entre cuyos bártulos pintorescos no faltaba, en el verano, el refrescante botijo".*

Este tipo de denominaciones populares se ha producido en otros momentos de la historia de los ferrocarriles españoles, aunque dichas fórmulas no hayan tenido cabida en los repertorios lexicográficos. Es el caso del *tren burra*[585], cuya

---

582 Hasta el *DRAE*-1970, sólo hizo referencia al *"buque de carga".*

583 RUIZ MORCUENDE, F.: "Tren botijo", en *Homenaje a Menéndez Pidal*, II, pp. 205-211.

584 BEINHAUER, W., *Op. cit.*, p. 338.

585 GARABITO GREGORIO, G.: *El ferrocarril de Valladolid a Medina de Rioseco "Tren*

circulación tiene lugar entre Valladolid y Medina de Rioseco.

Otras incorporaciones producidas en el *DRAE* de 1925 fueron las siguientes:

tren carreta, denominación familiar de *"el que marcha a poca velocidad y se detiene en todas las estaciones"*. Esta definición académica se completó con una anotación de uso sobre dicha expresión, empleada por lo general al referirse a los *trenes mixtos*.

tren rápido, caracterizado por llevar *"mayor velocidad que el expreso"*.

Posteriormente, la edición del *DRAE* de 1936 incorporó la denominación *tren sanitario* para designar *"el que lleva socorros al lugar de una catástrofe o transporta heridos"*. Y por último, la última edición de 1992 ha recogido la expresión *tren tranvía* como *"el de viajeros que realiza un trayecto corto y para en todas las estaciones"*.

No obstante, la nómina de trenes del presente siglo es mucho mayor, en función de los continuos progresos técnicos del ferrocarril. Una muestra de esta tipología la hallamos en el suplemento *Medios de transporte*[586], que cita los siguientes:

tren elevado suspendido[587], en el que el tren pende de uno de dos carriles -tren convencional sobre vías aéreas- (p.236)

tren elevado montado, el que encaja en un solo carril o *monoviga* (p.236)

tren de hélice, monoviga suspendido e impulsado por una hélice como la de un avión (p.237)[588]

tren basculante, el que bascula gracias a un mecanismo hidráulico cuando

Burra", Valladolid. Cámara Oficial de Comercio e Industria, 1989. J. C. de Torres documenta con profusión las denominaciones populares de los distintos trenes de la geografía española (*tren borreguero, tren jaimito, tren rata, tren shangai*, el *Costa del Sol*, el *catalán*, etc.).TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1969). *Op. cit.*, p. 14.

[586] PAÍS, EL (1994). *Op. cit.*

[587] El *ferrocarril suspendido* ya fue citado en el *Diccionario Técnico* (1910) de A. Schlomann. En el *DTF* (1995) se emplea el término *aerotrén*, aunque éste corresponde al *"tren aerosuspendido, tren que avanza sobre colchón de aire"*.

[588] Diseñado por George Bennie y experimentado durante los años veinte en Glasgow.

los controles detectan una curva (p.241)

Otra taxonomía de trenes se establece a partir de su utilidad. Así, en la misma obra se alude al *tren carbonero* (p.205) y al *tren postal* (p.214).[589]

El *DRAE* ha incorporado también, a lo largo de su historia, algunas frases lexicalizadas que incluyen el término *tren*. En la edición de 1970 apareció la locución adverbial *a todo tren* con el significado de *"con la máxima velocidad"*. En la última edición académica de 1992 ha aparecido el resto de expresiones lexicalizadas con el elemento *tren*: *para parar un tren*, que en sentido figurado y familiar viene a significar *"ser muy fuerte o abundante una cosa"*; *perder el último tren*, equivalente a *"perder la última oportunidad o esperanza"*; o la frase *estar como un tren*, para calificar *"a una persona muy atractiva"*, aunque en este caso surge, con toda probabilidad, de la acepción de *tren* referida a la *"ostentación, pompa o lujo con que se vive"*. Este sentido de fastuosidad es el aplicado en otra expresión como *tren de vida*.

A nivel coloquial, W. Beinhauer recoge la frase *tener el corazón que es un tren*, utilizada como *"comparación humorística de un corazón agitado con una máquina crepitante"*[590].

Algunas de las voces utilizadas para designar las superficies de deslizamiento en los ferrocarriles han servido para formar compuestos relacionados con el presente apartado. Además de los términos *monorraíl* y *monorriel* (vid. VI.A.1.), el diccionario académico sancionó, en 1925, el compuesto *tractocarril* con la siguiente definición: *"tren de locomoción mixta, que puede andar ora sobre carriles, ora sin ellos"*. El único cambio que ha sufrido esta redacción hasta el día de hoy se produjo en la siguiente edición de 1936, donde el sustantivo *tren* fue reemplazado por la forma *convoy*. El aspecto más interesante de dicha variación

[589] J. C. de Torres cita diversas denominaciones de cada una de las taxonomías comentadas. Entre otros, destaca el *tren término* y el *tren gasolinero*. TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1969), *Op. cit.*, p. 12.

[590] BEINHAUER, W., *Op. cit.*, p. 389.

radica en el hecho de que la voz *convoy* no adoptó una acepción ferroviaria hasta el *DRAE* de 1984. La Academia ha tardado, pues, más de un siglo en incluir en sus páginas el término *convoy*. Lo hizo con el significado de *"tren, serie de carruajes enlazados"*. El diccionario general *VOX* anota, además, como plural de la voz *convoy* la forma *convoyes*.

En la edición de 1925 se eliminó de la definición de la voz *tranvía* (vid. F.3.c.) la posibilidad de que circularan otros carruajes por el mismo trazado viario y quedó fijada también una segunda acepción donde la voz *tranvía* designaba, en sentido figurado, un *"coche de tranvía"*. La situación del término *tranvía* no sufrió variaciones hasta la edición del *DRAE* de 1970. La acepción figurada se modificó y pasó a designar el *"coche o carruaje que va sobre rieles o carriles"*. No obstante, en el *Suplemento* de la misma edición, una enmienda redactó de forma definitiva esta segunda acepción como: *"Vehículo que circula sobre raíles en el interior de una ciudad o sus cercanías y que se usa principalmente para transportar viajeros"*[591]. En 1992, el *DRAE* ha ampliado el artículo correspondiente a la voz *tranvía* con una tercera acepción que remite a *tren tranvía*.

El diccionario *VOX* ha incorporado, por otra parte, el término *ferrobús* con la siguiente definición:

> *Tren ligero con un coche motor de tipo Diesel con tracción en ambos extremos, para evitar la maniobra de dar la vuelta a la máquina, y que puede tener varios vehículos para viajeros.*

Recientemente, el *DTF* (1995) ha definido esta voz como *"tren diesel corto para servicio regional y de cercanías"*.

Por otra parte, en la edición del *DRAE* de 1936 se produjo la incorporación

[591] En el diccionario de J. Casares se ofrece también como equivalente de la voz *tranvía* la denominación *carro urbano*. En la misma obra se recoge la expresión *cangrejo* -ya comentada en otros sentidos- que, en un uso figurado y familiar, presenta la siguiente definición: *"En Madrid, nombre que se daba a los tranvías de ciertas líneas, por su color encarnado"*.

de las voces *metro* y *metropolitano*. El término *metro* fue fijado como *"apócope de metropolitano"*, aunque en 1970 fue descrito de forma más completa como *"abreviatura de metropolitano, ferrocarril o tranvía subterráneo"*. La voz *metropolitano* se definió ya, desde un primer momento, del siguiente modo:

> *Tranvía o ferrocarril subterráneo o aéreo que pone en comunicación los barrios extremos de las grandes ciudades.*

En la última edición del *DRAE* de 1992, esta definición ha sido reformulada, de forma que el *metropolitano* designa el *"tren subterráneo o al aire libre que circula por las grandes ciudades"*.

En relación a abreviaturas como la producida en el término *metro*, el profesor R. Lapesa[592] realiza las siguientes observaciones:

> *"Más conservador de elementos significativos -respecto de las siglas- es el acortamiento por supresión de sílabas finales, practicado también en muchas otras lenguas: auto, moto, metro, foto, radio, cinema habían entrado en la nuestra durante el primer cuarto de siglo amputados ya en francés"*

d. Mecanismos

Desde la edición del *DRAE* de 1914, la Academia incluye el término *fogón* en relación al léxico ferroviario[593]. Su definición inicial se ha mantenido hasta nuestros días con el siguiente enunciado:

> *En las calderas de las máquinas de vapor, lugar destinado a contener el combustible.*

No obstante, esta definición resulta equívoca, pues permite que el *fogón* sea interpretado como el lugar donde simplemente se halla almacenado el combustible de una locomotora. Sobre este aspecto, el diccionario ideológico de J. Casares es

---

[592] LAPESA, R. (1963), *Op. cit.*, pp. 201-202.

[593] Sorprendentemente, los diccionarios especializados sobre ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XIX no incluyeron en sus páginas el término *fogón* cuando, en cambio, todos ellos recogieron la voz *fogonero*.

más claro, al identificar el *fogón* como el *"hogar de las calderas de vapor"*.

Cabe hacer mención también del término *guardallamas*. Se trata del nombre que recibe un elemento protector de los fogoneros. Esta voz no aparece en los diccionarios especializados del siglo XIX ni en el *DRAE*. Solamente obras como el diccionario ideológico de J. Casares o el diccionario general *VOX* la recogen en sus páginas[594]. En éste, el término *guardallamas* es definido como la *"plancha metálica dispuesta sobre puerta* [sic] *del hogar en las locomotoras de vapor para preservar de las llamas al fogonero"*.

En la edición del *DRAE* de 1925 hallamos por vez primera el referente descrito ya por E. Chao en 1853 bajo la expresión *válvula de seguridad*. En la última edición académica de 1992, se ha añadido también la denominación *válvula de escape*[595]. Para ambas lexías rige la siguiente definición académica:

> *La que se coloca en las calderas de las máquinas de vapor para que éste se escape automáticamente cuando su presión sea excesiva.*

El diccionario general *VOX* distingue, en cambio, la *válvula de seguridad* de la *válvula de escape*, dando a ésta la definición de *"obturador que da salida a los gases de una combustión"*.

Otro elemento que apareció recogido en la edición del *DRAE* de 1914 fue el designado por la voz *salvavidas*[596]. La definición académica le describió como:

> *Aparato colocado ante las ruedas delanteras de los tranvías, para evitar desgracias en casos de atropello.*

---

[594] Únicamente he documentado la voz *guardallamas* en la obra *Tracción en vías férreas* (1877) de José Marvá.

[595] En sentido figurado, *válvula de escape* es la expresión utilizada, según el *DRAE* de 1992, para referirse al hecho que permite a una persona *"desahogarse de una tensión, de un trabajo excesivo o agotador o para salir de la monotonía de la vida diaria"*.

[596] Los diccionarios especializados sobre ferrocarriles del siglo XIX habían incluido también en su corpus léxico el término *salvavidas*, pero no lo hicieron para designar el mismo referente anterior. Se trató, en su caso, de un tipo de tornillo situado en las calderas de vapor con el fin de evitar explosiones y que recibió, igualmente, el nombre de *salvavidas*.

El *DRAE* de 1914 incorporó una nueva acepción ferroviaria al término *traviesa*, que sirvió para designar una parte de los vehículos. La definición, muy cercana a una de las asignadas a la voz *travesaño* en los diccionarios sobre ferrocarriles del siglo XIX (vid. F.3.d.), fue la siguiente:

> *Cada una de las piezas que unen los largueros del bastidor sobre los que se montan o asientan los vagones de los ferrocarriles.*

Precisamente, el término *bastidor* es definido por la Academia desde 1956 con una alusión al ámbito de los ferrocarriles:

> *Armazón metálica que soporta la caja de un vagón, de un automóvil, etc. A veces se da este nombre al conjunto de dicha armazón con el motor y las ruedas.*

Incluso las voces *carrocería* y *suspensión* han sido definidos por nuestra Corporación con alusiones ferroviarias de este tipo. Así, la *carrocería* corresponde al siguiente referente:

> *Parte de los vehículos automóviles o ferroviarios que, asentada sobre el bastidor, reviste el motor y otros elementos, y en cuyo interior se acomodan los pasajeros o la carga (DRAE-1984).*[597]

El término *suspensión* designa, a su vez, en los automóviles y vagones del ferrocarril el *"conjunto de piezas y mecanismos destinados a hacer elástico el apoyo de la carrocería sobre los ejes de las ruedas"* (*DRAE*-1970)[598].

El diccionario general *VOX* recoge también en sus páginas el término *carretón* como parte integrante de léxico ferroviario. La acepción que posibilita este hecho dice así:

> *Pequeña plataforma giratoria con dos pares de ruedas montadas sobre sendos ejes próximos, paralelos y solidarios entre sí, que se utilizan en ambos extremos de los vehículos de gran longitud destinados a circular*

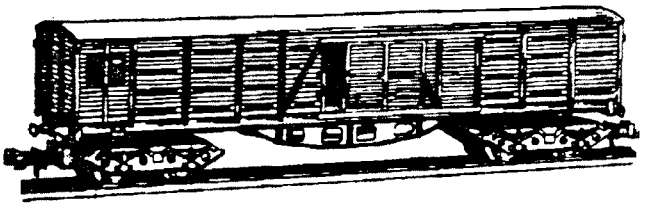
[597] Hasta el *DRAE* de 1970 sólo se refirió a una parte de los vehículos automóviles. Por su parte, el diccionario *VOX* define la *carrocería* como la *"caja de un vehículo automóvil o ferroviario"*.

[598] Con anterioridad, sólo referido a los carruajes.

sobre carriles.[599]

Se trata de una definición que surge del propio diccionario académico en 1984 a través de una de las acepciones de la voz *boje*:

> *Del ing. boogie. m. Conjunto de dos pares de ruedas montadas sobre sendos ejes próximos, paralelos y solidarios entre sí, que se utilizan en ambos extremos de los vehículos de gran longitud destinados a circular sobre carriles. El vehículo se apoya en cada boje por medio de un eje vertical, gracias a lo cual puede describir curvas muy cerradas.*



Como dato complementario, cabe citar que el diccionario *VOX* recoge también el anglicismo *bogie* (Alberti,1924;Rahola,1929) y su correspondiente voz española *boje*, ambas en referencia al *"carretón (de vehículos que circulan sobre carril)"*. En el *Álbum de Material ferroviario* (1924) de la Sociedad Española de Construcción Naval fue mencionado, en este sentido, un *"carro giratorio para coches y furgones"*.

Varios mecanismos de los vehículos ferroviarios han tenido su origen en la electrificación de los ferrocarriles al inicio del siglo XX. Con anterioridad al uso de la energía eléctrica, el término *pantógrafo* formó parte de las recopilaciones léxicas especializadas del siglo XIX[600]. No obstante, los diccionarios sobre ferrocarriles, al igual que el *DRAE* desde la edición de 1884, únicamente incluyeron dicha voz como designación de un instrumento empleado para realizar dibujos o diseños gráficos a escala. Su forma, un paralelogramo con sus cuatro ángulos articulados, es semejante a la que adoptará el mecanismo ferroviario y de

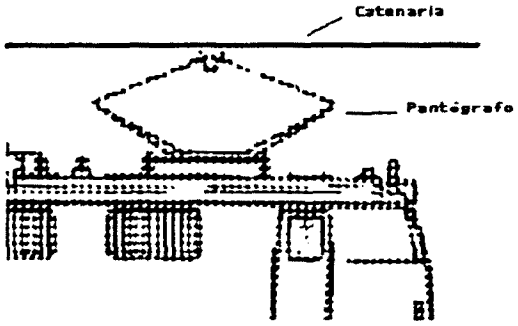
[599] *El País* (1994) menciona, en este sentido, una *"carro motor giratorio para salvar curvas cerradas"* y unas *"carretillas giratorias"* (pp.201-201).

[600] La voz *pantógrafo* se documenta también en textos técnicos como la *Guía práctica para trazados de caminos de hierro* (1861) de Carlos Álvarez.

ahí toma su nombre. Sólo el diccionario general *VOX* -además del *DTF*- ha recogido durante nuestro siglo la acepción ferroviaria del término *pantógrafo*, que es definido del siguiente modo:

> *Dispositivo colocado sobre las locomotoras eléctricas para la toma de corriente del tendido aéreo.*

Este elemento toma la energía necesaria para el funcionamiento de la máquina al entrar en contacto con un cable alzado que se halla tendido a lo largo de la vía férrea y que recibe el nombre de *catenaria*. La inclusión de dicha voz como parte integrante del léxico ferroviario resulta evidente por su utilidad, aunque en ninguna de las obras lexicográficas consultadas para este estudio tenga asignada una acepción específica para dicha función[601].



Sí aparece recogido, desde el *DRAE*-1956, el término *garfa*, que en el ámbito de la mecánica, designa la *"pieza para sostener colgado el cable conductor de la corriente para los tranvías y ferrocarriles eléctricos"*. De hecho, en contextos como el documentado en *El País* (1994) se habla de *"el tendido de una línea férrea"* (p.196).

[601] El diccionario de R. J. Domínguez (1846-47) y los vocabularios de M. Matallana (1863) y B. V. Garcés (1869) recogieron el adjetivo *catenaria* en el mismo sentido que lo hizo el *DRAE*, en su edición de 1899, con la siguiente definición: *"Dícese de la curva que forma un cordón suspendido de dos puntos que no están en la misma vertical. U.m.c.s."*. La anterior definición académica se amplió en la edición de 1925 con la posibilidad de formación de la curva mediante *"una cadena, cuerda o cosa semejante"*. De hecho, la voz *catenaria* es tomada del lat. CATENARIA, *'propia de la cadena'*.

4. Dependencias y construcciones

a. Instalaciones ferroviarias

En la edición del *DRAE* de 1914 se incluyeron dos acepciones más al artículo correspondiente a la voz *estación* en relación a los ferrocarriles (vid. F.4.a.). Una de ellas, correspondió al siguiente referente:

> *Edificio o edificios en que están las oficinas y dependencias de una estación del ferrocarril.*[602]

En esta definición, a pesar de utilizar en su redacción el propio término definido, hay que tener en cuenta la acepción incorporada previamente en 1869: *"en los ferrocarriles, sitio donde habitualmente hacen parada los trenes y se admiten viajeros o mercancías"*. La segunda de las acepciones incorporada en 1914 aludió al *"edificio donde las empresas de tranvías tienen sus cocheras y oficinas"*.

No se han producido variaciones en estas definiciones del término *estación* hasta la última edición del *DRAE* de 1992. Las modificaciones han consistido, únicamente, en la ampliación de los medios de transporte que utilizan estaciones. Así pues, las líneas de autobuses, metropolitanos, etc., hacen posible que en las *estaciones* se detengan todo tipo de vehículos, y no sólo los trenes[603]. Por otra parte, los términos *estacionamiento* y *estacionar* no presentaron hasta las ediciones del *DRAE* de 1956 y 1992, respectivamente, acepciones referidas a los vehículos de transporte en general. Cabe apuntar que la última edición del *DRAE* de 1992 ha incorporado una tercera acepción al término *ferrocarril*, correspondiente al *"conjunto de instalaciones, vehículos y equipos que constituyen este medio de transporte"*.

---

[602] En 1924, el *Manual* de T. de Alberti se refirió a la *estación vivienda* (p.445).

[603] Respecto a las *estaciones centrales*, W. Beinhauer ha señalado que es frecuente su denominación sólo a través del determinativo, con lo cual *"la central"* es la fórmula utilizada para designar la *"estación central"*. BEINHAUER, W., *Op. cit.*, p. 389.

La voz *paradero* ha tenido, desde la edición del *DRAE* de 1914, una relación directa con el léxico ferroviario. En dicha edición se ofreció este término como sinónimo de *estación*, situación que se prolongará hasta el *DRAE* de 1956. No obstante, en 1970, el diccionario académico restringió geográficamente el uso de la voz *paradero* como americanismo. También presenta una relación con el léxico ferroviario el término *casilla*, que en la edición del *DRAE* de 1925 adoptó la siguiente acepción:

> *Casa o albergue pequeño y aislado, del guarda de un campo, paso a nivel, almenara, puerta de jardín, etc.*[604]

Por otra parte, en el *DRAE* de 1992 ha sido modificada la definición de las voz *marquesina* en su acepción ferroviaria, que ha pasado a designar el siguiente referente:

> *Especie de alero o protección de cristal y metal que se coloca a la entrada de edificios públicos, palacios, etc. Se extendió a las cubiertas de andenes de estación e incluso claraboyas.*

Hubo que esperar hasta la edición del *DRAE* de 1936 para que el término *embarco* adaptara una acepción en relación con el ámbito ferroviario. El hecho se produjo, no obstante, a través del campo semántico de la milicia, de modo que dicha voz fue definida como el *"ingreso de tropas en un barco o tren, para ser transportadas"*. En el mismo sentido, ya en la última edición académica de 1992, el verbo *embarcar* ha visto modificada su definición para referirse a la acción de *"introducir personas, mercancías, etc., en una embarcación, tren o avión"*. Con anterioridad, este paso se dio en el diccionario ideológico de J. Casares, al definir el término *embarcar* como la acción de *"entrar una persona en una embarcación, ferrocarril u otro vehículo"*. El diccionario general *VOX* recoge, actualmente, dos acepciones ferroviarias para el verbo *embarcar*. La primera, por extensión de la navegación marítima, define la acción como *"despachar por ferrocarril [una mercancía]"*. La segunda se refiere, en cambio, a la acción de *"meterse en un tren*

[604] S. Rahola (1929) se refirió a los *"vagones cerrados o casillas"*.

o avión [una pers.] para viajar".

Hasta la edición de 1970, el *DRAE* no recogió una acepción de la voz *consigna* referida al transporte ferroviario[605]:

> *En las estaciones de ferrocarril, local en que los viajeros depositan temporalmente equipajes, paquetes, etcétera.*

Esta definición se hizo extensiva a los *"aeropuertos"* en la siguiente edición académica de 1984. Debemos anotar que pasó casi un siglo desde la fijación del término *consignatario* en el *DRAE* de 1884 -en su uso relativo al comercio marítimo- y de la ampliación semántica de esta voz en relación a *"aquel á quien se consigna todo ó parte de un cargamento"* en la edición de 1899.

El *DRAE* de 1984 incluyó, por otra parte, una acepción de la voz *bufé -buffet* en el *Glossaire des termes ferroviaires* (1960)- para designar el *"local para tomar refacción ligera en estaciones de ferrocarriles y otros sitios".*

b. Infraestructuras viarias

La situación lexicográfica del término *túnel* fue revisada en el *DRAE* de 1914, donde fue redefinido. A pesar de ello, en ese momento eliminó de su enunciado la referencia explícita a los ferrocarriles que tuvo en su primera aparición académica en 1869. La nueva definición quedó formulada del siguiente modo:

> *Paso subterráneo abierto artificialmente para establecer una comunicación a través de un monte, por debajo de un rio...*

La única variación sobre estas palabras se produjo en el *DRAE* de 1925 al añadir en la parte final la apostilla *"... u otro obstáculo".*

Durante este siglo, la única incorporación académica en el ámbito de las

[605] La voz *consigna* sí aparece, con anterioridad, en el diccionario ideológico de J. Casares para designar los depósitos de equipajes y paquetes en las estaciones de ferrocarril.

infraestructuras viarias la hallamos en la voz *pasarela*, al ser definida en 1992 como *"puentecillo para peatones, destinado a salvar carreteras, ferrocarriles, etc."*.

5. Personal ferroviario

Se inicia este apartado con el adjetivo *ferroviario*, que había sido incorporado al *DRAE* de 1899, y adoptó la forma sustantiva referida al *"empleado de los ferrocarriles"* en la edición académica de 1925.

Paralelamente, podemos consignar dos derivados cuya formación surge a partir de la voz *tranvía*. Se trata de los términos *tranviario* y *tranviero*, incluidos también en el *DRAE* de 1925. Desde el primer momento, la forma en masculino *tranviero* remitió a la entrada correspondiente a *tranviario-tranviaria*, que recoge dos acepciones para estos términos. La primera, en calidad de adjetivos como *"perteneciente o relativo a los tranvías"*. La segunda, en referencia a la *"persona empleada en el servicio de tranvías"*. En relación con este empleo, la Academia ha incorporó en 1956 una acepción al término *cajetín* como *"caja metálica con tapa articulada que usaban los cobradores del tranvía para llevar los tacos de los billetes"*.

Con fecha muy tardía (vid. F.5.) el *DRAE* incorporó a sus páginas la voz *revisor*. Lo hizo en la edición académica de 1970 bajo la entrada *revisor/-ra* con la siguiente acepción: *"En los ferrocarriles, agente encargado de revisar y marcar los billetes de los viajeros"*. En la última edición del *DRAE* de 1992, esta ocupación se ha extendido a *"otros medios de transporte"*. Años antes, el término *revisor* fue recogido con este significado por J. Casares en su diccionario ideológico, delimitando dicho empleo tanto en los ferrocarriles como en los tranvías. El término *interventor* no ha conseguido recoger, en cambio, ninguna referencia concreta a los ferrocarriles en los diccionarios de lengua, manteniendo

un sentido general en su aplicación. Al comentar estas designaciones profesionales, W. Beinhauer distingue entre los *tranviarios* (*conductor, cobrador, inspector*) y el *ferroviario* (*revisor*).[606]

La edición académica de 1925 modificó, por otra parte, la definición de la voz *guardagujas* en los siguientes términos:

> *Empleado que en los cambios de vía de los ferrocarriles tiene a su cargo el manejo de las agujas, para que cada tren marche por la vía que le corresponde.*

Un buen número de ocupaciones incluidas en el *DRAE* -cuyo ámbito de aplicación es, en muchos casos, común a varios medios de transporte- presenta en sus definiciones alguna mención al contexto ferroviario:

> *arrumbador,ra Obrero portuario que efectúa el apilado de las mercancías en los muelles y almacenes y los que las cargan desde los muelles a los camiones, vagones y otros medios de transporte*[607]*. (DRAE-1984)*
>
> *azafata. Mujer encargada de atender a los pasajeros a bordo de un avión, tren, autocar, etc. (DRAE-1984)*[608]
>
> *corralero,ra. Persona encargada del embarco y desembarco de reses en ferrocarriles, barcos o camiones y del suministro de piensos. (DRAE-1970)*
>
> *escolta. Pareja de la guardia civil*[609] *que a veces va en los trenes de viajeros para custodia y vigilancia. (DRAE-1970)*
>
> *frenero. Guardafrenos del tren. (DRAE-1970)*
>
> *ordinario,ria. desus. Arriero o carretero que habitualmente conducía personas, géneros u otras cosas de un pueblo a otro. || También se da este nombre al que desempeña comisiones de esta clase viajando en ferrocarril. (DRAE-1925)*

---

[606] BEINHAUER, W., *Op. cit.*, p. 29.

[607] En 1912, el *Vademécum* de Juan Vallecillo se refirió a este tipo de empleados ferroviarios como *apeadores* y *cargadores* (p.83). El *DTF* (1995) alude, por su parte, al *almacenero*.

[608] Hasta la edición de 1970, sólo se indicó el avión como medio de transporte donde desempeñaban sus funciones las azafatas.

[609] *DRAE*-1992, s.v. guardia civil: Cuerpo de seguridad destinado principalmente a mantener el orden público en las zonas rurales, y a vigilar las fronteras marítimas o terrestres, así como las carreteras y ferrocarriles.

6. Circulación y servicios administrativos

En 1925, el diccionario académico amplió el artículo correspondiente a la voz *línea*[610] con la expresión *línea de circunvalación*, que definió de la forma siguiente:

> *La férrea que enlaza unas con otras, a las de los ferrocarriles que afluyen a distintas estaciones de una misma población.*

El diccionario ideológico de J. Casares describe en otros términos la *línea de circunvalación:*

> *La de ferrocarril que enlaza, por las afueras de una población, las estaciones terminales de dos o más líneas.*

También en la edición del *DRAE* de 1925, el término *red* adoptó una acepción, en sentido figurado, que ofrecía como ejemplo este sistema organizativo de las líneas férreas:

> *Conjunto sistemático de caños o de hilos conductores o de vías de comunicación o de agencias y servicios para determinado fin. RED ferroviaria o de carreteras...*

Los vehículos implicados en la circulación ferroviaria realizan una serie de movimientos cuya denominación no es específica del léxico del ferrocarril. No obstante, algunos términos han recogido, en su fijación, alusiones o acepciones referidas a este campo.

Así, desde la edición del *DRAE* de 1914 el término *maniobra* presenta una acepción en su forma plural para designar los siguientes movimientos:

> *Operaciones que se hacen en las estaciones y cruces de las vías férreas, utilizando generalmente las locomotoras para la formación, división o paso de los trenes.*

Con anterioridad, el diccionario académico únicamente contemplaba una

[610] Bajo la entrada correspondiente al término *línea*, la edición del *DRAE* de 1899 ya había recogido el sintagma *línea férrea*, que remitía a la expresión *vía férrea*.

acepción semejante de *maniobra* en relación a movimientos militares y marítimos. Por otra parte, la voz *procedencia* es definida por el *DRAE* de 1992 como el *"punto de partida de un barco, un tren, un avión, una persona, etc., cuando llega al término de su viaje"*.[611]

En la edición del *DRAE* de 1925 tuvo lugar la ampliación semántica de una de las acepciones existentes del término *marcha.* A partir de ese momento, dicha voz hizo referencia al *"grado de celeridad en el andar de un buque, locomotora, etc."*, siendo esta última referencia ferroviaria la novedad incorporada al exclusivo uso marítimo que presentaba con anterioridad. Por otra parte, el diccionario general *VOX* implica en el corpus léxico ferroviario al correspondiente verbo *marchar*, a través del ejemplo de una de sus acepciones. Concretamente, la referida a *"andar o moverse un artefacto: el tren marcha"*.

La edición del *DRAE* de 1925 incorporó una serie de locuciones adverbiales, en relación a este tema, dentro del artículo correspondiente a la voz *velocidad.* Así, recogió las expresiones *en doble pequeña velocidad* (cuando la mercancía se transportaba en un tren mixto), *en gran velocidad* (cuando la mercancía se transportaba en un tren de pasajeros hábil para ello) y *en pequeña velocidad* (cuando la mercancía debía esperar la llegada de un tren de mercancías).

La definición del término *descarrilar* fue ampliada en la edición del *DRAE* de 1925 y pasó a designar la acción de: *"Salir fuera del carril. Se dice de los trenes de los ferrocarriles, [tranvías, etc.]"*. Ya en la última edición de 1992, un nuevo enunciado nos dice que *"se usa referido a los trenes, tranvías, etc."*.

También en 1925, el verbo *encarrilar* adoptó una acepción académica relativa a los ferrocarriles al ser descrita la acción que designaba como: *"colocar sobre los carriles o rieles un vehículo descarrilado"*. Hasta ese momento, dicha forma verbal había presentado una única acepción en el *DRAE* en referencia a la

[611] Hasta el *DRAE*-1984, s.v. procedencia: Punto de salida o escala de un barco, cuando llega al término de su viaje. También se usa con relación a otros vehículos y aun a personas.

acción de *"encaminar, dirigir, y enderezar alguna cosa; como carro, coche, etc. para que siga el camino que debe"*. En la misma fecha, la Corporación sancionó el término *encarriladera* para designar el *"aparato que se emplea en los ferrocarriles para encarrilar la locomotora y los vagones"*. En el *DTF* (1995) se cita, respecto al mismo referente, la *encarriladora* y el *descarrilador*.

Por vez primera en la edición del *DRAE* de 1914, el término *billete* hizo referencia expresa al ferrocarril al añadir al enunciado de su definición la utilización del mismo *"para viajar en un tren o vehículo cualquiera"*. El diccionario académico ha recogido progresivamente la especificación de algún tipo concreto de billete. En su edición de 1925, incorporó el *billete kilométrico*, que *"autoriza para recorrer por ferrocarril cierto número de kilómetros en un plazo determinado"*. El Suplemento de 1947 incluyó el *billete circular*[612], que definió como:

> *El de ferrocarril que da derecho a recorrer un circuito de varias estaciones con facultad de detenerse en cualquiera de ellas a condición de regresar al punto de partida dentro de cierto plazo.*

En el mismo suplemento académico fue fijada la voz *billetaje* para designar el *"conjunto o totalidad de los billetes de un teatro, tranvía, etc."*. Por otra parte, desde la edición del *DRAE* de 1925, la voz *boleto* se halla fijada con el significado de *"billete de teatro, tren, etc."*.[613]

El ocupar plaza en un ferrocarril puede gestionarse de forma anticipada. El verbo *reservar* y la propia voz *reserva* indican esta operación. Aunque las definiciones académicas de estos términos resultan de aplicación muy general, el diccionario *VOX* incluye en ellas ejemplos ferroviarios. Así, el verbo *reservar* es

---

[612] Este tipo de billete se documenta ya, en 1912, en el *Vademécum* de Juan Vallecillo.

[613] Respecto a la presentación del billete ante el requerimiento del revisor, *El País* (1994) indica que *"con un taladrador de billetes se pica el billete para indicar que ha sido utilizado e inspeccionado"* (p.206). En *DRAE*-1992, s.v. picar: 14. [*tr.*] *En los medios de transporte públicos, taladrar el revisor los billetes de los viajeros.* Por parte de los usuarios del ferrocarril, me consta la denominación popular de dicho revisor como *"el pica"*.

definido como *"retener con anticipación [plaza en un hotel, tren, avión, etc.]"*. La *reserva*, como acción y efecto de reservar, utiliza los mismos ejemplos. El protagonista de esta acción es el *pasajero,ra*, que en el *DRAE* de 1984 fue definido así: *"dícese de la persona que viaja en un vehículo, especialmente en avión, barco, tren, etc., sin pertenecer a la tripulación. Ú.t.c.s."*.

Respecto a la voz *factura*, antes del establecimiento del ferrocarril en nuestro país, el *DRAE* también recogía sus acepciones mercantiles correspondientes (vid. F. 6.). Sin embargo, a partir de la edición de 1914, el verbo *facturar* fue definido como sigue:

> *Registrar en las estaciones de ferrocarriles equipajes o mercancías para que sean remitidos a su destino.*

A partir de 1925, además de *"registrar"*, otra de las acciones contempladas en la definición fue la de *"anotar"* lo facturado. De forma definitiva, en la última edición del *DRAE* de 1992, esta última forma verbal ha sido sustituida por *"entregar"* y la voz *facturar* ha extendido su uso, entre otros medios de transporte, a los aeropuertos. Esta acepción ferroviaria del término *facturar* hizo que, de forma implícita, la voz *factura* adoptase una ampliación semántica respecto al ámbito ferroviario. No obstante, en la misma edición del *DRAE* de 1925 quedó ya incorporado el término *facturación* como *"acción y efecto de facturar"*. Una segunda acepción de este término, referida a la *"suma o conjunto de objetos facturados"*, se ha incorporado a la última edición de 1992.

Respecto al ámbito económico-administrativo de los ferrocarriles, el diccionario académico incluye varias voces cuya definición hace referencia a este medio de transporte. El verbo *expender* alude, desde 1984, a la acción de *"despachar billetes de ferrocarril, de espectáculos, etc."*. A partir del *DRAE* de 1925, el *exceso de peso, o de equipaje* corresponde, en los ferrocarriles y otros medios, a *"la demasía en el peso del equipaje, respecto del número de kilos que se conceden gratuitamente a cada viajero"*. Incluso el término *reembolso*

mantiene su relación con el léxico ferroviario a través de la siguiente definición:

> *Cantidad que en nombre del remitente reclaman del consignatario la administración de Correos, las compañías de ferrocarriles o agencias de transportes, a cambio de la remesa que le entregan. (DRAE-1970)*

Aún así, existe la locución adjetiva *de favor*, de la cual la Academia nos informa, desde 1956, que *"dícese de algunas cosas que se obtienen gratuitamente; como billetes de teatro, pases de ferrocarril, etc."*.

Finalmente, puede decirse que la voz *guía* mantiene cierta vinculación con el mundo administrativo del ferrocarril, aunque dicha vinculación surga de un ejemplo lexicográfico. La edición del *DRAE* de 1970 presentó, en este sentido, la siguiente acepción del término *guía*:

> *Lista impresa de datos o noticias referentes a determinada materia. GUÍA del viajero, GUÍA de ferrocarriles.*

7. Señalización y seguridad

De nuevo en el apartado referido a las señales podemos observar la herencia que el léxico de la navegación marítima ha dejado en la terminología del ferrocarril. Según el *DRAE*, la voz *baliza* es utilizada, por extensión, en la navegación aérea y terreste. No obstante, es en el diccionario general *VOX* donde se alude explícitamente al transporte ferroviario con la siguiente acepción del término *baliza*:

> *Señal indicadora del recorrido de un ferrocarril, o de una pista de aviación.*

El diccionario general *VOX* es, por otra parte, la única obra consultada que incorpora la voz *bloqueo* en una acepción ferroviaria relativa al tema que viene tratándose. Concretamente, el término *bloqueo* es definido como *"sistema de*

seguridad en la señalización de ferrocarriles".

8. Siglas

En el corpus léxico ferroviario existen varias voces formadas mediante siglas, aunque sólo una de ellas -la voz *talgo-* ha quedado fijada en el *DRAE.* Concretamente, en la última edición de 1992 el término *talgo* presenta la siguiente definición:

> *(Sigla de la expresión tren articulado ligero Goicoechea Oriol) m. Tipo de tren articulado de muy poco peso, fabricado en diversos modelos.*

La siglografía o ciencia de las siglas abarca el proceso lingüístico de creación léxica a través de las siglas. Según M. Casado Velarde, este proceso consiste en *"el paso de una sigla a lexema, o, dicho en otros términos, la transformación de un sintagma en un monema".*[614]

No obstante, si bien aceptamos que las nuevas denominaciones de los progresos técnicos, de los procedimientos más avanzados o de los organismos y entidades corporativas presentan una complejidad que exige expresiones más acordes con la tendencia actual del lenguaje a economizar, no siempre este ahorro lingüístico ha despertado simpatías. El profesor R. Lapesa, al referirse a la invasión de siglas en la lengua de los últimos decenios, describe este proceso como:

> *"Plaga universal de monstruos que, por no tener raíz léxica, no evocan nada, y cuyo cuerpo sonoro, formado por azar y no por evolución orgánica, se eriza en combinaciones fonéticas inusitadas para nuestros oídos..."*[615]

Este fenómemo se produce en parcelas como la política, la geografía, la

---

[614] CASADO VELARDE, M.: "Creación léxica mediante siglas", en *RSEL*, IX-1, 1979, p. 70.
[615] LAPESA, R. (1963), *Op. cit.* p. 201.

economía o la administración, pero también en el ámbito puramente cotidiano. Sobre este aspecto, M. Casado añade:

> *"En el reducto que podría llamarse doméstico, el menos proclive espontáneamente, en principio, a este fenómeno léxico, se usan con frecuencia formaciones siglicas que la mayoría de sus usuarios no sabe desarrollar"*[616]

Precisamente, como ejemplos de este tipo de formaciones se citan las voces *talgo* y *Ter* (Tren Español Rápido), sigla ésta que también pertenece al léxico del ferrocarril y que sólo hallamos en el *DTF* (1995)[617].

Puede afirmarse que las siglas *talgo* y *Ter* se encuentran, además, en un estado avanzado de lexicalización. La ausencia de puntos entre las inciales, la frecuente utilización de minúsculas, su uso como nombre propio o común y, como indica M. Casado, el hecho de que *"su interpretación analítica -la explicitación de los elementos abreviados- suele hacerse más difícil para los hablantes"*[618] son muestras de un gran arraigo como pieza lexicalizada.

Por otra parte, la propia sigla *RENFE* forma parte del grupo de los llamados *sigloides*. A. Rosell describe estas formaciones como:

> *"Siglas aparentes, en las que se han utilizado términos secundarios, omitido fundamentales, o no se ha respetado el principio primario de tomar de los vocablos sólo la letra inicial"*[619]

Como apunta M. Casado, este es el caso de *RENFE* (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles), donde *"el primer signo de su sintagma base, Red, aparece representado en la sigla por los dos grafemas iniciales"*.[620]

---

[616] CASADO VELARDE, M. *Op. cit.* p. 68.

[617] Respecto a las siglas *TAR*, el *DTF* dice lo siguiente: *"tren automotor rápido | composición formada por vehículos motorizados, utilizada primordialmente para el servicio de cercanías; en España entraron en servicio a mediados de los años 60 y poco después se les cambió el nombre por TER (= tren español rápido)"*.

[618] CASADO VELARDE, M. *Op. cit.*, p. 74.

[619] ROSELL, A.: *Escritura de formas siglares*, Montevideo, 1976, p. 34.

[620] CASADO VELARDE, M.. *Op. cit.*, p. 72.

Un caso particular es la voz *maglev*[621], denominación que recibe un vehículo que funciona por levitación magnética, sin ruedas, que se eleva unos dos centímetros sobre una pista metálica y es impulsado por imanes. En *maglev*, el intercambio de los inicios de las palabras *levitación magnética* se produce por su distinta ordenación en el sintagma original inglés.

En los últimos años, se ha extendido de forma muy rápida el uso de la denominación *AVE*, cuyas siglas corresponden a la estructura *Alta Velocidad Española*. Dichas siglas se han impuesto a la forma *TAV*, equivalente a *Tren de Alta Velocidad*, cuyo origen es el calco de la forma francesa *TGV* (también presente en Alemania bajo las siglas *ICE*). El *DTF* (1995) incluye también la siglas *CAV*, correspondiente a la *Circulación de Alta Velocidad*.

Otras siglas menos conocidas del léxico del ferrocarril son *Taf*, en referencia al *Tren Automotor Fiat*, y *C.T.C.*, correspondiente a *Centralized Traffic Control* -Mando Centralizado de la Circulación de Trenes[622]-. En la actualidad, el sistema de *Conducción Automática de Trenes* recibe, en lengua española, la denominación *CAT*, que junto a *ENCE -Enclavamiento Electrónico-* aglutina un numeroso corpus de siglas[623].

En todo caso, una muestra más del grado de lexicalización de las siglas es su capacidad para formar derivados. Por lo que respecta a las siglas ferroviarias comentadas hasta el momento, alguna de ellas cumple los requisitos de derivación léxica, si bien ninguno de estos derivados es recogido por los actuales diccionarios

---

[621] PAÍS, EL (1994), *Op. cit.*, p. 240.

[622] TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1969), *Op. cit.*, p. 11. Ambas siglas han sido recogidas también en el *DTF* (1995). La traducción española de *CTC* aparece como *Control de Tráfico Centralizado*, aunque las mismas siglas surgen de la expresión inglesa *Computerized traffic control*, traducida al español como *Control de tráfico informatizado*.

[623] En el *DTF* (1995), especialmente bajo las letras *C* y *E*. El *linienzugbeeinflussung* (*LZB*) o sistema alemán de conducción automática de trenes (*CAT*) fue adoptado por primera vez en España en 1992 para cubrir la línea *NAFA* (*Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía*) entre Madrid y Sevilla, con motivo de la inauguración de la Exposición Universal celebrada en la ciudad hispalense.

de lengua española:

- admisión de sufijos para formar sustantivos, adjetivos o verbos: *renfista*, como señala Fernández Sevilla[624] o *talguillo*, forma que J. C. de Torres[625] describe como *"popularismo, puesto al tren Jaén-Córdoba, irónicamente, allá por los años en que comenzaba a circular el talgo"*.

- posibilidad de producir variaciones gramaticales de número, tanto en la propia sigla como en sus adjuntos: *los talgos* o *los talgo*.

[624] FERNÁNDEZ SEVILLA, J. (1982), *Op. cit.* p. 32.
[625] TORRES MARTÍNEZ, J. C. de (1969), *Op. cit.* p. 22.