

UN SIGLO Y MEDIO DE LEXICOGRAFÍA
TÉCNICA EN ESPAÑA:
LA MACROESTRUCTURA DE LOS DICCIONARIOS DE
FERROCARRILES

Mariano Andrés Martínez Lledó

Museo del Ferrocarril-Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Una de las primeras aplicaciones que la lengua especializada del ferrocarril tuvo en España fue la producción lexicográfica. Cuando todavía se encontraba aquélla en período de formación, es decir, aún no se habían fijado ni la terminología ni las convenciones para el intercambio de información entre los especialistas de esta nueva técnica, ya habían visto la luz por lo menos dos de los diccionarios de ferrocarriles más importantes de cuantos se publicaron durante el siglo XIX. El primero de ellos es el *Vocabulario descriptivo de ferrocarriles*, publicado en Zaragoza en 1863 por Mariano Matallana, un empleado del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona. El segundo es obra de Benito Vicente Garcés, un ingeniero de ferrocarriles que aprovechó la obra de Matallana para construir un grandioso edificio cuya estructura se asienta en lo lexicográfico tanto como en lo jurídico, y al que puso el sugerente título de *Diccionario razonado*. De éste se hicieron dos ediciones, una en 1869 y otra en 1875. Ambas obras son similares en su concepción, puesto que suman al repertorio léxico una colección legislativa sobre ferrocarriles. Pero mientras que Matallana se limitó a recopilar los términos técnicos al uso, y de ahí el título de *Vocabulario*, Vicente Garcés concibió una obra de alcance mucho mayor, tal y como declara en la dedicatoria al marqués de Orovio (1875: VIII):

[...] me propuse diluir en artículos de *DICCIONARIO* la multitud de conceptos que abarca el ferrocarril [...] y al propio tiempo condensar en un solo volumen la legislación de un ramo tan vasto y tan variado en sus diferentes fases con notas y referencias que demostrasen la parte viva y la ya caduca del mandato.

Del mismo estilo es el *Diccionario general de ferrocarriles* publicado por José González de las Cuevas y Fernando Sastre y Rodríguez en Madrid en 1887. Sin embargo, estos dos ingenieros de la compañía del Norte prefirieron dar a su obra una utilidad mucho más específica que la de explicar el significado de los términos habituales en su profesión, y se fijaron el propósito de suplir “la falta de una obra donde se agrupen con el debido orden todas las disposiciones en vigor”, según declaran en el prólogo (pág. XIV).

Estas tres obras constituyen una familia mestiza entre el ferrocarril y la ciencia jurídica, cuya descendencia no sobrevivirá más allá del primer cuarto del siglo siguiente. Sin embargo, hoy son bien conocidas por los juristas las obras que ofrecen una recopilación de textos legales, sentencias, comentarios, etc., que suelen llevar títulos como *recopilación*, *colección* o incluso *memento*. Aunque no incluyen de ordinario repertorios léxicos, tienen en común con aquellos diccionarios de ferrocarriles su declarada utilidad propiciada mediante la estructura articulada, el

carácter recopilatorio más o menos exhaustivo y un didactismo que se hace patente en toda la obra desde el momento de su concepción. De este modo, todas ellas se sitúan en una zona de intersección entre el tratado, el manual y la crestomatía.

Durante el siglo XX, la lexicografía técnica de ferrocarriles seguirá otros derroteros. Los diccionarios se despojarán de las pesadas recopilaciones de textos jurídicos que hacían de ellos obras muy poco manejables, idóneas para adornar las estanterías de los despachos de abogados, directores de las compañías y funcionarios del Estado, pero no para el uso cotidiano de los profesionales. Precisamente para satisfacer las necesidades de éstos, los repertorios léxicos se enriquecen progresivamente y el interés de los autores se desplaza desde lo recopilatorio y didáctico hacia lo esquemático y terminológico, pero sin abandonar el carácter utilitario que justifica la elaboración de toda obra lexicográfica¹.

Todavía en 1917, Clemente Muñoz Roy (1917: 5) declara en el prólogo de su *Diccionario de ferrocarriles* que su propósito ha sido proporcionar “la definición histórica, técnica y etimológica de miles de objetos destinados a los ferrocarriles [...], y aún concibe su obra como un “tratado”. Pero entre sus destinatarios no menciona a todas las personas vinculadas al ferrocarril o relacionadas con él de cualquier modo, tal y como pretendían sus predecesores, que decían haber dirigido sus esfuerzos a la ilustración no solo de profesionales y juristas, sino hasta del “público en general” (Cuevas y Sastre, 1887: XIV) e incluso de “los entusiastas por la gloria del invento” (Vicente Garcés, 1875: IX); Muñoz Roy (1917: 5) rechaza esa visión ecuménica y se dirige únicamente al “personal ferroviario en sus diferentes cargos”.

Durante todo el siglo XX, la lexicografía técnica de ferrocarriles se presentará como una obra dirigida a los profesionales. Esta exclusividad será mantenida por las distintas compañías ferroviarias: “un vocabulario hecho entre y para ferroviarios” (RENFE, 1993: I) y también por las organizaciones vinculadas al ferrocarril: “una herramienta de trabajo útil para todos los profesionales del ferrocarril” (Rodríguez Román, 1995: 3). Las organizaciones internacionales, por su parte, tendrán expectativas más amplias, puesto que sus trabajos lexicográficos se presentan como “una herramienta de traducción” (UIC, 1975: 9) y están elaboradas con un criterio terminológico que falta casi por completo en las obras editadas por iniciativas particulares. La razón de este planteamiento diferente es el carácter normalizador que poseen los diccionarios elaborados por los organismos internacionales y que en el caso de la UIC se extiende a todas las compañías ferroviarias europeas. Su influencia se advierte en algunas de esas iniciativas particulares, que ocasionalmente brindan sus esfuerzos a “técnicos, traductores y personas que se ocupen de temas ferroviarios” (Rodríguez Román, 1997: VII).

Los prólogos, prefacios, introducciones o notas previas de los diccionarios de ferrocarriles han experimentado cambios notables desde las primeras muestras del género hasta hoy². En los diccionarios publicados durante el siglo XIX, el

¹ El utilitarismo y el didactismo están muy próximos en la lexicografía técnica, que se suele presentar en otras áreas de conocimiento dentro del ámbito académico. Vid., por ejemplo, el prefacio del *Diccionario de sociología* de Giner, Lamo de Espinosa y Torres (1998: 10), que declaran haber elaborado una obra “dirigida [...] a estudiantes universitarios de sociología y otras ciencias sociales, como son la ciencia política, el trabajo social, la economía y las ciencias empresariales”.

² Seguimos en este apartado a G. Haensch (1997: 237-243).

prólogo equivale a una exposición de motivos, algo que es característico de las obras lexicográficas de todo tipo, pero también se utiliza para justificar el trabajo. Vicente Garcés, con su peculiar estilo novelesco, afirma que su obra “es la única que presenta un cuadro completo de la jurisprudencia administrativa general” (1875: XII), y que hasta el momento de su publicación “no existía un cuerpo de doctrina legal que contuviese todo lo preceptuado respecto de los caminos de hierro y de su servicio por unas y otras autoridades, por unos y otros poderes [...]” (1875: XIII). Un motivo similar anima a Cuevas y Sastre, por un lado, y a Muñoz Roy, por otro. Los primeros ofrecen como remedio a esa penuria de repertorios una colección completa y actualizada de las leyes vigentes en materia de ferrocarriles; el segundo, por su parte, prefiere completar la información de cada artículo con una relación de las normas legales aplicables, en ocasiones citadas por extenso o transcritas directamente, aunque en el prólogo no menciona este procedimiento.

A partir de 1941 las justificaciones ya no se refieren a la falta de diccionarios, sino a la especialización de los repertorios léxicos, sentida ahora como una necesidad. Así, en la segunda sesión plenaria del IX Congreso Panamericano de Ferrocarriles, celebrada en Buenos Aires el 12 de septiembre de 1957, y también en el siguiente, reunido en México D.F. en mayo de 1960, se empieza a hablar de *terminología ferroviaria*. La UIC, consecuente con su función normalizadora, insistirá en la necesidad de proporcionar “una herramienta de traducción” (1975: 9), y éste será el camino que seguirán los últimos diccionarios publicados en España, tras desterrar ya por completo el enciclopedismo decimonónico.

Merece la pena detenerse brevemente en dos diccionarios que muestran una preocupación terminológica hasta el momento inusitada. El primero de ellos fue publicado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles durante 1995 en la revista *Vía Libre* y editado después en forma de libro. En la presentación justifica su aportación a la lexicografía técnica con una prospección que parece beber en las fuentes mismas de la normalización europea: “compartir un mismo lenguaje en unos mercados cada vez más abiertos y complejos [...]. Por otra parte, el *Vocabulario ferroviario de vía*, editado por RENFE en 1993, se fija en la variabilidad terminológica, que atribuye, aunque no lo dice expresamente en el prólogo, a la falta de una norma oficial específica:

Los vocablos ferroviarios, unos han ido desapareciendo y otros nuevos surgen, tratando de adaptarse a la evolución veloz de conceptos y nuevas prácticas. Para nombrar los útiles, piezas o conceptos a veces se tiene que recurrir a barbarismos; unas por su similitud o parecido se les da el mismo nombre; otras aunque no admitidas por la lengua, se emplean y puede que algún día entren en ella.

La normalización o estandarización, es decir, “la fijación de una forma como modelo o tipo” (Cabré, 1992: 409) tiene su origen en los reglamentos de producción elaborados para facilitar el intercambio comercial que propició el comienzo de la industrialización en el siglo XVII. Pronto se advirtió la necesidad de establecer una convención lingüística que hiciese posible el manejo de aquellos reglamentos, con lo que la normalización industrial se unió a la terminológica. El siglo XIX trajo la unificación internacional de los sistemas de producción, medidas, pesos, etc., y también de la terminología (Cabré, 1992: 410).

En el caso del ferrocarril, los primeros intentos de normalización terminológica se deben a iniciativas privadas que se plasman en obras como el *Vocabulaire technique des chemins de fer* de Lucien Serraillier, publicado en Londres y Nueva York en 1897. Se trata de un diccionario bilingüe francés e inglés que se plantea recoger “una nomenclatura internacional que ofrezca las expresiones técnicas con sus equivalentes en cada lengua”. Las unidades léxicas están agrupadas por materias, lo que supone una clasificación primaria por campos léxicos, y dentro de cada apartado no siguen un orden alfabético, sino semántico. Las remisiones de unos lemas a otros y las notas a pie de página ayudan a deshacer los conflictos que plantean las correspondencias y precisan el significado cuando es necesario. Sin embargo, este diccionario no da definiciones, sino solo correspondencias entre el francés, el inglés europeo y el inglés norteamericano.

Habrá que esperar medio siglo para que una organización internacional recoja la herencia de Serraillier y elabore un diccionario multilingüe que hasta hoy, después de varias ediciones, ha constituido la referencia para todas las iniciativas de normalización terminológica en ferrocarriles. Sin embargo, finalmente se ha preferido la ordenación alfabética a la temática propuesta por Serraillier, con lo cual se ha sacrificado la claridad terminológica al aumento progresivo del caudal léxico. Los diccionarios de la UIC, en efecto, no son terminológicos en sentido estricto, puesto que no revelan las relaciones existentes entre los elementos funcionales de la terminología que contienen, y a la cual aplican criterios de ordenación estrictamente formales.

En el caso de España, será necesario esperar un siglo entero para disponer de un diccionario especializado multilingüe, el *Diccionario políglota del tren*, publicado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en 1997. Del mismo estilo, aunque corrigiendo los excesos de un multilingüismo no siempre justificable, es el *Diccionario del tren*, dirigido por el mismo lexicógrafo que el anterior y publicado por la misma entidad dos años después.

Con el paso del tiempo, la lexicografía técnica ha cambiado sus objetivos y definido sus métodos. Las técnicas empleadas en la elaboración de diccionarios de lengua no difieren gran cosa de las que se aplican en los diccionarios especializados, en sentido general. Lo que diferencia unos de otros no es tanto el procedimiento como la naturaleza de la obra. Nadie duda que el *Diccionario de la lengua española* publicado por la Real Academia es un diccionario, pero resulta muy difícil decir lo mismo de la obra de Vicente Garcés, publicada en 1869, o del *Diccionario de sociología* de Giner, publicado en 1998. Estos últimos no son diccionarios, sino tratados que aportan información cada uno de su área de conocimiento particular. Muñoz Roy (1917: 5) declara abiertamente en el prólogo la índole de su trabajo cuando dice que no ha hecho un diccionario, sino un “tratado para consulta del personal ferroviario”. Lo más próximo al diccionario académico que tienen estas obras es su estructura articulada, que han tomado como préstamo de la lexicografía tradicional. Pero carecen del propósito universal de las encyclopedias, puesto que no comprendían todo el saber de sus áreas de conocimiento, ni lo tratan con tanta profundidad y detenimiento, como prueba el hecho de que ningún diccionario de ferrocarriles editado en España desde mediados del siglo XIX hasta hoy –salvo el de A. Schlomann– posea ilustraciones ni dibujos explicativos; es más, ni siquiera pretenden elevar su vuelo crítico hasta

esa altura, juzgando por las confesiones de parcialidad que menudean en los prólogos, por lo que tampoco es posible clasificarlos como tales encyclopedias. Son, pues, ejemplos de esa clase híbrida de obras lexicográficas que se conoce como *diccionario encyclopédico*. En ella, lo que menos importa es la forma, con tal de que sea articulada. De hecho, la forma escogida no es más que una de las posibles para el tratado que se proponían escribir, y así lo declara Vicente Garcés (1875: XIII): “Sólo la forma de diccionario permite plegarse con algún método y con algún fruto a tan diversas exigencias, y por eso la hemos adoptado”.

Cuevas y Sastre (1887: XIV), por su parte, secundan la opinión de su predecesor:

Hemos resuelto emplear en este libro la forma de *diccionario* como la más a propósito para el objeto que hemos indicado, es decir, como la que más fácilmente permite consultar la legislación vigente sobre cada una de las materias que se relacionan con los ferrocarriles [...]³.

Pero no todos los diccionarios de ferrocarriles se pueden reunir en esta categoría de encyclopédicos, al menos por lo que se refiere a la macroestructura. El trabajo de un terminólogo está mucho más lejos del que ha realizado un sociólogo como Giner que de la concienzuda y pesada tarea de los lexicógrafos que colaboran con la Academia. Aunque no hay ningún diccionario de ferrocarriles que sea terminológico en sentido estricto, los autores de los últimos publicados en España tienen muy poco que ver con aquellos recopiladores del siglo XIX. Reduciendo bastante la cuestión y expresándola en términos modernos, podemos decir que los diccionarios del siglo XIX fueron el resultado de un trabajo multidisciplinar, puesto que se inmiscuían en dos áreas de conocimiento: la ciencia jurídica, por un lado, y la técnica del ferrocarril, por otro; éste ha sido uno de los grandes cambios de la lexicografía técnica de ferrocarriles en España: la especialización progresiva de las obras y de sus autores.

Una de las razones de esta especialización ha sido el propio avance de la técnica, que ha exigido más términos y más precisos a medida que se desarrollaba. Para satisfacer estas necesidades de designación, los lexicógrafos se han visto obligados a establecer criterios de selección más estrictos. Vicente Garcés utiliza “précipitos e ideas diseminados en órdenes, reglamentos e instrucciones de diversas fechas, condiciones y procedencias” (1875: XIII). La tercera edición del léxico de la UIC (1975: 9) cita como fuentes el “lenguaje operativo” y la informática. El *Diccionario del tren*, de 1999, igual que su antecesor, el *Diccionario políglota del tren*, de 1997, omite toda referencia a las fuentes en el prólogo, aunque es fácil descubrir la deuda que ambos tienen con la normativa de RENFE. Compárese esta definición, idéntica en los dos:

- (1) **señal f de entrada** [...] señal situada a la entrada de una estación o bifurcación [...].
- con esta otra, extraída de una norma técnica de RENFE (1992: art. 139):
- (2) **Señal de entrada:** La situada a la entrada de una estación o bifurcación.

³ Subrayado del autor.

Como se puede ver, la definición ha sido transcrita prácticamente de la norma técnica al diccionario, lo cual convierte cuando menos en dudoso el criterio aplicado por el lexicógrafo para la selección de las fuentes y confirma la falta de estudio terminológico.

Siguiendo una costumbre secular de la lexicografía española, los diccionarios de ferrocarriles asumen los errores y los aciertos de sus antecesores, junto con sus carencias y también sus excesos. Entre los diccionarios de lengua generales es bien conocido el caso del *Diccionario de uso del español*, de María Moliner, publicado en 1966, que toma el caudal léxico de la 18.^a edición del diccionario académico, de 1954. Del mismo modo, Vicente Garcés (1875: XVIII) confiesa haber aprovechado para el suyo el diccionario de Mariano Matallana “en algunos artículos”. Cuevas y Sastre ordenan los materiales dentro de los artículos siguiendo en líneas generales a Vicente Garcés, de quien toman incluso algunas observaciones trasladándolas a su diccionario con un estilo más escueto y formal. Compárense las definiciones que ambos diccionarios dan de *señales*:

- (3) **SEÑALES.**— No podría ejecutarse la explotación de un ferrocarril sin el auxilio del telégrafo y de un buen *sistema de señales* que sirvan de guía a los maquinistas para marchar con seguridad o para detener el tren, según que haya o no peligros en la vía. (Vicente Garcés, 1875: s. v.)
- (4) **Señales.**— [...] La explotación de los ferrocarriles sería muy peligrosa y difícil si no se practicase un buen sistema de señales que prevea y dé a conocer los infinitos obstáculos que puede encontrar un tren en su marcha. (Cuevas y Sastre, 1875: s. v.)

Una característica de los diccionarios especializados de ferrocarriles es que sus fuentes son siempre escritas, es decir, extraen el caudal léxico de los textos especializados y no consideran el empleo de las unidades en el habla. Esta actitud de los lexicógrafos no causa extrañeza, teniendo en cuenta que su trabajo se aplica a una lengua especializada, que compete “a la lingüística de la lengua escrita” (Lerat, 1997: 8), y no a la lengua general. Sin embargo, existen interferencias entre una y otra, o mejor, entre la lexicografía técnica y la lexicografía general. La parte suplida en la definición de *señales* extraída del diccionario de Cuevas y Sastre que acabamos de citar, procede de la lengua general, no de la especializada, y se ha mantenido, con variaciones mínimas, hasta hoy:

- (5) Marcas, signos o nota que se pone o hay en las cosas para darlas a conocer y distinguir de otras. (Cuevas y Sastre, 1875: s. v.)
- (6) “Marca. Seña”. *Dibujo u otra cosa que tiene un objeto o se hace en él y sirve para reconocerlo o *distinguirlo: *Tiene una cicatriz en la mejilla, que es una señal inconfundible.* (DUE, s. v.)
- (7) Marca o nota que se pone o hay en las cosas para darlas a conocer y distinguirlas de otras. (DRAE, s. v.)

El grado mayor de interferencia se da cuando el caudal léxico procede de la lengua general, como sucede en el diccionario de Muñoz Roy (1917: 5), que se propone “[...] unir a un vocabulario completo de las voces de la lengua española la definición histórica, técnica y etimológica de miles de objetos destinados a los ferrocarriles, sus estaciones, cargos, servicios, legislación, etc.”.

⁴ Subrayado del autor.

El resultado final es una lista de lemas extraídos con su definición del diccionario académico, a las que se añade la referencia a un texto legal. Pero no hay en modo alguno definiciones históricas ni técnicas, ni menos aún etimologías. Así, continuando con el ejemplo anterior, la definición de *señales* es casi la misma que hoy contiene el *DRAE*:

- (8) Marca o nota que se pone en las cosas para darlas a conocer y distinguirlas de otras. (Muñoz Roy, 1917, s. v.)

Lo que sigue a esta definición es una transcripción del artículo 69 de la Ley de Policía de Ferrocarriles. Lo mismo sucede con otros lemas, cuya definición nada tiene que ver con la lengua especializada del ferrocarril:

- (9) SANIDAD.— Calidad de sano. Estado de perfecta salud. (Muñoz Roy, 1917, s. v.)
 (10) **sanidad.** (fem.). Cualidad de sano. (*DUE*, s. v.)

- (11) **sanidad.** (Del lat. *sanitas, -atis*) f. Cualidad de sano. (*DRAE*, s. v.)

En realidad, Muñoz Roy no ha hecho un diccionario de ferrocarriles, aunque así se anuncie en el título, sino un compendio de las normas legales aplicables a ellos. Se trata, pues, de un verdadero tratado jurídico.

Los diccionarios de ferrocarriles carecen de marcas diacrónicas que indiquen la pervivencia de una unidad léxica porque el lexicógrafo trabaja en la sincronía que corresponde a su momento presente. La mayor parte de los diccionarios actuales se presentan como un “diccionario de uso” (UIC, ³1975: 9) o como una “herramienta” (Rodríguez Román, 1995: 3) para los profesionales, aunque muy pocos muestran una preocupación por la fijación terminológica. Vicente Garcés era consciente de que el ferrocarril, como técnica nueva y en desarrollo, necesitaba un instrumento de comunicación igualmente nuevo y tan ágil como para satisfacer las necesidades de designación que iban surgiendo. Aunque su pensamiento estaba muy lejos todavía de la terminología moderna, su voz se oyó claramente como una admonición contra

el tecnicismo y la fraseología exótica, tan frecuentes en los ferrocarriles, que ya rayan en el abuso, [...] y por la verdadera jerigonza que se ha formado con las voces importadas e ingeridas en el servicio por la ciencia y por la imitación servil. (Vicente Garcés, ²1875: XIII-XIV)

Precisamente uno de los valores añadidos del diccionario de Vicente Garcés es este prurito casticista que no creará escuela precisamente en España. De hecho, solo se volverá a encontrar una declaración semejante en las aportaciones que se hagan a la lexicografía de ferrocarriles desde América, a mediados del siglo XX. Durante la cuarta sesión plenaria del IV Congreso Panamericano de Ferrocarriles, celebrada en Bogotá el 15 de febrero de 1941, se aprobó “la preparación de un Vocabulario Técnico para dar una denominación común y uniforme, dentro del mayor casticismo posible⁵, a todos los elementos materiales que se emplean en los ferrocarriles” (ACPF, 1957: 3).

La comisión encargada de llevar a cabo este proyecto presentó sus resultados en el IX Congreso, en 1957. Sin embargo, la aprobación definitiva quedó sometida a las comisiones nacionales, para garantizar que la futura *Terminología ferroviaria*

⁵ El subrayado es nuestro.

americana incluyese “las modalidades usadas en cada país para la designación de cosas o funciones análogas o semejantes” (ACPF, 1957: 7).

En el X Congreso se presentó un *Diccionario de términos para coches y carros* elaborado en México con el objeto de convertirlo en el repertorio terminológico “de uso oficial en los diversos ferrocarriles controlados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes” (ACPF, X: 3). Este diccionario es peculiar también porque fue el primero –y el único, hasta el momento– en elevar al rango de oficial los usos consuetudinarios de los profesionales. Así lo declara en el prólogo: “Hasta donde ha sido posible se ha respetado el lenguaje que por tradición ha empleado el personal de los ferrocarriles de la República Mexicana, así como la descripción dada por la Asociación Americana de Ferrocarriles en su *Terminología*” (ACPF, X: 3).

La lexicografía española, por el contrario, nunca ha prestado atención a ese casticismo reivindicado al otro lado del océano. Pero hay una explicación para ello, y es que España ha recibido las corrientes terminológicas que empezaron a discurrir por Europa casi desde que el profesor Eugen Wüster fundó la Teoría General de la Terminología y la Escuela Terminológica de Viena. Poco antes, en 1909, Alfred Schlomann investigaba sobre las lenguas especializadas y daba a la luz su *Diccionario técnico ilustrado en seis lenguas: español, alemán, inglés, francés, ruso é italiano*, publicado en Barcelona y Munich simultáneamente, y del cual no podemos ocuparnos aquí por razones de espacio.

Cabe preguntarse a qué se deben las diferencias tan notorias que se aprecian entre los diccionarios aquí mencionados, cuando el mero hecho de hablar de la lengua especializada del ferrocarril indica que se trata de un dominio restringido en el cual, al menos en teoría, hay muchas menos palabras que definir que en un diccionario de lengua general. Lo cierto es que mientras unos –Vicente Garcés, Cuevas y Sastre, y Muñoz Roy– se pierden en el entorno y solo hacen una aproximación al tema central, que es el ferrocarril, otros –RENFE, 1993 y Rodríguez Román, 1997 y 1999– construyen frágiles estructuras lexicográficas en ocasiones revestidas con un multilingüismo ornamental que se derrumban cuando soplan los vientos de la normalización terminológica.

El remedio para esta situación tan poco recomendable pasa, sin duda alguna, por enfocar la lexicografía técnica de ferrocarriles desde presupuestos terminológicos. Esto significaría, entre otras cosas, adoptar una ordenación temática de las unidades léxicas y abandonar la alfabetica, delimitar las nociones, establecer las relaciones existentes entre ellas y confeccionar los inventarios léxicos que servirán para establecer la terminología. Naturalmente, estas tareas solo puede llevarlas a cabo un equipo integrado por especialistas en el ferrocarril y especialistas en terminología o al menos en lexicografía. Precisamente, lo que tienen en común los diccionarios españoles estudiados aquí es que en ninguno de ellos ha participado un terminólogo y solo desde 1995 en adelante se puede hablar de un trabajo lexicográfico propiamente dicho. Hasta entonces, los autores de los diccionarios han sido ingenieros sobre todo, con el concurso ocasional de personal ferroviario *operativo* e incluso periodistas; pero ninguno de ellos cualificado como lexicógrafo.

Como resumen de todo lo anterior, podemos decir que la lexicografía técnica de ferrocarriles en España ha experimentado un cambio que va desde el

enciclopedismo decimonónico hasta el multilingüismo actual, y el paso siguiente debe ser el salto hacia la terminografía moderna, informatizada y extraordinariamente ágil. Así lo ha entendido la UIC, que hace pocos años lanzó al mercado un diccionario en soporte óptico que ha recibido ya varias actualizaciones.

Por otra parte, todas las obras que hemos comentado aquí –con el poco detenimiento que nos ha permitido el espacio tan limitado de que disponemos– se deben a iniciativas particulares o bien han contado con el patrocinio de entidades privadas que han acometido por su cuenta la difícil e ingrata labor de decir a los ferroviarios cómo deben expresarse. Lo malo es que los diccionarios no llegan a los ferroviarios porque no son útiles para su trabajo. Éste es, precisamente, el gran defecto de la lexicografía técnica de ferrocarriles en España. Con toda seguridad, el diccionario de Giner será igualmente útil y provechoso para cuantos profesores y estudiantes de sociología lo consulten, pero no así el último de Rodríguez Román, pongamos por caso.

La causa es evidente, pero hace falta dar ese salto hacia la terminología para advertirla. Los diccionarios de ferrocarriles en España comenzaron siendo acumulativos y descriptivos, pero cuando ha pasado casi un siglo y medio se han convertido en meros decodificadores de una terminología establecida por el lexicógrafo según criterios individuales. Las normas técnicas de las cuales procede el caudal léxico, son, por definición, colectivas, es decir, se dirigen a una pluralidad de receptores y suelen definir los términos que emplean, de modo que el diccionario no es necesario para comprender el significado de una palabra. Esto ha hecho de los diccionarios de ferrocarriles obras de muy poca utilidad desde el punto de vista práctico; dicho de otro modo, los diccionarios de ferrocarriles siguen siendo en gran medida *tratados*, pero no *diccionarios*. Para recuperar esa funcionalidad que debe tener toda obra lexicográfica, el diccionario de ferrocarriles debe convertirse en codificador también, debe servir para generar textos especializados, pero éste es un tema que requiere mayor espacio del que le podemos conceder aquí.

Bibliografía

- ASOCIACIÓN DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES (1957):
Terminología ferroviaria panamericana. Actas del IX Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Buenos Aires. (Citado como ACPF IX)
- ASOCIACIÓN DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES (1960):
Diccionario de términos para coches y carros. Actas del X Congreso Panamericano de Ferrocarriles, México. (Citado como ACPF X)
- BUREAU DE DOCUMENTATION DE LA UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (1954): *Lexique general des termes ferroviaires*, París, Union Internationale des Chemins de fer. (Citado como UIC)
- BUREAU DE DOCUMENTATION DE LA UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (1975): *Lexique general des termes ferroviaires*, París, Union Internationale des Chemins de fer. (Citado como UIC)
- CABRÉ CASTELLVÍ, M. T. (1992): *La terminología. La teoría, els mètodes, les aplicacions*, Barcelona, Empúries.
- GINER, S., LAMO DE ESPINOSA, E. y TORRES, C. (1998): *Diccionario de sociología*, Madrid, Alianza editorial.

- GONZÁLEZ DE LAS CUEVAS, J. y SASTRE Y RODRÍGUEZ, F. (1887): *Diccionario general de ferrocarriles, legislativo, administrativo, técnico y comercial, Compañía del Norte de España*. (Citado como Cuevas y Sastre)
- HAENSCH, G. (1997): *Los diccionarios del español en el umbral del siglo XXI*, Salamanca, Universidad de Salamanca.
- LERAT, P. (1997): *Las lenguas especializadas*, Barcelona, Ariel.
- MARTÍNEZ DE SOUSA, J. (1995): *Diccionario de lexicografía práctica*, B. Biblograf.
- MARTÍNEZ DE SOUSA, J. (1987): *Diccionario de ortografía técnica*, Madrid, F. Germán Sánchez Ruipérez.
- MUÑOZ ROY, C. (1917): *Diccionario de ferrocarriles*, Madrid.
- MOLINER, M.ª (1996): *Diccionario de uso del español*, edición de CD-Rom, ver Madrid, Gredos. (Citado como DUE)
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (21992): *Diccionario de la lengua española*, Espasa-Calpe. (Citado como DRAE)
- RENFE (1992): *Reglamento General de Circulación*, Madrid.
- RENFE (1993): *Vocabulario ferroviario de vía*.
- RODRÍGUEZ ROMÁN, M. L. (dir.) (1995): *Diccionario de términos ferroviarios*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- RODRÍGUEZ ROMÁN, M. L. (1997): *Diccionario políglota del tren*, Madrid, F. de los Ferrocarriles Españoles.
- RODRÍGUEZ ROMÁN, M. L. (1999): *Diccionario del tren*, Madrid, Fundación Ferrocarriles Españoles.
- SCHLOMANN, A. (1909): *Diccionario técnico ilustrado en seis lenguas: español, inglés, francés, ruso é italiano*, Barcelona y Munich.
- SERRAILLIER, L. (1897): *Vocabulaire technique des chemins de fer*, Londres y N. Whittaker & Co.
- VICENTE GARCÉS, B. (21875): *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferrocarriles españoles bajo el aspecto legal, técnico, administrativo y comercial de los mismos*, Madrid.
- VIDAL BENEYTO, J. (dir.) (1991): *Las industrias de la lengua*, Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez.