

AMERICANISMOS FERROVIARIOS: UNA APUESTA LÉXICA.

Francisco Rodríguez Ortiz

Universidad de Barcelona

La apuesta léxica que se plantea con el presente estudio debe ser entendida, de antemano, como la confianza depositada en una idea o iniciativa que entraña cierto riesgo. Así define nuestro diccionario académico¹ el término *apostar*, en un sentido figurado.

Uno de los retos que tiene planteados la lengua española es elaborar su léxico histórico. Con este trabajo se apuesta una vez más por ello, desde una modesta labor, de la cual expondré a continuación algunos apuntes.

Por una parte, debo decir que en el léxico del ferrocarril ocupan un lugar relevante los americanismos ferroviarios. Por otra, debemos aceptar que cualquier estudio sobre el léxico histórico debe realizarse a partir de las primeras documentaciones. De lo contrario, los resultados obtenidos tendrán carencias evidentes. Mi análisis en el ámbito del léxico del ferrocarril me ha llevado a estar convencido de ello.

El fracaso de las primeras iniciativas ferroviarias españolas durante los años finales del reinado de Fernando VII permitió que fuese Cuba la primera nación de habla hispana en disponer del ferrocarril como nuevo medio de transporte. Así, el 19 de noviembre de 1837 fue inaugurado el tramo La Habana- Bejucal, de unos 27 kilómetros de longitud, en lo que había de ser la línea ferroviaria La Habana-Güines.

Sin embargo, cabe destacar que entre el fiasco peninsular y el éxito insular hubo algo más que un intervalo cronológico. Tras el primer cuarto del siglo XIX, la expansión azucarera cubana hizo que sus plantaciones se alejaran progresivamente de los puertos de embarque, lo cual encarecía el transporte del azúcar. El clima tropical de la zona, con su régimen de lluvias, provocaba que los caminos carreteros se encontraran impracticables durante buena parte del tiempo. Además, la red fluvial de la Isla no permitía establecer canales de navegación con fines comerciales².

Con esta situación, un hecho fundamental vino a producirse a este lado del océano. El empresario español Marcelino Calero y Portocarrero ideaba la construcción de un ferrocarril entre Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María.³ Calero se hallaba afincado en Londres, ciudad

¹ACADEMIA ESPAÑOLA, Real (1992): *Diccionario de la Lengua Española* (21ª ed.), Madrid:Espasa-Calpe. Para la realización de este trabajo han sido consultadas, también, las ediciones del *DRAE* de 1869 (11ª ed.), 1884 (12ª ed.), 1899 (13ª ed.), 1914 (14ª ed.), 1925 (15ª ed.), 1936 (16ª ed.), 1970 (19ª ed.) y 1984 (20ª ed.).

²ZANETTI LECUONA, Óscar (1994): *Ferrocarrils i Estat colonial: Cuba, 1830- 1898*, en: *Els ferrocarrils, empresa i servei*, L'Avenç, nº 180, pp. 64-69.

³CAMINO DE HIERRO DE LA REINA Mª CRISTINA (1830): *Empresa del Camino de Hierro desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santa Maria, desde este a Rota, y desde Rota a San Lucar de Barrameda*, Londres:Imprenta Española de D. M. Calero.

donde publicó el *Semanario de Agricultura y Artes*⁴ entre 1829 y 1831, en el cual se documenta gran parte de la terminología ferroviaria española más temprana. En abril de 1830, Marcelino Calero remitió su proyecto al capitán general de la Isla de Cuba, Francisco Dionisio Vives, solicitando apoyos a su proyecto.

Lo que había de ser el primer ferrocarril español para facilitar el traslado de los vinos jerezanos halló una nueva vía en el transporte del azúcar cubano. Tras varios años de indecisiones, especialmente económicas, los trabajos de construcción fueron encargados, en 1834, a un grupo de contratistas norteamericanos, y parte de los obreros que participaron en los trabajos posteriores fueron de origen canario.

Las relaciones entre España e Hispanoamérica en materia ferroviaria no acabaron aquí. El capital indiano llegó a nuestra península para financiar, años después, nuevas iniciativas en la industria del ferrocarril. Los españoles José M^a Roca y Miguel Biada, que hicieron su fortuna en Venezuela y Cuba, respectivamente, obtuvieron en 1843 una concesión para construir el primer ferrocarril español entre Barcelona y Mataró⁵. Constructores ingleses permitieron que el 28 de octubre de 1848 se abriera esta primera línea ferroviaria litoral, que tomó como ejemplo la línea entre La Habana y Bejucal. Por esas fechas, en Cuba ya se habían construido unos 600 kilómetros de vía férrea.

Este breve itinerario debe dejar claro que la historia del léxico del ferrocarril en la lengua española, enmarcada en el conjunto de relaciones que existen entre lengua, cultura y sociedad, ha de manejar las fuentes originales producidas en hispanoamérica.

El reto ya fue planteado por Bernard Pottier en 1966⁶. Los hechos históricos apuntados, que se prolongan hasta nuestros días, hacen que la propuesta sea merecedora de un estudio minucioso. A la par, los argumentos lingüísticos que a continuación se expondrán corroboran la tesis en su conjunto.

Respecto a la denominación que recibió el nuevo medio de transporte en los primeros momentos es bien sabido que para ello se recurrió a la expresión *camino de hierro*. Entre 1829 y 1833, el semanario de Marcelino Calero citado anteriormente y las primeras traducciones españolas de los manuales técnicos ingleses y franceses utilizaron exclusivamente dicha expresión.

Tras la muerte de Fernando VII estallaron en España los conflictos carlistas y tuvo lugar la regencia del general Espartero. Durante esta época destaca la ausencia de textos ferroviarios publicados en España. No fue hasta el año 1844 el momento en que diversos prospectos de construcción y proyectos para el establecimiento de líneas férreas en nuestro país recogieron por vez primera la voz *ferrocarril*.

No obstante, no debemos olvidar que, por esas fechas, Cuba viajaba ya en tren. Dos datos inician mi apuesta léxica: por una parte, el 2 de diciembre de 1839, un suplemento del Diario de La

⁴CALERO Y PORTOCARRERO, Marcelino (1829-1831): *Semanario de Agricultura y Artes*, Londres.

⁵CADAFALCH, Cristina (1994): *El capital indià en la construcció de la xarxa de ferrocarrils catalans*, en: *Els ferrocarrils, empresa i servei*, L'Avenç, n° 180, pp. 56-59.

⁶POTTIER, Bernard (1966): *Le développement du vocabulaire des chemins de fer*, en: *Mélanges a la mémoire de Jean Sarrailh*, II, pp. 261-264.

Habana⁷ se refirió a la "*compra del ferrocarril de La Habana-Güines*", coincidiendo con la decisión liberalizadora de la Junta de Fomento cubana, que inició gestiones económicas para traspasar la empresa a manos privadas; por otra parte, en 1840, el español Jacinto de Salas y Quiroga⁸, en su obra *Viages* -concretamente en el primer tomo dedicado a la Isla de Cuba- hizo una alusión a este mismo hecho utilizando también la voz *ferrocarril*. Prensa y literatura relacionadas con América se convierten, pues, en testimonios de un momento fundamental del léxico ferroviario en la lengua española: la aparición del término *ferrocarril*.

Conviene destacar, además, que Bernard Pottier documenta en textos argentinos de 1904 una forma que puede recordarnos el tipo de composición de *ferrocarril*. Se trata del compuesto *cablecarril* -reformulado también bajo la forma simple *cabler*-, en relación a un sistema de tracción destinado al transporte de vagonetas.

Mediante un proceso de derivación, la voz *ferrocarril* ha generado otros términos cuyo ámbito de actuación se ha situado también en hispanoamérica: la forma *ferrocarrilero*, cuyo valor agentivo es equiparable al que hoy día posee *balseiro*, como han apuntado José Antonio Pascual y Joaquín García Palacios⁹; o el mismo derivado, en su uso adjetivo, que resulta extraño en el español peninsular, pero que es de normal aceptación en hispanoamérica.

En 1925, la décimoquinta edición del *Diccionario de la Real Academia Española* ubicó geográficamente los adjetivos *ferrocarrilero-ferrocarrilera* en Argentina, Colombia y Ecuador como denominaciones familiares de *ferroviario-ferroviaria*. En la décimonovena edición de 1970, el *DRAE* añadió a estos países los de Costa Rica y Méjico. Y ya en la edición vigente, además de marcar dicho adjetivo como voz familiar, ésta es considerada como americanismo de uso generalizado.

Ante esta situación, podría parecer que el interés por las voces *ferrocarrilero-ferrocarrilera* se limita al dominio geográfico. Sin embargo, varios datos abren una perspectiva histórica que no debemos obviar. En 1887, en el *Prólogo* al *Diccionario General sobre ferrocarriles* de José González de las Cuevas y Francisco Sastre¹⁰ se hacía referencia al "*desarrollo de la industria ferro-carrilera en España*". Ya como adjetivo sustantivado, Bernard Pottier documenta *ferrocarrilero* en 1899, en el *Diccionario Geográfico* argentino de Francisco Latzina. A todo este trazado debiéramos añadir lo extraído del *Diccionario General VOX*¹¹, que recoge la pareja *carrilero-carrilera*, usada en Perú con el significado de 'ferroviario', del propio *DRAE*, que en 1925 incorporó también el término *carrilano*, usado en Chile para designar al

⁷PALAU Y DULCET, Antonio (1970): *Manual del Librero Hispano Americano* [Tomo XXII], Barcelona:A. Palau.

⁸SALAS Y QUIROGA, Jacinto de (1840): *Viages* [Tomo I. Isla de Cuba], Madrid: Boix, Editor.

⁹PASCUAL RODRÍGUEZ, José Antonio; GARCÍA PALACIOS, Joaquín (1994): *Los sutiles mecanismos de la derivación aplicados al incordio*, en: *UT,XIV,1992-1993*,pp. 211-239 Tarragona: Universitat Rovira i Virgili, Facultat de Lletres, Departaments de Filologia.

¹⁰GONZÁLEZ DE LAS CUEVAS, José; SASTRE Y RODRÍGUEZ, Francisco (1887): *Diccionario general de ferrocarriles, legislativo, administrativo, técnico y comercial*, Madrid: Establecimiento tipográfico de Manuel Minuesa.

¹¹VOX (1989): *Diccionario general ilustrado de la lengua española*, Barcelona: Bibliograf.

'operario del ferrocarril', o del *Diccionario de términos ferroviarios*¹², editado el presente año por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que sólo recoge la voz *carrilero* en referencia al tren o vagón destinado al transporte de carriles, sin marca de americanismo.

Uno de los elementos esenciales en el establecimiento de los ferrocarriles es la *traviesa*. Desde 1925 y hasta nuestros días, el *DRAE* también ha recogido la voz *durmiente* como americanismo usado en relación al mismo referente. Sin embargo, casi un siglo antes de la incorporación académica, el término *durmiente* ya fue empleado en el léxico del ferrocarril. Entre 1829 y 1831, los primeros textos ferroviarios españoles utilizaron prácticamente siempre dicha voz, producto de una ampliación semántica de la acepción que ya poseía como elemento arquitectónico. El origen de esta ampliación cabe situarlo en un calco semántico del inglés *sleeper*, forma utilizada con el mismo fin por la lengua inglesa. En los momentos iniciales, el uso del término *traviesa* no se halla, pues, documentado y sólo una traducción de Gregorio González Azaola¹³ en 1831 recoge la forma *travesaño*.

A partir de estos datos se hace necesario seguir los pasos de la voz *durmiente*, máxime cuando, en 1853, fue el término *traviesa* el que quedó fijado en el *Diccionario enciclopédico de la lengua española* de Eduardo Chao¹⁴. A éste siguió el *DRAE* en su undécima edición de 1869 y los tres diccionarios especializados sobre ferrocarriles publicados en España entre 1863 y 1887¹⁵. Sólo uno de ellos, el de Benito Vicente Garcés, incorporó también la voz *durmiente*, pero lo hizo en relación a la arquitectura.

¿Qué caminos transitó la voz *durmiente* durante las siete últimas décadas del siglo XIX? La pregunta surge a tenor de lo expuesto hasta el momento y del dato aportado por Bernard Pottier, que documenta su reaparición en un texto argentino de 1904.

Ya en nuestro siglo, la información sobre el término *durmiente* como americanismo se limita a su incorporación en el *DRAE* de 1925 y en el *Glossaire des termes ferroviaires*¹⁶, editado en 1960 por el Bureau International de Documentation de Chemins de Fer. Todo ello sin olvidar que, en la actualidad, el *Diccionario General VOX* también incluye en su corpus lexicográfico la voz *travesaño*, cuyo uso sitúa en Cuba con el significado de "*traviesa de la vía férrea*".

No menos enigmática es la historia del término *riel*, que en ningún momento ha sido considerado como americanismo, pero sí se ha hecho surgir del español de América.

Tras una primera aparición en el Suplemento del *Novísimo Diccionario* de Garnier en

¹²FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. VÍA LIBRE (1994- 1995): *Diccionario de términos ferroviarios*, Madrid:Ediciones Luna, S.L.

¹³GONZÁLEZ AZAOLA, Gregorio (1831): *Caminos de hierro. Tratado práctico*, Madrid:Oficina de D. Federico Moreno.

¹⁴CHAO, Eduardo (1853-1855): *Diccionario enciclopédico de la lengua española*, Madrid: Imprenta y Librería de Gaspar y Roig Editores.

¹⁵MATALLANA, Mariano (1863): *Vocabulario descriptivo de ferrocarriles con la legislación de los mismos*, Zaragoza:Imprenta y librería de Roque Gallifa; VICENTE GARCÉS, Benito (1869): *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferro-carriles españoles, bajo el aspecto legal, técnico, administrativo y comercial de los mismos*, Madrid:Imprenta del indicador de los caminos de hierro; GONZÁLEZ, J. y SASTRE, F. *op. cit.*

¹⁶BUREAU INTERNATIONAL DE DOCUMENTATION DE CHEMINS DE FER (1960): *Glossaire des termes ferroviaires*, Haarlem:Elsevier.

1875¹⁷, la voz *riel* fue incorporada a la décimosegunda edición del *DRAE* de 1884 junto al préstamo inglés *raíl*, con el que mantuvo, a partir de ese momento, una cierta pugna. La definición académica de riel fue 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"

Una definición que parece heredar la labor artesanal que recibía el *riel*, en relación a una primera acepción, ya existente, referida a la "*barra pequeña de oro, plata ó cobre en bruto*".

El problema surge en el origen mismo del término *riel*. En la actualidad se acepta -según el *Diccionario Crítico Etimológico* de Joan Corominas¹⁸ y el propio *DRAE*- que dicha voz proviene del cat. *riell*. Por otra parte, Corominas afirma que por razones fonéticas y morfológicas es imposible derivar *riel* de cualquier forma latina a partir de REGULA. Además, en su aplicación ferroviaria debemos tener en cuenta las siguientes cuestiones: 1º) las ediciones del *DRAE* de 1884, 1899 y 1914 situaron el origen de *riel* en el alemán *riegel*; y 2º) al tiempo que el *DRAE* de 1914 eliminaba momentáneamente de sus páginas el anglicismo *raíl* -que fue recuperado en la siguiente edición de 1925-, también en 1914, el académico Daniel de Cortázar lanzó una proclama contra el uso del término *riel* a través del *Boletín de la Real Academia Española*.¹⁹

Lo interesante de las palabras de Daniel de Cortázar corresponde al supuesto recorrido que este término realizó por tierras hispanoamericanas, retomando la filiación germánica de *riel*. Su visión fue la siguiente:

"... como los metalurgistas alemanes tuviesen aceptado el nombre de riegel para designar la barrita de metal obtenida por sus ensayos, los mineros españoles, educados en la Escuela de Freyberg, trajeron el vocablo a nuestra tierra y lo llevaron a América, transformándolo en riel para obtener muy aproximadamente la eufonía del original alemán, y en todo el Nuevo Mundo persistió, donde se habla castellano, la voz nueva, que sin dificultad fué aplicada en sustitución del rail inglés, para, desde Méjico y el Perú, venir a España con el nuevo amplio significado y ser adoptada, cuando ya contábamos con la palabra inglesa, y mejor que ella con la castiza carril"

Aunque la hipótesis no deja de ser peculiar, bien es cierto que la historia del léxico ferroviario español deberá tomar en consideración éste y otros aspectos relacionados con el español de América. A pesar de que Corominas esgrime otros argumentos menos eufónicos, sus palabras corroboran el más que probable nacimiento de la acepción ferroviaria de *riel* en Hispanoamérica y, en relación a la voz *raíl*, dice así:

"En Méjico y el Perú se empleó como sustituto de dicha voz inglesa la castellana riel, que se le parecía por la forma y por el sentido; posteriormente el vocablo en este sentido se introdujo en España"

De hecho, entre los compuestos formados con las voces *carril*, *raíl* y *riel*, el *Glossaire* recoge, como americanismos, las expresiones *guardarriel* y *contrarriel*, voz ésta que ha sido,

¹⁷GARNIER (1875): *Novísimo Diccionario de la lengua castellana*, París: Librería de Garnier Hermanos.

¹⁸COROMINAS, Joan (1854): *Diccionario Crítico Etimológico de la Lengua Castellana*, Madrid:Gredos.

¹⁹CORTÁZAR, Daniel de (1914): *El purismo*, en: BRAE, I, pp. 147-150.

además, documentada por Bernard Pottier en un texto argentino de 1904.

También las formaciones parasintéticas presentan la tendencia a que la base léxica *riel* forme parte de los americanismos ferroviarios. Es el caso de *enrielar* y *enrieldura*.

Enrielar, que en la edición de 1914 del *DRAE* era definida como la acción de "*hacer rieles*", adoptó en 1925 dos nuevas acepciones relacionadas con el español de América. Concretamente, con el español de Chile y Méjico, para referirse a una primera acción de "*meter en el riel, encarrilar*". Y una segunda acepción, también en Chile, con el sentido figurado de "*encarrilar, encauzar*" un asunto concreto. El *Diccionario General VOX* especifica, como destinatarios de la acción "*meter en el riel, encarrilar*", un determinado tipo de vehículos, como vagones y vagonetas, añadiendo una nueva acepción a *enrielar*, la usada también en América para referirse a la acción de "*poner rieles*".

En el caso de *enrieldura*, el diccionario *VOX* sitúa esta voz en Ecuador para designar el "*conjunto de rieles*".

La tardanza del *DRAE* en incorporar algunos americanismos ferroviarios ha tenido su máxima expresión con el término *trocha*. El significado tradicional de 'vereda o camino angosto' se amplió ya, como constata Pottier, con su uso en documentos argentinos de 1900 y 1904 para referirse al ancho de las vías férreas. Así, *trocha ancha* y *trocha angosta* son expresiones del ferrocarril con un siglo de vida cuando menos. Sin embargo, éstas no son recogidas hasta 1960 por el *Glossaire*, que incluye otras formaciones como *trocha internacional* o *trocha normal*. Sólo en la última edición del *DRAE* de 1992, nuestra academia ha incorporado el argentinismo *trocha* en relación al referente ferroviario.

El material móvil o rodante utilizado en la explotación ferroviaria ha generado otras voces cuyo empleo se sitúa en hispanoamérica.

El término *zorra*, que en el *DRAE* de 1992 aparece como denominación del "*carro bajo y fuerte para transportar grandes pesos*", mantiene en el diccionario *VOX* una acepción como argentinismo equivalente a *vagoneta*.

El compuesto *autocarril*, expresión usada en Bolivia, Chile y Nicaragua, aparece actualmente en el *DRAE* y nos remite a la forma *autovía*, que únicamente es definida como un "*tipo de carretera*". Sin embargo, *VOX* relaciona *autocarril* con el mundo de los ferrocarriles, ya que sitúa dicho compuesto en Chile, Nicaragua y Paraguay en referencia a un "*automóvil sin neumáticos que va por rieles*". Lo destacable surge, en este caso, del *Glossaire*, que recoge como americanismos las expresiones *autoriel* [sic] y *autoriel Diesel*. Ello no es más que una nueva muestra de la tradición de la voz *riel* en el español de América, una cuestión ya apuntada que merece un detallado rastreo.

Una tercera denominación, *carbonera*, se halla marcada como americanismo usado en Chile desde la edición de *DRAE* de 1925, en relación a la "*parte del ténder en que va el carbón*".

El propio término *tren* se halla sujeto a una serie de vinculaciones con el español de América. Según el *Diccionario de Americanismos* de Marcos A. Morínigo²⁰, en Méjico y Uruguay se utiliza la voz *tren* con el significado de 'tranvía', mientras que en Chile existe la

²⁰MORÍNIGO, Marcos A. (1985): *Diccionario de Americanismos*, Barcelona: Muchnik Editores.

expresión *dejarla el tren* para referirse al hecho de "*quedarse soltera una mujer*".

La circulación ferroviaria exige la utilización de mecanismos o señales que aseguren su ejecución. Entre estas últimas destaca la designada con el nombre de *abanico*. El término fue ya recogido por el *Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano* de Montaner y Simón en 1887²¹. En aquel momento, una de las definiciones de la voz *abanico* fue la siguiente:

"En la Isla de Cuba, señal en los cambios de vía de los ferrocarriles que indica al maquinista la que se halla abierta... Este aparato, como todo lo del ramo de ferrocarriles en aquella Antilla, está tomado de los Estados Unidos"

Tras estas palabras nos queda, al menos, el consuelo de saber que en Cuba -y en Puerto Rico según Marcos A. Morínigo- el término español *abanico* fue reutilizado para denominar este tipo de señalización, a pesar de que dicho americanismo no se incorporó en el *DRAE* hasta su edición de 1925. Conviene apuntar, como ha señalado Juan Gutiérrez Cuadrado²², que el *Diccionario Hispano-Americano* debió recoger, sobre todo, material de diccionarios chilenos y cubanos. En el campo del ferrocarril, un buen número de voces se halla marcado, efectivamente, con la procedencia de Cuba.

Los lugares de la vía férrea donde los *abanicos* cumplen su cometido son las bifurcaciones o puntos de enlace de la misma. Estos lugares han recibido en hispanoamérica la denominación de *entronque*, asociada a su correspondiente verbo *entroncar*. El *Diccionario Hispano-Americano* ya incorporó ambas voces en referencia al empalme de varias líneas férreas y situó su uso en Cuba. Más recientemente, el *Diccionario Ideológico* de Julio Casares²³ y el diccionario *VOX* han recogido los términos *entronque* y *entroncar* con esta misma filiación ferroviaria, aunque sin marca de americanismo. En cambio, el *DRAE* desde 1914 y el diccionario de Morínigo recogen dichas voces como americanismos de uso general en relación a cualquier tipo de transporte. Se hace necesario, pues, trazar la historia de un posible proceso de generalización del uso de *entronque* y *entroncar*, a partir de un empleo inicial especializado en el ámbito de los ferrocarriles.

Sí aparece como americanismo ferroviario en el *DRAE*, desde su edición de 1936, la voz *desvío*, utilizada en Argentina, Chile, Puerto Rico y Uruguay con el significado de "*apartadero de una línea férrea*". El *Glossaire* incluye, además, términos como *desviador* -en relación al dispositivo que regula la circulación en estos puntos- o expresiones como *desvío muerto*, equivalente a la denominación española *vía muerta*.

Respecto a los edificios adyacentes a una línea férrea, la voz *paradero* ha seguido también un particular itinerario. Desde el *DRAE* de 1914 mantiene una relación con el léxico del ferrocarril, ya que aparece como equivalente al término *estación*. No obstante, hasta 1970 el diccionario académico no ha restringido geográficamente su uso a Cuba como "*estación de ferrocarril*". En la edición actual, el *DRAE* extiende su ámbito de utilización a Colombia y Perú para designar la "*parada de autobuses y tranvías*". Cabe preguntarse, pues, si realmente la voz *paradero* no ha

²¹MONTANER Y SIMÓN (1887-1899): *Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano de Literatura, Ciencias y Artes*, Barcelona: Montaner y Simón, Editores.

²²GUTIÉRREZ CUADRADO, Juan (1994): *El Diccionario Hispano-Americano de Montaner y Simón*, en: Actas XXIX Congreso del Instituto Internacional de Literatura Iberoamericana (1992), Barcelona: PPU, Universitat de Barcelona, pp.263-282.

²³CASARES, Julio (1959): *Diccionario Ideológico de la Lengua Española*, Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

sido un americanismo ferroviario hasta 1970 o bien los primeros ferrocarriles cubanos del siglo XIX ya constaban de *paraderos*.

Bernard Pottier constata el uso de la voz *galpón* en documentos argentinos de principio de siglo. El término es situado por Morínigo en la América Meridional con el significado de 'cobertizo'. Se trata, pues, de una expresión de uso general que en ciertos momentos de su historia ha sido utilizada por el léxico del ferrocarril. De hecho, el *Glossaire* recoge, como expresión utilizada en América, el *galpón de locomotoras*.

El campo de las ocupaciones y oficios relacionados con la explotación ferroviaria ha dado lugar a un buen número de denominaciones propias del español de América. *Cambiavía* y *cambiador*, presentes en el *DRAE* desde 1925, y *cambista*, recogido en el *Glossaire* y en los diccionarios de Morínigo y *VOX*. Tanto la voz *cambista* como su correspondiente forma antigua, *cambiador*, son términos alternativos al español *guardagujas* que provienen del lenguaje mercantil de la lengua española

Los argentinismos *guarda* como 'cobrador de tranvía' y *guardatrén* en referencia al 'empleado que vigila el servicio de un tren', la expresión *guarda de pasajeros* -utilizada, según el *Glossaire* en América-, la voz *conductor*, que aparece recogida en esta misma obra y que Morínigo sitúa en Méjico en relación al 'empleado que tiene a su cargo un tren durante el viaje', aunque el diccionario *VOX* la incluya como americanismo que designa el 'cobrador de los pasajes en un vehículo', o el término *retranquero* presente en el *DRAE* desde 1914 como sinónimo de *guardafrenos*, son múltiples muestras de la variedad léxica que ha generado el vocabulario de los ferrocarriles en el español de América. Otras muchas voces, como *boleto*, *foguista*, etc., quedan en el tintero en relación con los americanismos ferroviarios.

En definitiva, un buen número de términos pertenecientes al léxico del ferrocarril se halla actualmente recogido en obras lexicográficas del español con indicaciones sobre su uso en América. En unos casos, la indicación del país o países donde se emplean los americanismos ferroviarios es una información excesivamente escasa. Tras ella existe una evolución que debe ser trazada de forma ineludible. En otros, la ausencia de dicha información no descarta el paso de algunos términos por los países americanos de habla hispana en relación al ferrocarril.

Este trabajo no ha intentado cubrir el estudio de los americanismos ferroviarios. Por un parte, muestra datos léxicos que plantean algunos interrogantes. Por otra, expone la línea de investigación que, desde España, se lleva a cabo en relación a esta parcela léxica. En un marco de relaciones entre lengua y cultura, el manejo de todo tipo de documentación original, allende el mar, puede completar la labor aquí iniciada.