

LA FORMACIÓN DE LAS LENGUAS ESPECIALIZADAS
EN ESPAÑOL:
EL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863-1873)

Mariano Andrés Martínez Lledó

Museo del Ferrocarril-Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Walter von Wartburg (²1991: 175) distinguía dos clases de palabras en el léxico de una lengua: por un lado, aquellas que son utilizadas por todos los miembros de una comunidad lingüística en igual medida; por otra, las que solo comprenden y usan correctamente los miembros de un grupo constituido dentro de la comunidad de hablantes. Dejando a un lado el problema de la corrección, que compete a la terminología propiamente, esta distinción revela, en principio, dos características de las palabras pertenecientes a la última de estas clases: una de índole léxico-semántica y otra pragmática. En efecto, el significado de algunas unidades léxicas experimenta modificaciones cuando las utilizan esas *minorías*, (von Wartburg ²1991: 174-175) de hablantes para comunicar los contenidos particulares de su experiencia. Otras, sin embargo, no proceden del caudal léxico general, sino que han nacido en el seno de esos usos específicos del lenguaje, bien como creaciones propias, bien como préstamos de otra lengua. Estas unidades léxicas especializadas se agrupan en repertorios limitados cuyo uso se ciñe a unas reglas contextuales y situacionales precisas. Solo son funcionales en un sistema determinado y en una situación concreta en la cual se establece una comunicación entre hablantes de un grupo sociolingüístico homogéneo que mantienen las mismas convenciones para el intercambio de información.

Naturalmente, estos procesos no son espontáneos, sino que obedecen a una necesidad de designación que la lengua satisface utilizando los recursos de que dispone para la formación de palabras, en general, y, en particular, para dotar de expresión válida a los conceptos nuevos o bien para adaptar los extranjerismos y convertirlos en unidades léxicas funcionales dentro de una terminología.

A continuación presentaremos algunas conclusiones extraídas del análisis de un corpus constituido por una colección de documentos de la antigua Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, fechados entre 1863 y 1873¹. Algunos de aquellos son reproducciones de textos legales, como la Ley General de Ferrocarriles de 1855 y los reglamentos que la desarrollan, los Reales Decretos sobre inspección y vigilancia, señalización, etc.; el resto son documentos generados por la propia compañía, tales como tarifas, reglamentos de servicio, etc., y constituyen el grupo más numeroso.

No partiremos de la terminología, cuya naturaleza es sincrónica, sino de la lengua especializada, es decir, "la lengua natural considerada como instrumento de transmisión de conocimientos especializados" (Lerat, 1997: 17). Esto hace posible situar el análisis en un período de formación, cuando todavía no se han constituido

los inventarios léxicos ni se han fijado las convenciones para la utilización de las unidades por parte de los especialistas. La lógica limitación del espacio disponible obliga a omitir aspectos tan importantes como la oralización (Lerat, 1997: 8), la refutación del carácter argótico de las lenguas especializadas (von Wartburg, ²1991: 178-185) y la existencia de diferentes registros en ellas. Por eso el análisis se limitará a algunas cuestiones semiológicas –con frecuencia omitidas en este tipo de estudios–, léxicas y morfológicas.

Desde un punto de vista semiológico, el emisor, identificado con el redactor del texto, se sitúa en un momento anterior con respecto al presente del receptor y no existe intercambio de información, es decir, ésta se transmite en un sentido solamente. Esto es consecuencia, por una parte, de la impersonalidad que ampara al emisor, que utiliza la escritura y no el habla, y, por otra, de la ruptura de la simultaneidad que rige en las comunicaciones orales. Este planteamiento se opone a las representaciones tradicionales del proceso de la comunicación, que presuponen la simultaneidad, la oralidad y la identificación de los actantes.

La concepción de Shanon y Weaver ha servido de punto de partida para todas las representaciones posteriores del proceso de la comunicación. Sin olvidar las de Saussure y Bloomfield², recoge los elementos sustanciales de toda comunicación: los actantes, la transmisión, la recepción, el mensaje y el canal por el que se transmite. Sin embargo, todas parten del análisis de la comunicación oral. En el caso que nos ocupa es preciso variar la hipótesis de trabajo y partir del análisis de la comunicación escrita, puesto que analizamos textos impresos y no fragmentos de habla. En la comunicación escrita los actantes no comparten un ámbito espacio-temporal ni están implicados de la misma manera en el proceso. En la comunicación oral se puede medir la duración del proceso e identificar a cada uno de los actantes por su participación en el intercambio de información. Sin embargo, cuando la información se transmite mediante la escritura, no hay tal intercambio, sino una comunicación unívoca y ajena al ámbito espacio-temporal que comparten los actantes en la comunicación oral. Un documento, es decir, un mensaje escrito en una fecha determinada puede ser transmitido varias veces en momentos sucesivos y recibido por lectores-receptores diversos sin que éstos tengan la oportunidad de intercambiar información con el emisor. Así ocurre, por ejemplo, con las ediciones sucesivas de un manual que es leído o consultado por varias generaciones de estudiantes.

Los documentos de nuestro corpus poseen ciertas características que se hacen patentes cuando se analiza el proceso en el que intervienen. En primer lugar, el autor aparece oculto bajo una marca corporativa. En segundo lugar, hay un solo emisor, mientras que los receptores pueden ser tantos como permita la duración del mensaje en el transcurso del tiempo. En tercer lugar, esta duración no se mide por el tiempo que se tarda en leer cada documento, sino por la perduración del archivo al que pertenece³: mientras se pueda acceder al documento, es decir, al mensaje, el

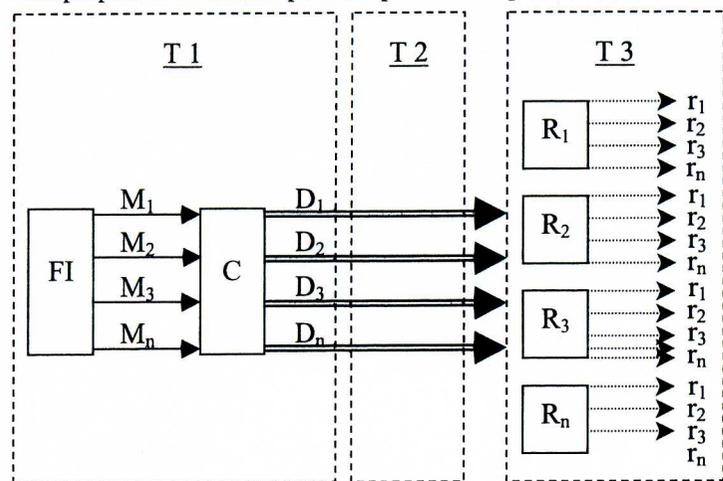
¹ Se trata de una colección heterogénea de documentos impresos por esta compañía en Málaga en papel de calidades y tamaños diferentes, sin mención de responsabilidad ni nota de edición. Constituyen un tomo facitico conservado en la biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles con la signatura topográfica IIIIF119.

² Vid., por ejemplo, la de R. Jakobson, que completa la concepción psicológica de Saussure introduciendo la noción de contexto, o la de la traducción, aplicable cuando el emisor y el receptor no comparten el mismo código, ambas en Dubois 1979, s. v. COMUNICACIÓN.

³ Este es un punto de vista documental: un archivo se origina cuando se genera el primer documento, ya se trate de un particular, de una empresa o de cualquier otra entidad.

proceso de la comunicación seguirá en curso. Por lo tanto, se trata de un proceso sin final o al menos desarrollado con una intención de perdurabilidad propiciada por la forma escrita, todo lo contrario que la comunicación oral, que está determinada por el carácter lineal del significante.

Esta propuesta de análisis podría representarse gráficamente de este modo:



Este esquema recoge las propuestas de Saussure, Bloomfield y Shanon y Weaver, con algunas innovaciones. Su explicación es como sigue. Una fuente de información⁴ (FI), identificada con el autor-emisor, produce un número indeterminado de mensajes (M₁, M₂, M₃, ..., M_n) y los transmite por medio de un canal (C). El resultado no es una serie de enunciados orales, sino de documentos (D₁, D₂, D₃, ..., D_n) que contienen la información de aquellos enunciados. La información, que solamente circula en el sentido emisor → receptor, se codifica primero para obtener los enunciados y después los documentos. En el primer caso, el código aplicado es la propia lengua; en el segundo, la escritura, que es una representación de la lengua. De este modo, en la comunicación escrita la información está doblemente codificada y doblemente elaborada, a diferencia de la comunicación oral. Después, los documentos llegan a los receptores (R₁, R₂, R₃, ..., R_n) y provocan en éstos determinadas reacciones (r₁, r₂, r₃, ..., r_n).

Este proceso se realiza en tres períodos sucesivos. Durante el primero se codifica la información y se elaboran los documentos. El segundo es una transición durante la cual se detiene el proceso, pero sin quedar interrumpido: un documento puede ser almacenado antes de hacerlo llegar a sus destinatarios. El tercer período corresponde a la recepción de los documentos-estímulo: los receptores descodifican el mensaje, asimilan la información y actúan en consecuencia.

Este análisis que acabamos de esbozar es aplicable de manera especial a ese tipo de documento que se denomina *norma técnica*⁵, en la que predomina la

⁴ En el mismo sentido que la definieron Shanon y Weaver.

⁵ Este término, a pesar de ser muy frecuente en la categorización de documentos, no está definido en la *ISO 1087* (1990); tampoco hacen referencia a él ni Lerat (1997) ni Cabré (1992).

función conativa del lenguaje⁶ y funciona como estímulo para el receptor de manera muy similar a como describía Bloomfield el comportamiento de los actantes en su famoso apólogo. Para los fines de este trabajo, entenderemos por *norma técnica* un texto cuyo contenido se refiere a una actividad profesional determinada, que está dirigido a los oficiales de esa actividad y que tiene siempre un carácter preceptivo implícito o explícito de manera que provoca una reacción por parte de su destinatario. Los documentos del Ferrocarril de Córdoba a Málaga que constituyen nuestro corpus poseen estas características; son, pues, normas técnicas —una de las primeras muestras de este tipo de documento referidas al ferrocarril en España— y se puede aplicar a ellas el análisis semiológico que acabamos de apuntar.

Desde el punto de vista tipográfico, se trata de publicaciones muy descuidadas, con profusión de erratas, por ejemplo **maqninista*, **maquinista* y **maquinista* en lugar de *maquinista*. Esto se debe al carácter utilitario, instrumental si cabe, característico de las normas técnicas, cuya finalidad es servir como herramienta a los oficiales de una especialidad técnica o científica para realizar su trabajo; por ello se concede más importancia a la recepción del mensaje que al canal por el que se transmite.

La ortografía es vacilante, en especial por lo que se refiere al empleo de la *g* y la *j*. Veamos, a modo de ejemplo, la distribución de ambos grafemas en posición inicial absoluta, tomando como referencia la palabra *jefe*. De las 739 ocurrencias constatadas, en 657 ocasiones —462 en singular y 195 en plural— aparece escrito con *g*-, lo que representa el 88,9% del total, y solo en 82 —30 en singular y 52 en plural— aparece *j*-, lo que representa el 11,1%.

Jefe (< fr. *chef* < l. *caput* 'cabeza' —DCECH, s. v.—) se documenta por primera vez en el *Diccionario de autoridades* (1726) escrita *xéfe*, con la *x* que en 1815 la Academia desautorizó como representación de la fricativa velar sorda /χ/. Sin embargo, admite una datación anterior, la del diccionario de Pagés, que la documenta en Calderón (1600-1681), escrita con la forma actual: *jefe*. Martínez Villergas utiliza en sus *Poesías*, de 1842, la *g*- etimológica en *genio*, *sargento*, etc.; pero la confunde con la *j* en **mugeres*, **trage* 'vestido', **salvage*, etc. Utiliza la *j* en *coraje* y en la flexión verbal: *baje*, *queje*, etc.; sin embargo, la confunde con la *g* en algunos adjetivos, como **estratégico*. El Marqués de las Navas, prologuista y dedicatario de la obra, muestra una indeterminación mayor aún, puesto que en un párrafo escribe **jenio* y en el siguiente, *genio*. Las obras de Mesonero Romanos denotan una tendencia a la consolidación: aunque en 1861 aún escribía **gefefe*, **personages*, **estrangeros*, etc., son muchos los casos en que la distribución de ambos grafemas se rige por las convenciones de hoy: *general*, *ingenios*, *Jesuita*, etc. En el último tercio del siglo apenas hay confusión, y la distribución de *g* y *j* es la actual. Así, Pascual Millán escribe en 1890 *origen*, *general*, *ingenios*, etc.; pero persiste la confusión en algún caso: **exajeradas*.

La alternancia de *g* y *j* en el corpus parece normal en la época, por lo tanto, y se va estabilizando a medida que avanza el siglo. La Academia se había pronunciado con respecto al empleo de estos dos grafemas en la octava edición de

⁶ Dejando aparte la representativa o referencial, que subyace en toda comunicación.

la *Ortografía* (1815) fijando la norma actual (Lapesa, 1981: 423-424; Chacón, 1986: 10): el grafema *x* se reserva para representar el grupo consonántico /ks/ y su alófono [gs], como en latín, mientras que la fricativa velar sorda /χ/ se representa con *j* ante cualquier vocal o bien con *g* etimológica ante vocal anterior (*e, i*) (*ORAE*: 17-20).

Teniendo en cuenta la lentitud con que las normas ortográficas se generalizan y tomando como referencia los tres textos anteriores con los que hemos jalonado el siglo XIX, podemos decir que los documentos del Ferrocarril de Córdoba a Málaga se encuentran en una etapa de evolución ortográfica, por lo que al empleo de *g* y *j* se refiere, intermedia entre la confusión casi sistemática de Martínez Villergas y el equilibrio entre lo normativo y lo usual que se aprecia en Mesonero Romanos, a pesar de que casi todos los textos del corpus son posteriores a 1861. He aquí un ejemplo de cómo la ortografía, de modo muy similar a las normas gramaticales propuestas por la Academia, se irradia desde los grandes centros culturales situados en el centro de la Península hacia los núcleos económicos e industriales instalados en las costas, y se refleja antes en los textos literarios, más atentos al uso normativo de la lengua, que en los escritos de carácter técnico, en los que predomina el criterio de la utilidad sobre el de la corrección⁷.

El repertorio léxico elaborado a partir del corpus contiene 556 lemas. De ellos, 495 (el 89,02% del total) son sustantivos y 61 verbos (el 10,97%). Por lo que respecta a las acepciones, hay 1103 en total, de las que 1024 (el 92,83%) corresponden a sustantivos y 79 (el 7,16%) a verbos. No se ha lematizado ningún adjetivo. Por lo tanto, hay casi trece veces más acepciones correspondientes a sustantivos que a verbos.

De los 61 lemas verbales, 53 se usan únicamente como transitivos: *abrir, conducir, despachar, relevar*, etc. De los restantes, siete se han registrado como de uso intransitivo exclusivamente: *caldear, escupir, estacionar, maniobrar, parar, requemar y silbar*. En el caso de *alimentar* se da una dualidad de uso, puesto que aparece ya como transitivo, ya como intransitivo. Se usa como transitivo cuando se refiere al 'cometido del fogonero', que consiste en introducir el carbón utilizado como combustible en el hogar de la locomotora: "cuidar, *alimentar* y conducir una locomotora". Pero tiene un uso intransitivo cuando significa 'funcionar un mecanismo permitiendo el flujo del fluido al que se aplica': "se detiene si funcionaba y no *alimenta* si fuese necesario". El *DRAE* (s. v.) registra este verbo como intransitivo únicamente.

El caso de *maniobrar* es distinto. Se usa en construcción absoluta, sin complemento directo: "para hacerles *maniobrar* en su presencia"; pero su significado es transitivo: 'accionar los aparatos de conducción de la locomotora'.

⁷ Algunas cosas han cambiado en nuestros días. El avance técnico de las comunicaciones ha hecho que la difusión de las normas académicas ya no se realice lentamente en forma de "radiación" desde el centro hacia la periferia, sino que sea mucho más rápida y esté disponible en cualquier lugar conectado mediante una vía de comunicación, como Internet. Pero sigue sin haberse resuelto el desinterés por las normas académicas del que hacen gala los textos técnicos, son pretexto de su especificidad. La acción normalizadora de las organizaciones nacionales (AENOR, AFNOR, etc.) e internacionales (ISO) es insuficiente para preservar la homogeneidad de la lengua. Por ello es necesario acometer de una vez y con criterios lingüísticos el estudio de los textos especializados en general y de las normas técnicas en particular.

Esta construcción absoluta sirve de base al *DUE* (s. v.) para definirlo con intransitivo: "Ejecutar maniobras, particularmente en un vehículo o un barco: *Tuve que maniobrar dando marcha atrás*".

Esta definición parece indicar que el infinitivo ha formado parte de un vocabulario especializado, ya desde su origen. De hecho, *maniobrar* (< fr. *manoeuvrer*) es un galicismo documentado en español desde la segunda mitad del siglo XVIII, en el Diccionario de Esteban Terreros, como término integrado en los vocabularios náutico y militar, y adaptado a la forma de *manipular, maniatar*, etc. (*DCECH*, s. v. MANO).

A veces, *maniobrar* aparece como régimen de un complemento instrumental introducido por la preposición *con*: "encargados de caldear, de *maniobrar con el freno*", en el cual se advierte una equivalencia entre esta construcción y la transitiva directa. En la lengua general actual, se dan estas alternancias con ciertos verbos que llevan un complemento instrumental introducido por la misma preposición, como es el caso de *cargar (con) un paquete* (Bosque, 1999: 1829-1830). En el caso de *maniobrar*, ambas construcciones, la intransitiva y la transitiva directa, son prácticamente sinónimas: *maniobrar (con) el freno*. El uso como transitivo denota una especialización del término: "[...] (Aunque no se menciona en el D. R. A. E., en marina se emplea también como transitivo: *Maniobrar las velas*.)" (*DUE*, s. v.⁸), mientras que la lengua general solo se sirve, al parecer, de la construcción intransitiva: "**maniobrar**. Intr. Ejecutar maniobras." (*DRAE*, s. v.).

En la actualidad, *maniobrar* ha caído en desuso como término especializado del ferrocarril⁹, aunque subsiste la relación con el modelo que sirvió para la adaptación al español del étimo francés, hasta el punto de que ha sido precisamente el verbo que se tomó como modelo el que ha sustituido a la forma adaptada. Compárese la primera acepción –de 1869– de *maniobrar* 'accionar los aparatos de conducción de la locomotora', con el significado que tiene hoy día el verbo *manipular* en una norma técnica del ferrocarril: "En las cabinas que no sean de conducción, el número de personas sólo está limitado por el espacio de que dispongan, debiendo estas abstenerse de *manipular* los mandos u otros dispositivos de las mismas" (RENFE, 1992: art. 519.2.¹⁰).

En la construcción transitiva directa de *manipular* se advierte el valor transitivo de *maniobrar* con un complemento instrumental.

En conclusión, *maniobrar* pasó al español a mediados del siglo XVIII adaptado a la forma de los infinitivos en *-ar*, como término del léxico militar y náutico. En este último tuvo empleos transitivos que la lengua general desconoce hoy. Un siglo después, pasó al léxico ferroviario, donde tuvo dos acepciones, según que se construyese en forma absoluta o con un complemento instrumental. En ambos casos se usó como intransitivo, aunque el significado era transitivo cuando iba acompañado de complemento. Un siglo y medio después, *maniobrar* ha

⁸ Hemos utilizado la versión 1.1 del *DUE* en CD-ROM, que es una edición informatizada de la primera en papel, de 1966, y que está basada, como es sabido, en la 18.^a del *DRAE*, de 1956.

⁹ Pero se mantiene *maniobra* con el significado recogido en el repertorio léxico.

¹⁰ El subrayado es nuestro.

desaparecido de la lengua especializada del ferrocarril, y ha pasado a la lengua general como intransitivo y con significado factitivo: 'ejecutar maniobras'.

El paso de las unidades léxicas de la lengua especializada a la general obedece al desarrollo habitual de los préstamos lingüísticos las lenguas europeas. Según A. Meillet (Gómez Capuz, 1998: 202-206), los préstamos de palabras técnicas se realizan entre las lenguas especializadas y pasan luego de éstas a la lengua general bien directamente, como tales tecnicismos, bien mediante un proceso de extensión del significado en el que pierden su especificidad semántica. Éste parece haber sido el caso de *maniobrar* y también de otras palabras como *administración*, *vagón*, *locomotora*, etc.

Unas veces, el préstamo se produce directamente de una lengua a otra, como *administración*, que es un anglicismo en tanto que término especializado (Medina López, 1996: 49), aunque está documentado en español desde 1554 (DCECH, s. v. ADMINÍCULO). Otras, sin embargo, una tercera lengua hace de intermediaria. Así *locomotora*, recogida por la Academia en el diccionario de 1869 (DCECH, s. v. LUGAR) procede del francés *locomotive* 'máquina de ferrocarril', un anglicismo léxico documentado desde 1825 con cuatro variantes: *locomotif*, *locomotive*, *locomoteur* y *locomotrice*. La estabilización gramatical del préstamo en francés se produjo en dos etapas. La primera corresponde a la introducción del extranjerismo en el sistema morfológico y gramatical, dando lugar a vacilaciones en cuanto al género y la categoría (Wexler, 1955: 105-107); hacia 1830, se encuentra adaptado en forma de un compuesto sintagmático endocéntrico (*machine locomotive*), y se le puede considerar ya como un préstamo léxico. La segunda etapa corresponde a la reducción del compuesto sintagmático a una unidad léxica monoverbal (*locomotive*), estabilizada en la categoría del sustantivo hacia 1834; todavía durante un breve período, hasta 1837, esta forma sintética será poco frecuente (Wexler, 1955: 107-108).

Los préstamos técnicos del ferrocarril en esta época han penetrado en el español por la misma vía que *locomotora*, esto es, del inglés han pasado al francés y de esta lengua al español. Así ha ocurrido, entre otros, con el inglés *waggon* 'carro', que aparece en francés hacia 1780 con la forma *wagon* designando un vehículo especial para el transporte de carbón y desde 1832 un vehículo ferroviario (DCECH, s. v.); en español se documenta desde 1859 en el léxico ferroviario con el significado de 'vehículo destinado al transporte de mercancías', aunque el diccionario académico no lo registra hasta 1884. La importancia del inglés como fuente de unidades léxicas para la lengua especializada del ferrocarril en Francia es incuestionable. De hecho, es casi la única lengua de la que se ha servido el francés para nutrirse de palabras técnicas en forma de préstamos y calcos. Comparado con el numeroso caudal léxico de origen inglés, el aportado por otras lenguas, como el italiano, es casi insignificante (Dargaud, 1980: 62-72).

Medina López (1996: 12) explica el papel que ha ejercido el francés, en tanto que "gran lengua moderna de cultura", como mediador en la entrada de préstamos en español desde el siglo XVIII hasta después de la segunda guerra mundial, cuando fue sobrepujado por el inglés norteamericano. Su importancia fue especialmente importante durante las primeras décadas como fuente de un gran número de calcos. Pero su estudio se limita a la lengua general, y no atiende a las condiciones extralingüísticas particulares que afectan a las lenguas especializadas.

En el caso del léxico ferroviario, la influencia inglesa no va más allá de 1855, fecha que coincide con la promulgación de la Ley General de Ferrocarriles. Hasta entonces, la técnica, los ingenieros, los vehículos y, con todos ellos, las designaciones y el sistema nocional que estas representaban, procedían de Inglaterra. Pero desde esa fecha en adelante, la influencia vendrá a través de los Pirineos, aunque en cuanto al léxico, por lo menos, la fuente última siga siendo el inglés. Prueba de ello es la existencia de un manuscrito francés en el tomo facticio que contiene los documentos del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, lo cual significa que el francés era ya una lengua capaz de producir normas técnicas de ferrocarriles. Pero esto no habría sido posible sin haberse formado antes una terminología que sirviese de expresión a un sistema nocional bien estructurado y bien delimitado, integrada en el diasistema de la lengua histórica para aprovechar las posibilidades flexivas, sintácticas, morfológicas, etc., que ésta ofrece y constituir así un instrumento de comunicación técnica y científica, una auténtica *lingua franca* para los profesionales del ferrocarril, tal y como siglos antes lo había sido el latín para todos los intelectuales de Europa.

Sin embargo, no todo el léxico ferroviario español es de procedencia francesa. Hay italianismos, como *ferroviario* (Lapesa, 1981: 457), aunque no hemos documentado esta palabra en nuestro corpus. Por otra parte, parecen haberse dado algunos fenómenos de regresión, como en el caso de *dresina*, que designa una "vagoneta autopropulsada, conducida por personal propio del servicio, dedicada a transporte de personal, herramientas y materiales, para conservación" (RENFE, 1993: s. v.). Dargaud (1980: 72) plantea como hipótesis que la forma original *draisienne* ha sido sobrepujada por las distintas adaptaciones que de ella han hecho las lenguas que la han recibido como préstamo —el alemán y el neerlandés (*draisine*), por una parte, y por otra el español y el italiano (*dresina*)—, lo cual habría provocado la acomodación del étimo a sus distintos resultados en las lenguas de llegada. Se trataría, por lo tanto, de una interferencia producida entre las mismas lenguas, pero en ambos sentidos. Sin embargo, resulta difícil, al menos en principio, ver aquí una manifestación de esa clase particular de interferencia que Gómez Capuz (1998: 86-90) denomina *préstamo de ida y vuelta*, puesto que no hay ninguna alteración semántica, sino únicamente formal. Gómez Capuz relaciona este concepto con la revivificación, que consiste en la reintroducción de una palabra caída en desuso en la lengua de origen bajo la forma del préstamo adoptado por alguna de las lenguas de llegada, y también con el préstamo léxico o semántico de la lengua de llegada a la lengua de partida. Pero en cualquier caso, la reintroducción del término en la lengua de origen conlleva una alteración semántica del étimo, cuando menos, o bien que éste adopte un significado completamente distinto del original. Por otra parte, estos cambios se producen durante largos procesos de interferencia. Los ejemplos que da Gómez Capuz para el español son los clásicos *emergencia* 'algo que surge' y *discriminar* 'distinguir', y el medieval *polución* 'mancha'; sin embargo, los tres han sido reintroducidos en época moderna con significados distintos: 'caso urgente', 'marginar a una o más personas' y 'contaminación industrial', respectivamente. Por lo que respecta a las lenguas especializadas, los procesos de préstamo y de cambio lingüístico son mucho más rápidos que en la lengua general porque no afectan a todas las dimensiones de la palabra y los cambios que se operan son mucho menos

profundos, generalmente limitados a los planos léxico y semántico. Esta celeridad con que se modifican los inventarios léxicos que se refieren a actividades humanas y a áreas de conocimiento específicas impide que se produzcan los cambios semánticos que una distinta percepción de la realidad produce en el vocabulario general. De ahí que *dresina* haya recorrido el proceso de préstamo en mucho menos tiempo que *emergencia*, *discriminar* y *polución*, que lo haya hecho en ambos sentidos y también que no haya experimentado ningún cambio en su significado. Podemos descartar, por lo tanto, que la reintroducción de *dresina* en el francés se deba únicamente a la interferencia normal de las lenguas, y parece necesario encontrar alguna otra causa que explique la invariabilidad semántica en este proceso. Puesto que la palabra ha mantenido el mismo significado que tenía en el momento de pasar del francés a las lenguas de llegada –sigue designando el mismo vehículo–, no se ha producido alteración alguna en la noción que representa (ISO 1087: 5). Más bien parece haberse producido un reajuste de las designaciones en el inventario de términos del ferrocarril compartido por el alemán, el neerlandés, el italiano, el español y el francés, que habrían interactuado para fijar la forma de la unidad léxica, como designación de una noción compartida por las cinco lenguas. Las variantes de esta forma vienen impuestas por las características propias de cada sistema lingüístico, pero no afectan al significado de la palabra, que se ha convertido en un elemento funcional de una terminología.

En nuestro corpus hemos encontrado 560 compuestos sintagmáticos, 369 de los cuales integran un sintagma preposicional. Aparece de 350 veces: *registro de matrícula*, *cruzamiento de los trenes*; *para*, en siete: *vagón para equipajes*, *caja para grasa*, desplazada luego por *de*: *vagón de equipajes*, *caja de grasa*; seis veces aparece *en*: *curva en desmonte*, *intervención en marcha*; tres veces *a*: *paso a nivel*, *paso a nivel no guardado*, *camino a nivel*; dos veces *con*: *maniobras con maroma*, *marcha con vapor invertido*, y una sola *por*: *resumen por pedido de gastos hechos para obras no concluidas*.

Los compuestos con *de* presentan la estructura característica de un complemento adnominal simple, normalmente sin especificaciones determinativas, aunque ocasionalmente pueden tener complementos: *orden de cambio de cruzamiento*, *libro de billetes expendidos*. Carecen de significado composicional, lo que hace que puedan ser reinterpretados sintácticamente como nombres complejos. Como los demás compuestos sintagmáticos, solo admiten modificaciones de significado cuando afectan a todo el conjunto, y no a uno solo de sus componentes: *pasar a los salones de descanso respectivos*. La coordinación con otro sintagma de la misma naturaleza sólo es posible en un uso desautomatizado: *Jefes y Subjefes de depósito de locomotoras*. El género gramatical viene determinado por el núcleo del sintagma: *sala de descanso*, *hoja de expedición*. El número depende del núcleo, sin afectar al complemento: *farol de señales*; aunque hay algunos casos de plural fijo: *elementos de la pila*, *documentos de expedición*. El hecho de que todas estas construcciones formen parte de una terminología impide que asuman un valor de adjetivo calificativo aplicado a una persona, como *cabeza de turco* en *Pedro será el cabeza de turco* (Bosque, 1999: 4827-4828) y también que se formen compuestos perfectos por la pérdida de la motivación sintagmática. Precisamente esta parece ser una de las causas de la perduración de muchos términos formados en esta época. Así, todavía se dice que una locomotora o un automotor van a *tomar agua*,

que compite con el más moderno *repostar agua*, formado a partir de *repostar* ‘rellenar los depósitos de combustible’.

Hay 19 nombres de cosas compuestos por dos sustantivos: *barra carril*, *talón recibo*, a veces con expansión determinativa: *Ingeniero jefe de división*, *Conductor jefe de tren*; en estos casos, se trata siempre de las designaciones de las categorías laborales o funcionales del personal de la compañía, igual que *Factor jefe*.

En tres ocasiones se encuentran dos sustantivos coordinados que designan un concepto abstracto: *guarda y custodia*, *metálico y valores*, *Intervención y Estadística*.

Hay 139 compuestos de valor denominativo en los que interviene un adjetivo, casi siempre pospuesto: *gastos accesorios*, *máquina aislada*; también con expansión: *silbato agudo de vapor*, *grifo distribuidor de agua*. Solamente aparece el adjetivo antepuesto al sustantivo cuando el primer elemento posee un valor cuantificador o ponderativo: *medio asiento*, *pequeña velocidad*; y con expansión: *primer funcionario del tren*, *pequeña conservación de las locomotoras*.

Una sola vez encontramos un adverbio que modifica a un sustantivo formando una unidad sintagmática: *marcha atrás*, que no es sinónimo de *retroceso*, sino que designa una posición determinada de la palanca del cambio de marcha en la locomotora.

De los 28 compuestos verbales, 26 tienen estructura transitiva, con actualizador: *cerrar el regulador*, o sin él: *dar contravapor*. En los otros dos el verbo está unido a un sintagma preposicional: *maniobrar con el freno*, *parar sobre la vía*. Estas estructuras poseen un significado no composicional y características semejantes a las de los demás compuestos. Sin embargo, los compuestos sintagmáticos verbales no se reducen a un compuesto perfecto, como los nominales, debido a que el núcleo reside en el verbo, y éste no se fija en una de las formas posibles del paradigma, sino que actúa como integrador del compuesto en la oración por medio de la flexión: *y dando contra-vapor, si fuese necesario*¹¹.

El análisis que hemos propuesto aquí permite extraer una consecuencia inmediata: lo que llamamos *lenguas especializadas* se limita generalmente a unos usos de la lengua característicos de grupos de hablantes homogéneos desde el punto de vista sociolingüístico. Comparten con la terminología su finalidad principal, que es servir de instrumento para la comunicación entre los especialistas; pero se diferencia de ella en que su aplicación inmediata no es la normalización mediante la redacción de repertorios léxicos, sino la producción de textos especializados mediante la organización de los recursos lingüísticos semánticos, léxicos, sintácticos, pragmáticos, etc. Por último, es necesario insistir en la necesidad de abordar el estudio semiológico de las lenguas especializadas, puesto que intervienen en el proceso de la comunicación de una manera distinta a la lengua ordinaria, como hemos visto.

¹¹ FCM, “Real orden y reglamento de señales”, artículo 33. El subrayado es nuestro.

Bibliografía

- BOSQUE, I., y DEMONTE, V. (dir.) (1999): *Gramática descriptiva de la lengua española*, Madrid, Espasa-Calpe, 3 vols.
- CABRÉ CASTELLVÍ, M. T. (1992): *La terminología. La teoría, els mètodes, les aplicacions*, Barcelona, Empúries.
- CHACÓN BERRUGA, T. (1986): *Ortografía española*, Madrid, UNED.
- COROMINAS, J., y PASCUAL, J. A. (1980-1991): *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, Gredos, 6 vols. (Citado como *DCECH*)
- FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863-1873): *[Colección de documentos de la compañía]*, Córdoba.
- ISO /TC 37, 1990: *Norme internationale ISO 1087. Terminologie et vocabulaire*, Genève, ISO. (Citado como *ISO 1087*)
- LAPESA MELGAR, R. (1981): *Historia de la lengua española*, Madrid, Gredos.
- GÓMEZ CAPUZ, J. (1998): *El préstamo lingüístico. Conceptos, problemas y métodos*, Valencia, Universitat.
- LERAT, P. (1997): *Las lenguas especializadas*, Barcelona, Ariel.
- MARTINET, J. (1976): *Claves para la semiología*, Madrid, Gredos.
- MARTÍNEZ VILLER GAS, J. (1842): *Poesías jocosas y satíricas*, Madrid.
- MEDINA LÓPEZ, J. (1996): *El anglicismo en el español actual*, Madrid, Arco/Libros.
- MILLÁN, P. ([1890] 1987): *Los toros en Madrid. Estudio histórico*, ed. facsímil, Madrid, Asociación de librerías de lance de Madrid.
- MOLINER, M.^a (1996): *Diccionario de uso del español*, edición de CD-Rom, versión 1.1, Madrid, Gredos. (Citado como *DUE*)
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (21992): *Diccionario de la lengua española*, Madrid, Espasa-Calpe. (Citado como *DRAE*)
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (1999): *Ortografía de la lengua española*, Madrid, Espasa-Calpe. (Citado como *ORAE*)
- RENFE (1992): *Reglamento general de circulación*, Madrid.
- RENFE (1993): *Vocabulario ferroviario de vía*, Madrid.
- RENFE (1995): *Instrucción general n.º 3. Carga, descarga y circulación de vagones*, Madrid.
- SAUSSURE, F. (1980): *Curso de lingüística general*, Madrid, Akal.
- VICENTE GARCÉS, B., 1869: *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferrocarriles españoles bajo el aspecto legal, técnico, administrativo y comercial de los mismos*, Madrid.
- WARTBURG, W. von (1991): *Problemas y métodos de la lingüística*, Madrid, CSIC.
- WEXLER, P. (1955): *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Paris, Centre National de la Recherche Scientifique.