

EL LÉXICO DE LOS CAMINOS DE HIERRO EN EL ESPAÑOL

FRANCESC RODRÍGUEZ ORTIZ

RESUMEN

Este estudio analiza la incorporación de neologismos en el léxico ferroviario español. Los aspectos tratados son, principalmente dos: en primer lugar, qué supone en la historia de la terminología española la aparición del léxico del ferrocarril durante el siglo XIX; en segundo lugar, la importancia del *Semanario de Agricultura y Artes*, publicado en Londres por Marcelino Calero y Portocarrero, como vía de introducción de vocabulario referido a los caminos de hierro entre 1829 y 1831. Dichos términos son analizados, especialmente, en contraste con su entrada en el *Diccionario de la Real Academia Española (DRAE)*.

El presente estudio se enmarca en un proyecto de investigación, de mayor amplitud, sobre el proceso de introducción y desarrollo de neologismos en el ámbito del léxico ferroviario español.

Dos son los aspectos fundamentales que deben preocuparnos: en primer lugar, y desde la perspectiva general, qué supone en la historia de la terminología española la aparición del léxico del ferrocarril durante el siglo XIX. En ese momento, el español se abre a nuevas parcelas del léxico científico y existe un gran interés por los criterios de aceptación de dichas voces en las discusiones sobre el neologismo.

En segundo lugar, la importancia del *Semanario de Agricultura y Artes*, publicado en Londres por Marcelino Calero y Portocarrero¹, que aparece como incipiente introductor de vocabulario referido a los caminos de hierro entre la segunda mitad de 1829 y 1831. Los textos de Marcelino Calero proporcionan varios ejemplos de utilización de estos términos, que serán analizados desde diversos puntos de vista, pero especialmente en contraste con su incorporación en el Diccionario de la Real Academia Española, en adelante *DRAE*².

Todo ello permitirá mostrar diversas posibilidades de trabajo aplicables a cada una de las diferentes parcelas léxicas del español, que se encuentran, en muchos casos, carentes de un riguroso estudio lexicológico.

El 27 de agosto de 1829, Marcelino Calero y Portocarrero define los caminos de hierro en su semanario londinense de esta forma:

Llámanse generalmente caminos de hierro todos aquellos en los cuales se usan carriles artificiales de dicho metal. Las piezas de que se componen son, por lo común, de hierro colado, unidas por sus extremidades, y apoyadas de trecho en trecho sobre durmientes de piedra.

Hace ya medio siglo que la población europea está utilizando la expresión *camino de hierro*. Pero aún deberá transcurrir casi otro cuarto de siglo más para que, bajo una de las acepciones de *camino* y remitiendo a la voz *ferrocarril*, el diccionario

¹ CALERO Y PORTOCARRERO, M. *Semanario de Agricultura y Artes*, Londres: 1829-1831.

² R.A.E. *Diccionario de la Lengua Castellana*, Madrid: 1852 (10.^a ed.), 1869 (11.^a ed.), 1884 (12.^a ed.), 1899 (13.^a ed.).

académico de nuestra lengua la incorpore a sus páginas. Será en la edición de 1852, donde leemos:

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

Sin embargo, las expresiones *carril de hierro* o *máquina de vapor*, componentes de esta definición, son entradas que no están recogidas todavía en dicha edición del *DRAE*. Quizá esto no debería extrañarnos si se advierte que los términos *ferrocarril* o *locomotor* –usado éste como sustantivo en ambas terminaciones- han tenido ya cabida en ella y aluden, respectivamente, al mismo referente. No obstante, en ediciones posteriores sí se recogerán ambas formas. En 1884, se define *carril* de este modo:

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

La *máquina de vapor* será definida también en 1884 como sigue:

Aquella en que la tensión del vapor de agua hirviendo funciona como fuerza motriz.

En el caso de los términos *carril de hierro* y *ferrocarril* es tan curioso observar la ausencia en el diccionario de *carril de hierro* cuando es utilizado para definir *ferrocarril*, como la duplicidad que se registra en un momento posterior, momento en el cual la pareja *rail/riel* disputan además su hegemonía.

Así, la voz *rail* es repudiada como voz bárbara por Antonio María Segovia³ en 1859, bajo argumentaciones como las siguientes:

Si alguna cosa nueva nos viene de país extranjero, pongámosle nombre nuevo, como hemos hecho con el *ferrocarril*, que es propio y adecuado; o traduzcamos la palabra extraña, como hemos hecho con la de *estación*, pero en todo caso no autorice la Academia barbarismos inútiles ni galicismos o anglicismos perniciosos.

No obstante, *rail* se incorpora al en 1884, para entrar en conflicto, a su vez, con *riel*, que se convierte entonces en punto de mira de los ataques puristas⁴.

Es importante también destacar que, con el paso de *camino de hierro* a *ferrocarril*, la lengua española se aparta de soluciones románicas como el fr. *chemin de fer* o el it. *strada ferrata*.

Cabe decir que en el *DRAE* de 1899 aparecen voces del mismo campo procedentes de la lengua italiana. Se trata de *ferrovial* y *ferroviario*, que designan referentes cuya solución esperada hubiese sido, en todo caso, un posible *ferrocarrilar** y *ferrocarrilero*, respectivamente. De hecho, *ferrocarrilero* sí mantiene su uso en buena parte de Hispano-América.

Volviendo a las expresiones *máquina de vapor* y *locomotor*, si bien su convivencia puede explicarse por hiperonimia de la primera, la ausencia ya citada de

³ SEGOVIA, A. M. ^a “Neologismo y Arcaísmo” [notas e informe]. Madrid: R.A.E., 1859. En: *BRAE*, 1914; I: 291-297, p. 292.

⁴ Vid. CORTÁZAR, D. de “El purismo”, *BRAE*, 1914, I, pp. 147-150

máquina de vapor en el *DRAE* de 1852, cuando es utilizada para definir *ferrocarril*, muestra la vacilación léxica que se produjo en los momentos iniciales.

Por otra parte, una solución léxica intermedia se produce en algunos casos, como en el diccionario especializado sobre ferrocarriles de Benito Vicente Garcés⁵ en 1869, al dar entrada a *máquina-locomotora*.

Pero la intención, entre otras, de este estudio es mostrar cómo, décadas antes, el semanario de Marcelino Calero barajaba ya con profusión los términos de este campo onomasiológico: *loco-moción* y el adjetivo *loco-motivo* en 1829; en 1830, *locomotivos* en forma sustantiva –como traducción de un artículo de *The Times* del año anterior- y las *máquinas locomotivas*; o *locomotor* también en forma sustantiva en 1831.

Es, en definitiva, una muy temprana utilización del ing. *locomotive*, vigente en Inglaterra desde 1815⁶. El hecho de publicar en Londres el Semanario y el dato de que, como afirma Peter J. Wexler⁷ en su tesis sobre la formación del vocabulario francés del ferrocarril, en Francia no se use la serie *locomotive/-f*, *locomoteur/-rice* hasta 1825, apoyan esta afirmación.

Como hemos visto en Marcelino Calero para la lengua española, también la lengua francesa mantiene cierta vacilación en el uso sustantivo y adjetivo de *locomotive* y *locomoteur*, hasta que *locomotive* alcanza solidez como sustantivo –en 1834 se da su primera aparición y a partir de 1837 su consolidación definitiva⁸- y *locomoteur* se afianza, como adjetivo, junto con *locomotive*, que desplaza la forma *locomotrice*.

Nuestro diccionario refleja también dudas en la fijación de este campo. Como ya se ha dicho anteriormente, en el *DRAE* de 1852 aparece *locomotor/-ra* –adjetivo y sustantivo en ambas formas-, *locomoción* y el campo afín de *motivo/-a*, *movedor/-a*, *motor/-a* y *motriz*; en el *DRAE* de 1869 se añade *locomovible*; en 1884, *locomotora* ya sólo mantiene su forma sustantiva en femenino y se añade *locomotriz*, término que, bajo la forma *locomotrices*, se recoge ya en un prospecto técnico de 1844⁹, es decir, cuarenta años antes. En el *DRAE* de 1899, se añade *locomóvil* (en forma adjetiva y sustantiva), mientras que el campo afín citado aumenta, desde el *DRAE* de 1884, con los usos en sustantivo de *motor* y *movedor/-a*.

Pero sobre todos ellos destaca una ausencia, la de *locomotivo/-a*. Únicamente diccionarios especializados como el de B. V. Garcés en 1869¹⁰ –con el término *locomotiva*- recogen esta voz. Por una parte, el criterio de barbarismo parece postrar, de forma caprichosa, dicho término. Por otra parte, sorprendentemente, el *DRAE* ampara, desde su primera edición, la voz *motivo/-a* (del lat. MOTIVUS; de MOTUM, supino de MOVERE, ‘mover’), definida como “*lo que mueve ó tiene eficacia ó virtud para mover*”. Sin embargo, ante la ausencia de *locomotiva* nos encontramos con otra razón muy distinta: una pista falsa. Una voz, *motivo/-a*, que en la acepción señalada, en realidad no ha existido nunca, una palabra fantasma.

Entre todos estos usos y alternancias, Marcelino Calero intercala también el uso de ciertos calcos a partir de formas inglesas. Entre ellas, *steam-horse*, *steam-carriage* y *stage-coach*. Las soluciones ofrecidas corresponden a “*máquinas de vapor llamadas*

⁵ GARCÉS, B. V. *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferrocarriles españoles bajo el aspecto legal, técnico, administrativo y comercial de los mismos*, Madrid: Imprenta Indicador Caminos de Hierro, 1869; p. 347.

⁶ WEXLER, P. J. *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Genève: Société de publications romanes et françaises, 1955; p. 98.

⁷ *Ibid.* p. 105.

⁸ *Ibid.* p. 108.

⁹ VV.AA. *Prospecto para la construcción de un camino de hierro desde Barcelona a Camprodón*, Madrid: 1844.

¹⁰ GARCÉS, B. V. *op. cit.* p. 342.

caballos de hierro” –la transcripción correcta de *steam-horse* hubiese sido en todo caso ‘caballo de vapor’, expresión que sí es recogida en el *DRAE* de 1869, pero ya como unidad de fuerza-; “*coche nuevo de vapor*” para *steam-carriage*; y “*varios coches de diligencia*” – en relación a coches de vapor- para *stage-coach*.

Siguiendo con el tema del calco y adaptación de voces y expresiones inglesas, Marcelino Calero manifiesta también un evidente sentido metalingüístico, junto con una clara orientación didáctica. Recurre, en ocasiones, a la mera transcripción. Es el caso del siguiente ejemplo, aparecido el 1829:

El lado del carril constituye aquella especie de salvaguardia á que los ingleses han dado el nombre de *guías*.

Sin embargo no será hasta el *DRAE* de 1899, cuando aparezca una acepción de *guía* con la siguiente definición:

Pieza que en las máquinas y otros aparatos sirve para obligar á otra pieza á que siga en su movimiento camino determinado.

O bien en otra cita ilustrativa de su semanario:

Una especie de muñoneras de hierro, á las cuales los ingleses habían dado el nombre de sillas –el autor, en nota a pie de página, nos remite al ing. *chairs*-.

Pero, por otra parte, observamos procesos de adopción léxica a partir del uso o de la propia funcionalidad. Así, también en 1829 leemos:

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

De cada una de las extremidades unas puntas que forman parte integrante de los mismos carriles, y entran en direcciones oblicuas hácia el centro de los durmientes... El inventor llama á estos carriles *stop-plates*, es decir, planchas de detención; pero nosotros les llamaremos claves de los carriles, pues este es en realidad el oficio que desempeñan.

En la definición inicial de los *caminos de hierro* publicada por Marcelino Calero vimos citado un componente esencial de los mismos. Se trata de los *durmientes*, también reformulados por el propio autor en un primer momento mediante las expresiones “*descansos de piedra*” y “*bases*” en 1829 o “*maderos*” en 1831. En el *DRAE* de 1852, *durmiente* mantiene una aplicación exclusiva en arquitectura: “*El madero cuya cabeza descansa sobre otro en los edificios*”. Es en el *DRAE* de 1884 donde se modifica esta definición, con lo cual puede aplicarse ya al ámbito ferroviario:

Madero colocado horizontalmente y sobre el cual se apoyan otros, horizontales y verticales.

No obstante, en el *DRAE* de 1869, encontramos ya definido el término *traviesa*, que se mantendrá inalterado hasta nuestros días:

En los ferrocarriles, cada uno de los maderos que se atraviesan en la vía, para asentar sobre ellos las barras de hierro en que encajan las ruedas de los carruajes.

Antes, en 1863, la voz *traviesa* aparece ya en el vocabulario específico sobre ferrocarriles de Mariano Matallana¹¹. Conviene resaltar, por otra parte, que los términos *travesañó/atravesañó* como “*madero que atraviesa de una parte a otra*” se incluyen desde las primeras ediciones del *DRAE*.

De esta forma, *durmiente* nunca llega a consolidarse lexicográficamente como elemento integrante del vocabulario específico del ferrocarril de nuestra península, aunque sí aparezca en el *DRAE* con la marca de americanismo equivalente a “*traviesa de la vía férrea*”.

En el capítulo de las construcciones de mayor envergadura, varias son las voces que aportan datos relevantes. *Andén* y *muelle*, todavía sin delimitar claramente su extensión, pueden leerse ya en el semanario de M. Calero, circunscritas a la parcela ferroviaria. Las hallamos en citas de 1830 como las siguientes: “*el piso del puente se divide en dos carriles y un andén*” o “*los muelles ó puentes colgados que en él se empleen*”.

La voz *andén*, con marca de anticuada en el *DRAE* y definida como “*senda o camino estrecho*”, conseguirá, en 1869, absorber la siguiente definición:

En las estaciones de los ferrocarriles, especie de acera á lo largo de la vía, más o menos ancha...

Similares son los pasos de *muelle*, que, en el *DRAE* de 1899, es acotado como sigue:

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

Anterior es la fijación del término *viaducto* –*DRAE* de 1852- definido como “*camino sostenido por arcos á manera de puente*”, pero aún más anterior es el uso que de él hace Marcelino Calero. Leemos en 1830 en su semanario: “*Se detuvo la caravana en el viaducto de Lambey*”.

Es fecha aproximada al uso del fr. *viaduc* en 1828¹², lo que hace más probable que se trate de una voz recogida del ing. *viaduct* fechada ya en 1816, a través de los étimos lat. VIA, ‘camino’ y DUCTUS, ‘conducción’.

Sin embargo, la mayor indecisión –tanto periodística y técnica como académica y literaria- se da en la voz *túnel*. Son diversas las soluciones léxicas que ha seguido este término: ha sido parafraseado unas veces por Marcelino Calero como “*puente subterráneo*” (1829) y “*mina*” (1830), con interferencias entre estos términos; ha sido adaptado analógicamente por él mismo en otras, siguiendo una etimología popular a partir del término *tonel* –aunque sólo como paso para personas-:

¹¹ MATALLANA, M. *Vocabulario descriptivo de ferro-carriles* Zaragoza: Imprenta y Librería de Roque Gallifa, 1863; p. 184.

¹² WEXLER, P. J. *op. cit.*, p.76

Tonel del Támesis, ó séase el puente y camino subterráneo que se construye debajo del lecho de un río. (1830).

La tercera solución es mantener inicialmente la grafía del préstamo léxico a partir del ing. “*tunnel-tunnels*” y simplificar a continuación las dos nasales en una, aún sin acentuar “*tunel-tuneles*”.

Posteriormente, *túnel* tiene un uso continuado y autorizado durante más de medio siglo sin que se produzca la fijación definitiva en el *DRAE*.

Todos estos procesos son prolijos, pero además constituyen la base argumental de la eterna discusión sobre los criterios lingüísticos que deben seguirse para la fijación de neologismos¹³.

Así, aparecido en Inglaterra en 1765¹⁴, el ing. *túnel* sigue para el francés un devenir cronológico semejante al español. Fechado en Francia como préstamo en 1825¹⁵, es abundante la proliferación de analogías, interferencias, étimos populares e, incluso, confusiones entre modo de construcción y lugar construido –dando expresiones del tipo *túnel subterráneo*-. Parece existir, sin embargo, en Francia una producción de mayor cuantía que en España: *voûte* ‘bóveda’, *tonnelle* ‘glorieta’ o ‘cenador’, *tuyau* ‘tubo’ o ‘caño’, *tonneau* ‘tonel’, *entonnoir* ‘embudo’, *galerie*, *souterrain*, *percement* ‘agujero’, etc. No obstante, el escritor español Ramón de Mesonero Romanos¹⁶ también utiliza, por ejemplo, en sus libros de viajes, voces como *bóveda* y *galería* para referirse al referente de *túnel*.

En nuestro país, sólo una acepción de *mina* recoge en el diccionario, en la edición académica de 1852, la siguiente definición:

Conducto artificial subterráneo, que se encamina y alarga hácia la parte y a la distancia que se necesita para los varios usos á que sirve, que el mas comun es para la conducción de agua.

En el *DRAE* de 1869, parece que *túnel* ha conseguido ya su fijación por méritos propios y es definido de este modo:

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

Sorprendentemente, dos ediciones después, en 1899, el *DRAE* nos vuelve a remitir, desde *túnel*, a una de las acepciones de *mina* con el siguiente significado:

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

Otro elemento que no puede olvidarse al hablar del ferrocarril es el lugar donde las locomotoras se detienen entre tramo y tramo de su recorrido. M. Calero utiliza las expresiones *paradas* (1830) y *establecimiento de carros* (1831) para referirse a lo que serán las futuras *estaciones*.

¹³ Vid. SEGOVIA, A. M.^a *op. cit.*; MONLAU, P. F. *Del arcaísmo y el Neologismo, ¿cuándo se debe considerar fijada una lengua?* [discurso] Madrid: R.A.E.; Imprenta Nacional, 1863; *Actas del Congreso Literario Hispano-Americano de 1892*, Madrid: Instituto Cervantes, 1992.

¹⁴ WEXLER, P. J. *op. cit.*, p. 62.

¹⁵ *Ibid.*, p.67.

¹⁶ MESONERO ROMANOS, R. DE. *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica (1840-1841)*, Madrid: Oficinas de la Ilustración Española y Americana, 1881; p.234.

Será en el *DRAE* de 1869 cuando se incluya una acepción al término *estación* para designar este referente:

En los ferro-carriles, el sitio donde habitualmente hacen parada los trenes y se admiten viajeros ó mercancías.

y se deja para el *DRAE* de 1884 una segunda acepción:

Cada uno de los parajes en que se hace alto durante un viaje, correría ó paseo.

Pero desde la fecha de publicación del *Semanario de Agricultura y Artes* (1829-1831), el vocabulario francés adquiere ya la voz *station*¹⁷. En España, debemos esperar aproximadamente una década para recoger dicho término –en alternancia con otras expresiones- a través de los libros de viajes por Francia y Bélgica de Ramón de Mesonero Romanos¹⁸ entre 1840 y 1841, donde leemos: “*desembarcadero*”, “*establecimiento o estación*”, “*estaciones o puntos de descanso*” y el correspondiente verbo “*estacionar*”; o de otro escritor de la época, Modesto Lafuente¹⁹, que escribe, en 1842, lo siguiente:

La casa de la Estación donde suele haber tres salles d’attente (salas de esperar).

En cambio, algunos proyectos de construcción de caminos de hierro en nuestro país²⁰ siguen ofreciendo, al mismo tiempo, otras soluciones para *estación*, como son las “*casas-paradas*” o los “*puntos de espera*”.

Respecto a los distintos vehículos que circulan por los caminos de hierro, inicialmente se adopta la serie de términos ya utilizados para designar a los vehículos de caminos ordinarios. Así, M. Calero usa indistintamente “*carro*” –en ocasiones parafraseado como “*galera cubierta*”-, “*carruaje*”, “*carromato*”, “*coche*” o, en algún momento, “*los vapores*”. No obstante, recoge también en 1830 la voz ing. *waggon* en forma de préstamo:

Los carros que se usaron en un principio, y que aun sirven bajo el nombre de waggons.

Esta voz se incorpora en el *DRAE* de 1869, definida como sigue:

Vehículo de transporte en los ferrocarriles. Dicese principalmente de los carros ó departamentos para las mercancías.

Definición que amplía su ámbito de referencia en el *DRAE* de 1884:

Carruaje de viajeros ó de mercancías y equipajes, en los ferrocarriles.

¹⁷ WEXLER, P. J. *op. cit.*, p.85.

¹⁸ MESONERO ROMANOS, R. DE. *op. cit.*, pp. 225-236.

¹⁹ LAFUENTE, M. *Viages de Fray Gerundio por Francia, Bélgica, Holanda y orillas del Rhin*: 1842; p. 50.

²⁰ VV.AA. *op. cit.*

Con la incorporación, en la misma edición, de la voz *vagoneta*.

En este amplio intervalo de tiempo se producen varios hechos destacables: un período de vacilación ortográfica hasta castellanizar el término “*waggon-wagon-vagón*” y la ya citada discusión contemporánea sobre el neologismo, donde *wagon* también entre en juego a través de Antonio María Segovia²¹:

Traduzcamos la palabra extraña, como hemos hecho con la *estación*, pero en todo caso no autorice la Academia barbarismos inútiles ni galicismos o anglicismos perniciosos. Sin embargo, cuando la necesidad sea indisputable y el uso predomine notoriamente, inclúyase la voz en el Diccionario calificándola de nueva, y aun indicando la manera en que se la podría substituir. En este caso considero a *Wagon*... Y aun para éstos debería fijarse atentamente.

A todo esto se añade la convivencia de *vagón* con términos que designan los diferentes vehículos utilizados en los caminos de hierro, llegando a crear una importante jerarquía: *diligencias* o *berlinas*, *coches* o *char-à-bancs*, *waggons* o *carruages* y los simples *furgones* para el ganado.

La llegada del término *tren* servirá para unificarlos, quedando fijado en el *DRAE* de 1869, con una acepción específica en *tren ómnibus* –tomado del carruage así llamado- como:

El que lleva consigo carruajes de todas clases y para en todas las estaciones.

Definición en consonancia con el étimo lat. OMNIBUS, ‘para todos’. Y es de nuevo el *Semanario de Agricultura y Artes* el lugar donde muchos años antes, en 1830, se recoge ya la voz correspondiente a este referente: “*los coches prolongados, ó séase Ómnibus*”.

Marcelino Calero habla también de “*el que dirigía el locomotor*” (1831), pero hubo que esperar hasta 1869 para que el *DRAE* ampliara la definición de *maquinista* (que recogía hasta entonces sólo la acepción “*el que inventa o fabrica máquinas*”), incorporando la de “*el que las dirige ó gobierna*”.

Y así, en definitiva, podríamos continuar con un gran número de términos utilizados por Marcelino Calero y Portocarrero en su semanario. Términos que ampliaron, por ejemplo, su campo de referencia con la implantación de los caminos de hierro y la máquina de vapor en España: *lastrar*, *émbolo*, *válvula*, *caldera*, *tirante* o el mismo *billete*, término que no se referirá a la plaza en un medio de transporte hasta el *DRAE* de 1884.

Para finalizar, sólo decir que lo importante de estas palabras era llegar a la conclusión de que una –entre tantas- de las parcelas léxicas que configuran la historia de la terminología española resta por estudiar. Puede que exista vacilación en nuestro Diccionario en anécdotas como la observada también en el *DRAE* de 1884, donde al dar el origen etimológico del carbón de *cok* se nos dice lo siguiente:

En inglés coke y coak; en al. koke; en catalán cocca, -para acabar preguntándose- ¿del lat. coquere, cocer?.

Podría, asimismo, desprenderse oscuro pesimismo del propio Marcelino Calero al referirse a los “*rail-roads*” como “*mortajas de hierro*” en 1829, o al hablar de los

²¹ SEGOVIA, A. M.^a *op. cit.*, p.292.

“nichos para los equipages” en 1831. Pero ni la vacilación ni el pesimismo deben detenernos ante el estudio léxico de nuestra lengua. Bien al contrario, decisión y tesón deben acompañar a esta importante labor, tarea aún inacabada en el español.