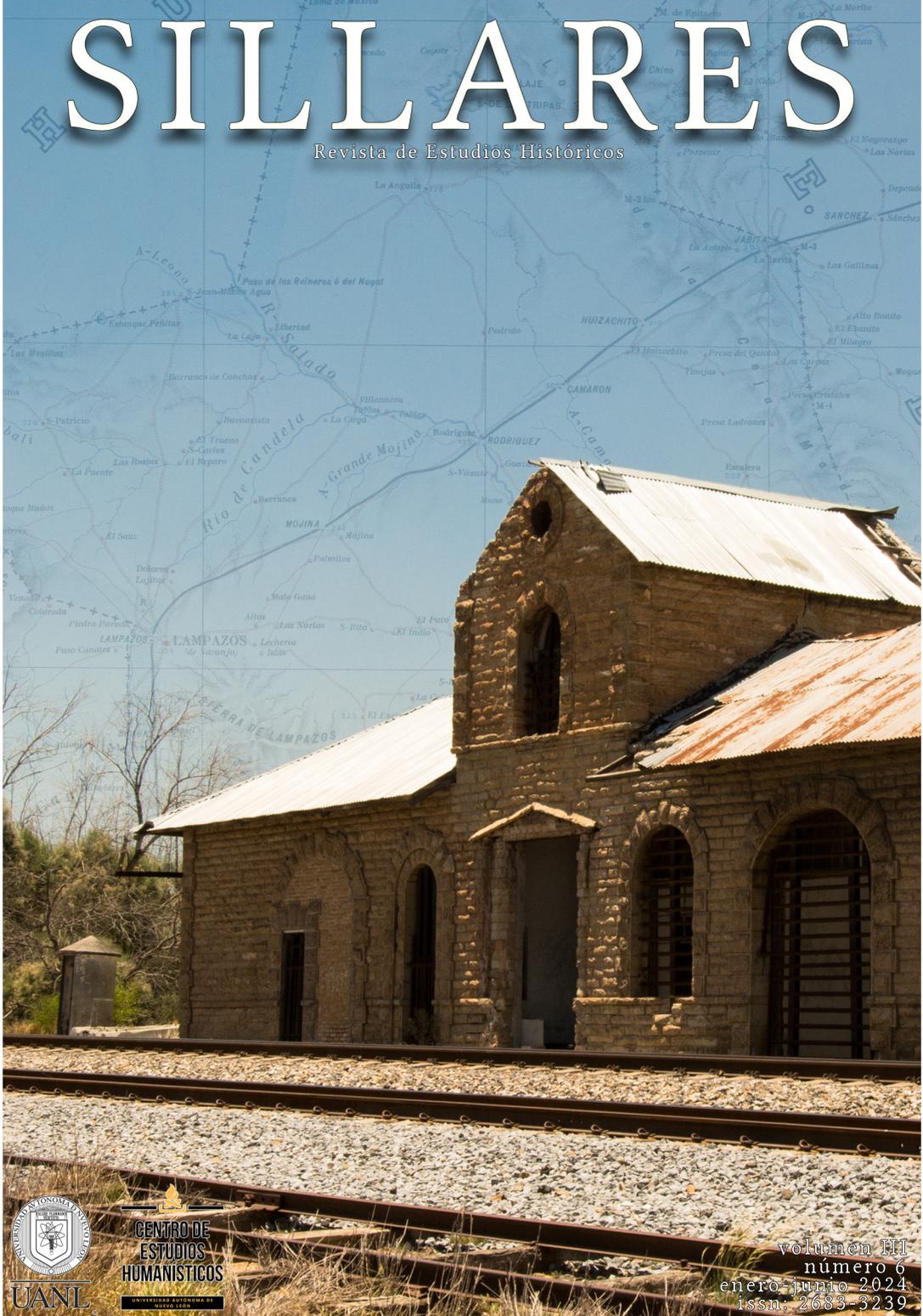


SILLARES

Revista de Estudios Históricos



CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS

UANL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

volumen III
número 6
enero-junio 2024
issn: 2683-3239

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

*El vocabulario ferroviario de México en los años
de 1850 a 1930: entre préstamos lingüísticos y
variación dialectal*

**The railway vocabulary of Mexico in the years
from 1850 to 1930: between linguistic loanwords
and dialectal variation**

Karen Elizabeth Flores Bonilla
orcid.org/0000-0001-5591-6436

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Puebla, México

Recibido: 7 de noviembre de 2023

Aceptado: 15 de enero de 2024

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Flores Bonilla, Karen Elizabeth. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-115>

Email: floresbonillak@yahoo.com.mx

El vocabulario ferroviario de México en los años de 1850 a 1930: entre préstamos lingüísticos y variación dialectal

The railway vocabulary of Mexico in the years from 1850 to 1930: between linguistic loanwords and dialectal variation

Karen Elizabeth Flores Bonilla
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Puebla, México
orcid.org/0000-0001-5591-6436

Recibido: 7 de noviembre de 2023
Aceptado: 15 de enero de 2024

Resumen: El presente artículo forma parte de un proyecto de investigación más amplio cuyos objetivos son el rescate y análisis de las palabras que conformaron el vocabulario ferroviario de México entre los años de 1850 a 1930. Basado en los documentos resguardados tanto en la biblioteca especializada como en el archivo histórico pertenecientes al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, este trabajo lleva a cabo una revisión histórica y lingüística que permite comprender el proceso de constitución del vocabulario empleado por todo el personal nacional durante las primeras décadas de construcción y funcionamiento del ferrocarril en el país. Su principal aporte radica en que, hasta ahora, no se han realizado estudios similares en México que posibiliten conocer los distintos fenómenos lingüísticos que se desencadenaron tras la llegada de este medio de transporte e, incluso, existen periodos extensos de los que se ignoran los vocablos

utilizados entonces. Dada la importancia del ferrocarril en el desarrollo económico y cultural del país, el análisis de su vocabulario proporciona un acercamiento a la historia lingüística de México.

Palabras clave: vocabulario ferroviario, contacto entre lenguas, variación dialectal, neologismos, especialización semántica.

Abstract: This article is part of a broader research project whose aims are the rescue and analysis of the words that made up the railway vocabulary in Mexico between the years of 1850 to 1930. Based on the documents stored both in the specialized library and in the historical archive belonging to the Nacional Museum of Mexican Railways, this work carries out a linguistic historical review that allows us to understand the process of constituting the vocabulary used by all the national personnel during the first decades of construction and operation of the railway in the country. Its main contribution lies in the fact that, until now, similar studies have not been carried out in Mexico that makes it possible to know the different linguistic phenomena that were unleashed after the arrival of this means of transport and, even, there are extensive periods of which the words used at the time are unknown. Given the importance of the railway in the economic and cultural development of the country, the analysis of its vocabulary provides an approach to the linguistic history of Mexico.

Keywords: railway vocabulary, language contact, dialectal variation, neologism, semantic narrowing.

Introducción

La llegada del ferrocarril a México, en el siglo XIX, trajo consigo transformaciones sociales, culturales, políticas y hasta territoriales que dieron lugar a una serie de fenómenos lingüísticos, los cuales se reflejaron directamente en el vocabulario ferroviario del país. De hecho, la implantación de este medio de transporte desencadenó un encuentro sin precedentes entre distintas lenguas y variantes del español, ya que la construcción de sus vías a lo largo de todo el territorio mexicano concentró mano de obra de muy diverso origen, tanto nacional como extranjera. Primero, debido a la participación de técnicos especializados que arribaron de países como Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Bélgica, entre otros, con la intención de involucrarse en el tendido de las vías y el funcionamiento de los trenes. En segundo lugar, porque el proyecto ferroviario requirió de personal en todas las regiones donde la fuerza de trabajo nacional aún era escasa, lo que provocó desplazamientos intensivos hacia diferentes áreas del país. En consecuencia, dentro del vocabulario del ferrocarril de México se manifestó la influencia de este contacto lingüístico.¹

¹ El término *contacto lingüístico* hace referencia a todos los procesos que se dan cuando los hablantes interactúan con más de una lengua de manera constante. Dicha convivencia es tan frecuente que puede generar cambios internos en cada uno de los sistemas lingüísticos involucrados, sea a nivel semántico, léxico, fonético-fonológico, entre otros. Klaus Zimmermann, “Disglosia y otros usos diferenciados de lenguas y variedades en el México del siglo XX: entre el desplazamiento y la revitalización de las lenguas indomexicanas”, en Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-115>

A diferencia de lo que sucede con otros léxicos especializados como el de la medicina o el de las matemáticas, el vocabulario ferroviario de México no es estándar y esto significa que presenta variaciones dialectales. Por ejemplo, ya desde la década de 1880, en la península yucateca se optó por emplear *retranquero* para nombrar al trabajador responsable de accionar los frenos del tren; operario que, en cambio, se denominaba en el centro del país a través del vocablo *garrotero*.² En realidad, como la migración interna y externa se multiplicó al ritmo en que se extendieron las vías férreas, esta situación motivó al surgimiento de centros urbanos contiguos a las estaciones *e, incluso, a la concentración de gran parte del personal extranjero en las localidades ahora conectadas mediante el ferrocarril.³ Por tanto,

Historia sociolingüística de México, vol II, ed. Rebeca Barriga Villanueva y Pedro Martín Butragueño (México, DF: El Colegio de México, 2010), 889.

² David Casares, “Informe relativo á las operaciones del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, en el segundo semestre de 1884”, en Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco, ed. Secretaría de Fomento (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887), 885.

³ La transformación que sufrió el estado de San Luis con la llegada del ferrocarril es una clara muestra del impacto que tuvo este medio de transporte: desde 1878 se registró un descenso en las cifras de los habitantes de la huasteca potosina ya que, tras la puesta en marcha del Ferrocarril Mexicano, cientos viajaron hacia el centro del país para trabajar en las reparaciones y el funcionamiento de dicha línea. En su lugar, arribaron obreros extranjeros y de diversas partes del territorio mexicano para continuar con el tendido de otros dos ferrocarriles, el Central y el Nacional Mexicano. Luz Carregha Lamadrid y Begoña Garay López, Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95

DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-115>

su vocabulario registra la incorporación y adaptación de vocablos procedentes de otras lenguas,⁴ así como la creación de nuevas formas léxicas para designar objetos y actividades desconocidas hasta entonces.⁵

No obstante, si bien el vocabulario ferroviario permite estudiar una parte de la historia lingüística de México, en el país se carecía de investigaciones que lo abordaran. A pesar de los primeros avances que se han hecho respecto de los fenómenos lingüísticos originados en los territorios por los que corrían los trenes, existen periodos de los que todavía se desconocen los vocablos utilizados debido a la falta de trabajos que busquen

estado de San Luis Potosí: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano) (San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, 1999), 59.

⁴ Por ejemplo, el nombre dado a la ciudad de Empalme (Sonora) es una traducción del vocablo inglés *junction*, que refiere a la unión de dos líneas férreas. La selección de este topónimo se debe a que la ciudad se fundó hacia 1905, en el punto en que un ramal del Ferrocarril de Cananea se encontraba con las vías del Ferrocarril de Sonora. Alfredo Nieves Medina, “Los ferrocarriles en Sonora”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 7 (2009): 28–29.

⁵ Vale la pena aclarar, antes de avanzar, el empleo de vocablo en vez de palabra para referir los datos lingüísticos obtenidos en el estudio: palabra es un término que presenta dificultades al momento de ser definido lingüísticamente debido a su uso más coloquial, motivo por el que vocablo, una etiqueta teórica bien delimitada, cumple con los requerimientos para su aplicación en el análisis. Por vocablo se entiende al signo lingüístico que contiene, desde un punto de vista morfológico, la menor cantidad de morfemas, razón por la que representa a todos sus paradigmas de flexión, derivación y conjugación posibles (por ejemplo, niño es el signo que, por convención, se impuso como vocablo de su paradigma de flexión nominal: niña, niños, niñas, etc.). Luis Fernando Lara, *Curso de Lexicología* (México, DF: El Colegio de México, 2006), 138–40.

retomarlos. En dicho sentido, el presente artículo forma parte de un estudio más extenso sobre el vocabulario del ferrocarril de México empleado específicamente entre los años de 1850 a 1930 y, por tanto, consiste tan sólo en un breve acercamiento a los resultados obtenidos. La elección del periodo de análisis (1850-1930) se fundamenta en el hecho de que este lapso coincide con los trabajos de tendido y funcionamiento de las primeras y más largas líneas férreas del país, lo que ocasionó mayor movimiento migratorio que refleja gran riqueza y diversidad lingüística.

Metodología

Antes de avanzar con los resultados del estudio, es pertinente realizar especificaciones sobre el proceso de recolección y análisis de los datos obtenidos. El corpus de la investigación comprendió 166 documentos pertenecientes a las empresas que construyeron y operaron sus ferrocarriles en México durante el periodo de análisis: son textos que forman parte del acervo actual tanto del archivo histórico como de la biblioteca especializada del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, los cuales no se habían utilizado previamente con el objetivo de rastrear formas lingüísticas. No obstante, es importante resaltar que el estado de conservación de algunos textos es delicado pues las compañías tendían a emplear papel cebolla (un tipo de soporte delgado y frágil) para registrar sus nóminas; material que, con el paso del

tiempo, se rompe más fácil y comienza a borrar las letras. Esta situación, junto con el poco cuidado que los archivos recibían en los talleres ferroviarios antes de su resguardo definitivo en el Museo de Ferrocarriles, apremiaba sin duda la recuperación de los datos que ofrecen.

Ahora bien, las formas consideradas como integrantes del vocabulario del ferrocarril de México fueron aquellas cuyo significado se encontraba directamente relacionado con este ámbito en particular (como piezas, actividades, materiales, vehículos, etc.); motivo por el que la categoría gramatical de los vocablos es diversa en el corpus. En sí, la revisión detallada de los textos permitió la identificación de los términos especializados pertenecientes al entorno ferroviario del país y, posteriormente, se determinó su definición de acuerdo con el contexto lingüístico en que se documentaban, mismo que era validado mediante la confrontación con los demás escritos que conforman la muestra. Por último, la ubicación temporal y geográfica de cada vocablo se llevó a cabo con base en la información proporcionada en el texto del que se extrajo o, en su caso, por la establecida en los registros del propio Museo de Ferrocarriles; esto debido a que una parte de los documentos no contiene una fecha exacta.

Hacia la constitución de un vocabulario ferroviario en México: los préstamos léxicos

Para comprender en su totalidad los diversos fenómenos lingüísticos presentes en el vocabulario ferroviario de

México, resulta crucial conocer las circunstancias particulares que marcaron la llegada de este medio de transporte. Su implantación, que inició desde mediados del siglo XIX, trajo consigo un desarrollo sin precedentes en los distintos ámbitos de la vida mexicana: antes de su aparición, no existía en el país un medio de transporte que posibilitara el traslado dinámico de sus pobladores dentro y fuera del territorio nacional, ni que permitiera una movilización adecuada de productos, herramientas y bienes. Dicha situación produjo un atraso industrial, agrícola e, incluso, un debilitamiento del mercado interno; condiciones que no fomentaron los desplazamientos y, por consiguiente, tampoco el contacto lingüístico entre el español y otras lenguas, indígenas o extranjeras. En realidad, durante la época colonial, la Independencia y las primeras décadas del siglo XIX, no se tenía una idea clara de la geografía del país y se desconocía su número de habitantes, al igual que datos específicos como la edad, la lengua materna, la composición étnica, entre otros.⁶

La falta de caminos que conectaran las distintas zonas del territorio nacional dificultó la comunicación, lo que ocasionó que áreas de difícil acceso se mantuvieran aisladas del resto del país durante siglos. Por ende, las comunidades indígenas poco participaron en la creciente economía, ya que obtenían subsistencia

⁶ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. Vol. I. *La luz de la locomotora* (México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987), 22.

mediante el cultivo de tierras comunales: sembraban con el fin de satisfacer sus necesidades y no encontraban ni los medios ni los alicientes para llevar sus productos a los mercados de las grandes ciudades. En consecuencia, estos pueblos continuaron excluidos tanto económica como lingüísticamente hablando, sin condiciones que facilitaran una interacción entre las diversas lenguas originarias y el español de las capitales. Por ejemplo, si bien antes de la llegada del ferrocarril ya se documentaban intentos de mejorar las carreteras mediante el trabajo de los indígenas (como ‘la carretera de la plata’, que cruzaba Zacatecas para dirigirse al cerro de la Bufa con el objetivo de extraer sus minerales), las obras solían detenerse sin terminar la construcción o las reparaciones;⁷ razón por la que el contacto lingüístico no era constante.

Sin embargo, a mediados del siglo XIX, el gobierno mexicano, al igual que el de otros países de la misma época, optó por promover la instalación de empresas ferroviarias mediante capitales extranjeros que fueron atraídos por amplias concesiones sobre el territorio. Aunque esta medida propició la oposición de diversos sectores, fue la inestabilidad política en que se encontraba el país la causa principal por la que, a pesar de las iniciativas propuestas desde la década de 1830, la expansión ferroviaria comenzó durante el primer periodo presidencial de Porfirio Díaz

⁷ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, vol. I. La luz de la locomotora (México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987), 47–54.

(que comprende los años de 1877 a 1880). Si bien para 1850 se había concluido el tramo Veracruz-El Molino, precursor de lo que sería la línea del Ferrocarril Mexicano, fue hasta 1880 que se entregaron permisos a compañías constituidas en la Unión Americana; por ejemplo, la del Ferrocarril Central Mexicano, que correría de la capital hacia Ciudad Juárez.⁸

La mayor influencia de Estados Unidos en la construcción de estas líneas se reflejó también en el aspecto lingüístico ya que, de los 196 vocablos identificados en el estudio, 21% (41/196) son formas provenientes de otras lenguas, de las cuales 66% (27/41) proceden del inglés.⁹

Resulta necesario detenerse en este punto para explicar algunos conceptos lingüísticos de vital importancia para comprender la constitución del vocabulario ferroviario de la época. La convivencia frecuente entre dos o más lenguas puede ocasionar que una (o las dos) adopte formas y/o significados procedentes de otra, los cuales reciben el nombre de *préstamos*. Éstos van desde extranjerismos (es decir, vocablos que se

⁸ María Isabel Bonilla Galindo, “Los ferrocarriles en México: un recuento de su desarrollo”, *Glifos*, núm. 26 (2021): 11.

⁹ Aunque también hubo inversión británica durante la construcción de los ferrocarriles, la mayoría de los empleados, hablantes del inglés, que mantuvieron contacto frecuente con los operarios nacionales procedían de Estados Unidos, motivo por el que los mexicanos tuvieron acceso a la variante del inglés utilizada por ellos (y que, en algunos casos, difiere de la británica). Al hablar de contacto entre lenguas deben tomarse en cuenta, principalmente, factores como el grado de convivencia y cercanía entre los respectivos grupos de hablantes de cada idioma.

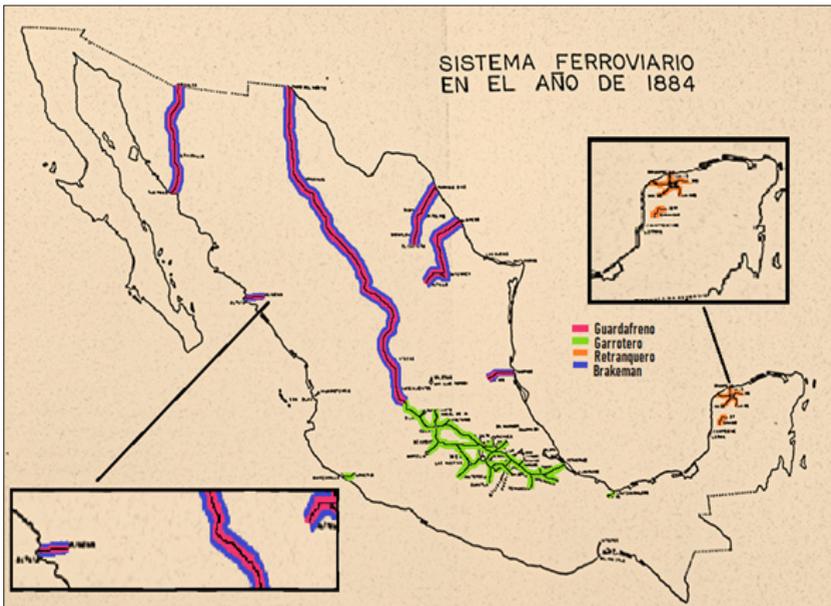
integran, en su forma nativa, a una lengua distinta sin presentar modificaciones; como sucede con el uso en español de *software* o *jeans*) hasta préstamos adaptados (en donde los vocablos se integran tras presentar cambios que les permiten adecuarse a las reglas de su nueva lengua; como en *futbolista*, creado tras la anexión del sufijo español -ista a *football* para referir oficio o profesión).¹⁰ Ambos tipos de préstamo se documentan en el corpus, hecho que evidencia los distintos mecanismos utilizados por los trabajadores mexicanos para la conformación de su vocabulario.

Entre los extranjerismos del inglés identificados se encuentra, por ejemplo, el vocablo *brakeman* (del inglés *brake* ‘freno’, *man* ‘hombre’), empleado en el norte para denominar al encargado de accionar los frenos del tren, así como de examinar el estado de las chumaceras y otros componentes. Sin embargo, este préstamo es sólo una de las cuatro formas lingüísticas documentadas entre las décadas de 1880 y 1890, que refieren al mismo trabajador. Como se había adelantado en la introducción, durante este lapso también se registra el uso de *garrotero* y *retranquero* en el centro y sur del país, respectivamente; fenómeno que refleja la existencia de variaciones dialectales dentro de este vocabulario desde sus primeros años de constitución. Además, se verifica el empleo de *guardafrenos*, vocablo proveniente

¹⁰ Gloria Guerrero Ramos, “El préstamo lingüístico, uno de los principales procedimientos de creación neológica”, *Quaderns de Filologia. Estudis lingüístics* 28 (2013): 126.

de España utilizado, en menor grado, al norte del país. Estas diferencias diatópicas se explican a través del hecho de que la introducción de préstamos en una región particular puede, en ocasiones, manifestarse como variaciones en un determinado idioma; lo que esclarece el uso de *brakeman* en el norte de México debido a su cercanía con los Estados Unidos y a la influencia de dicho país en los ferrocarriles de la zona.¹¹

Imagen 1.
Distribución geográfica de las formas *brakeman*, *garrotero*, *guardafrenos* y *retranquero* durante la década de 1880



¹¹ Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (en adelante CE-DIF). Ferrocarril de Sonora. Nómina del departamento de servicio de trenes, Tomo I, noviembre 1887.

Otro ejemplo es el del extranjerismo *bogie*, proveniente de la zona norte de Inglaterra, cuyo uso se extendió dentro del léxico ferroviario francés, en donde se utilizó por encima del vocablo *truck* que designa a la misma estructura de hierro diseñada para soportar el peso de los vagones y las locomotoras. En sí, el empleo de esta forma en México se explica mediante la presencia de técnicos e ingenieros francófonos durante los años de inicio del tendido férreo, ya que para la construcción del tramo Veracruz a El Molino del Ferrocarril Mexicano (la que sería la primera línea ferroviaria del país) se involucraron especialistas belgas, motivo por el que, incluso, algunos de los textos se encuentran escritos en francés.¹² Aunado a lo anterior, en la década de 1860 tuvo lugar la segunda intervención francesa, a partir de la cual el ejército invasor tomó posesión de este ferrocarril. Por tanto, es en los años posteriores a 1880, tras la entrega de concesiones a empresas norteamericanas, que se esclarece la gradual desaparición de la forma *bogie* (ampliamente documentada en el país hasta entonces) en favor del vocablo *truck*, utilizado entre los operarios ferroviarios de Estados Unidos que arribaron a México.

Aunque con anterioridad habían llegado trabajadores extranjeros para laborar en otras industrias y empresas radicadas en México, la proporción de dichas inmigraciones fue menor

¹² John Greshman Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880* (México, DF: Secretaría de Educación Pública, 1975), 189.

en comparación con la que trajo consigo la instalación del ferrocarril.¹³ Como las compañías involucradas eran, en su mayoría, de capital foráneo, los empleados especializados (como los ingenieros, maquinistas y conductores, etc.) eran también extranjeros y arribaron al territorio en número considerable ante la falta de personal capacitado. Más aún, estas empresas optaron por contratar mano de obra procedente de países como China, Japón, Bélgica o Rusia, que a su vez se integró a las labores de construcción en zonas donde escaseaba la fuerza de trabajo nacional. Pero, en las décadas previas a la de 1910 (y, por tanto, al estallido de la Revolución), el inglés fue la lengua privilegiada dentro de las propias compañías ferroviarias establecidas en México, las cuales incentivaban su empleo entre los operarios nacionales;¹⁴ situación que contradecía lo estipulado en sus reglamentos donde se exigía el uso oficial del español.¹⁵

¹³ Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, vol. I. La luz de la locomotora, 59–59.

¹⁴ Un factor, poco considerado antes, que contribuyó a la desigualdad laboral dentro de las compañías ferroviarias fue la lengua, ya que el sólo hecho de hablar inglés podía asegurar un lugar en los rangos más altos del escalafón. Esto puede constatar, por ejemplo, en una nota publicada el 30 de mayo de 1904 en *El Ferrocarrilero*, el periódico bisemanal de los trabajadores mexicanos: “podríamos llenar las columnas de nuestro periódico comentando casos en los que el mecánico mexicano es doblegado por un extranjero que, con la sola recomendación de hablar en inglés, se presenta como títere a quitarle el trabajo”. “Redacción”, *El Ferrocarrilero*, el 30 de mayo de 1904.

¹⁵ Por ejemplo, desde el Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles, publicado en 1883, ya se estipulaba el empleo obligatorio del español dentro de las compañías. Todos los empleados en el servicio de oficinas y trenes [...] hablarán español y emplearán con las perso-

A pesar de la existencia de estos documentos, se tiene registro de que, al menos hacia 1905, los maestros de las denominadas *casas redondas* (traducción del inglés *roundhouse*, de *round* ‘redondo’ y *house* ‘casa’) del Ferrocarril Nacional sometían a fogoneros mexicanos a exámenes de orden en inglés si éstos buscaban ascender a maquinistas. Lo mismo sucedía con los empleados del Ferrocarril de Tehuantepec, en cuyo caso se les impedía trabajar si no acreditaban las pruebas.¹⁶ Es más, algunos de los textos correspondientes a la época presentan una edición bilingüe inglés-español o se encuentran totalmente escritos en inglés, lo que tuvo como consecuencia un menor acceso a los documentos debido a que no todos los empleados nacionales conocían esta lengua extranjera;¹⁷ aunado a los altos índices de

nas con quienes traten asuntos de servicio, el lenguaje y consideraciones que al público son debidos. Todos los anuncios, libros de contabilidad, recibos y demas (sic.) documentos que hubieren de darse al público ó presentarse á las autoridades, agentes de fisco ó inspectores (sic.), deberán estar escritos en el idioma español. Secretaría de Fomento, “Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles”, en *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, ed. Secretaría de Fomento (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887), 554.

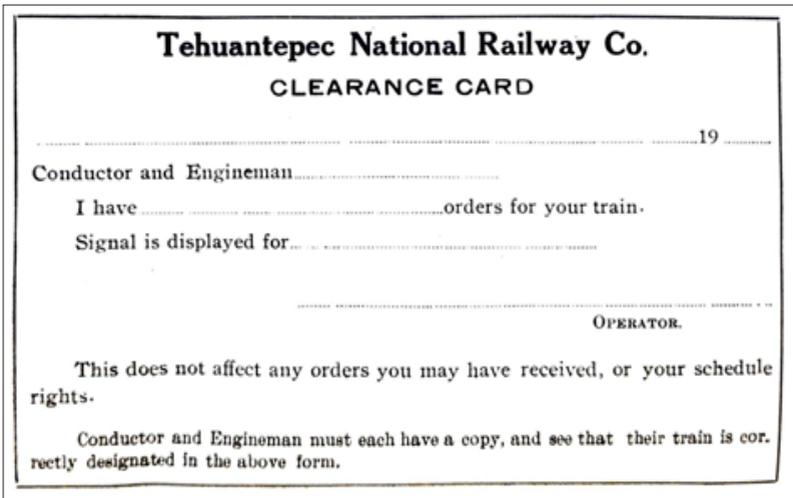
¹⁶ Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950* (México, DF: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010), 53.

¹⁷ La socióloga Shabot Askenazi ha estudiado la lucha de don Felipe Pescador, un antiguo trabajador mexicano que expuso la necesidad de cumplir debidamente con el uso oficial del español ante la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales de México el 1° de julio de 1909. Esther Shabot Askenazi, “La Gran Liga de Empleados de Ferrocarril y la huelga de 1908”, *Estudios Sillares*, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95

analfabetismo que entonces imperaban en el país. Para demostrar lo dicho hasta ahora, se muestra a continuación una boleta de despacho, en inglés, que se solía entregar a los conductores del ya mencionado Ferrocarril de Tehuantepec para registrar la entrada y salida de los trenes.

Imagen 2.

Boleta de despacho del Ferrocarril de Tehuantepec empleada en 1908¹⁸



Debido a este predominio del inglés, gran parte de los vocablos provenientes de dicho sistema se incorporaron al español tras presentar modificaciones para adecuarlos a las reglas de su nueva lengua; esto dado a que el español constituía el idioma materno

Políticos, núm. 18–19 (1979): 242.

¹⁸ Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Reglamento para el Departamento de Transportes (México: Imprenta Lacaud, 1908), 43.

de la mayoría de los trabajadores mexicanos.¹⁹ Tales préstamos adaptados, a diferencia de los extranjerismos abordados en los párrafos anteriores, documentan distintos tipos de cambio que van desde lo fonológico hasta lo ortográfico. Entre los más interesantes se encuentran las modificaciones registradas a nivel morfológico; por ejemplo, mediante la anexión del sufijo español -ero para referir a la persona que realiza la acción. Es el caso de la forma *donquero*, usada para denotar al empleado encargado de alimentar y dirigir a las mulas durante las labores de terraplenado; vocablo creado en el país a partir de la forma inglesa *donkey* ‘burro’.²⁰ Como puede esperarse, el préstamo se utilizó únicamente en la región del norte de México entre las décadas de 1890 y 1900, mientras que en el centro se optó, en su lugar, por el vocablo *mulero* para denominarlo a causa de la menor influencia ejercida por los Estados Unidos en la zona.

Por otra parte, también se documentaron préstamos que sufrieron modificaciones al adaptarse, específicamente, a las normas de formación de plural del español, las cuales dictan que,

¹⁹ Para poner un ejemplo, el Censo General de la República Mexicana de 1895 (el primero de su tipo en el país) registra que, en todo el territorio, los hablantes de español alcanzaban los poco más de 10 millones, mientras que los de náhuatl apenas 649 mil y los de maya 249 mil. Dirección General de Estadística, Censo General de la República Mexicana verificado el 20 de octubre de 1895 (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1899), 91–116.

²⁰ CEDIF. Ferrocarril de Sonora. Nómina del departamento de conservación de vía, julio de 1905.

si una palabra termina en vocal, su plural se crea al añadir el sufijo -s (como *mesa-s*), en tanto que si finaliza en consonante se agrega el alomorfo -es (por ejemplo, *árbol-es*). Algunos de los préstamos siguieron la pauta de esta lengua: es decir, si el vocablo terminaba con vocal se optó por el sufijo -s como en *locomotivas* (procedente del inglés *locomotive*) y si finalizaba en consonante se anexó el alomorfo -es, como sucede con *furgones* (en este caso, proveniente del francés *fourgon*).²¹ No obstante, se registraron casos en los que estos préstamos presentan formas alternantes, lo que significa que un mismo vocablo aparece tanto con el sufijo -s como con el alomorfo -es. Esto ocurre con la forma inglesa *caboose*, la cual se mantuvo invariable en su estatus de extranjerismo (sin sufrir cambios) hasta la década de 1890, momento a partir del cual comenzó a documentar alternancia entre una forma singular (*caboose*, *cabús*) y otras dos posibilidades de formas plurales, una al agregar el sufijo -s al vocablo original (1a) y otra al anexas el alomorfo -es al préstamo adaptado, como en (1b).

1a. En todas las terminales habrá una vía destinada solo para **caboooses** y los empleados del patio los moverán solamente para ponerlos en esa vía.²²

²¹ Cabe aclarar que en esta investigación se analizaron todas las formas extranjeras, registradas en el corpus, que se integraron y emplearon dentro del ámbito del ferrocarril de México, por lo que se toma en cuenta también aquellos préstamos que se introdujeron en España y se usaron sin modificaciones entre los trabajadores del país.

²² Ferrocarriles Nacionales de México, Cédula de sueldos y reglamento para los conductores y empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México (México: The American Book and Printing Co., 1909), 15.

1b. Los conductores de los trenes de carga deberán tener en sus **cabúses** una provisión de palos de enganchar y cerciorarse de que sus garroteros tienen de esos palos.²³

El plural creado mediante el préstamo adaptado (es decir, *cabúses*), que constituye el más integrado a las pautas del español, es el que permanece dentro del vocabulario ferroviario del país, pues el extranjerismo *caboose* comienza a desaparecer paulatinamente en favor del vocablo modificado a fines del siglo XIX.²⁴ El fenómeno contrario ocurre con los préstamos *truck* (en sus dos formas plurales *trucks* y *truckes*, identificadas en el transcurso de la década de 1860) y *ténder* (con *ténderes* y *ténderes*, ambas registradas a inicios de la década de 1850), donde la forma menos ajustada a las normas del español (*trucks*, *ténderes*) fue la que perduró.

Ahora bien, aunque los préstamos del inglés son los más recurrentes (y, por tanto, los más citados de momento), también se introdujeron algunos provenientes de otras lenguas con menor prestigio en México. Al hablar de contacto entre lenguas resulta vital tomar en cuenta el dominio social y el grado de

²³ Camino de Fierro Nacional Mexicano, Reglamento para gobierno de los empleados (México: Crawford Press, 1892), 25.

²⁴ Cuando, en una lengua, se emplean dos elementos que designan al mismo referente, al principio se utilizan ambos de manera alterna hasta que uno de los dos restrinja o expanda su uso, o sea eliminado por completo. Esto depende, principalmente, de tres aspectos: su frecuencia de empleo, su integración al sistema y la aceptabilidad que tenga entre los distintos hablantes. Yolanda Lastra, Sociolingüística para hispanoamericanos (México, DF: El Colegio de México, 1992), 189.

estimación de cada idioma en el territorio, ya que determinan el comportamiento de los actores implicados, así como el tipo de influencia que el encuentro tiene en ambas lenguas.²⁵ Por ende, el predominio técnico de los países angloparlantes derivó en una marcada preferencia por la incorporación de palabras del inglés por sobre las que se habían originado en otros sistemas lingüísticos. Con todo, la expansión ferroviaria en México involucró, desde el tendido de sus primeras vías, la labor de campesinos, obreros y jornaleros procedentes de ciudades y comunidades cercanas a las nuevas vías e, incluso, el traslado de personal a regiones en las que se carecía de mano de obra, lo que dio lugar a desplazamientos intensivos que incentivaron el contacto entre diferentes variantes del español y otros idiomas nacionales. Como resultado de este fenómeno surge la forma *tlacualero*, préstamo adaptado del náhuatl *tlacualli* ‘comida’ al que se anexó el sufijo español -ero para designar al empleado encargado de transportar y distribuir los alimentos entre las cuadrillas. Sus primeros registros se limitan, a inicios del siglo XX, al área del centro debido al mayor uso de esta lengua en la zona, ya que al norte se denominó mediante el compuesto *portador de comidas*.²⁶

Para cerrar el apartado, vale la pena referir brevemente un caso particular de préstamo que no se había abordado hasta

²⁵ Lastra, 173.

²⁶ CEDIF. Ferrocarril SudPacífico de México, división Tepic a la Quemada. Nómina, noviembre de 1923.

ahora: el calco, que consiste en la traducción exacta, miembro por miembro, del compuesto extranjero (por ejemplo, *perro caliente* es una reproducción fiel de la forma inglesa *hot dog*, de *hot* ‘caliente’ y *dog* ‘perro’).²⁷ En particular, dentro del corpus investigado se registran dos calcos del francés; primero, *camino de hierro/ferro*, proveniente del compuesto *chemins de fer* (de *chemin* ‘camino’ y *fer* ‘hierro’), empleado en España desde 1831 e introducido en el país durante la década de 1850.²⁸ En segundo lugar, *material rodante* que procede a su vez del francés *matériel roulant* (de *matériel* ‘material’ y *roulant* ‘rodante’), utilizado para denotar al conjunto de vagones y locomotoras que circulan sobre una vía férrea. No obstante, también se documentan calcos del inglés como *mesa giratoria* (de *turntable*, de *turn* ‘girar’ y *table* ‘mesa’), usado para referir a la plancha circular que facilita la distribución de las máquinas en los talleres; o *derecho de vía* ‘franja de terreno dispuesta a cada lado de la vía para la óptima operación de los trenes’, las cuales recibieron el nombre de *servidumbres* en

²⁷ Juan Gómez Capuz, “El tratamiento del préstamo lingüístico y el calco en los libros de texto de bachillerato y en las obras divulgativas”, Tonos. Revista Electrónica de Estudios Filológicos, núm. 17 (2009), <https://www.um.es/tonosdigital/znum17/secciones/tritonos-1-librosdetexto.htm>.

²⁸ La alternancia en el empleo de hierro y ferro dentro del compuesto se registra más en el corpus de México en comparación con el de España, donde el lingüista Rodríguez Ortiz documenta camino de ferro en un sólo texto publicado en 1844. Francisco Rodríguez Ortiz, Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española [Tesis de Doctorado] (Barcelona: Universitat de Barcelona, 1996), 229.

España y cuya denominación en México resulta una traducción del compuesto inglés *right of way* (de *right* ‘derecho’ y *way* ‘camino, vía’).

Mecanismos lingüísticos internos identificados en el vocabulario ferroviario de México

Aunque el contacto lingüístico originado en México tras la llegada del ferrocarril tuvo como consecuencia la introducción de nuevos préstamos, los trabajadores mexicanos optaron por recurrir también a otro tipo de mecanismos para conformar su vocabulario. Esto no es un fenómeno nuevo ya que, en realidad, las lenguas humanas evolucionan para adecuarse a las necesidades comunicativas de sus hablantes, en ocasiones motivadas por la serie de cambios que experimentan todas las sociedades a lo largo del tiempo (como ejemplo de estos factores externos al sistema se encuentran, justamente, los avances tecnológicos). Con la implantación y funcionamiento de este medio de transporte en el país se desencadenaron innovaciones que obligaron a los operarios nacionales a crear formas léxicas (y a trasladar viejas palabras a un uso especializado, como se verá más adelante). Esas unidades de reciente creación se conocen como *neologismos* y son el resultado de la manipulación, formal y/o semántica, de elementos lingüísticos que existían previamente en la lengua (como palabras y morfemas).²⁹

²⁹ Luis Alberto Hernando Cuadrado, “Sobre la formación de palabras en español”, en *Lengua y cultura en la enseñanza del español a extranjeros: actas Sillares*, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-115>

De hecho, algunas de las formas registradas durante el periodo de estudio se crearon en México con vocablos que ya se usaban antes en el español, debido a que esta lengua cuenta con mecanismos que le permiten producir neologismos con base en los elementos existentes en su sistema. Entre los más habituales está la composición, que consiste en la unión estable de dos unidades previas, lo que da lugar a un compuesto con significado propio (por ejemplo, *abrelatas* y *rompecabezas* son resultado de la combinación de dos palabras independientes). Sin embargo, se reconocen varios tipos de composición, de acuerdo con la fusión gráfica de sus constituyentes. En el corpus, la mayoría de las formas se crearon por sinapsia; es decir, a partir de una unión dispuesta mediante la preposición *de*, como en *casa de máquinas*: puesto que la construcción de los talleres no siguió siempre la estructura circular en sus edificios, se optó por formar el compuesto para indicar el vehículo destinado a su uso, las locomotoras.³⁰ Este ejemplo se concibe como un compuesto (y no como dos palabras separadas) dado a que, sólo en conjunto, ambos elementos designan un referente único. En sí, la creación de dichas formas

del VII Congreso de ASELE (España: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 1998), 257.

³⁰ Cabe recordar que los talleres para locomotoras que mantuvieron una estructura redonda recibieron el nombre de casas redondas, una traducción del inglés *roundhouses*. Por tanto, se creó el compuesto *casa de máquinas* para diferenciar aquellas que no mantuvieron dicho patrón, aunque los trabajadores decidieron retomar el primer elemento del calco (*casas*) al momento de su formación.

es de gran productividad en la terminología científica y técnica, porque su estructura posibilita una especificación detallada del objeto.³¹

Imagen 3.

Casa de máquinas de los talleres de Doña Cecilia en Tamaulipas, 1926.³²



Entre los compuestos por sinapsia dignos de mención se encuentran *chapas de unión*, *placas de unión* y *planchuelas de unión*, los cuales son sinónimos que denominan a la misma pieza de hierro rectangular, con cuatro tornillos, colocada en cada extremo del riel para unirlo a su inmediato sucesivo; tal como puede comprobarse en los ejemplos (2a), (2b) y (2c). Sin

³¹ Manuel Alvar Ezquera, *La formación de palabras en español* (México, DF: Arco, 1995), 22.

³² Casa de máquinas de los talleres de Doña Cecilia en Tamaulipas, 1926. Fondo FNM, *Sección Comisión de Avalúo e Inventarios*. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

embargo, antes de la creación de estos neologismos, en el país ya se documentan otras formas empleadas para designarla entre las décadas de 1860 y 1870: *eclisas* (préstamo adaptado del francés *éclisses* ‘tableta, tablilla’), *bridas* (procedente de España) y *orejetas* (vocablo que, de acuerdo con el ingeniero Santiago Méndez, proviene del alemán *die lahese*).³³

2a. Desde entonces, esta vía ha sido notablemente mejorada, construyéndose de nuevo con rieles ligados entre sí por **chapas de unión** atornilladas.³⁴

2b. Se ligarán entre sí los rieles por medio de **placas de unión** aseguradas con tornillos, y se fijarán á (sic.) los durmientes con clavos de hierro.³⁵

2c. Cada junta o extremo del riel será asegurado con un par de **planchuelas de unión**, con sus cuatro tornillos, rectas o de ángulo y de tamaño uniforme.³⁶

³³ En el Manuscrito del ingeniero Santiago Méndez, de 1879, se explica que este vocablo procede del compuesto alemán *die lasehe*. No obstante, su traducción actual no corresponde con la registrada en dicho documento: “el riel tenía que vencer aun otra objeción: la dificultad de unir convenientemente las extremidades. Se decía que no era posible unirlo por medio de chapas de unión u orejetas (en franc. *éclisses*, tablillas. - fish plates en inglés; se dice en alemán “*die lasehe*”, orejetas de zapato, que expresa bastante bien el objeto de estas fuerzas)”. Santiago Méndez y Méndez, Manuscrito (México: Edición del autor, 1879), 17.

³⁴ Generalidades sobre ferrocarriles de fuertes pendientes y sobre el sistema de vía angosta (México: Imprenta de Ignacio Escalante, 1871), 10.

³⁵ E. Velasco, “Capítulo III. Ferrocarriles. Informe del jefe de la sección 3a”, en Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco, ed. Secretaría de Fomento (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887), 280.

³⁶ Camino de Fierro Nacional Mexicano, Reglamento para cabos de cuadri-Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95

Cuadro 1.
Variación dialectal de los sinónimos de *planchuela* durante la década de 1880

Vocablo	Línea(s) férrea(s) en que se documenta
Chapas	Ferrocarril de Matamoros, Ferrocarril de Veracruz
Chapas de unión	Ferrocarril Nacional Mexicano (división Al Salto y Maravatío)
<i>Fish plates</i>	Ferrocarril Internacional Mexicano
Placas de unión	Ferrocarril Central (división Fresnillo a Santa Rosalía)
Planchas	Ferrocarril de Mérida a Peto, Ferrocarril Central (división San Luis Potosí a Tampico)
Planchas de unión	Ferrocarril de Hidalgo, Ferrocarril de San Marcos, Ferrocarril de Mérida a Calkiní, Ferrocarril Internacional, Ferrocarril Mexicano
Planchuela de unión	Ferrocarril de Mérida a Peto

Pero, es durante la década de 1880 que se documentan hasta siete sinónimos utilizados para designar esta misma pieza de

llas (México: Editorial Boulogny y Schmidt, 1892), 19.

hierro, los cuales se incluyen en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, los vocablos están repartidos a lo largo de todo el territorio nacional y sólo uno, *fish plates*, constituye un préstamo de otra lengua (en este caso, del inglés). Por su parte, el compuesto *planchas de unión*, identificado en España desde 1862,³⁷ es la forma más usada en la década, con registros de su empleo en ferrocarriles pertenecientes al centro, norte y sur del país. Incluso en una línea férrea es posible reconocer sinónimos que alternan entre sí; por ejemplo, *planchas* y *planchuela de unión*, ambas utilizadas en el Ferrocarril de Mérida a Peto en el transcurso de la década. Dichas formas competidoras desaparecieron de manera gradual en favor del vocablo *planchuela*, que se documentó por primera vez a mediados de la década de 1860 y que, a partir de la de 1880 (cuando se comienza a registrar paulatinamente en textos generales sobre ferrocarriles), constituirá la forma predominante en México.

Otros de los neologismos identificados son los compuestos aglutinados, que consisten en la completa fusión gráfica de los elementos que los integran (como en la palabra *telaraña*). En un inicio, muchas formas se encontraban enlazadas por un guion; no obstante, algunas lo perdieron conforme su uso era cada vez más recurrente. Por ejemplo, *guarda-camino* es un compuesto, creado en México hacia la década de 1850, que se utilizó para

³⁷ Rodríguez Ortiz, Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española [Tesis de Doctorado], 267.

referir al empleado destinado a la vigilancia de una vía (3a). Sin embargo, a mediados de la década de 1860 surge también su forma aglutinada, *guardacamino* (3b), con la que alterna hasta la década de 1880. Además de los neologismos competidores, se presentan otros dos sinónimos: la forma *guarda camineros* (3c) y el compuesto *guarda-vía*, el cual se analiza a continuación.

3a El **guarda-camino** que, con algunos cuantos hombres, reponga las descomposturas de los puentes y algunas otras obras que amenazasen algun riesgo á los caminantes (sic.), debe estar pendiente en su puesto.³⁸

3b. Los **guardacaminos** no se separarán de sus tramos durante todo el día, ni permitirán que caminantes a pie o a caballo transiten por la vía.³⁹

3c. Una bodega de ladrillo para combustible y seis casitas para los **guarda camineros** fueron construidas en igual periodo para el cuidado de la vía.⁴⁰

Como se adelantó en el párrafo anterior, *guarda-vía* es la forma predominante durante el periodo de estudio. Proveniente de

³⁸ Empresa del Camino de Toluca a Morelia, Tercer informe de la junta directiva del camino de Toluca a Morelia (México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1852), 3.

³⁹ Ferrocarril Nacional de Tehuacán a La Esperanza, Reglamento para el servicio económico del Ferrocarril de Tehuacán a La Esperanza (México: Imprenta de Ignacio Escalante, 1879), 9.

⁴⁰ I. Garfias, “Compañía Constructora Nacional Mexicana-Tramo de Matamoros a Monterrey. Inspección oficial”, en Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco, ed. Secretaría de Fomento (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887), 800.

España donde se creó, llegó al país como un compuesto separado por guion a inicios de la década de 1880 (4a) y desde sus primeros años alternó con las formas mencionadas; aunque es justamente, a mediados de la década de 1880, que aparece aglutinado, tal como se muestra en el ejemplo (4b). Cabe aclarar que la desaparición del signo (-) es relevante dado que evidencia la completa integración de ambas formas en una sola, así como el hecho de que los hablantes ya la conciben como si fuera una misma palabra. Es más, *guardavía* resulta el único compuesto registrado entre los años de 1900 a 1930, pues el resto (*guardacamino* y *guarda camineros*) deja de emplearse de manera paulatina a lo largo de las últimas dos décadas del siglo XIX.

4a. Se ha sostenido constantemente sobre la vía en explotación, además de los seis **guarda-vías** que incesantemente la recorren, una cuadrilla de 20 hombres con un jefe inteligente y práctico, que se ocupa en componer los desperfectos ocasionados por el tráfico, reponiendo los durmientes que se inutilizan.⁴¹

4b. Es también deber de los **guardavía**s apagar los fuegos que se originen por las chispas de las locomotoras en la vía y vigilar las propiedades de los demás.⁴²

Ahora bien, el uso excesivo del inglés durante los años de inicio de tendido y servicio ferroviarios, junto con otros

⁴¹ Casares, “Informe relativo á las operaciones del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, en el segundo semestre de 1884”, 657.

⁴² Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, Reglamento para el Departamento de transportes (México: Imprenta de Hull, 1903), 40.

fenómenos discriminatorios de los que eran objeto al interior de las compañías, generaron descontento entre los empleados mexicanos; a tal magnitud que se desencadenaron movimientos que coincidirían con la adquisición de las líneas férreas más importantes del país por parte del gobierno de Porfirio Díaz (esto imprimió a la lucha un sello nacionalista al convertirse el Estado, por primera vez, en dueño del 51% de las acciones de las empresas ya establecidas en el territorio). Tras la creación de Ferrocarriles Nacionales de México en 1908, empezó de manera definitiva la mexicanización de este medio de transporte, proceso que legitimó las demandas de sus trabajadores, quienes exigían la mayor contratación de personal nacional, así como la eliminación de todas las segregaciones que, hasta entonces, habían prevalecido en estas compañías.⁴³ Por supuesto, entre las peticiones se encontraba el empleo del español para los asuntos relacionados con la administración y funcionamiento de los ferrocarriles, antes llevados a cabo en inglés (tal como se explicó en el apartado previo).

Estos movimientos tuvieron un impacto directo en el vocabulario ferroviario del país, pues el número de trabajadores extranjeros comenzó a decaer en las siguientes décadas y, por tanto, también el uso de otras lenguas no mexicanas. Además, el constante crecimiento de la red ferroviaria se vio afectado por el estallido de la Revolución, aunado a que la lucha armada permitió

⁴³ Shabot Askenazi, “La Gran Liga de Empleados de Ferrocarril y la huelga de 1908”, 217.

al personal nacional asumir, por primera vez, puestos de control y otros cargos altos dentro de las compañías en las que antes habían tenido poca incidencia; esto debido a la salida paulatina de aquellos empleados no nacionales que todavía quedaban en México y que habían ocupado posiciones superiores en el escalafón. Aunque ese ambiente de inestabilidad política afectó la educación universitaria del país, a partir de 1917 sus alumnos de ingeniería lograron realizar sus prácticas profesionales en algunas de las empresas ferroviarias e integrarse a las tareas de restauración de maquinaria y vías que se llevaron a cabo, así como a la construcción de nuevas líneas y a la operación de trenes.⁴⁴ Desde entonces, la lengua oficial del ferrocarril en el país sería el español y sus actividades de servicio mantendrían el movimiento migratorio que había iniciado con el tendido mismo de sus vías; condición que incitó cambios frecuentes en los componentes de su vocabulario.

A pesar del empleo obligatorio del español en las décadas posteriores a la Revolución y, por tanto, del menor registro

⁴⁴ Esta situación no siempre fue así. Por ejemplo, durante el mandato de Benito Juárez se modificó la organización del antiguo Colegio de Minería, creado desde 1792, para establecer la Escuela Especial de Ingenieros, que después dio origen a la Escuela Nacional de Ingenieros (ENI). Además, se intentó vincular fuertemente esta profesión con el ferrocarril, por lo que se decretó, desde el 25 de marzo de 1867, que las compañías constructoras de líneas férreas estaban obligadas a recibir a los estudiantes de ingeniería civil, de puentes y caminos de la ENI para que realizaran sus prácticas. No obstante, la disposición encontró fuertes resistencias que dificultaron o imposibilitaron el aprendizaje de muchos mexicanos. Guajardo Soto, Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950, 31–32.

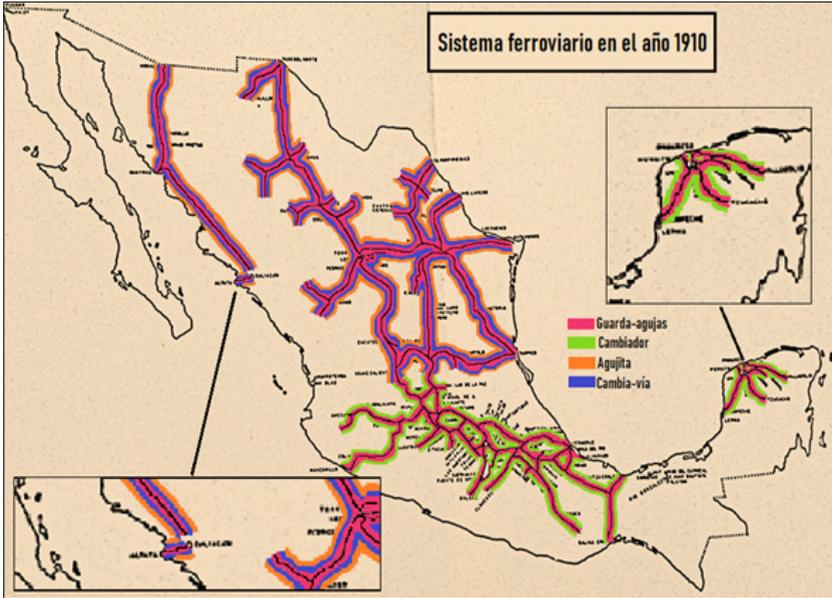
de préstamos léxicos en comparación con el periodo anterior, el vocabulario ferroviario siguió documentando fenómenos lingüísticos como la creación de neologismos y la variación dialectal. Por ejemplo, las formas *cambia-vía* y *agujita*, utilizadas para referir al empleado a cargo de accionar los cambios en la vía, se registran sólo en la zona norte del país. Ambas aparecen en nóminas de la década de 1910 a 1920,⁴⁵ momento para el que los contactos entre el español y otras lenguas extranjeras habían aminorado dentro de las compañías ferroviarias. Además, durante el periodo en que se documentan conviven también con otros sinónimos incluidos en textos generales sobre el ferrocarril. Así entonces, las cuatro formas léxicas alternantes reconocidas en la época son:

- a) Las formas *cambia-vía* y *agujita*, empleadas al norte de México.
- b) El vocablo derivado *cambiador* (del verbo *cambiar*, al que se agregó el sufijo -(a)dor para indicar el agente de la acción), registrado en las zonas del centro y del sur.
- c) El compuesto *guarda-agujas*, procedente de España, el cual se documenta en las tres regiones (norte, centro y sur del país).

La zona dialectal que abarca el empleo de cada una de las cuatro formas identificadas en el corpus se muestra en la siguiente imagen.

⁴⁵ CEDIF. Ferrocarriles Nacionales de México y anexos, división Torreón. Nómina del departamento de transportes, diciembre de 1925.

Imagen 4.
Distribución geográfica de las formas *cambia-vía*, *agujita*, *cambiador* y *guarda-agujas* en la década de 1910



Finalmente, un fenómeno que se documenta, en menor grado, desde los primeros años de tendido férreo es la especialización semántica. Esta se da porque, a través del tiempo, una misma palabra puede obtener más significados que alternan con el original: entre los factores que producen esto se encuentra su empleo en contextos distintos al primero en que se usó, lo que es posible explicar debido a la necesidad de nombrar nuevos referentes ante, por ejemplo, los avances científicos y tecnológicos, como la aparición del ferrocarril. Entonces, al requerir de vocablos que designen objetos, ideas o conceptos recientes, surgen tres opciones

(dos de las cuales han sido expuestas antes): 1) generar formas a partir de elementos existentes en la lengua (neologismos), 2) introducir vocablos procedentes de otra (préstamos) o 3) agregar el nuevo significado a una palabra vieja. En sí, la especialización semántica sucede cuando una forma adquiere un significado particular que sólo es aplicable dentro de un ámbito específico. En realidad, lo más frecuente es que posea un significado general en la lengua común y otro sentido especializado en un contexto restringido.⁴⁶

Sin embargo, las especializaciones semánticas resultan el fenómeno menos frecuente en el corpus, pues la mayoría de los vocablos del español general que se trasladaron al ámbito ferroviario adquirieron esos significados en España, sin registrar modificaciones semánticas en México. Es el caso, por ejemplo, del vocablo *carril*, el cual designó primero a la barra de hierro utilizada para soportar y guiar a los trenes (5a); no obstante, en el contexto ferroviario también se empleó como sinónimo de *vía* (5b), debido a que ésta se conforma de varios rieles. En México, el término *carril* llegó con ambos significados, por lo que no se puede hablar de cambios semánticos llevados a cabo en el país.

5a. Las juntas están aseguradas con eclisas ahuecadas que abrazan la cintura y cabeza inferior del **carril**, sugetas (sic.) por medio de tornillos y tuercas.⁴⁷

⁴⁶ Stephen Ullman, *Semántica. Introducción a la ciencia del significado* (México, DF: Aguilar, 1976), 182–83.

⁴⁷ Proyecto de un ferro carril de Veracruz a Mejico (México: Imprenta de Va Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95

5b. El asiento del ferro-carril se ha formado con la mayor economía y para un **carril** solamente, con rieles de 25 kilogramos por metro de largo.⁴⁸

Otro ejemplo de especialización semántica resulta el uso de la forma plural *empalmes* a mediados de la década de 1860, momento en el que recibió un significado particular dentro del contexto ferroviario del país, ya que se comenzó a utilizar, como sinónimo de *planchuela*, para denominar a la pieza de hierro que une a un riel con otro (6a), la cual ha sido mencionada previamente. Pero esta acepción (únicamente adjudicada al plural de la forma) no se mantuvo en el corpus, pues el nominal *empalme* (tanto singular como plural) sólo continuó denotando, en el ámbito ferroviario, al punto en que convergen dos líneas de ferrocarril, como en:

6a. Los **empalmes** (*eclisses, fish-plates*), tal es el nombre que se da á (sic.) las placas que unen las extremidades de los rieles.⁴⁹

6b. Cuando una línea tenga que enlazarse con otra, los **empalmes** se harán únicamente en las estaciones designadas.⁵⁰

Woutes, 1851), 11–12.

⁴⁸ Proyecto de un ferro carril de Veracruz a Mejico, 11–12.

⁴⁹ Pedro Almazán, Tratado sobre caminos comunes ferrocarriles y canales. Construcción de puentes ordinarios, oblicuos de madera y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación (México: Imprenta Literani, 1865), 87.

⁵⁰ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles expedido por decreto el 10 de julio de 1883 (México: Imprenta de la Oficina Impresora de Estampillas, 1892), 31.

Otro caso es el de la palabra *garrote* (que inicialmente refería al palo grueso que puede emplearse a modo de un bastón), la cual adquirió en México una nueva acepción en el ámbito ferroviario al denominar al sistema que permite frenar el tren. Esta acepción, registrada desde 1860, se debe al hecho de que en el país se empezó a usar un palo que permitía hacer palanca para girar el disco del freno; motivo por el que su empleo frecuente entre los trabajadores del ferrocarril provocó que el vocablo *garrote* designara entonces a todo el mecanismo, como se evidencia en los ejemplos de (7a) y (7b). Dicho fenómeno semántico dio lugar también a una locución verbal, *dar garrote*, creada en México para denotar la acción de utilizar el garrote y accionar el freno, como en (7c).

7a. De algunos años á esta parte, se ha ido generalizando el empleo de unas locomotivas que los ingleses llaman tank-engines y que llevan consigo su provision de agua y combustible y el aparato que ayuda á contener su marcha (el freno ó **garrote**).⁵¹

7b. Tanto los Jefes de Estacion (sic.) como los conductores de trenes cuidarán de que el último carro de todo tren tenga buen **garrote** antes de partir.⁵²

7c. Las locomotivas mas (sic.) comunmente (sic.) utilizadas llevan tras de sí, en otro vehículo llamado tender, su provisión

⁵¹ Santiago Méndez Echazarreta, *Nociones prácticas sobre caminos de fierro* (México, 1864), 194.

⁵² *Ferrocarril Mexicano, Recopilación de órdenes y circulares emitidas en diversas fechas y relativas al servicio de este Ferrocarril* (México: Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1879), 19.

de agua y combustible, y el aparato para **dar garrote** y contener su marcha.⁵³

Conclusiones

El análisis de los distintos términos permitió identificar características particulares en el vocabulario ferroviario de México, debido a que las condiciones de construcción y servicio de los ferrocarriles en el territorio fueron únicas si se las compara con otras regiones. El hecho de que las empresas a cargo eran, en su mayoría, extranjeras se reflejó en la incorporación de préstamos léxicos, ya que la influencia de los Estados Unidos en el tendido y la operación de los ferrocarriles del país tuvo un fuerte impacto sobre su vocabulario, lo que explica que gran parte de los términos foráneos procedan del inglés. Mediante el recorrido en el tiempo llevado a cabo antes, también se pudo apreciar la incidencia de fenómenos históricos sobre la lengua al documentar préstamos del francés ligados a la Intervención francesa. Además, es llamativo haber encontrado vocablos del náhuatl, pues éstos están ligados a los trabajadores, a su origen y a la vitalidad de su lengua. No obstante, tanto la naturaleza multilingüe de México como el contacto lingüístico que propició el tendido de sus vías generaron, incluso, el surgimiento de variaciones dialectales. Si se observa todo esto de manera general, es posible distinguir en el vocabulario ferroviario de México, palabras que no pertenecen a ningún otro vocabulario de su tipo.

⁵³ Méndez Echazarreta, *Nociones prácticas sobre caminos de fierro*, 194.

La perspectiva diacrónica de la investigación permitió comparar, además, las décadas de mayor afluencia de trabajadores extranjeros con las posteriores a la Revolución; momento para el que estos empleados se habían visto forzados a abandonar el país. Los datos muestran más variación dialectal durante la década de 1880, cuando inician las labores de construcción de las grandes líneas del Ferrocarril Central y del Ferrocarril Nacional que cruzaban desde la capital hasta la frontera norte, las cuales importaron mano de obra procedente de regiones y países muy diferentes. Es el caso, por ejemplo, de los sinónimos de *planchuela*, ya que hacia esta época se documentan hasta siete formas para denominar a la misma pieza de hierro. Pero, incluso para la década de 1920, se registran variaciones con formas del español, como lo son *agujita* y *cambia-vía* empleadas sólo en el norte, lo que posibilita aventurar la existencia de este fenómeno lingüístico en décadas posteriores.

Una vez que han sido evidenciadas estas diferencias entre el vocabulario ferroviario de México y otros léxicos técnico-especializados, resulta de vital importancia continuar con la recuperación de la información lingüística contenida en los escritos que aún se conservan en los archivos del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y que no forman parte de la investigación. Primero, debido a que el estado actual de algunos de los textos apremia su rescate antes de la pérdida definitiva de los datos que incluyen. En segundo lugar, porque el recuperarlos permite también la reconstrucción tanto histórica como lingüística

de los demás periodos de funcionamiento de los ferrocarriles, los cuales presentan sus propios fenómenos particulares. Dada la relevancia de este medio de transporte en el país, su estudio posibilita rescatar una parte de la memoria colectiva de México.

Referencias

Archivo

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)

Bibliografía

- Almazán, Pedro. *Tratado sobre caminos comunes ferrocarriles y canales. Construcción de puentes ordinarios, oblicuos de madera y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación*. México: Imprenta Literani, 1865.
- Alvar Ezquera, Manuel. *La formación de palabras en español*. México, DF: Arco, 1995.
- Bonilla Galindo, María Isabel. “Los ferrocarriles en México: un recuento de su desarrollo”. *Glifos*, núm. 26 (2021): 10–15.
- Camino de Fierro Nacional Mexicano. *Reglamento para cabos de cuadrillas*. México: Editorial Bouligny y Schmidt, 1892.
- . *Reglamento para gobierno de los empleados*. México: Crawford Press, 1892.
- Carregha Lamadrid, Luz, y Begoña Garay López. *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, 1999.

- Casares, David. “Informe relativo á las operaciones del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, en el segundo semestre de 1884”. En *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, editado por Secretaría de Fomento, 882–86. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Chapman, John Greshman. *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880*. México, DF: Secretaría de Educación Pública, 1975.
- Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. *Reglamento para el Departamento de Transportes*. México: Imprenta Lacaud, 1908.
- Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano. *Reglamento para el Departamento de transportes*. México: Imprenta de Hull, 1903.
- Cuadrado, Luis Alberto Hernando. “Sobre la formación de palabras en español”. En *Lengua y cultura en la enseñanza del español a extranjeros: actas del VII Congreso de ASELE*, 257–64. España: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 1998.
- Dirección General de Estadística. *Censo General de la República Mexicana verificado el 20 de octubre de 1895*. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1899.
- Empresa del Camino de Toluca a Morelia. *Tercer informe de la junta directiva del camino de Toluca a Morelia*. México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1852.
- Ferrocarril Mexicano. *Recopilación de órdenes y circulares emitidas en diversas fechas y relativas al servicio de este Ferrocarril*. México: Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1879.

- Ferrocarril Nacional de Tehuacán a La Esperanza. *Reglamento para el servicio económico del Ferrocarril de Tehuacán a La Esperanza*. México: Imprenta de Ignacio Escalante, 1879.
- Ferrocarriles Nacionales de México. *Cédula de sueldos y reglamento para los conductores y empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: The American Book and Printing Co., 1909.
- Garfias, I. “Compañía Constructora Nacional Mexicana-Tramo de Matamoros a Monterrey. Inspección oficial”. En *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, editado por Secretaría de Fomento. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Generalidades sobre ferrocarriles de fuertes pendientes y sobre el sistema de vía angosta*. México: Imprenta de Ignacio Escalante, 1871.
- Gómez Capuz, Juan. “El tratamiento del préstamo lingüístico y el calco en los libros de texto de bachillerato y en las obras divulgativas”. *Tonos. Revista Electrónica de Estudios Filológicos*, núm. 17 (2009). <https://www.um.es/tonosdigital/znum17/secciones/tritonos-1-librosdetexto.htm>.
- Guajardo Soto, Guillermo. *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México, DF: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.
- Guerrero Ramos, Gloria. “El préstamo lingüístico, uno de los principales procedimientos de creación neológica”. *Quaderns de Filologia. Estudis lingüístics* 28 (2013): 115–30.
- Lara, Luis Fernando. *Curso de Lexicología*. México, DF: El Colegio de México, 2006.

- Lastra, Yolanda. *Sociolingüística para hispanoamericanos*. México, DF: El Colegio de México, 1992.
- Méndez Echazarreta, Santiago. *Nociones prácticas sobre caminos de hierro*. México, 1864.
- Méndez y Méndez, Santiago. *Manuscrito*. México: Edición del autor, 1879.
- Nieves Medina, Alfredo. “Los ferrocarriles en Sonora”. *Mirada Ferroviaria*, núm. 7 (2009): 20–29.
- Ortiz Hernán, Sergio. *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica, vol. I. La luz de la locomotora*. México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- Proyecto de un ferro carril de Veracruz a Mejico*. México: Imprenta de Va Woutes, 1851.
- “Redacción”. *El Ferrocarrilero*, el 30 de mayo de 1904.
- Rodríguez Ortiz, Francisco. *Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española [Tesis de Doctorado]*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1996.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles expedido por decreto el 10 de julio de 1883*. México: Imprenta de la Oficina Impresora de Estampillas, 1892.
- Secretaría de Fomento. “Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles”. En *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, editado por Secretaría de Fomento. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Shabot Askenazi, Esther. “La Gran Liga de Empleados de Ferrocarril y la huelga de 1908”. *Estudios Políticos*, núm. 18–19 (1979): 205–43.

- Ullman, Stephen. *Semántica. Introducción a la ciencia del significado*. México, DF: Aguilar, 1976.
- Velasco, E. “Capítulo III. Ferrocarriles. Informe del jefe de la sección 3ª”. En *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, editado por Secretaría de Fomento. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Zimmermann, Klaus. “Disglosia y otros usos diferenciados de lenguas y variedades en el México del siglo XX: entre el desplazamiento y la revitalización de las lenguas indomexicanas”. En *Historia sociolingüística de México, vol II*, editado por Rebeca Barriga Villanueva y Pedro Martín Butragueño, 881–955. México, DF: El Colegio de México, 2010.