

## X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Número y nombre de la Sesión

Número e nome da sessão

Session number and name

Inestabilidad denominativa en el léxico ferroviario del siglo XIX: las causas de la variación terminológica en clave diacrónica

Instabilidade denominativa no léxico ferroviário do século XIX: as causas da variação terminológica em chave diacrónica

Denominative instability in 19th-century railway lexicon: the causes of terminological variation from a diachronic perspective

---

ANDREA FERNÁNDEZ VIVANCO

Universidad de Salamanca

afernandezviv@usal.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).\*\*

**Resumen:** Este trabajo examina la relación entre procesos históricos y variación denominativa en el léxico ferroviario español del siglo XIX. El desarrollo tardío del ferrocarril en España, la dependencia del capital y la tecnología extranjeros, su estrecha vinculación con la minería y la siderurgia y la organización del sistema en compañías privadas con implantación territorial diferenciada influyeron decisivamente en la configuración terminológica del sector. Estos factores favorecieron la incorporación de préstamos del francés, el inglés y el alemán, la coexistencia de formas adaptadas y no adaptadas y diversos desplazamientos semánticos. La historia

extralingüística se revela como un motor fundamental de inestabilidad y cambio en la terminología especializada.

**Palabras clave:** léxico ferroviario; variación denominativa; préstamo; terminología

**Resumo:** Este trabalho examina a relação entre processos históricos e variação denominativa no léxico ferroviário espanhol do século XIX. O desenvolvimento tardio da ferrovia na Espanha, a dependência de capital e tecnologia estrangeiros, sua estreita ligação com a mineração e a siderurgia e a organização do sistema em empresas privadas com implantação territorial diferenciada influenciaram decisivamente a configuração terminológica do setor. Esses fatores favoreceram a incorporação de empréstimos do francês, inglês e alemão, a coexistência de formas adaptadas e não adaptadas e diversos deslocamentos semânticos. A história extralingüística revela-se um motor fundamental de instabilidade e mudança na terminologia especializada.

**Palavras-chave** léxico ferroviário; variação denominativa; empréstimo; terminologia

**Abstract:** This paper examines the relationship between historical processes and denominative variation in 19th-century Spanish railway terminology. Among the factors that significantly influenced the terminological configuration of the sector, we analyse the late development of the railway in Spain, its dependence on foreign capital and technology, its close links with mining and steelmaking, and the organisation of the system into private companies with different territorial coverage. These conditions led to the incorporation of loanwords from French, English, and German, the coexistence of adapted and non-adapted forms, and various semantic shifts. Extralinguistic history is revealed as a fundamental driver of instability and change in specialised terminology.

**Keywords:** railway lexicon; denominative variation; loanwords; terminology

\* De no estar vinculado a ninguna, no tendrá que poner nada. Se não estiver vinculado a nenhum, não precisará colocar nada. If you are not affiliated with any, you do not need to enter anything.

\*\* Esta indicación se incluirá siempre que el/la autor/a de la comunicación no haya expresado su oposición a la difusión de su trabajo a través de la página web del Congreso. Esta indicação será incluída sempre que o autor da comunicação não tiver manifestado a sua oposição à divulgação do seu trabalho através do site do Congresso. This indication will be included provided that the author of the paper has not expressed opposition to the dissemination of their work via the Congress website.

---

## INTRODUCCIÓN

La irrupción de la inteligencia artificial ha inundado la prensa y los discursos especializados o divulgativos de anglicismos como *embedding* o *bagging*, palabras difíciles de pronunciar, compuestos nominales largos como *gran modelo del lenguaje* y siglas como *GPT*. Como consecuencia, los hablantes utilizan distintas denominaciones o distintas pronunciaciones para referirse a la misma realidad y los periódicos alternan distintas

traducciones para adaptar, paulatinamente, toda la corriente de léxico derivada de denominar una realidad nueva.

Esta problemática —la de darle nombre a avances tecnológicos que hace unos años no existían— no es nueva. La historia demuestra que cada gran innovación técnica o científica ha venido acompañada de vacilaciones denominativas, préstamos, calcos y propuestas alternativas que compiten entre sí hasta que el uso termina por decantar la forma más estable. Así ocurrió con el léxico del ferrocarril en el siglo XIX. De todas las formas de variación denominativa que se dan en el léxico de especialidad, los cambios en la terminología del ferrocarril guardan una relación privilegiada con eventos históricos. La presente comunicación estudia la influencia de los procesos históricos en la configuración del léxico ferroviario.

## **1. ASPECTOS HISTÓRICOS QUE INCIDIERON EN EL LÉXICO FERROVIARIO DEL S.XIX**

Es ampliamente conocido que el desarrollo del ferrocarril en España sufrió un retraso estructural en comparación con vecinos europeos, tales como Inglaterra, Alemania, Bélgica o Francia. La primera línea ferroviaria del estado se construyó en ultramar y unía las localidades cubanas de La Habana y Güimes. El primer camino de la península se inauguró en 1848, año en el que la técnica industrial había avanzado notablemente en otros países, alcanzando hitos como la fabricación de locomotora de Stephenson (1825). Quiere decir esto que, en el momento en que en España comenzaron a buscarse soluciones denominativas para referirse al ferrocarril, su infraestructura, administración y material rodante, en Inglaterra (Mirsagatova, 2025), Francia (Swann, 1918; Wexler, 1955) y Alemania (Gerstenkorn *et al.*, 2006) ya había términos que gozaban de una cierta estabilidad y consenso social.

De los eventos que acontecieron en la historia ferroviaria española de la segunda mitad del siglo XIX son tres las cuestiones que incidieron en el desarrollo del léxico ferroviario: la influencia del capital extranjero, la relación del medio con la minería y la siderurgia, y el seccionamiento de la explotación ferroviaria en compañías en distintos núcleos geográficos.

## 1. 1. Influencia del capital extranjero

Desde un punto de vista histórico, el desarrollo del ferrocarril en España estuvo profundamente condicionado por la influencia técnica, financiera y empresarial de varias potencias extranjeras. Puede afirmarse que el ferrocarril español nació en un contexto de dependencia tecnológica y de capital exterior.

Reino Unido había liderado la Revolución Industrial y había desarrollado los primeros ferrocarriles modernos. La tecnología ferroviaria empleada en la península procedía fundamentalmente de Inglaterra (Wais San Martín, 1974). Antes incluso de la construcción de la línea Barcelona-Mataró, se daba cuenta a los accionistas de las gestiones llevadas a cabo con las empresas inglesas encargadas de los suministros necesarios para su explotación. La línea importó tablas giratorias, mecanismos de cambio y otros componentes. La obra también recoge la presencia directa de especialistas extranjeros en la dirección técnica, como cuando se cita al ingeniero jefe de las obras.

El prospecto para la construcción de un camino de hierro desde Barcelona a Camprodon<sup>1</sup> reza lo siguiente:

Artículo 36. Deberán ser españoles todas las personas que se empleen en esta obra, a excepción de los ingenieros y de algún artista que sean absolutamente necesarios, en razón a que exijan los trabajos el servicio de personas que posean un conocimiento del sistema de construir caminos de hierro.

Especialmente para Cataluña fue relevante la cercanía geográfica con Francia, nación que había trazado y puesto en marcha sus primeras líneas férreas (Rodríguez Ortiz, 1998). Entre los primeros textos técnicos que llegaron a España a través de traducciones podemos enumerar el *Tratado práctico sobre los carriles de hierro*,<sup>2</sup> traducido por Gregorio González Azaola; el *Tratado de las máquinas de vapor*,<sup>3</sup> traducido por Gerónimo de

---

<sup>1</sup> Biblioteca Digital Hispánica (Madrid), Prospecto para la construcción de un camino de hierro desde Barcelona a Camprodon, Madrid: Imprenta de Don Agustín Espinosa y Compañía, 1844, signatura U/10485, p. 24.

<sup>2</sup> Biblioteca Regional de Madrid (Madrid), *Caminos de hierro, tratado práctico del ingeniero inglés Mr. Tredgold, sobre los caminos de carriles de hierro, y los carruages, máquinas de vapor y de gas*, Madrid: Oficina de Federico Moreno, 1831, signatura A-1084, 126 + 6 pp., 2 láminas.

<sup>3</sup> Universidad Politécnica de Madrid (Madrid), *Tratado de las máquinas de vapor, y de su aplicación a la navegación, minas, manufacturas etc.: contiene la historia de la invención y mejoras sucesivas de estas máquinas. Escrito en inglés por Th. Tredgold;*

la Escosura o la *Comparación entre los caminos ordinarios, los caminos de hierro, y los canales de navegación*,<sup>4</sup> traducido por (Barra, 1833). A estas tres obras dedica Rodríguez Ortiz (2012) un exhaustivo análisis metalingüístico y traductológico.

La influencia que Reino Unido y los países francófonos europeos tuvieron en España en términos de aprovisionamiento e instrucción tuvo su contraparte al otro lado del Atlántico: tanto en la que por aquel entonces fuera colonia española como en el resto de la América hispanohablante incidió la capacidad técnica y la inyección de capital por parte de los Estados Unidos (Oostindie, 1984; Flores Bonilla, 2024).

## 1. 2. Vinculación con la minería y la siderurgia

Que el desarrollo del ferrocarril fue acompasado y propiciado por una aceleración industrial no es un fenómeno nacional. En toda Europa, los avances en minería, metalurgia y mecánica propiciaron un clima favorable para la transmisión del saber técnico (Kroker, 1993).

La vinculación entre siderurgia, minería y ferrocarril en la España del siglo XIX fue estructural y bidireccional: el desarrollo ferroviario estimuló la expansión minera y siderúrgica, mientras que la disponibilidad de hierro y carbón condicionó técnica y económicamente la construcción de las líneas férreas. Desde una perspectiva histórico-económica, puede hablarse de un círculo industrial en el que transporte, extracción y transformación del mineral se reforzaron mutuamente (Ormaechea Hernaiz, 1999).

## 1.3. Las grandes compañías y la división del mapa geográfico español

Desde que el primer tren circuló por una vía férrea española hasta la fundación de Renfe en 1941, la explotación ferroviaria estaba a cargo de varias compañías privadas (Wais, 1974). Las primeras líneas no se conciben como una

---

*traducido al francés por F. N. Mellet, y de este idioma al castellano de orden del Rey N. S. a quien va dedicado, por Don Gerónimo de la Escosura, Madrid: Imprenta de D. León Amarita, 1831, signatura 2-6-8-1, 2 vols. (t. I: XXV, 454 pp.; t. II: 37 pp., 24 h. de láminas).*

<sup>4</sup> Biblioteca Nacional de España (Paseo de Recoletos, Madrid), comparación entre los caminos ordinarios, los caminos de hierro, y los canales de navegación. Hecha por M.S.P. Girard y traducida al castellano con algunas notas haciendo aplicaciones a España por Don Francisco Javier Barra, Madrid: Imprenta de Don Miguel de Burgos, 1833, signatura 1/50622.

red estatal unificada, sino como iniciativas empresariales concretas asociadas a un territorio específico. La propia selección denominativa de *línea* refuerza esta lógica territorial y empresarial.

La configuración geográfica de las compañías ferroviarias españolas se entiende a partir del modelo concesional consolidado con la Ley General de Ferrocarriles. Esta ley estableció la construcción y explotación de líneas por empresas privadas concesionarias y cesiones vinculadas a líneas concretas, no a una red nacional integrada (Tortella Casares, 1995).

El resultado fue una red fragmentada, donde cada compañía consolidaba su dominio en un espacio geográfico determinado. Durante el último tercio del siglo XIX, el sistema tendió a concentrarse en tres grandes compañías —la Compañía del Norte, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces—, cada una adscrita a un núcleo territorial diferenciado.

## 2. HISTORIA COMO FUENTE DE VARIACIÓN LINGÜÍSTICA

Los hechos descritos en el capítulo anterior son de naturaleza extralingüística. Sin embargo, permearon en la lengua en un momento en el nació la necesidad de denominar realidades inexistentes hasta la fecha. En este proceso de creación terminológica, es frecuente que las lenguas presenten inestabilidad denominativa, es decir, que no haya una forma única y estable para nombrar un concepto (cf. García Palacios, 2022).

Se trata de un proceso que se enmarca en el fenómeno más amplio de la variación terminológica. Esta variación puede ser denominativa, es decir, pueden convivir varias denominaciones para referirse a un mismo concepto o una misma realidad (Freixa, 2022). Por otro lado, la variación puede darse como movilidad semántica, es decir, la coexistencia de varios sentidos relacionados en un mismo término especializado, debida a su uso social y discursivo (Temmerman, 2000). En términos muy simplificados, podríamos asimilar la primera a la sinonimia, en tanto que un mismo concepto puede tener distintas posibilidades denominativas; mientras que la segunda se puede corresponder con la polisemia, en tanto que una misma denominación puede tener distintas posibilidades semánticas.

### 2.1. El movimiento interlingüístico

Tanto las conceptualizaciones como las denominaciones de una unidad terminológica están a menudo imbricadas por las lenguas y culturas en contacto. Según Freixa (2022), el contacto entre distintas lenguas constituye una de las causas más atendidas en el estudio de la variación

denominativa, un interés que se ha mantenido hasta hoy. Este contacto no se limita a la cercanía geográfica, sino que también abarca dimensiones culturales que favorecen la circulación y transformación de las denominaciones (ibid.).

Especialmente en la década de 1840, el francés actuó como lengua de prestigio técnico y cultural. Rodríguez Ortiz (1997) documenta la incorporación de denominaciones en el material móvil (por ejemplo, *charabán*, del francés *char-à-bancs*), en la circulación (*convoy*) y en las dependencias ferroviarias (*bagaje*, *gabinete*).

A partir de la importación de material de Reino Unido en la década de 1850, el inglés se consolida como fuente directa en la fase de expansión del léxico ferroviario. Se incorporan al español anglicismos como *balasto*, *rail*, *truck* o *túnel*.

La adaptación fonética desde el inglés resulta más complicada que desde el francés. Se explica desde el punto de vista fonológico, ya que el inglés presenta mayor complejidad silábica, pero sobre todo desde la ortotipografía, que dificulta la correspondencia grafema-fonema en el proceso de adaptación. Esto provocó en el léxico ferroviario del s. XIX la coexistencia de préstamos crudos sin adaptar y de varias adaptaciones fonéticas distintas. Por ejemplo, en la primera mitad del siglo convivieron *truck truk* (ibid.: 279), así como *tramway*, *tramway-car*, *tram-car*, *tramwia* hasta finalmente llegar a *tranvía* (ibid.: 348). La vacilación no era solo ortográfica, sino también gramatical: esta misma voz se utilizó a lo largo del siglo como femenina y masculina. De hecho, su primera incorporación en el DRAE (1869) es como sustantivo femenino.

La unidad terminológica más paradigmática del siglo fue vagón. Este lema presenta variación denominativa (convivieron las formas *waggon*, *wagon*, *wagón* y *vagón*, así como los plurales *waggon*s, *wagons*, *wagones* y *vagones*), pero también variación conceptual. Se utilizaban para referirse a cualquier vehículo remolcado por vías férreas, como muestra el ejemplo 1-a; pero también para designar el tipo de vehículo que transporta mercancías o equipajes, a diferencia de los *coches*, que se encargaban del transporte de personas, tal y como constata el ejemplo 1-b. El subrayado es nuestro:

[1-a] Acto continuo los convidados volvieron á subir á los wagones, que entraron en la estación de Madrid á las cinco menos cuarto.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Gaceta de Madrid, CC, núm. 176, tomo II (25 de junio de 1861): 9.

[1-b] Cada soldado ata á su caballo con el roncal y lo más corto posible; quita la brida, sale con ella, y se dirige al puesto que le corresponde en la fila: los dos últimos caballos que cierran el espacio del wagon, no entrarán hasta que todos los demas estén atados y los hombres fuera del coche.<sup>6</sup>

Las actitudes hacia la incorporación de voces extranjeras eran también disidentes. Vemos posturas que abogaban por adaptar los préstamos, como es el caso del académico Antonio Segovia (1873)<sup>7</sup>:

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*.

Por su parte, la mayor parte del personal técnico, sobre todo los ingenieros que habían viajado al extranjero y habían observado los avances del ferrocarril antes siquiera de que se comenzasen a construir vías en la península, tendían a acoger las voces en su forma extranjera. Es el caso de Matallana (1873):<sup>8</sup>

Manifestamos que mucho nos lastima ver la confusión que produce la diversidad de nombres que un mismo objeto recibe en el tamo de ferrocarriles (...) es un deber de reciprocidad y justicia aceptar los nombres que otros dieron a los objetos que inventaron (...) a despecho de la crítica, el uso va admitiendo ya nombres extranjeros., que aceptaremos en este libro.

## 2.2. El movimiento sociolingüístico

En terminología, los dominios no funcionan como compartimentos estancos, sino que interaccionan dando lugar, en ocasiones, a desplazamientos semánticos (Delavigne, 2017). Cuando la comunicación

<sup>6</sup> Biblioteca Nacional Española (Alcalá de Henares), *Tratado de táctica aplicada: redactado con arreglo al programa de estudios de las escuelas de guerra prusianas*, Madrid: Dirección y Administración, 1877, signatura 12/827530, p. 234.

<sup>7</sup> Biblioteca de la Real Academia Española (Madrid), *Memorias de la Academia Española*, 1873, signatura 35-III-46. También disponible en el BRAE de 1914, digitalizado en [https://www.rae.es/sites/default/files/segovia\\_291\\_297.pdf](https://www.rae.es/sites/default/files/segovia_291_297.pdf)

<sup>8</sup> Biblioteca Digital Hispánica (Madrid), *Manual práctico para la conservación de las vías férreas Compendio de todo lo necesario al personal subalterno encargado del servicio y vigilancia de las mismas obras*, Barcelona: Ramírez y Compañía, 1873, signatura 1/2699, p 26.

entre profesionales se realiza a caballo entre dos disciplinas es frecuente que calquen la terminología, con cambios de sentido más o menos notables (Gambier, 1987; Gaudin, 1994).

Ante la necesidad de denominar realidades nuevas, los hablantes se sirvieron de vocablos que ya conocían. Utilizaron léxico de la industria naval, la ingeniería civil y la mecánica. Sin embargo, el mayor intercambio de léxico fue consecuencia de la relación socioeconómica entre el ferrocarril y la minería.

Ejemplo de ello es la voz *riel*, originada en el ámbito de la minería y después vertida al léxico ferroviario. Este lema es, a su vez, un préstamo del alemán. El académico Daniel de Cortázar argumenta que los metalurgistas alemanes tuviesen aceptado el nombre de *Riegel* para designar la barrita de metal obtenida por sus ensayos, vocablo adaptado al español por los mineros españoles, educados en la Escuela de Freyberg.

El léxico ferroviario español se sirvió también de los nombres que los mineros utilizaban para designar sus infraestructuras. De todas las posibilidades que el castellano tenía para referirse a los túneles o tramos cubiertos, en la terminología ferroviaria del s. XIX se priorizó galería, que era la palabra utilizada para designar pasadizos subterráneos excavados en una mina.

### 2.3. La vinculación con el territorio

La introducción de léxico extranjero no fue uniforme en todo el territorio. Las líneas catalanas tenían una vinculación no solo económica, sino también geográfica, con la técnica francesa. Sin embargo, las líneas explotadas por la Compañía del Norte participaban de las rutas comerciales entre los puertos del norte peninsular y Gran Bretaña.

Martínez Lledó (2003) rinde cuenta de la variación diatópica en la península a raíz de la división del mapa ferroviario por compañías. Esta variación se observa, sobre todo, en el léxico administrativo. Por ejemplo, aunque a partir de finales de siglo se estableciera la voz *billete* para referirse al título que otorgaba derecho a viajar en un tren, durante varias décadas cada compañía utilizó una variante distinta, todas ellas formadas por un compuesto nominal: *carta de circulación*, *permiso de circulación*, *tarjeta de circulación*.

Si bien los estudios empíricos que contrasten textos de distintas compañías son escasos, destaca el estudio de corpus de Martínez Lledó (2002) que explora un conjunto de textos del ferrocarril de Córdoba a Málaga.

## CONCLUSIONES

Todo descubrimiento, sea realizado en la actualidad o hace un par de siglos, viene acompañado de una denominación con tintes de provisionalidad para poder referirse a él. García Palacios (2010) explica que las soluciones más frecuentes son denominaciones torpes para salir del paso de la comunicación, préstamos o bien de traducciones de las circunstancias. Ahora bien, todo ese léxico pasa por un momento posterior en el que la comunidad científica evalúa su uso y determina cuál es la denominación óptima que le corresponde a un concepto de especialidad.

En el léxico del siglo XIX se llegaron a recoger más de 20 formas para referirse al medio de transporte que hoy llamamos ferrocarril, y más de 15 denominaciones para locomotora. La pluralidad de variantes se debe a los préstamos de otras lenguas (sobre todo el inglés y el francés), a las traducciones que se hicieron de los distintos términos, a las formas que tomamos prestadas de otros ámbitos como la metalurgia o el transporte naval y un largo etcétera.

En definitiva, el estudio del léxico ferroviario del siglo XIX demuestra que la lengua no evoluciona al margen de la historia, sino en estrecha interacción con ella. Los condicionantes técnicos, económicos y geográficos que marcaron el desarrollo del ferrocarril dejaron una huella directa en las denominaciones que circularon durante décadas. Analizar estas formas hoy no solo permite comprender mejor la conformación del vocabulario especializado, sino también observar, en perspectiva, cómo los hablantes negocian colectivamente el nombre de la innovación, un proceso que continúa vigente en la terminología de las tecnologías emergentes del presente.

## BIBLIOGRAFÍA

Delavigne, Valérie (2017). “Term usage and socioterminological variation: The impact of social and local issues on the movement of terms”. En Patrick Drouin, Aline Francœur, John Humbley y Aurélie Picton (eds.). *Multiple Perspectives on Terminological Variation*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins, pp. 31–55. DOI: <https://doi.org/10.1075/tlrp.18.02del>.

- Flores Bonilla, Katerin Elizabeth (2024). “El vocabulario ferroviario de México en los años de 1850 a 1930: Entre préstamos lingüísticos y variación dialectal”. *Sillares. Revista de Estudios Históricos*, 3(6), pp. 53–95. DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-115>.
- Freixa Aymerich, Judit (2022). “Causes of terminological variation”. En Pamela Faber y Marie-Claude L’Homme (eds.). *Theoretical Perspectives on Terminology*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins, pp. 399–420.
- Gambier, Yves (1987). “Problèmes terminologiques des pluies acides: Pour une socio-terminologie”. *Meta: Journal des traducteurs*, 32(3), pp. 314–320. DOI: <https://doi.org/10.7202/002791ar>.
- García Palacios, Joaquín (2010). *La terminología de la archivística*. Gijón: Ediciones Trea.
- García Palacios, Joaquín (2022). *El préstamo como procedimiento de actualización léxica*. Granada: Editorial Comares.
- Gaudin, François (1994). “L’insécurité linguistique des scientifiques — À propos d’une enquête socioterminologique”. *Cahiers de lexicologie*, 65(2), pp. 49–60. <https://doi.org/10.15122/isbn.978-2-8124-4317-6.p.0049>.
- Gerstenkorn, Alfred (2006). *Die Sprache der Bahn: Zur deutschen Eisenbahnsprache im europäischen Kontext*. Frankfurt: Deutsche Gesellschaft für Informationswissenschaft und Informationspraxis.
- Kroker, Werner (1993). “Eisenbahnen, Wirtschaftsräume und Unternehmen in Deutschland bis zum Ersten Weltkrieg”. *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, 38(3), pp. 145–163.
- Martínez Lledó, Mariano Andrés (2002). “La formación de las lenguas especializadas en español: El ferrocarril de Córdoba a Málaga (1863–1873)”. *Res Diachronicae*, pp. 246–256.
- Martínez Lledó, Mariano Andrés (2003). *La lengua especializada del ferrocarril*. Tesis doctoral, UNED.

- Mirsagatova, Dilorom Uktamovna (2025). “The History of Railway Terms”. *World Bulletin of Management and Law*, 43, pp. 1–4.
- Oostindie, Gert J. (1984). “La burguesía cubana y sus caminos de hierro, 1830–1868”. *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 37, pp. 99–115.
- Ormaechea Hernáiz, Ángel Miguel (1999). “Los ferrocarriles vascos: Una necesidad de las burguesías comercial y minera”. En *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848–1998: Economía, industria y sociedad*. Madrid: [Editorial no indicada], pp. 433–456.
- Rodríguez Ortiz, Francesc (1996). *Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española*. Tesis doctoral, Universitat de Barcelona. Disponible en <https://www.tdx.cat/handle/10803/1715>.
- Rodríguez Ortiz, Francesc (2012). “Traducciones francés-español de los primeros textos técnicos del ferrocarril (1826–1831)”. *Quaderns de Filologia. Estudis Lingüístics*, 17, pp. 111–125.
- Swann, Harvey J. (2019). “The Terminology of the Railroad”. En *French Terminologies in the Making: Studies in Conscious Contributions to the Vocabulary*. New York: Columbia University Press, pp. 1–34.
- Temmerman, Rita (2000). *Towards New Ways of Terminology Description: The Sociocognitive Approach*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins Publishing.
- Tortella Casares, Gabriel (1995). *Los orígenes del capitalismo en España: Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Madrid: Tecnos.
- Wais San Martín, Francisco (1974). *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Editora Nacional.
- Wexler, Peter J. (1955). *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778–1842)*. Genève: Droz.