Actividades del Centro de Documentación y Traducciones de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

CARMEN NAVAJAS PEDROSA

Jefa del Área de Documentación, Biblioteca y Traducciones
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Madrid, España
Tel. 91-1511035 – Fax 91-5391415 – fudou16@ffe.es

Resumen

Descripción del funcionamiento interno del Centro de Documentación y Traducciones en cuanto proveedor de servicios de información técnica ferroviaria, lo que incluye la preparación de documentación, sobre todo artículos publicados en diferentes revistas técnicas en distintos idiomas, normas internacionales, informes, ponencias, etc. así como la traducción de los documentos relevantes.

Palabras clave: Centro de empresa, ferrocarril, traducción técnica.

1 Presentación

La Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (http://www.ffe.es), entidad sin ánimo de lucro, proporciona un servicio general de información sobre el mundo ferroviario. Está organizada en tres áreas:

- el Archivo Histórico Ferroviario, que tiene como objetivos básicos la custodia de las fuentes primarias de la historia ferroviaria y el impulso de la investigación histórica. Tiene su origen en 1969, cuando el Consejo de Administración de Renfe, creó el Servicio de Estudios Históricos, organismo que, dependiente de la Secretaría del Consejo de Administración, nació con el fin de recoger, seleccionar, conservar y difundir el patrimonio histórico documental.

- la Biblioteca y Hemeroteca, que reúnen más de 23 000 volúmenes y más de 2 700 títulos de publicaciones periódicas, que se pueden consultar en Internet a través de sus respectivos catálogos; el fondo de la Hemeroteca es una colección que destaca por su volumen y calidad, y cuya antigüedad en algunos casos se remonta al siglo XIX. De dicho fondo, 370 revistas siguen recibiéndose con regularidad; también está actualizada la recepción de Memorias de ferrocarriles y empresas y Anuarios de diversos organismos nacionales e internacionales.

La Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles fue creada, como la propia Fundación y todos sus servicios, en al año 1985. Heredera de la Biblioteca Central de Renfe y del Servicio de Estudios Históricos, creados en 1969, incorporó sus fondos y pasó a ocuparse de la recopilación de toda la información especializada en transporte ferroviario para prestar sus servicios tanto a la propia Renfe como a empresas y particulares. Su finalidad es dar a conocer al público investigador y en general a todos los que se interesan por el mundo de los ferrocarriles, los libros y revistas que forman parte de su colección y que constituyen un instrumento básico de información. En estos últimos años la Biblioteca ha pasado de ser un servicio exclusivo de libros e información para la empresa a ser, además, una biblioteca técnica abierta al público con un fondo bibliográfico histórico y actual, especializado en transportes y, fundamentalmente, en el ferrocarril.

- El Centro de Documentación y Traducciones, creado en 1969, donde se puede acceder a una base de datos, Docfet, sobre reseñas de artículos de revistas especializadas y al Boletín de Documentación, y que proporciona un servicio de traducción especializado. Además, se ocupa de la traducción de textos internos, sobre transporte en general y sobre ferrocarril en particular, encargados por los distintos departamentos de Renfe.

  Desde la constitución de la Fundación con entidad jurídica propia, también se realizan traducciones para las empresas que conforman su Patronato y de otras compañías que operan dentro de la industria ferroviaria.

2 Servicios de Información

El Centro de Documentación se creó ya en 1969 con el nombre de División de Documentación. Sus tareas son la preparación de una serie de extractos de artículos de revistas publicados en diversos idiomas que, tras una exhaustiva labor de análisis documental del fondo de las últimas publicaciones periódicas recibidas por la Hemeroteca (370 títulos), aportan información rápida y sistemática en español a los técnicos especializados en las distintas ramas del transporte. Además, facilita la elección a la hora de traducir al castellano los artículos más interesantes y reseña en un listado de las traducciones realizadas de artículos extractados en boletines anteriores. Posteriormente, se realiza el volcado a la correspondiente base de datos (Docfet) y se procede a la elaboración, edición y publicación bimestral del Boletín de Documentación, que recoge toda esta información técnica actual y reseña 150 referencias bibliográficas acompañadas de un breve resumen, y su difusión a aproximadamente 500 suscriptores. Desde enero de 1999 se incorporaron enlaces de acceso gratuito tanto a la Base de Datos Docfet como al Boletín en las páginas web correspondientes, dentro de la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario.

Estos son algunos ejemplos, que presentan la estructura de capítulo, subcapítulo, nº de extracto, autor, titulo original, titulo español, ficha bibliográfica y resumen:

POLÍTICA Y LEGISLACIÓN DE TRANSPORTES
REDES FERROVIARIAS
755/01
HAINITZ, H.
Die Österreichischen Bundesbahnen im Mitteleuropäischen Kontext
(Los Ferrocarriles Federales Austriacos en el contexto centroeuropeo)
(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt, ISSN 0013-2845, vol. 50, nº 7/8, julio/agosto 2001, p.390-395, 5 diagramas, 1 mapa) alemán
El autor recuerda la importancia de la red ferroviaria austriaca para las corrientes de tráfico entre el Norte y el Sur y entre el Este y el Oeste de Europa. En la actualidad, la prevista realización de las redes transeuropeas (TEN) y la apertura al Este, con el consiguiente incremento de transacciones con los países que fueron del bloque soviético, han venido a reforzar dicha importancia y han motivado la decisión de construir nuevas líneas, algunas de ellas ya en fase de ejecución.

REDES DE METROPOLITANOS Y TRANVÍAS
771/01
WOLFF, N.; HAßELMANN, D.
Die Planung der RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig
(La planificación de la «RegioStadtBahn» en la conurbación de Braunschweig)
(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt, ISSN 0013-2845, vol. 50, nº 7/8, julio/agosto 2001, p.427-434, 1 fig., 4 diagramas, 1 cuadro, 2 mapas) alemán
Los autores exponen los resultados del estudio previo que ha sido realizado por cuenta de la Mancomunidad de Intereses del Área Metropolitana de Braunschweig para el establecimiento de una red de servicios
Urbanos/Suburbanos/Regionales
realizados con un tipo de vehículo híbrido de propulsión diesel y eléctrica, capaz de circular indistintamente por las vías de la red tranviaria urbana y por las de las líneas convencionales de cercanías y regionales.

TECNOLOGÍA E INVESTIGACIÓN
778/01
HÖRL, F.A.; KLIER, F.; LEINHOS, D.
Brennstoffzellen für Bahnanwendungen
(Células de combustible para aplicaciones ferroviarias)
(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt, ISSN 0013-2845, vol. 50, nº 9, septiembre 2001, p.532-540, 1

fig., 5 diagramas, 8 cuadros, 5 ref. bibl.) alemán
El empleo de células de combustible estuvo limitado a usos muy especiales, tales como la navegación espacial. Sin embargo, en los últimos diez o quince años se ha ido ampliando y se investiga la posibilidad de utilizarlas para fines de tracción. En este artículo exponen los autores los resultados de un estudio técnico de viabilidad y una valoración económica, que han sido confeccionados por la DB AG en el marco de un proyecto de I+D.

780/01
JEUNESSE, A. et al
Application de modules IGBT sur les onduleurs auxiliaires des motrices du TGV Atlantique
(Empleo de módulos IGBT en los onduladores auxiliares de los vehículos motores del TGV Atlántico)
(Revue Générale des Chemins de Fer, París, ISSN 0035-3183, septiembre 2001, p.5-16, 10 figs., 10 diagramas, 9 ref. bibl.) francés
Con el fin de mejorar la fiabilidad de sus trenes de alta velocidad, la SNCF ha buscado para el TGV Atlántico soluciones alternativas fiables y económicas para reemplazar a los pequeños GTO que venía utilizando en los equipos de potencia de a bordo. La solución adoptada, que los autores describen detalladamente en este trabajo, ha consistido en el empleo de una tecnología «Insulated Gate Bipolar Transistor» (IGBT) en un ondulador auxiliar de 30 kVA, que permite mantener la compatibilidad con el convertidor estático.

OBRAS DE INGENIERÍA, PUENTES Y TÚNELES

836/01
DI MARIO, P.
Illuminazione elettromagnetica dei lunghi tunnel ferroviari situati su linee elettrificate
(Iluminación electromagnética de los túneles ferroviarios largos, situados en líneas electrificadas)
(Ingegneria Ferroviaria, Roma, ISSN 0020-0956, vol. 56, nº 8, agosto 2001, p.521-529, 10 diagramas, 1 anexo, 16 ref. bibl.) italiano
El autor estudia detenidamente el problema de la comunicación por radio con los trenes durante el tránsito de estos por túneles de cierta longitud y expone cómo los de líneas electrificadas pueden ser «iluminados»
electromagnéticamente, es decir: cómo puede obtenerse en buen nivel de propagación mediante el empleo de un cable radiante que ha dado buenos resultados.

MATERIAL RODANTE

GENERALIDADES. INVESTIGACIÓN Y ESPECIFICACIONES

856/01
WAX-EBELING, J.; SCHILLING, G.
Fahrwerk mit Radsätzen für 100%-Niederflurfahrzeuge
(Órganos de rodadura para vehículos de piso bajo en toda su longitud)
(ZEV+DET Glasers Annalen - Die Eisenbahntechnik, Berlín, ISSN 0941-0589, vol. 128, nº 8, agosto 2001, p.297-302, 8 diagramas, 1 cuadro, 13 ref. bibl.) alemán
La actual tendencia al empleo de vehículos de piso bajo en los servicios urbanos y suburbanos, especialmente cuando se requiere que dicho piso bajo se extienda de un extremo al otro, impide el empleo de bogies convencionales y es preciso recurrir a soluciones originales, a las que pasa revista el autor en este artículo

MATERIAL MOTOR. LOCOMOTORAS Y AUTOMOTORES

864/01
MANCINI, G.; CARILLO, D.; PAPI, M.
Prove a 320 km/h dell'ETR 500 Politensione
(Pruebas a 320 km/h del ETR 500 politensión)
(Ingegneria Ferroviaria, Roma, ISSN 0020-0956, vol. 56, nº 8, agosto 200136, p.513-519, 6 figs., 6 diagramas, 3 cuadros, 2 ref. bibl.) italiano
Los autores describen los ensayos que a lo largo de los meses de mayo y junio de 2001 se han realizado con el ETR - 500 Politensión en el tramo Florencia-Arezzo de la «Direttissima» Florencia-Roma, en los que el 9 de junio se alcanzó la velocidad de 320 km/h, récord de velocidad en la red italiana.

Por su parte, en la Base de datos Docfet se recogen hasta la fecha las referencias completas de más de 29 000 artículos técnicos ferroviarios. Es la única base de datos de esta naturaleza que puede consultarse completa en la web. Sus contenidos permiten elaborar perfiles bibliográficos completos sobre aspectos clave para el sector ferroviario (por ejemplo, privatizaciones, política de transportes, material rodante, telecomunicaciones) así como sobre los desarrollos técnicos y su evolución en el tiempo: por ejemplo, ejes de ancho variable, mantenimiento de infraestructura, señalización, tracción, etc. A partir del momento en que se lleve a cabo su proceso de revisión tanto desde el punto de vista informático como documental, la Base de Datos Docfet se convertirá probablemente en la mejor herramienta para ampliar el campo de actuación dentro del Centro de Documentación y Traducciones: prácticas de traducción, fondo terminológico, nuevas bases de datos documentales, catálogos en línea, etc. Tras un período de falta de operatividad, nos encontramos actualmente en pleno proceso de migración a una nueva plataforma que podrá albergar todas las bases existentes en nuestra área incluidos los catálogos bibliográficos y hemerográficos.

Dentro de este mismo año está previsto incorporar los textos de los artículos técnicos traducidos al español desde los años 80, actualmente unos 10 000 documentos, creando así un Banco de textos técnicos ferroviarios en español. Como productos secundarios de esta información, podrán elaborarse proyectos terminológicos como, por ejemplo, glosarios por materias: tipos de material rodante, infraestructura de vía, señalización, trenes ligeros, etc.; así como abordar la recuperación de información que proporcionan otros documentos, como normas internacionales, informes técnicos, reglamentación, etc. para ampliar recursos lingüísticos e investigar junto con empresas, instituciones y universidades, nuevos servicios en el diseño y producción de contenidos reales en red.

La interrelación entre ambos productos documentales es directa y cubre dos vertientes necesarias para un servicio de información:

- la difusión en forma de publicación que recibe el usuario periódicamente,
- la disponibilidad en formato electrónico que el usuario busca activamente y en el momento en que la necesita.

Como resultado, los suscriptores y los usuarios del Centro de Documentación y Traducciones pueden ampliar el espectro de materias de interés y no sólo en cuanto a investigación y avances técnicos, también sobre la nueva configuración de los modos de transporte por lo que el

Boletín y la Base de Datos Docfet constituyen medios muy valorados de información, especialización y formación de técnicos, investigadores, estudiantes, etc.

Además, el Centro ofrece información global, que incluye el listado de las traducciones realizadas sobre artículos técnicos y, además, las nuevas adquisiciones de la Biblioteca, así como otros interesantes documentos de elaboración propia: Dossieres sobre Privatización (repaso a la situación ferroviaria en Suecia, Alemania, Reino Unido, Francia, Alemania y Japón), sobre Cánones de infraestructura, sobre el Sistema Europeo de Señalización Ferroviaria, etc.

3 Servicios de Traducción

Desde Renfe y todas las empresas del sector ferroviario, la demanda de información es a la vez multidisciplinar y multilingüe, a veces incluso con sobreabundancia de materias, y los técnicos demandan textos a la vez informativos y especializados, lo cual redunda en su mayor y mejor nivel de formación.

Por lo que se refiere a los Servicios específicos de Traducción, el equipo básico está formado por catorce traductores independientes, con gran experiencia en ferrocarril. Prácticamente, ningún traductor trabaja para otras empresas o agencias. Los perfiles son variados y pasan por no tener formación académica específica en traducción a traductores jurados, licenciados en diversas filologías, carreras técnicas o ingenierías. La premisa fundamental para el reclutamiento de traductores es contar con una larga experiencia en traducciones técnicas y con un profundo y específico conocimiento del sector ferroviario puesto que, aun dentro de este ámbito, las posibilidades son muy amplias. Por ejemplo, traducimos contratos, correspondencia, ponencias, documentos publicitarios, páginas web, tarifas, especificaciones técnicas, memorias (Memoria de Renfe e Informe de gestión), licitaciones, y artículos publicados en revistas del sector (cuyos ejemplos se muestran más arriba).

Según figura en nuestra Memoria de Actividades de 2001, y a título meramente estadístico, podemos decir que la actividad del Centro de Documentación y Traducciones registró 1 496 peticiones de traducción y otras 635 de documentación, a las que hay que sumar las consultas recibidas vía Internet. Por tanto, el número de solicitudes atendidas superó

las 2 500, un 7 % más de volumen de actividad que en el mismo periodo del año anterior.

En términos totales de traducción, 696 peticiones procedieron de las distintas unidades de negocio de Renfe y de las empresas que forman nuestro Patronato, mientras que las otras 800 se formularon por las empresas privadas de mayor actividad dentro de la industria ferroviaria. Es importante destacar el alto número de traducciones inversas realizadas con el inglés, francés, alemán, italiano y portugués como idiomas de destino. Igualmente, hemos trabajado para la mayoría de las empresas privadas constructoras de material ferroviario en la preparación de la documentación técnica necesaria para desarrollos tecnológicos, licitaciones, manuales, etc. Por otra parte, hemos realizado servicios de traducción consecutiva para diferentes reuniones y congresos.

El método de trabajo es, en realidad, bastante sencillo: todas las peticiones deben quedar registradas en una única base de datos, con la que podemos controlar todo el proceso de gestión. Mediante el enlace de las distintas tablas, podemos consultar en un mismo registro datos como:

- solicitante (datos personales, cargo, dirección, empresa, datos bancarios);
- naturaleza de la petición (artículo de revista; norma; documentación interna; documentación confidencial; en caso de traducción, directa-inversa escrita/consecutiva/simultánea);
- descripción del trabajo (título, idioma/s, volumen, plazo de entrega, etc.);
- traductor/es asignados (datos, tarifas, comprobación de facturas, fechas de envío/entrega);
- estadísticas generales (gastos/ingresos semanales, mensuales, anuales; volumen por naturaleza de los trabajos; distribución de trabajos y gastos/ingresos por traductores, peticionarios, departamentos, empresas).

Todo esto nos permite una gestión completa de los procesos de trabajo en cuanto al seguimiento administrativo diario y la aplicación de las estadísticas a la proyección de los gastos e ingresos que nos permitirán presupuestar de forma fiable el siguiente año contable.

En la actualidad la transmisión de la tecnología del ferrocarril se produce en documentos escritos en alemán y en inglés (aunque en este último idioma, gran parte de ellos tienen su origen en Japón), y en forma sobre todo de artículos y manuales, y las cargas de trabajo en traducción directa son más constantes en estos dos idiomas que en francés o en italiano. En traducción inversa, también, podemos decir que, en 2001, el

número de textos a inglés y a alemán ha sido el más numeroso, realizándose más de 300 traducciones sobre todo ponencias e informes.

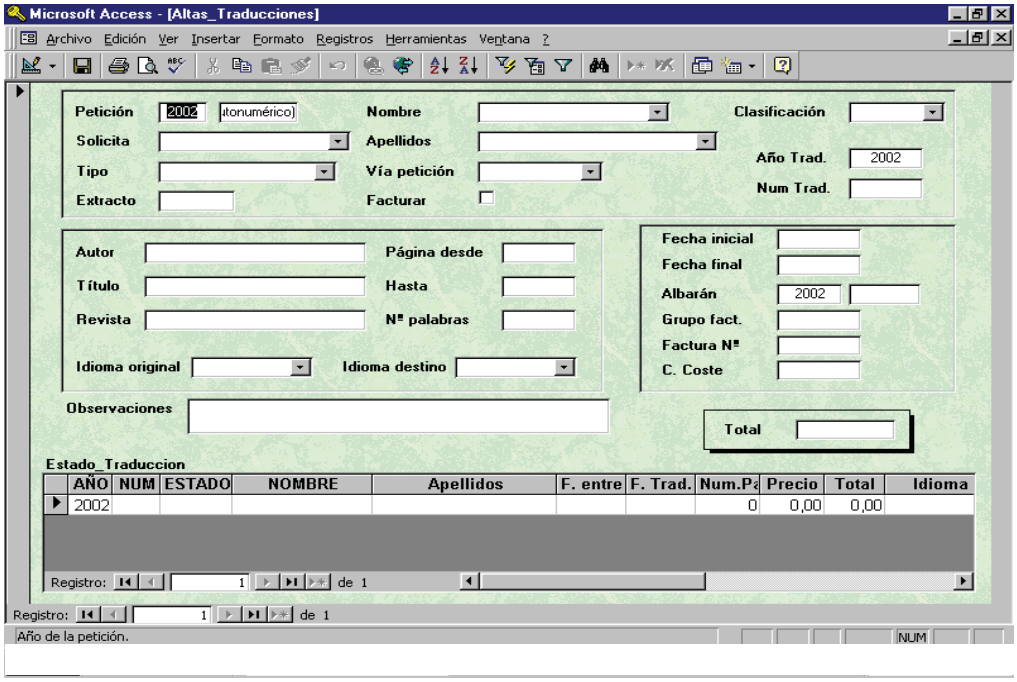

Figura 1. Ejemplo de pantalla inicial en el módulo de trabajo del Centro de Documentación y Traducciones

Los procesos de traducción son también relativamente sencillos y se basan en dos principios básicos: los traductores realizan siempre la traducción a su lengua materna y, siempre que los plazos lo permiten, se les asignan los textos con los que se sienten más *confortables*, bien por formación o por *vocación*. En nuestro equipo se dan varios casos particulares porque, como todos sabemos, cada traductor es un mundo en sí mismo. Por ejemplo, uno de nuestros mejores traductores se *aburre*, de forma evidente y contrastable en el texto, cuando se enfrenta a un acta de reunión *inofensiva* pero *brilla* con luz propia cuando resuelve complicadas especificaciones técnicas; a otro magnífico traductor le llamamos cariñosamente «del vapor al ave» porque su trayectoria profesional se inició

a mediados de los años 50 y hoy sigue en activo abordando con maestría sin par los textos de las más recientes tecnologías.

Las consultas a diccionarios, glosarios y bases de datos terminológicas son, obviamente, imprescindibles para ajustar el contenido de los textos aunque, sin embargo, preferimos consultar con más frecuencia manuales, artículos de revistas, monografías, actas de congresos e, incluso, folletos publicitarios que muchas veces nos permiten *comprender* gráficamente la relación con el contenido del texto fuente. En este sentido, por ejemplo, en caso de la descripción de un nuevo proceso de bateado de balasto nos resulta más útil ver el folleto de la maquinaria de vía que edita la casa constructora que consultar varios diccionarios técnicos que, simplemente, se limitan a relacionar las equivalencias entre idiomas. Todo este respaldo, que es fundamental para nuestra labor traductora, sólo es posible gracias a la enorme cantidad de información que, como centro de empresa, tenemos sistematizada en la Fundación desde que Renfe organizó sus servicios documentales.

En muchos casos entregamos a los traductores e intérpretes documentación de apoyo para que puedan contextualizar mejor el texto (por lo general versiones anteriores del mismo o parecidos documentos y artículos publicados sobre el tema). Como anécdota podemos decir que, recientemente, el mismo traductor ha realizado, después de muchos años, la nueva versión de un convenio internacional firmado ya en los años 60 que, en su opinión, ha *empeorado* tanto desde el punto de vista lingüístico como jurídico. Una vez traducido, el texto es revisado en interno y, cuando seguimos teniendo alguna duda, realizamos las consultas necesarias a los compañeros de los departamentos correspondientes; por ejemplo, es relativamente frecuente el correo o la llamada telefónica directa al personal de los puestos de mando, de estaciones de clasificación o, incluso, a los técnicos de las distintas unidades de negocio para verificar denominaciones de vagones, de maniobras o señales o, simplemente, de funciones y puestos de trabajo. También en ocasiones nos han ayudado a comprender mejor el texto en su conjunto, pero no hemos podido incorporar el término que nos han facilitado porque pertenecía a un registro más coloquial, o menos formal de lo que el registro original requería.

Los problemas suelen surgir, como en casi todas las materias, cuando la información se refiere a métodos de trabajo o sistemas de gestión que no pueden trasponerse directamente a/desde el español. Por ejemplo, tomemos el caso de la señalización que, actualmente, ilustra con claridad la situación en cuanto a la coexistencia de sistemas tradicionales, y bien conocidos, junto con la incorporación de nuevos desarrollos tecnológicos,

en sus primeras fases de consolidación. Existen tres grandes familias de sistemas de señalización en Europa: la británica, la de Europa Central y la francesa. Dentro de estos sistemas, la aplicación en cada país europeo tampoco suele ser pura, sino que las señales siguen un diseño, pero la gestión de los puestos de mando y la ejecución de las maniobras siguen otro. Es el caso español, que sigue el modelo francés, sobre todo en el norte de la Península, mientras que en el resto predomina en general la señalización británica.

En los trabajos de traducción sobre señalización tradicional, siempre hemos tenido que consultar monografías, estudios y artículos para acotar con precisión el mensaje que transmite una señal ante, pongamos, la misma operación de maniobras, pero que presenta una apariencia totalmente distinta en formato, colores o posición junto a la vía. En la actualidad, con los recientes desarrollos en interoperabilidad, los técnicos han definido otros sofisticados sistemas (ETCS/ERTMS) en los que se combinarán dos subsistemas de señalización que tendrán que instalarse en parte a lo largo de las vías (balizas, control de paso, enclavamientos, etc.) y en parte a bordo de los trenes (cabina de conducción, interfaces embarcados) para hacer posible la circulación a lo largo de todo el espacio europeo. Desde el punto de vista terminológico, ha sido una total innovación de la que no había precedentes sistematizados. En la preparación previa a la traducción al español de todos los documentos relativos a estos sistemas, nos encontramos con que:

- Los textos fuente habían sido elaborados por distintas empresas en distintos países, a lo largo de distintos momentos del desarrollo tecnológico, y a los que fueron incorporándose significativos ingredientes de tipo político.
- Los textos término tuvieron que ser *consensuados* dentro de las empresas/departamentos españoles para garantizar su operatividad también en las redes nacionales y la total aceptación de los términos traducidos por parte de los especialistas.

Como resultado final, por ejemplo, los coordinadores acordaron mantener en inglés, dentro de los manuales en versión española, una serie de modos operativos (p. ej. modo Shunting, modo Post Trip) porque consideraron que facilitaba la comprensión de los diversos grupos de trabajo.

Dejando aparte las traducciones de tipo correspondencia o publicidad más generalistas, la mayoría de los textos van de los técnicos a los muy técnicos, y sabemos que nuestros usuarios de documentación y traducción

son profundamente conocedores de sus respectivas materias y pueden suplir alguna falta de congruencia o de precisión. En ocasiones, sobre todo en el caso de nuevas versiones de planos o listas de piezas en los que no tenemos un apoyo documental extenso que nos permita contextualizar un proceso de funcionamiento completo, las traducciones van a ser utilizadas directamente por los equipos en talleres o en fosos de trabajo y ahí es donde tenemos que afinar siempre mucho más porque el texto final no debe presentar ambigüedades en las denominaciones ni errores en medidas o dispositivos.

Con frecuencia hacemos una *abundante* utilización de las notas a pie de página. Aunque un conocido editor tiene prohibidas las notas en sus libros porque «sus lectores son tan inteligentes que no las necesitan», para nosotros son fundamentales porque hemos comprobado en multitud de ocasiones que son precisamente las notas las que ayudan a *completar* la calidad de un texto. En las indicaciones a los traductores pedimos expresamente que indiquen todo aquello que les resulte extraño o equívoco porque nos permite controlar los problemas del texto desde antes de abordar la revisión y porque, al mismo tiempo, las notas finales que mantengamos finalmente van a ser *balizas* que van a ir indicando al lector especializado lo que, desde nuestra experiencia con otros textos de la misma materia, puede ser incongruente (medidas, distancias, descripciones, funcionamientos) o, incluso, ininteligible (el caso más claro podría ser el de los textos técnicos redactados en un idioma de divulgación por autores que no dominan bien su gramática o incluso su morfosintáxis) dando lugar a vaguedades muchas veces insalvables en el texto español. Es inevitable que incluso comentemos entre nosotros el contenido y hayamos de *juzgarlo* utilizando los conocimientos de los técnicos en la materia de que se trate, salvando así la insuficiencia o incluso error del texto original.

4 Relaciones con la *Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC)

Desde hace varios años, la Fundación representa a Renfe en los Grupos de Documentación y de Terminología de la *Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC). Los proyectos en terminología más recientes se centran, sobre todo, en la puesta a punto en las páginas web de la UIC de un módulo para consultas externas, similar pero no idéntico al del RailLexic, que tiene su origen en el léxico ferroviario que se editó por primera vez en 1965 y fue

reeditado diez años después como *Léxico General de Términos Ferroviarios*, recogiendo cerca de 11 700 equivalencias de términos en francés, alemán, inglés, italiano, español y holandés. Dicho *Léxico* ha sido la base fundamental sobre la que se han basado otros diccionarios ferroviarios publicados en los últimos años.

En 1993, la UIC inició la elaboración de un CD-ROM multilingüe de terminología ferroviaria, que es el conocido como RailLexic. Los Ferrocarriles Húngaros, MAV, se encargan, desde entonces, de la edición impresa en hasta 19 idiomas distintos en combinaciones de cuatro de ellos, mientras que la versión UIC se publica en los tres idiomas oficiales (inglés, francés y alemán). En la actualidad, se ha detectado la necesidad de incorporar nuevos términos a la 3ª edición del RailLexic, pero han surgido varios problemas de carácter técnico: caso de los homógrafos, revisión de capítulos por redefinición, reasignación o desacuerdos en las equivalencias y/o definiciones, problemas informáticos con los caracteres japoneses, serbios, árabes, instalación en red, etc. El objetivo final es permitir el acceso directamente desde la página web de la UIC al fondo terminológico existente en todos los idiomas mediante claves de acceso asignadas a los departamentos de las redes miembros y mediante pago al resto de instituciones y usuarios.

El Centro ha participado en la revisión de algunos de los términos españoles incluidos en el RailLexic en los últimos años. En septiembre de 2001, la Dirección de Asuntos Europeos de Renfe nos encargó realizar la traducción y definición en castellano de nuevos términos para incorporar al RailLexic. Para el Centro de Documentación y Traducciones el objetivo de este proyecto ha sido potenciar los trabajos de traducción, documentales y bibliográficos que venimos desarrollando y tratar de incorporar el idioma español a todos los foros internacionales posibles, siendo el de la UIC uno de los más importantes a estos efectos. Un experto trabajó con los términos asignados para su comprobación, contraste con fuentes lexicográficas y bibliográficas, consulta de normativa interna (Reglamento General de Circulación, Mantenimiento de Infraestructura) definición, descripción y asignación de materia, de las nomenclaturas morfológicas y de las posibles variantes.

El trabajo ha consistido en la revisión de los 418 términos de que se compone el capítulo 821 del documento IEC titulado *Signalling and Security Apparatus for Railways*, contrastando la presencia o ausencia de dichos términos en RailLexic, la incorporación de las acepciones en castellano que no figuraban todavía, junto a sus definiciones, información gramatical y, de este modo, contribuir a la actualización del corpus

lingüístico ferroviario español, dentro de los trabajos de normalización lingüística del mundo del ferrocarril. He aquí un ejemplo de ficha para exportar a RailLexic desde Access:

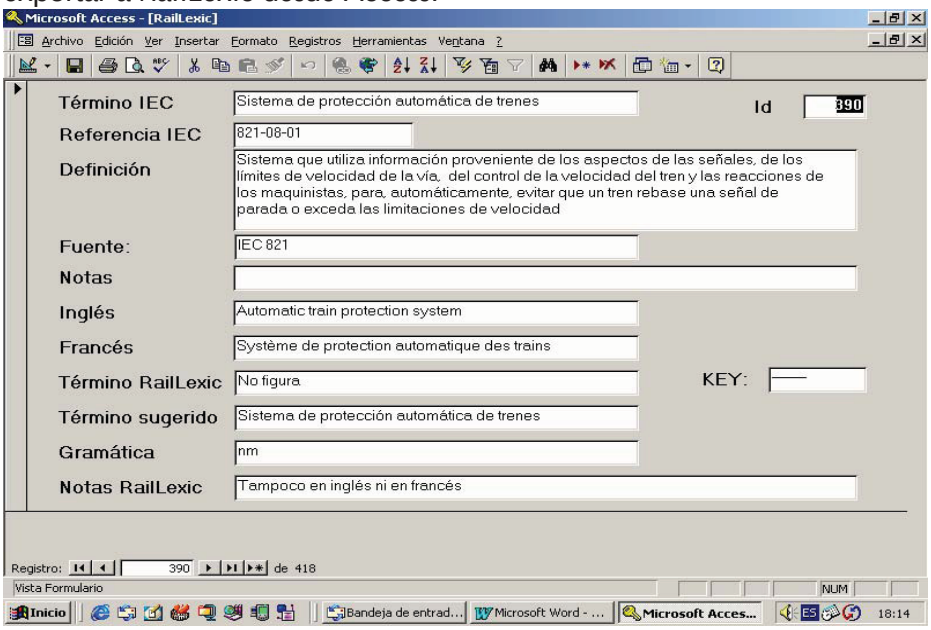

Figura 2. Ejemplo de ficha de trabajo para la incorporación de nuevos términos IEC a RailLexic.

Actualmente, siguen incorporándose a RailLexic términos remitidos por diferentes departamentos de las redes ferroviarias y revisándose capítulos y subcapítulos ya existentes. Según las reuniones del Grupo de trabajo, en los últimos años el mayor volumen de términos ha sido aportado por los ferrocarriles nórdicos, que trabajan en estrecha colaboración entre sus distintos departamentos documentales.

La Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles seguirá trabajando en esta línea, y también en estrecha colaboración con todos los organismos internacionales, empresas, universidades e instituciones, que desde hace años demandan nuestros servicios, para difundir nuestros fondos, mejorar la calidad de nuestros servicios de traducción y consolidar la presencia de la terminología ferroviaria en español.