

La importancia del Archivo Histórico Ferroviario de Madrid en “Los caminos de hierro en la provincia de Jaén”

Manuel Rodríguez Arévalo

El Archivo Histórico Ferroviario (AHF) pertenece a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, una institución creada el 20 de febrero de 1985, que tiene como principal misión la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico ferroviario.



La Fundación tiene tres sedes, dos en Madrid (el Palacio de Fernán Núñez y el Museo del Ferrocarril, en la estación Delicias) y otra en Vilanova i la Geltrú (Museo del Ferrocarril de Cataluña).

La Fundación se encarga del mantenimiento y exposición pública de los fondos museísticos del ferrocarril, en sus dos museos, y conserva y enriquece los fondos del Archivo Histórico Ferroviario, de su Biblioteca y Hemeroteca.

El Archivo Histórico Ferroviario se crea el 10 de abril de 1979 por decisión del Consejo de Administración de RENFE, según se estableció en su sesión número 574. Nace dependiente de la Secretaría del Consejo, con el fin de recoger, organizar, evaluar, gestionar y difundir el conocimiento de la historia del ferrocarril en España, y con la intención de impulsar la conservación del patrimonio histórico documental. Su origen se remonta al antiguo Servicio Común de Estudios de las Compañías del Norte y MZA, que había sido creado en 1923 por estas antiguas compañías ferroviarias para la gestión documental, y que quedó como anejo a la Secretaría del Consejo Directivo de la zona Norte. Dicho Servicio Común sería el embrión para la aparición del Servicio de Estudios del Consejo de Administración de RENFE, creado el 1 de mayo de 1941, impulsor del Archivo Histórico Ferroviario.

En febrero 1985, con la creación de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el Archivo Histórico quedó englobado dentro de la Dirección de

Documentación y Archivo Histórico Ferroviario. Encomendándole a como actividad a través de sus Estatutos: "Conservar, sostener y enriquecer el Archivo Histórico de los Ferrocarriles Españoles, facilitando su acceso al público en general".

Esta situación se mantuvo hasta julio de 2010 cuando, tras llevarse a cabo una reestructuración en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el Archivo Histórico y la Biblioteca Ferroviaria pasan a integrarse en el Museo del Ferrocarril de Madrid. En este proceso el Archivo Histórico fusionará las diferentes colecciones y archivos fotográficos existentes en ese momento, para constituir una Fototeca única, que será incluida orgánicamente en el cuadro de clasificación del propio Archivo.

Actualmente el AHF se encuentra ubicado en la antigua estación de Madrid-Delicias. Sus fondos fueron trasladados en 2011 desde su anterior ubicación en el Palacio de Fernán Núñez, donde en 1967 se instaló el primer Museo Ferroviario, que a comienzos de los años ochenta se trasladó a la estación Madrid-Delicias.

Con la creación de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en 1985, se habilitó la parte nueva del edificio de Santa Isabel y sus sótanos como depósitos documentales para el Archivo y la Biblioteca (con más de 3.500 metros lineales), donde permanecieron los fondos hasta 2010, iniciándose una nueva etapa al trasladarse al Museo de Delicias.



El edificio de la estación de Madrid-Delicias fue construido por la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Ciudad Real y Badajoz como cabecera de su línea en Madrid. El proyecto del edificio fue realizado por Emile Cacheièvre y fue llevado a cabo por la empresa Fives-Lille. El 30 de mayo de 1880 fue inaugurada por el Rey Alfonso XII y su esposa María Cristina. Tras cambiar de titularidad en varias ocasiones, la estación permaneció en servicio hasta 1971, año en el que fue clausurada definitivamente. Después de años de abandono, en 1980 se abre expediente de incoación para su declaración como “Monumento Histórico”, posteriormente BIC (Bien de Interés Cultural), y el 19 de diciembre de 1984 abre sus puertas como Museo del Ferrocarril.



Museo del Ferrocarril

El Archivo Histórico Ferroviario dispone de una sala de investigadores, con 18 puestos y 2 ordenadores. Además, también cuenta con una biblioteca especializada.

Asimismo, dispone de un servicio de reproducción documental y de fotografías, al igual que una cámara digital de captura de imagen fija, un equipo de captura/reproductor de imagen en movimiento en sonido y otro de grabación/audición de registros sonoros.

El catálogo puede consultarse en [http:// www.docutren.com](http://www.docutren.com)

Contacto: 915068178 y archivo_historico@ffe.es

Horarios: días laborables, de lunes a viernes, de 10:00 a 14:30 h.

Transportes:



40°23'57.8"N - 3°41'31.6"W (40.399387 -3.692102)



Tren Cercanías: líneas C1 y C10, estación de Delicias



Autobuses: líneas 8, 19, 45, 47, 59, 85 y 86 de la EMT



Metro: línea 3, estación de Delicias



BiciMad: Paseo de las Delicias nº 92-94



Sala de investigadores del Archivo Histórico Ferroviario

Uso del Archivo Histórico Ferroviario para elaborar el libro “Los caminos de hierro en la provincia de Jaén”

Cuando surgió el proyecto de investigación sobre la historia del ferrocarril en la provincia de Jaén y sus estaciones, además de acudir a las personas que tuvieron relación con este medio de transporte, también era imprescindible dedicar buena parte del tiempo a los diferentes archivos, especialmente el Histórico Ferroviario.

La primera vez que me personé en el citado archivo, ya tenía muy buenas referencias de la responsable del mismo, Leticia Martínez, porque meses antes había mantenido un intercambio de correos en busca de información.

De aquella visita recuerdo la amabilidad de Leticia, que ha perdurado en el tiempo, de su inestimable ayuda y lo agradable que hacía permanecer las horas en aquel espacio destinado a los investigadores.

Un total de 183 firmas fueron más que suficientes para conformar una publicación que bebió de mucha de aquella información.

Para que el trabajo fuera mucho más ágil opté por fotografiar los documentos que me interesaban. Primero los consultaba y conforme terminaba la carpeta de cada asignatura procedía a plasmar con la cámara su contenido. Cuando llevaba 1.565 fotografías dejé de contarlas, y todavía me quedaron tres o cuatro visitas más.

Podríamos decir que el Archivo Histórico Ferroviario es un lugar adecuado para un investigador, que encuentra con facilidad lo que busca y dispone de ayuda especializada.

El libro estaba estructurado en líneas ferroviarias que han existido en la provincia de Jaén y dentro de ellas, cada estación y apartadero aparecía en un capítulo. Así, de la inacabada Baeza-Utiel, aparecían 18 estaciones; en Linares-Almería, le correspondía 12, mientras que en Linares-Puente Genil, incluía 20 estaciones y con 17 cerraba la línea Manzanares-Córdoba.

Había varios tipos de estaciones en función de su importancia y del presupuesto. Casi todas las la línea Linares-Almería prestaban servicios de circulación de trenes, cruces o apartaderos de material ferroviario. También eran cargaderos de mercancías, como la estación de Huesa, donde se cargaba esparto y madera procedente de la sierra de Quesada. En la de Larva embarcaban yeso de la fábrica que existía en ese municipio.

Como norma general, los edificios se componían de dos cuerpos, uno dedicado al servicio ferroviario y otro para vivienda. Estaban distribuidos de la siguiente manera: la fachada daba al andén, con dos puertas de acceso al Gabinete de Circulación, que lo describe Berbel (2007), *como la oficina donde se alberga el enclavamiento y el despacho del Jefe de Estación, así como la taquilla.*

La segunda puerta de la fachada, con vistas al andén, es utilizada para acceder a la sala de espera que, en función del tipo de estación, ocupará todo el

ancho de la estación o se dividirá en dos apartados, uno para la sala de espera y otro para la facturación y almacenaje de paquetes.

La vivienda del Jefe de Estación es otro de los edificios que se podía encontrar en cualquiera de las estaciones de esta línea. Con dos alturas y un sótano que, normalmente, se utilizaba como vivienda. La planta baja, con entrada desde la misma oficina, está dedicada a sala de estar y a la cocina.

En la planta superior hay dos dormitorios y un pequeño aseo.

La carpintería del conjunto del edificio de viajeros era de madera de pino pintadas en cada época con los colores de la concesionaria de la línea.

Tampoco hay que olvidar otros edificios que fueron tan importantes como las propias estaciones. Se trata de las casetas de guardabarrera y las viviendas de los obreros.

Hay tres tipos de casetas: las utilizadas para guardería, las de tipo pabellón, destinadas a vías y obras, y los muelles cubiertos.

El primer tipo de caseta citado cuenta con dos plantas, la de arriba es abuhardillada.



Caseta en la estación de Jódar

En la estación de Espelúy operaban dos compañías: MZA (Madrid, Zaragoza y Alicante) y Los Andaluces. Ello provocó situaciones de conflicto que, normalmente, se resolvieron satisfactoriamente. Un documento del AHF,

fechado el 4 de julio de 1882, recoge la iniciativa de MZA para construir un muelle en dicha estación.

<<La compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante concesionaria de la línea de Manzanares á Córdoba me ha presentado el adjunto proyecto formado por una compendiosa memoria y dos planos bastantes detallados, que tiene por objeto construir en la estación de Espeluy y dentro del terreno que la corresponde un muelle de mercancías servido por dos vías que empalman con la que establece comunicación entre las correspondientes á la de Manzanares á Córdoba y la de Puente Genil á Linares; completan las vías de servicio de dicho muelle una transversal colocada perpendicularmente á las dos anteriores. Para el servicio y trasbordo de equipajes se propone así mismo establecer una línea A.B. que cruza los andenes de viajeros. Este proyecto constituye evidentemente una ampliación y mejora de servicio para la estación de Espeluy correspondiente á la línea antes dicha de Manzanares á Córdoba y en tal concepto nada al parecer se opone para que usando de atribuciones que se tienen concedidas por la superioridad á los Jefes de las Divisiones de ferro-carriles hubiese autorizado á la Compañía para ejecutar las obras consiguientes con la prescripción de que la vía A.B. destinada al trasbordo en vagonetas de los equipajes que hayan de pasar de una a otra línea se establezca sin resalto alguno sobre el piso del andén pues de otra manera podría ofrecer peligro de accidentes á las personas que por aquella han de circular; pero pudiendo influir la disposición de las obras que comprende el proyecto indicado en las del resto de la estación que también en Espeluy tiene establecida la Compañía concesionaria del ferrocarril entre Puente Genil y Linares me ha parecido indispensable suspender tal autorización y llamar la atención de V.Y. acerca de la conveniencia de que informe sobre este asunto al Sr. Ingeniero Jefe de la División de Sevilla, con tanto mas motivo cuanto que por Real Orden de 14 de Marzo de 1881 se dispone ha de presentar la Compañía concesionaria antes citada el proyecto de instalación de la estación de Espeluy...>>¹

En la línea Manzanares-Córdoba, en el año 1935 se organizó un pequeño revuelo porque los empleados del apeadero de Las Correderas habían construido unas cabañas en terrenos particulares.

Así lo describe un documento del AHF:

¹ AHF A-0217-014

<<... Tengo el gusto de dirigirme a V. para poner en su conocimiento que en el apeadero denominado Las Correderas situados en la provincia de Jaen, término de Santa Elena, los mozos de dicho apeadero se han permitido edificar chozos dentro de los terrenos de una finca de mi propiedad llamada "Dehesa de la Tinajuelas"...>>²

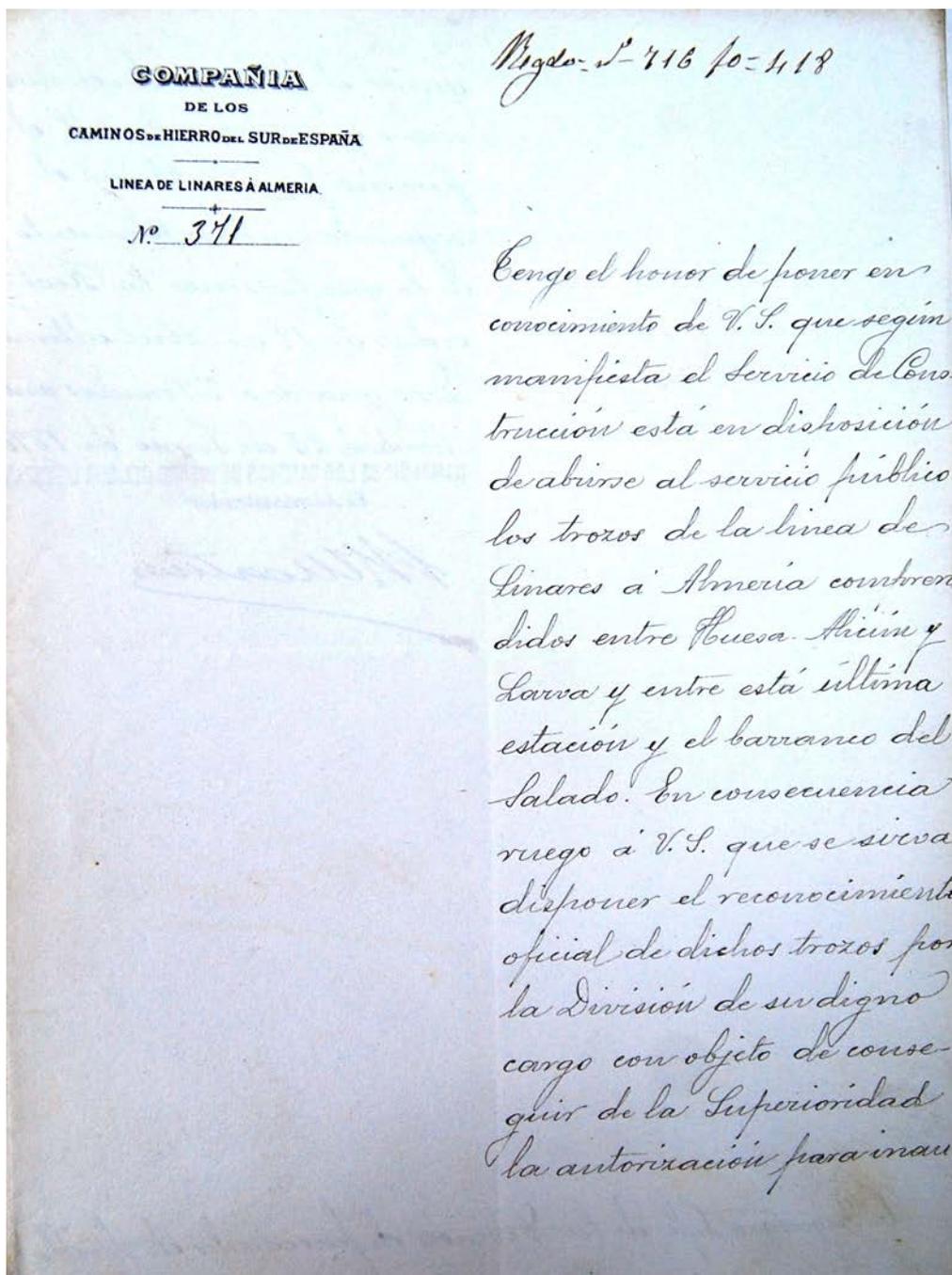
También podemos deleitarnos con otro ejemplo de un interesante documento del AHF. Un grupo de vecinos de Vilches presentó un escrito en el Ayuntamiento, con fecha 11 de julio de 1908, quejándose del depósito de materias explosivas en la estación. Así se expresaba:

<<Reintegrada con una póliza de una pesetas. Sr. Alcalde Constitucional de esta villa. Los que suscriben consignatarios y vecinos de este barrio de la estación férrea a V. con el debido respeto exponen.- Que debido a la llegada y estancia en los muelles de esta estación de infinidad de cajas de dinamita, mezclas, capsulas y polvora para minas y considerando un peligro constante para nuestras vidas y haciendas nos fuimos en queja a esta Compañía ferroviaria para que pusiera los medios de evitar una catástrofe el día que por desgracia se inflamaran dichas materias.- Visto que la Compañía no solamente no pone nada de su parte ni hace por evitar que estas materias se confundan con las demas mercancías y con las personas que por necesidad tenemos que transitar por los muelles donde están depositadas.- Solicitamos de su autoridad haga saber nuestra protesta a las autoridades superiores y obliguen a la Compañía a tener aparte y aisladas de las personas toda clase de explosivos tanto perjudiciales á este barrio como al pueblo y á la misma Compañía, por lo que hará un favor á la humanidad y por lo que siempre le estaremos agradecidos lo que tenemos el honor de elevar á la respetable Autoridad de V. esta instancia.- Estación férrea de Vilches once de Julio de mil novecientos ocho.- Hay treinta y ocho firmantes.- Informe.- Hechas por esta Alcaldía las averiguaciones necesarias resulta ser cierta la denuncia que se hace en la precedente instancia, y teniendo en cuenta la gravedad que entraña se remite á la resolución superior del Illmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia.- Hay un sello en tinta de la Alcaldía Constitucional de Vilches.- Vilches 13 de Julio de

² AHF C-0189-003

1908.- Miguel Navarrete.- Rubricado.- Es copia.- P.D.- Perez de la Sala.- Rubricado>>³

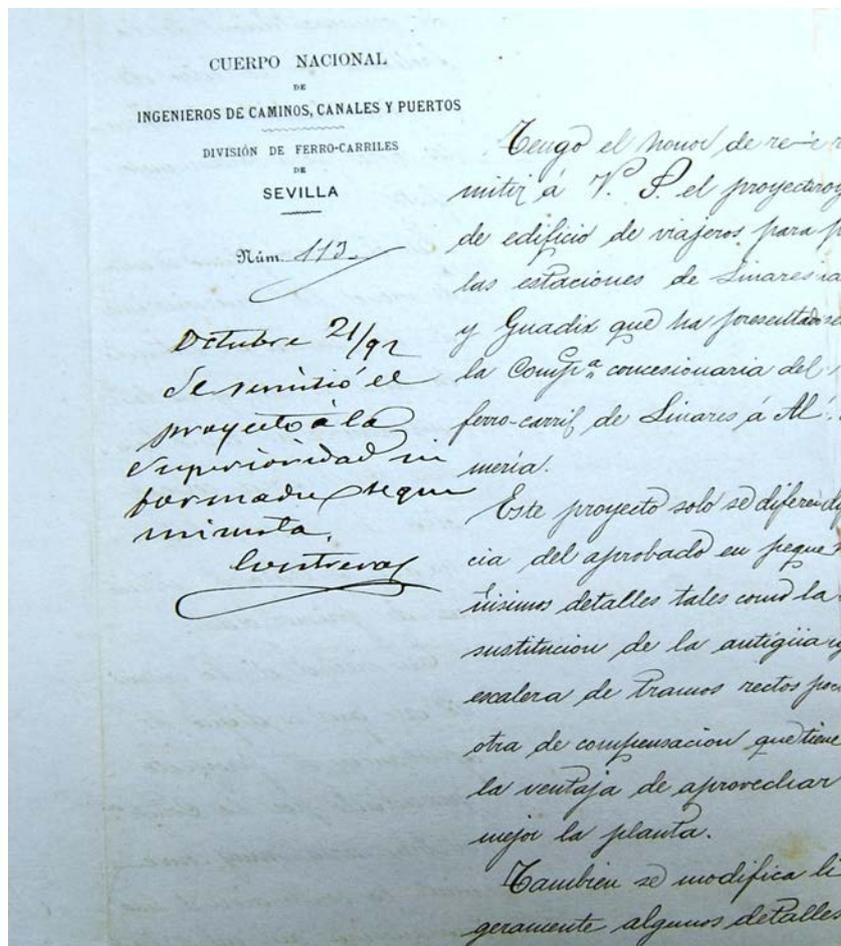
En la publicación referida hay un buen número de documentos reproducidos en formato facsimil. A modo de ejemplo, la solicitud de reconocimiento del tramo Huesa-Alicún a Larva, previo a su inauguración. Eso ocurría el 23 de junio de 1898.



Solicitud inauguración línea (AHF A-100-003)

³ AHF C-0190-001/5)

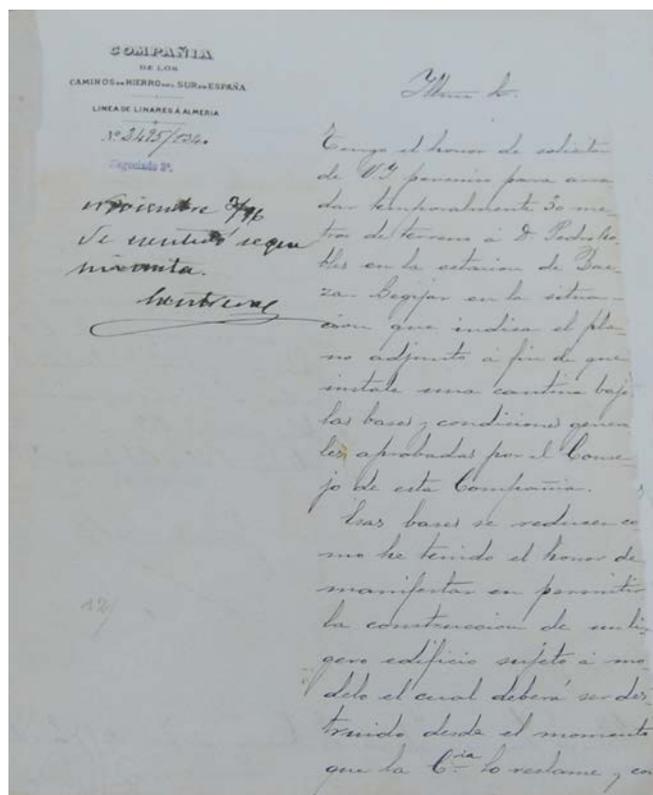
En el año 1892 el ingeniero encargado envía un escrito al ingeniero jefe de la división en el que adjunto los proyectos de la estación Linares-San José, conocida como la de Almería.



Escrito de remisión del proyecto de la estación de Linares (AHF A-0221-020)

El 28 de octubre de 1896 el Director General de de la compañía ferroviaria MZA, firmado por autorización, envía un escrito al Jefe de la División de Ferrocarril de Sevilla. Dice lo siguiente:

<<Tengo el honor de solicitar a V.Y. permiso para arrendar temporalmente 30 metros de terreno de Don Pedro Robles en la estación de Baeza-Begíjar en la situación que indica el plano adjunto a fin de que instale una cantina bajo las bases y condiciones generales aprobadas por el Consejo de esta Compañía..>>



Documento donde se solicita el arriendo de un terreno para cantina (AHF A-0224-029)

Respecto al uso de la fototeca del AHF, he de considerar que su uso ha sido más limitado porque he recibido un buen número de fotografías de ferroviarios. Un ejemplo lo tenemos en la instantánea de 1968 de las viviendas de ferroviarios de la compañía Andaluces en la estación de Espelúy.



Viviendas de ferroviarios en Espelúy (AHF FA / 0010 – 013)

