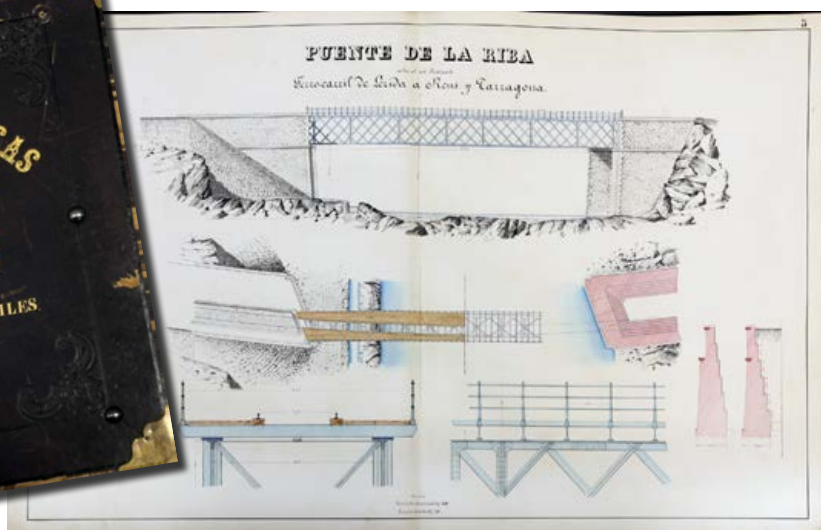
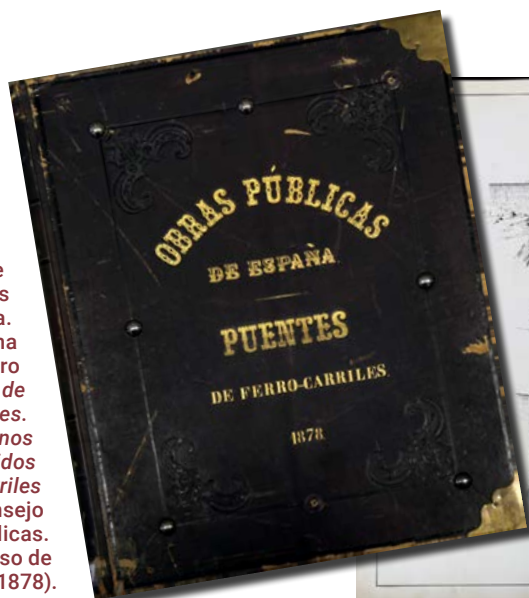
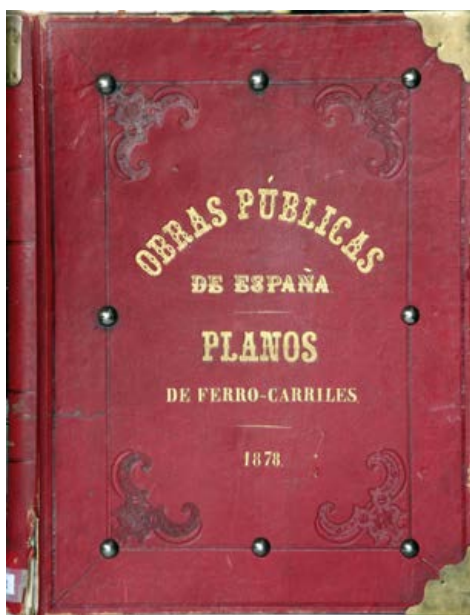


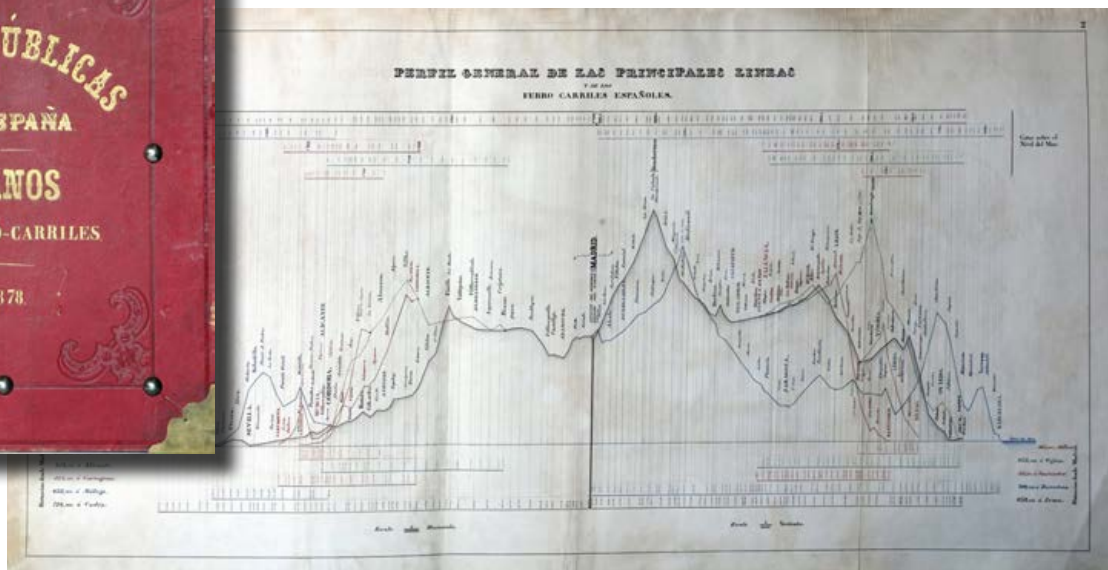
Plano del Puente de la Riba sobre el río Francolí del Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona. El plano forma parte del libro *Obras públicas de España Puentes*. Planos de algunos de los construidos en los ferrocarriles de España. Consejo de Obras Públicas. Madrid, Impreso de Aguado (1878).



175 años de tinta y papel sobre raíles



Perfil general de las principales líneas y de los ferro-carriles españoles. Forma parte del libro *Obras públicas de España. Planos de ferro-carriles*. Consejo de Obras Públicas. Madrid, Impreso. de Aguado (1878).



A lo largo de sus 175 años el ferrocarril español ha ido plasmando su actividad en forma de documentos, libros, publicaciones o fotografías que hoy forman parte del conocimiento, la memoria y el patrimonio documental, y son la esencia y el motor de una experiencia que permite que las empresas e industrias ferroviarias de nuestro país sean punteras en este campo, tanto en el mercado interior como en el exterior.

- **Texto:** Ana Cabanes y Leticia Martínez, FFE y Gerencia de Investigación Histórica y Patrimonio documental
- **Fotos:** Archivo Histórico Ferroviario y la Biblioteca Ferroviaria FFE

El ferrocarril fue

uno de los principales símbolos del progreso en el siglo XIX, un elemento fundamental en la Revolución Industrial que transformó el paisaje con nuevas infraestructuras y tecnologías, y modificó las costumbres y estilos de vida gracias al movimiento de personas y mercancías que generó a partir de su desarrollo. El transporte ferroviario era un sector nuevo que aportó innovaciones tecnológicas y desarrolló nuevos sistemas

de gestión empresarial, nuevas profesiones y nuevos saberes que, con el paso del tiempo, permitieron gestar una identidad, una cultura y un conocimiento propios.

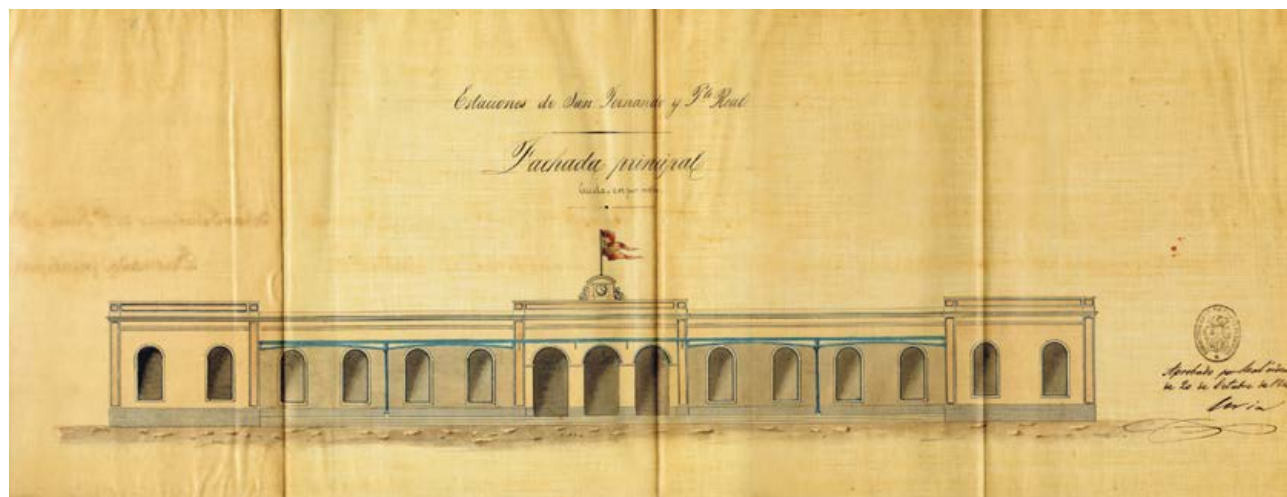
Todas estas materializaciones arquitectónicas e ingenieriles, las manifestaciones artísticas y culturales, así como el conocimiento tecnológico y científico se ha ido acumulando a lo largo de sus 175 años de historia en nuestro país y se ha ido plasmando en forma de documentos, libros, publicaciones o fotografías que hoy forman parte del conocimiento, la memoria y el

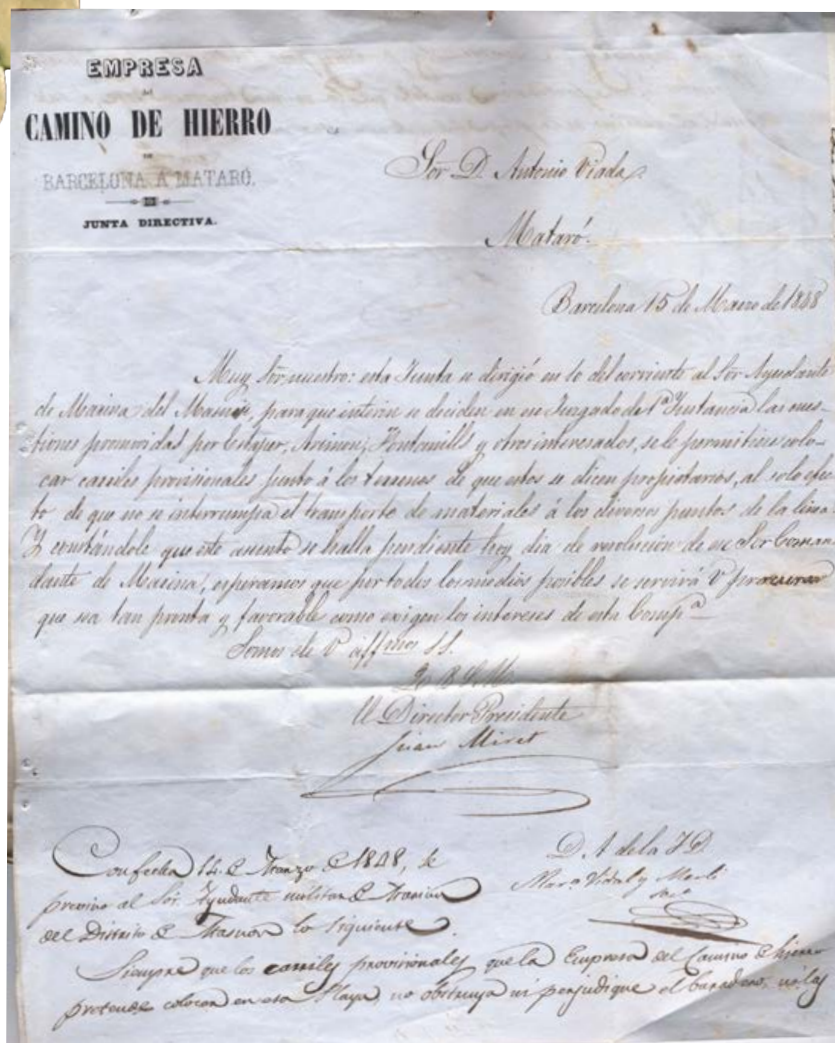
patrimonio documental, y son la esencia y el motor de una experiencia que permite que las empresas e industrias ferroviarias de nuestro país sean punteras en este campo, tanto en el mercado interior como en el exterior.

Para significar la importancia de este patrimonio bibliográfico y documental es necesario tener en cuenta sus precedentes. Los fondos y colecciones que hoy se conservan en el Archivo Histórico Ferroviario (AHF) y la Biblioteca Ferroviaria (BF) de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) pertenecen a las empresas ferroviarias que nacieron en el siglo XIX.

El régimen concesional de los ferrocarriles españoles dio lugar a la constitución de diversas compañías ferroviarias que construyeron y explotaron las primeras líneas ferroviarias. A medida que se fue completando la red se llevó a cabo un proceso de concentración empresarial del que resultaron cuatro grandes compañías ferroviarias: Compañía de los Caminos de Hierro del Norte (Norte), Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España y Compañía

Plano de la fachada principal de las estaciones de San Fernando y Puerto Real (1860). Serie Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales.





Expediente relativo a la ocupación de terrenos en Masnou para la construcción de la línea de Barcelona a Mataró. Incluye: oficio del jefe político de la provincia de Barcelona a la Junta Directiva de la empresa del Camino de hierro de Barcelona a Mataró, solicitando que no ocupen terrenos hasta que no se resuelvan los expedientes de indemnización (1848). Serie Compañía MZA. Servicio de Vía y Obras. Red Catalana.

de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces) que, en 1941, perdieron sus concesiones administrativas para ser finalmente rescatadas anticipadamente por el Estado, nacionalizadas y absorbidas por la nueva empresa pública Renfe.

A lo largo de este proceso, las empresas ferroviarias generaron durante su vida activa numerosa información relativa a su actividad económica y planificación, y acumularon la documentación necesaria para constatar de manera minuciosa y exhaustiva, sus actos, sus cuentas y la actividad con sus clientes, con su personal y con la administración contemporánea.

Todo esto que, en un principio era información y documentación generada en virtud de diferentes actos, se fue convirtiendo en conocimiento y en memoria empresarial. En un proceso de aluvión se recopilaron los patrimonios documentales y bibliográficos de las empresas para acabar configurando lo que actualmente es el fondo documental del Archivo Histórico Ferroviario y la colección bibliográfica y hemerográfica de la Biblioteca Ferroviaria. Un acervo que se convierte en fuente para la historia y que no solo sirve a la organización que la recopiló sino también a la sociedad en su conjunto.

Aunque no hay constancia directa de la existencia de los archivos centrales de las compañías o de su organización, es fácil inferir que la organización empresarial de estas compañías y la obligatoriedad legal de generar determinados documentos hacían necesario la presencia de estos departamentos u oficinas. De hecho, existen testimonios documentales que nos permiten aseverar la existencia de estas dependencias y que las empresas tenían un sistema documental y archivístico sistemático y determinado.

En cuanto a las bibliotecas, se puede constatar su existencia a través del propio legado bibliográfico que se custodia en la Biblioteca Ferroviaria, ya que a través de los exlibris o sellos que se incluyen en los libros, incluso en algunos catálogos de bibliotecas que se conservan, se sabe que muchos de estos libros y revistas pertenecieron a las antiguas compañías y que posteriormente pasaron a formar parte de la biblioteca del Consejo de Administración de Renfe o de sus pequeñas bibliotecas departamentales.

Pero los antecedentes históricos de la organización documental se inician en la década de 1920 cuando las antiguas compañías ferroviarias crearon para la gestión documental el Servicio Común de Estudios de las Compañías del Norte y MZA. En 1941 Renfe le dio continuidad en su organigrama a través del Servicio de Estudios del Consejo de Administración, germen del futuro Archivo Histórico Ferroviario.

Finalmente, Renfe dio forma y normalizó, mediante su circular 366 de 29 de abril de 1969, la División de Documentación, incluyendo los servicios de bibliotecas, suscripciones y servicios de documentación.



Copia de imprenta de obligaciones de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y de la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (1882). Colecciones. Documentos Figurativos. Acciones y obligaciones.

En cuanto al Archivo Histórico se creó por la Circular de la Dirección General 442 de 1 de junio de 1979, que desarrolló una nueva estructura de Renfe, y estableció que el Archivo Histórico pasara a depender de la Jefatura de Unidad de Vicesecretaría del Consejo, que se estableció como *“responsable de supervisar el Archivo Histórico, cuidando de que se lleve a cabo su adecuada organización y correcto funcionamiento”*.

En 1985 la creación de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

(FFE) supuso el eslabón final de esta cadena que llevó a la creación del Archivo y la Biblioteca que después de más de tres décadas han logrado organizar, conservar y difundir sus fondos, y que hoy son repositorios de la historia y la memoria de las empresas, de sus productores y de sus investigadores. A lo largo de estos treinta y seis años estas dos unidades de información han conseguido organizar, catalogar, automatizar procesos, digitalizar parte de la documentación, incrementar sus colecciones con

nuevas incorporaciones y, sobre todo, difundir y poner a disposición de la sociedad un patrimonio bibliográfico y documental que ha permitido: conocer la vida de las empresas y sus trabajadores, sus formas de gestión y trabajo, los medios y sus productos; contribuir a la mejora de la identidad cultural de la empresa y del colectivo ferroviario; corroborar la importancia económica, política, tecnológica, histórica y cultural del ferrocarril; apreciar el influjo y la interacción con otras tecnologías y otros países; conocer las lecturas que construyeron y forman parte del pensamiento y el conocimiento ferroviario; y trazar la historia de la técnica ferroviaria.

Para seguir el curso del patrimonio documental generado por el ferrocarril hay que ir de la mano de nuestra historia ferroviaria. Aunque ésta se suele empezar en 1848, hubo algunos intentos iniciales que se concretaron en la solicitud de concesiones ferroviarias para construir varios caminos de hierro, como una línea de ferrocarril entre Jerez y la localidad de El Portal, que posteriormente se extendió hasta Sanlúcar de Barrameda, El Puerto de Santa María y Rota. Otro proyecto ferroviario se solicitó en 1831 cuando la Diputación de Vizcaya propuso el estudio de la construcción de un ferrocarril entre Bilbao y Burgos, sin embargo, el estallido de la primera guerra carlista en 1833 impidió este proyecto.

El primer intento que logró éxito en nuestro país tuvo lugar en Cuba, por aquel entonces provincia española de ultramar. En 1834 se autorizó esta concesión y entre 1835 y 1837 se llevó a cabo su construcción que conectó las poblaciones de la Habana y Güines. La construcción y explotación estuvo a cargo de la Real Junta de Fomento de la Habana de la que no



El "Carril" de Mataró inaugurado en 1843

Copia de un grabado de la composición del tren inaugural de la línea de Barcelona a Mataró. Incluido en el libro *Del carril de Mataró al directo de Madrid historia anecdótica de los ferrocarriles de Barcelona*. Antonio R. Dalmau. Barcelona, Milla (1946).

se conserva documentación en el AHF, pero el hecho de ser la primera línea y la vinculación de nuestro país con Cuba ha suscitado una interesante bibliografía.

En el territorio peninsular hubo que esperar a 1843 cuando Miquel Biada i Buñol puso en marcha el proyecto del ferrocarril de Barcelona a Mataró, cuya concesión provisional se otorgó el 23 de agosto de ese mismo año. A partir de entonces se empezó a gestionar la creación de la empresa y el proyecto de una línea cuyo interés se fundamentó mediante unas bases fijadas por la Dirección General de Caminos que establecían los elementos básicos para la construcción del camino y la formación de la compañía adjudicataria de acuerdo con el Código de Comercio.

Estas concesiones empezaron a dejar sus testimonios documentales en los expedientes administrativos, que no se conservan en el Archivo, pero que dieron lugar a las primeras noticias sobre ferrocarriles aparecidas en la *Gaceta de Madrid* y en algunas publicaciones legislativas. Pronto se empezaron a crear las primeras compañías y

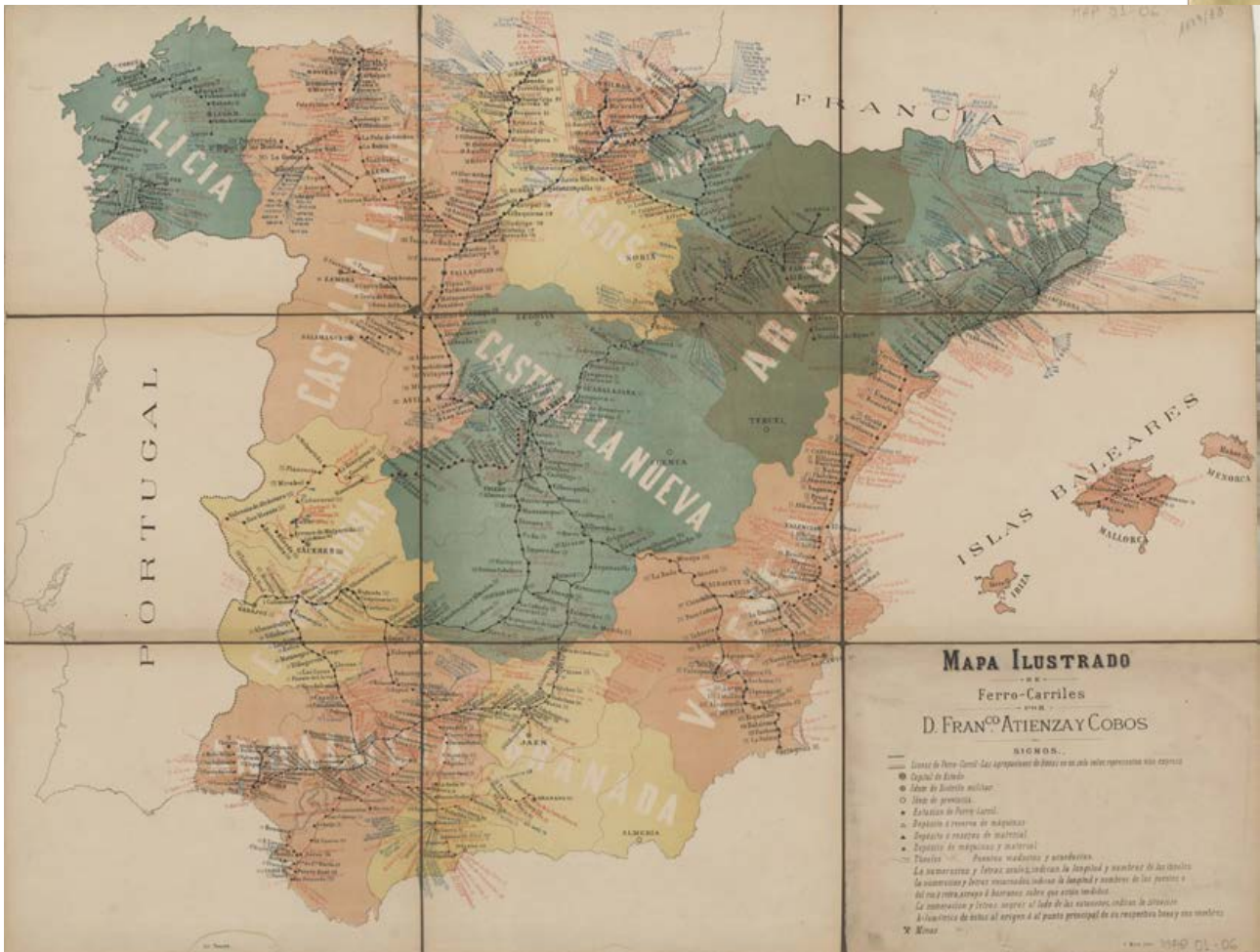
con ellas las primeras escrituras y documentos fundacionales que conforman los primeros expedientes documentales que pueblan el Archivo.

Se puede decir que la primera referencia documental significativa está relacionada con la comisión de expertos creada por el Gobierno en 1843 que dio luz al conocido Informe Subercase, origen de la Real Orden el 31 de diciembre de 1844 que establecía las bases del ferrocarril español. Para nuestro interés, desde el punto de vista documental, esta orden fijaba los trámites previos que han de observarse para el examen y admisión de las propuestas referentes a los ferrocarriles. En la misma se indicaba que para apreciar la utilidad de la empresa, el costo del camino y los gastos e ingresos anuales estas propuestas debían incluir algunos documentos preceptivos, en primer lugar, *un plano general en el que se marquen la dirección del ferrocarril, los pueblos, caminos, divisorias y cursos de agua; el perfil longitudinal y los perfiles trasversales; los planos particulares en escala de 1:2500 de los pasos más*

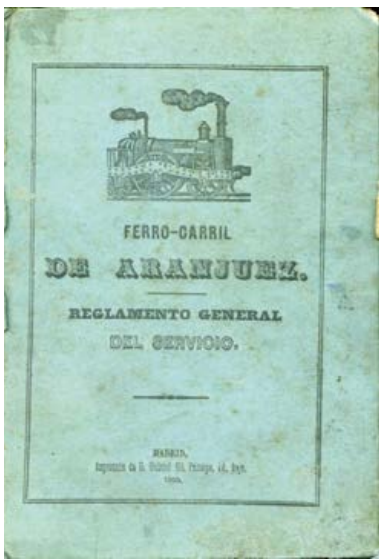


Texto básico para la construcción de las primeras líneas de ferrocarriles. Real Orden de 31 de diciembre de 1844 sobre los trámites previos que han de observarse para el examen de las propuestas referentes a los ferro-carriles y pliego de condiciones generales a que han de sujetarse las empresas que autorice el Gobierno. Impresa en Madrid, Imprenta Nacional en 1851.

difíciles del camino y una memoria que comprenda la descripción del trazado y de las obras de mayor importancia, el estado de las pendientes, de los trozos horizontales y de las alineaciones rectas y curvas, el presupuesto de los gastos de



Mapa ilustrado de ferrocarriles por Francisco Atienza Cobos. Impreso en la litográfica Forasté (1882).



Ferrocarril de Aranjuez. Reglamento general del servicio. Madrid: Imprenta de D. Gabriel Gil (1850).

establecimiento y explotación y la apreciación de los productos.

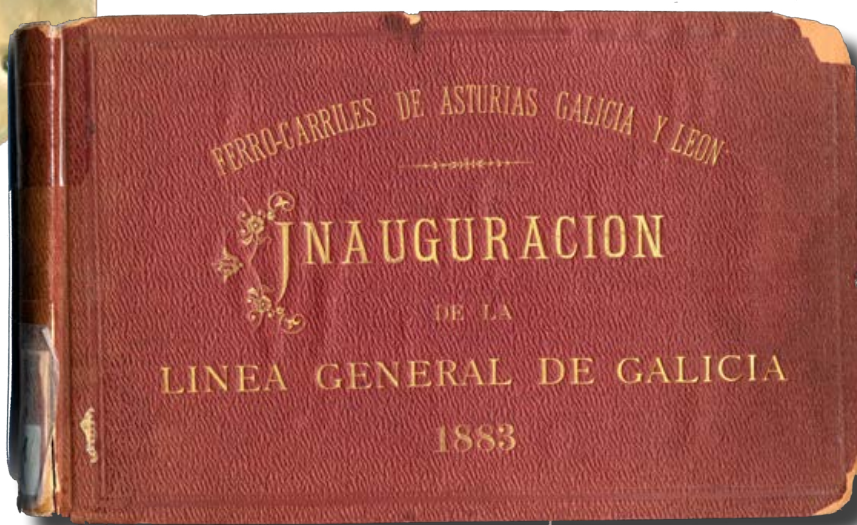
Se indicaba además que el Gobierno establecería los reglamentos

convenientemente para asegurar la policía, conservación y seguridad del camino y de sus obras de arte. Las compañías por su parte tendrían la facultad de formar los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración y explotación de sus líneas.

A partir de esta normativa empezaron a surgir las concesiones ferroviarias y los primeros proyectos ferroviarios, muchos de los cuales se conservan en el AHF, la mayoría con toda la documentación que la legislación obligaba: memoria, planos, perfiles y presupuestos.

Sin embargo, en los primeros diez años apenas se construyeron caminos de hierro, ya que no existía todavía un tejido empresarial potente y la Administración no acababa de impulsar el negocio. Al mismo tiempo, los ingenieros y técnicos que debían construir las

líneas estaban todavía formándose. Pero en este sentido cabe resaltar que por aquel entonces empezaron a crearse las primeras bibliotecas especializadas, ya fueran personales o bien las creadas en las academias y escuelas profesionales. Así pues, la Biblioteca Ferroviaria conserva una importante colección de manuales sobre las materias teóricas que estudiaron estos primeros ingenieros (matemáticas, geometría y electricidad) a los que, poco a poco se fueron añadiendo los primeros manuales y tratados especializados en ferrocarriles, la mayor parte de ellos publicados en los países europeos que se iniciaron en la materia, Francia, Bélgica, Reino Unido o Alemania y que hasta la década de 1890 constituirían la bibliografía básica para los constructores de nuestras líneas.



Álbum fotográfico de la Inauguración de la Línea General de Galicia/Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (1883). Autor Jean Laurent y Minier (1816-1892). Colección Gustavo Reder Klingebiel.

En 1855 se publicó la primera Ley General de Ferrocarriles que corroboró lo ya apuntado en cuanto a las publicaciones y la documentación que se debía generar para los proyectos de ferrocarriles, comple-

mentando con otra documentación necesaria para el desarrollo técnico de las líneas. Derivado de ello, el Archivo Histórico conserva memorias, planos de líneas, perfiles y planos de estaciones que dibujan

el desarrollo de la red ferroviaria en nuestro país y de una parte importante de sus infraestructuras. A partir de estas fechas la apertura y conservación de líneas dio lugar a una proliferación de documentación procedente de los departamentos de Vía y Obras, especialmente de las Compañías MZA y Andaluces.

Casi contemporáneas a la ley ferroviaria se publicaron, en 1856, algunas leyes financieras, entre ellas la Ley de Sociedades de Crédito, que establecía la normativa para los entramados empresariales que construirían los ferrocarriles y que dieron lugar a la ingente documentación económica que se necesitaba para gobernar estas empresas y explotar las líneas: libros de

Personal de los talleres de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces realizando trabajos de remache con herramientas de presión neumática en la caldera de una locomotora de vapor (1907). Autor Jules David Cavaz.



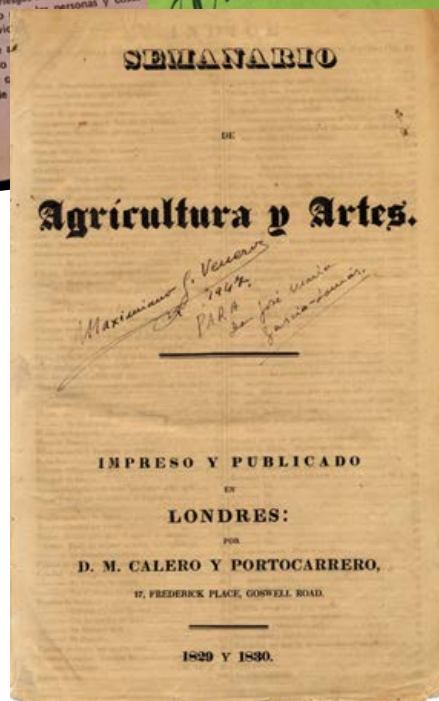
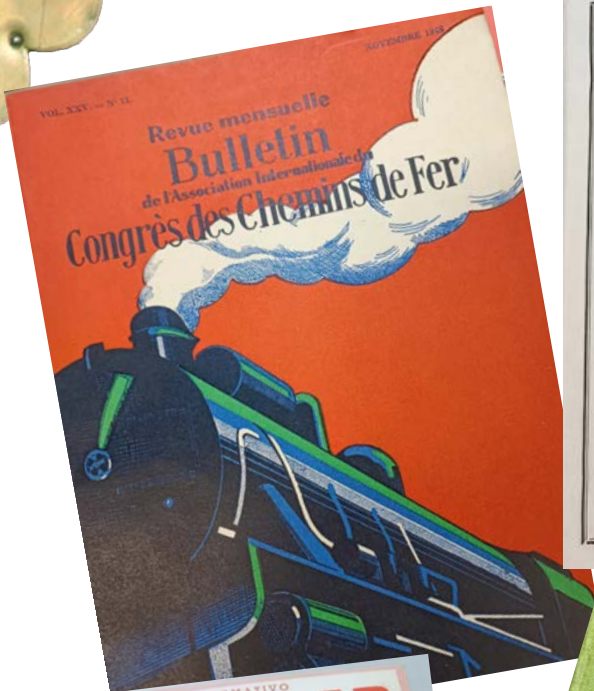
Ilustración del Anteproyecto del ferrocarril de alta velocidad: Madrid-Zaragoza-Barcelona-Port Bou: estudio económico realizado por Ineco bajo la dirección de Fernando Oliveros Rives en 1976.



actas, memorias de los consejos de administración, presupuestos, libros de cuentas, protocolos para la creación y fusión de compañías. Todo esto, que marca la organización y la vida interna de las compañías ferroviarias puede estudiarse en el Archivo Histórico Ferroviario. La documentación de las antiguas compañías permite conocer la evolución de las grandes empresas (Norte, MZA, Oeste y Andaluces) que se encargaron de construir y gestionar los ferrocarriles antes de la creación de Renfe. Su consulta e interpretación histórica ha generado, especialmente, a partir de la década de 1970, la abundante historiografía ferroviaria que se puede consultar en la Biblioteca Ferroviaria.

Personal ferroviario posando sobre un carro transbordador en los talleres de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en Málaga, con piezas de la locomotora de vapor nº 171 (1903). Autor Jules David Cavaz.






Portadas de algunas de las revistas técnicas ferroviarias que se conservan en la hemeroteca de la Biblioteca Ferroviaria.

En cuanto a los expedientes que forman parte del legado de los departamentos de vía y obras, de comercial o de las direcciones de las compañías, nos permiten conocer la relación de las empresas con la Administración, con sus clientes (viajeros y empresas) y con las industrias de construcción ferroviaria. Todo ello se complementa con las recopilaciones legislativas, las memorias de los ministerios del ramo e informes y proyectos que se han venido publicando desde los inicios y que como publicaciones impresas se pueden encontrar tanto en los expedientes del Archivo como en el notable patrimonio bibliográfico y hemerográfico. Destaca la formación de una colección documental derivada de la actividad comercial de las compañías, esta acción generó, por un lado, un fondo archivístico que recopila la documentación sobre tarifas, relaciones comerciales y temas asociados al transporte de viajeros y mercancías. Por otro lado, la venta del producto y servicio ferroviario dio lugar a la publicación de folletos, carteles y documentos menores que constituyen una colección única para el estudio de la publicidad y los servicios comerciales, especialmente para el periodo de Renfe.

En este primer siglo ferroviario se desarrollaron dos nuevas artes y técnicas para obtener imágenes, la fotografía y la cartografía, ambas compañeras de viaje de los ferrocarriles y herramientas imprescindibles e insustituibles para divulgar y mostrar el desarrollo de la red ferroviaria y de todas las innovaciones técnicas que han tenido lugar durante sus 175 años de existencia.

Respecto a la fotografía, los fondos de la fototeca que están integrados en el AHF, constituyen,

V FERIA INTERNACIONAL DEL CAMPO
23 mayo · 23 junio 1962 · madrid  D. N. S.

VENTAJAS DEL FERROCARRIL

HASTA EL **28%** DE REDUCCION EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

HASTA EL **57%** DE REDUCCION EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS

Cartel de la Colección de la Biblioteca Ferroviaria: V FERIA Internacional del Campo. Madrid, 23 mayo 23 junio de 1962.

con sus más de quinientas mil unidades, la memoria gráfica más importante preservada en nuestro país sobre ferrocarriles. Estas fotografías, que se conservan en

diversos tipos de soporte y que son complementadas con el archivo audiovisual, marcan, junto con la colección de mapas, perfiles y planos de líneas, el desarrollo y el

avance territorial de nuestros caminos de hierro.

Este acervo fotográfico que cuenta con la obra de afamados especialistas en fotografía ferroviaria es un observatorio para atravesar las diferentes etapas de la historia y conocer la evolución de la tecnología ferroviaria. El ferrocarril fue en las primeras etapas de desarrollo de la fotografía el símbolo visual del progreso y, por ello, tanto en la obra de los primeros fotógrafos, como en el desarrollo de la tarjeta postal ilustrada a finales del siglo XIX fue uno de sus protagonistas, ya que coincidieron con un momento de efervescencia constructora de líneas y estaciones, que quedó plasmado en fotografías y postales. A partir de entonces cualquier hito ferroviario, los desarrollos tecnológicos, las infraestructuras, el material rodante e incluso el lado humano de este medio de transporte, tanto sus profesionales como los viajeros, han quedado documentados a través de la fotografía, desde sus orígenes hasta las últimas inauguraciones de líneas de alta velocidad.

Si se siguiera un guion cronológico en esta exposición se tendría que hablar de la Ley de Policía de Ferrocarriles de 1877, la Ley de Ferrocarriles Secundarios, el Estatuto Ferroviario de 1924 y, como no, del denominado Problema Ferroviario. En torno a estas cuestiones se creó una ingente cantidad de documentación y se publicaron informes, estudios y folletos, especialmente en el último caso que ha generado la creación de una serie documental. Todos estos temas y su documentación han posibilitado el estudio sobre el impacto histórico que el ferrocarril supuso a nivel político, económico, social y cultural.

Desde el punto de vista técnico el ferrocarril integra varios tipos



Fotografía creativa del AVE Madrid-Sevilla 3. Ca. 1991 GEC ALSTHOM TRANSPORTE.

de tecnologías, unas tratan acerca de todos los aspectos relativos a la construcción del camino, tales como la infraestructura, el tendido de la vía, la señalización o las estaciones; y otras de los aspectos relativos a la construcción del material de transporte, ya sea motor

o remolcado. En ambos casos, la bibliografía y la documentación (planimetría, proyectos, catálogos, fotografías...) que se conservan hacen posible estudiar este ámbito ferroviario desde sus orígenes hasta la actualidad. Y para el estudio de este tema, no se puede dejar de



destacar la colección de revistas especializadas que se conservan en la Hemeroteca Ferroviaria. Esta colección, que también ha sido acumulada gracias a las incorporaciones de las antiguas compañías ferroviarias, de los departamentos de Renfe o de donaciones particu-

lares, incluye revistas científicas y especializadas, publicadas a partir de las primeras décadas del siglo XIX, hasta las principales cabecezas publicadas en la actualidad, no solo en nuestro país, sino a nivel internacional, siendo el principal instrumento de difusión de la inno-

vación tecnológica y económica del transporte, con especial incidencia en el modo ferroviario.

Sin duda, la otra fecha fundamental para el ferrocarril en nuestro país es el año 1941, cuando se establece la creación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe). A lo largo de sus más de ochenta años de vida, los veinte últimos dividida en Adif y Renfe Operadora, el desarrollo de esta gran empresa y del sector ferroviario han seguido siendo claves para el desarrollo territorial, así como para el avance económico, político y social de nuestro país, y en esta continua labor, ambas empresas públicas han seguido generando testimonio de su actividad. De esta forma, han cambiado los agentes, la tecnología, los formatos y los soportes, pero desde 1941 se siguen generando informes, publicaciones, memorias de empresa, presupuestos, contratos, proyectos de líneas y la interpretación histórica del ferrocarril. Hitos tales como la electrificación, el fin del vapor, la informatización, la democratización e internacionalización de la empresa o la aparición de la alta velocidad, cuentan con un testigo primordial, el Documento, en cualquiera de sus soportes, y con dos puntos concretos y únicos para su conservación, difusión y consulta: el Archivo Histórico Ferroviario y la Biblioteca Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Desde hace veinte años sus catálogos son accesibles a través de internet desde el portal www.docutren.com, el cual ha sido recientemente renovado con el apoyo del Ministerio de Cultura y Deporte a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que financia la Unión Europea. ■