



EN EL AÑO 2015 se recordaron los 150 años de la llegada del tren de Córdoba a Málaga en 1865, con una exposición de fotografías de José Spreáfico presentadas en el Museo Municipal de Málaga. La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, cuyo Consejo de Administración se encontraba en París, tenía parte de su dirección en Málaga con ingenieros españoles y franceses. A finales del siglo XIX, necesitaban un ingeniero joven para el cargo de jefe del Material y Tracción. Así empezó la larga actividad malagueña de mi abuelo, Emilio Rennes, durante 31 años al servicio de los Ferrocarriles Andaluces.

Como en los cuentos, me hace mucha ilusión volver al tiempo de un abuelo que sus nietos no pudieron llegar a conocer, porque él pasó a mejor vida antes de que nosotros tuviéramos la edad de la memoria fiel. Me hace mucha ilusión entrar ahora en este mundo de hace más de un siglo, mundo del Ferrocarril de mi abuelo y de mis bisabuelos. Ha sido posible para mí, uno de los seis nietos, por dos motivos.

Primer motivo: Nuestro padre, Jacques Rennes, conservó su memoria intacta. A sus casi noventa años, empezó a trabajar con el ordenador; redactó todos los detalles grabados en su infancia y juventud en Málaga, sobre todo sus recuerdos referentes a los Ferrocarriles Andaluces. A los cien años, todavía le gustaba añadir anécdotas con emoción.

Jacques Rennes, fue el único varón entre cuatro hermanas; era hijo y nieto de ferroviarios por sus dos abuelos. Pensaron que iba a ser él, de la tercera generación, también ingeniero de Ferrocarriles. La casa familiar había sido su escuela con una institutriz francesa, “Mademoiselle Mainguy”. Fue contratada a partir de 1914 durante 14 años, para sus hermanas y para él. También tuvo múltiples oportunidades, organizadas por su padre, para estar en las estaciones de Málaga y de pueblos andaluces. Esta afición lo marcó para siempre. Emilio Rennes organizó prácticas para su hijo, por ejemplo, la de subirse en locomotoras de vapor, al lado del fogonero y del maquinista desde Algeciras hasta Bobadilla y hasta Córdoba. De este modo pudo observar el trabajo de cada uno en su puesto. Vio cómo el fogonero repartía el carbón en el hogar, varias toneladas, para mantener la presión. Ellos le enseñaron a estar atento a las señales. Le gustaba como a todos los niños, entrar en la oscuridad de los túneles del Chorro y salir viendo el paisaje un breve instante antes de meterse en otro. Tuvo un verdadero amor por los trenes, y



una admiración constante en su vida por los ferroviarios, visitando los talleres y los depósitos. Este libro da testimonio de esta pasión.

Segundo motivo: Fue una sorpresa: el hallazgo por una de mis hermanas en 2011 dentro de un baúl en el desván de la casa, de un tesoro compuesto de fotografías de gran tamaño, 17cm x 23cm. Cada una con su passe-partout de cartón, estuvo conservada en muy buen estado. Esas fotografías fueron protegidas de la luz y del polvo. No dos o tres, sino 48 fotografías en total, descubiertas setenta y nueve años después de haber sido guardadas allí, como un secreto del abuelo, confiándolas a las generaciones venideras.

Las demás fotografías de tamaño variado y algunas tarjetas postales estaban dispersas por los cajones, en sobres, albúmenes, cuadernos o sueltas. Nuestra abuela Lucie Madelaine envió a sus padres en Francia decenas de tarjetas postales desde Málaga entre los años 1901 y 1910. Ellos las colocaron en un gran álbum encuadernado con una cubierta revestida de tela, cuatro postales por página. Este álbum después de muchos años se pasó de Francia a Málaga donde se quedó.

Las fotografías del baúl fueron el empujón que me decidí a buscar sin desánimo, cómo llevar hasta el público, en especial a los ferroviarios de hoy en día, el testimonio de aquel siglo de Historia del Ferrocarril en Andalucía. Gracias a otro aficionado a la fotografía de El Palo, Gonzalo de Castro, y a Antonio Clavero de la Universidad de Málaga, me puse en contacto con el director del Centro de Tecnología de la Imagen (CTI) de la Universidad, D. Javier Ramírez González. Confié todas las fotografías del archivo al CTI para digitalizarlas, magnífico trabajo que hizo Mercedes Jiménez Bolívar. Agradecemos especialmente a Javier Ramírez por su interés mostrado.

A través del testimonio del ferroviario Emilio Rennes, con la publicación de sus fotografías, un conjunto de cartas, libros y planos de vagones y de coches, y otros documentos como mapas, esperamos mantener o despertar un interés aun mayor por la Historia de Los Ferrocarriles Andaluces.

En el archivo hay documentos sobre la situación económica de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en distintas épocas, estadísticas sobre los costes, los ingresos y los gastos; pero en este libro de recuer-



dos, nos limitamos a comentar sobre todo las fotografías. Naturalmente queda mucho trabajo para analizar tanta documentación que no aparece reflejada aquí.

Deseamos que Málaga tenga un museo sobre la historia de los Ferrocarriles Andaluces. Lo ideal sería cerca de la Estación María Zambrano. Seguro que tendría éxito, porque la ciudad se lo merece.

Michel Rennes,
El Palo, 1 de agosto de 2017





HE AQUÍ, en estas *Huellas*, la figura elocuente de Emilio Rennes, alto ejecutivo de la compañía de Ferrocarriles Andaluces entre 1900 y 1931. El relato que dibuja al personaje viene de la mano de su nieto Michel Rennes que, más allá del marco del retrato familiar, añade un nuevo capítulo al fenómeno más destacable de la historia de la Málaga moderna: el ferrocarril. Como en toda buena historia, hay un desván y en él, un baúl que guardaba un tesoro a la espera de ser descubierto; el tesoro no es otro que una espléndida colección fotográfica, hasta no hace mucho olvidada, causa y motivo de la narración contenida en estas páginas.

Esa colección de imágenes tiene distintos orígenes y autores. De una parte, el bloque integrado por dos series fotográficas, una de 1903 y otra de 1907, producidas por Jean David, reputado fotógrafo francés especialista en composiciones de grandes grupos, autor de un retrato-mosaico protagonizado por la plantilla laboral de la Cia. de Ferrocarriles Andaluces. Del desempeño profesional de J. David en España entre 1880 y 1910 se habían encontrado y divulgado notables muestras (sobre todo en País Vasco, Ávila, Asturias y Madrid) que cabría encajar dentro del género de fotografías de empresa, pero no se conocían en toda su extensión los dos grandes reportajes realizados en Málaga. Estos originales fueron localizados hace apenas siete años en Villa Acacia, la que fuera residencia familiar del ingeniero en El Palo (Málaga). Además de esta serie, en el mismo paquete se encontraba un completo inventario fotográfico de coches de pasajeros, vagones de transporte y locomotoras propiedad de la compañía ferroviaria y en uso en los años veinte; imágenes que nos llegan —positivo de época— de la mano de la gran firma fotográfica malagueña Osuna.

Capítulo aparte merece la serie referida a descarrilamientos en las líneas de los Andaluces, una temática a la que debió dedicar gran atención el ingeniero Emilio Rennes, responsable de infraestructuras de la compañía. En este apartado se localizan imágenes realizadas por fotógrafos profesionales enviados a los lugares de los siniestros junto a otras tomadas in situ por el mismo Rennes; todas encajan en el género de “fotografía forense” y acusan el deterioro que, acrecentado por el paso del tiempo, caracteriza a este tipo de instantáneas de campo. Aún así, su valor documental resulta relevante en un doble sentido: el testimonio fotográfico de época y la precisión técnica que aporta la mirada



qualificada de Emilio Rennes, manifiesta tanto en la selección fotográfica como en algunas de las tomas.

El ingeniero de los Andaluces era también fotógrafo *amateur*. Resultado de esta afición, contamos hoy con algunos negativos y copias de época (formato 6 X 9 cm, en su mayoría) y un pequeño número de autocromos (placas Lumière de 9 X 12 cm); escenas domésticas y retratos familiares en su mayoría, trascienden el ámbito intimista de las



relaciones de familia anotando descripciones visuales de interés sobre el estilo de vida de algunos miembros de la élite técnico-industrial extranjera instalada en Málaga en los inicios del siglo XX.

Esta singular colección se completa con tres juegos de tarjetas postales fotográficas coleccionadas por Emilio Rennes: la serie francesa *Locomotoras del mundo*, editada por F. Fleury. Otra, alemana, que recoge el proceso de montaje de máquinas ferroviarias en los talleres A. Borsig en Berlín–Tegel; y, una tercera, de origen malagueño, la serie titulada *Trenes especiales para excursiones de turistas por Andalucía*, publicada por C. F. Andaluces en los años veinte del siglo XX.

La instalación de ferrocarril entre Málaga y Córdoba (1859-1865) supuso el primer paso en la comunicación por vía férrea de nuestra ciudad y algunas localidades de su provincia. La unión, a partir del último cuarto del siglo XIX, de los distintos tramos ferroviarios andaluces y la de éstos con el resto de España facilitaron decisivamente el intercambio de pasajeros y productos comerciales en todo el sur peninsular; a título de ejemplo, cabe mencionar que, hasta entonces, el desplazamiento entre Sevilla y Málaga de un considerable contingente de viajeros y mercancías se hacía regularmente por vía marítima. Si en aquellas primeras décadas de desarrollo la imagen del ferrocarril proyecta las ideas de progreso y avance tecnológico, en el caso de Málaga esa impronta se ve singularmente remarcada tanto por las grandes dificultades orográficas que hubo que salvar en el trazado de la línea como por el hecho de que la venida del tren se justificaba como infraestructura vital para el desarrollo de una de las primeras zonas industriales de España. En el arranque del siglo XX, las líneas férreas con que cuenta Málaga, explotadas por las compañías de ferrocarriles Andaluces y Suburbanos, son parte destacadísima del mapa de comunicaciones de la provincia. Las infraestructuras que le dan soporte, tanto en los que se refiere a personal como a equipamiento material, gozan del prestigio de lo socialmente indispensable. El tren es, sin lugar a dudas, capítulo destacado de la historia contemporánea de Málaga.

La intrahistoria del mundo ferroviario juega un papel distinto en tanto que se construye a partir de visiones o testimonios personales, más estimables —ya que acusan un mayor riesgo de pérdida— en cuanto se alejan en el tiempo. En esos relatos, la fotografía deviene instrumento analítico valioso y, en ocasiones, arroja nueva luz sobre la espesa capa de sombras que amontonan los años. Es el caso de la colección que



nos ocupa: responde al interés profesional y socio cultural de un directivo de la compañía ferroviaria Andaluces, el ingeniero Emilio Rennes, una persona que, como cuenta su hijo Jacques, se había curtido en los distintos empleos —ajustador, fogonero, maquinista— que ofrecía la industria ferroviaria de los últimos años del siglo XIX antes de ocupar, precisamente en Málaga, un puesto directivo relevante. Luego, se reúnen una serie de circunstancias que conviene ponderar: al legado documental de Emilio Rennes se añaden las notas biográficas que sobre su persona elabora su hijo Jacques y, a la muerte de éste, el celo de los nietos en la custodia de los testimonios gráficos y, último eslabón de esta cadena, el interés personal de Michel en divulgar la figura, vivencias y entorno del personaje entendiendo que con ello contribuye a un mejor conocimiento de un periodo de la historia del ferrocarril en Málaga.

No me cabe sino subrayar el interés de la iniciativa de Michel Rennes. La época del relato sobre su abuelo corresponde a un periodo bisagra de la evolución de la Compañía Ferrocarriles Andaluces, momento que se distingue por la titularidad francesa de la empresa una vez que la burguesía malagueña, exhausta tras la crisis financiera finisecular, abandona la posibilidad de sostener su explotación. La época que se abre en el devenir de la línea férrea se caracteriza por la renovación y el recambio de la imagen empresarial —con mayor calado en Málaga, sede de la Compañía, donde construyen sus grandes oficinas del paseo de Reding, “el Palacio de la Tinta” (1909)—, periodo en el que Emilio Rennes ocupa puestos de gran responsabilidad hasta su despido en diciembre de 1931, año en que la C.F. Andaluces es nacionalizada por el gobierno de la República.

Estas *Huellas malagueñas de un ferroviario* tienen un precedente en la gran exposición *¡Atención al tren!* (10 de noviembre de 2016 a 10 de marzo 2017) promovida por La Térmica. Con anterioridad, la responsable del Archivo Fotográfico Histórico de la Universidad de Málaga, Mercedes Jiménez Bolívar, realizó una cata digital de la colección Rennes que puso de manifiesto la importancia de los documentos que guarda el fondo. Ahora, la iniciativa del Servicio de Publicaciones y Divulgación Científica de la UMA hace posible que, rastreando la pista que marcan estas *Huellas*, podamos adentrarnos en el camino que nos acerca a la historia del ferrocarril en Málaga.

Javier Ramírez González