

Propuesta de cita: CABANES MARTÍN, Ana ; GONZÁLEZ SANZ, Raúl (2008): “Imágenes a todo tren: la memoria audiovisual de RENFE”. Comunicación presentada en las *Terceras Jornadas Archivo y Memoria*. Madrid, 21-22 febrero. <<http://www.archivoy memoria.com>> [Consulta: 01/03/2008]

Imágenes a todo tren: la memoria audiovisual de RENFE

Ana Cabanes Martín

Raúl González Sanz

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)

Resumen

En el año 1941 cuando se crea RENFE, el ferrocarril era el medio de transporte hegemónico para los grandes desplazamientos, esto significa que su cuota de clientes estaba garantizada, y así fue hasta los años sesenta en los que el tren empieza a perder el protagonismo. Sin embargo, aun contando con ese monopolio empresarial RENFE organizó desde muy pronto su servicio de publicidad. En 1942 creó su División Comercial que se ocupó, desde entonces, de los asuntos referentes a la publicidad comercial a través de todos los medios posibles, guías, prospectos, carteles, publicaciones, fotografías o películas. Este departamento que pasó por varias reestructuraciones y denominaciones se ha encargado, hasta la actualidad, de la publicidad de la empresa en la que el uso de los medios audiovisuales ha sido fundamental. Desde sus inicios la empresa se ocupó de crear o de producir y facilitar los medios para la creación de películas que se proyectaban en los propios trenes, en otras ocasiones se trata de películas filmadas para congresos y exposiciones, filmaciones del NODO, películas para la presentación de nuevo material rodante, formación laboral interna, ediciones para la divulgación y fomento del turismo o las campañas publicitarias de televisión.

Este patrimonio audiovisual generado por RENFE constituye hoy una fuente para el estudio de la empresa, de la técnica y de la sociedad, desde finales de los años cuarenta del siglo veinte hasta el siglo actual. Los fondos están repartidos en tres centros diferentes, la Filmoteca Nacional, que guarda parte de las películas originales, el centro de documentación audiovisual de la Dirección de Comunicación y Relaciones Externas de ADIF, entidad que ha generado y conserva todo este acervo audiovisual, y la Biblioteca Ferroviaria, que cuenta con una copia bastante generosa de dicho fondo.

En este trabajo haremos un breve recorrido por la organización, conservación y distribución de esta documentación audiovisual y realizaremos un análisis somero de los contenidos temáticos del material que conserva la Biblioteca Ferroviaria con una estructura cronológica del fondo. Nuestro objetivo es poner a los investigadores sobre la pista de un Patrimonio que les permitirá, sin duda obtener una visión de RENFE, pero también de su cultura de empresa, del desarrollo económico e industrial de nuestro país y de la evolución social de España entre 1948 y los años noventa del siglo XX.

1. El Patrimonio Audiovisual. Fuente de información, fuente de la memoria histórica en las empresas.

1.1. Patrimonio audiovisual situación actual, problemas.

A lo largo de la historia el concepto de Documento no ha cambiado de significado pero sí se ha ampliado, de tal forma que durante mucho tiempo se consideró como tal cualquier escrito donde se hace constar o prueba alguna cosa. Sin embargo el desarrollo de nuevos soportes y la constatación, por parte de los investigadores, de que las fuentes de información no podían, ni debían reducirse al documento escrito nos ha llevado a considerar como Documento, “toda expresión en lenguaje natural o convencional y cualquier otra expresión gráfica, sonora o en imagen, recogidas en cualquier soporte material, incluso los soportes informáticos.”¹ Por su parte cuando a finales del siglo XIX aparecen las primeras películas cinematográficas surgen con un afán de entretenimiento, como una forma de creación o para servir de espejo o mostrarnos lugares y hechos lejanos. Sin embargo, poco a poco, se fue entendiendo el valor documental e histórico de los documentos audiovisuales y se le incluyó como una parte del Patrimonio Cultural.

Cuando hacemos referencia al Patrimonio Audiovisual estamos hablando de imágenes en movimiento, tal y como lo definió la UNESCO en el año 1980²: “*se entiende por imágenes en movimiento cualquier serie de imágenes registrado en un soporte con o sin acompañamiento sonoro que, al ser proyectadas, dan una impresión de movimiento y están destinadas a su comunicación o distribución al público, o se producen con finalidad de documentación, considerando que comprenden entre otros elementos, las siguientes categorías: producciones cinematográficas, producciones televisivas hechas por y para los organismos de radiodifusión y producciones videográficas que no sean las mencionadas en los apartados anteriores*”.

Los nuevos tiempos y las nuevas tecnologías han ido trayendo otros formatos y, con ellos, la posibilidad de obtener mayor cantidad de imágenes. Aquí situamos los nuevos soportes multimedia o digitales, con un enorme potencial y que en un futuro también formarán parte del Patrimonio Audiovisual.

La UNESCO establecía además recomendaciones para su conservación y preservación e instaba a los Estados a emprender medidas para evitar la pérdida y deterioro de este patrimonio. La Recomendación propuso, además, la adopción de medidas para implantar sistemas de depósito legal para las imágenes en movimiento de producción nacional y acuerdos voluntarios de depósito de producciones extranjeras, y la creación y financiación adecuada de archivos de cine y televisión.

En España el tema de la preservación del Patrimonio Audiovisual tuvo una entrada más tardía que en otros países y llegó de la mano de la Filmoteca Española, que se creó en 1953. Además al abrigo de la creación de los gobiernos autonómicos se fueron creando de forma paulatina diversas filmotecas. Por orden de aparición tendríamos la Filmoteca

¹ Esta es la definición que se recoge en la ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español, artículo 49.1.

² El 27 de octubre de 1980 la UNESCO aprobó la Recomendación sobre la Salvaguardia y la Conservación de las Imágenes en Movimiento. En ella se proclamaba que la cinematografía y el audiovisual constituían una parte importante del Patrimonio Cultural.

Vasca /Euskadiko Filmotegia (1978), la Filmoteca de Zaragoza (1981), la Filmoteca de Cataluña (1982), la Filmoteca Canaria (1984), la Filmoteca de Murcia³ (1984), la Filmoteca Valenciana (1985), la Filmoteca de Andalucía (1989), el (CGAI) Centro Galego de Artes da Imaxe (1991), la Filmoteca de Castilla y León (1991), la Filmoteca Asturiana (1996), la Filmoteca de Cantabria (2001) y finalmente la Filmoteca de Extremadura (2003). Todas ellas son ejemplos de organizaciones dedicadas a la gestión y explotación de la herencia cultural audiovisual. El gran reto es el de la conservación de los materiales, lo que incluye la perdurabilidad de los formatos, la restauración o la gestión del depósito legal.

Según el profesor José Enrique Monasterio⁴, a escala internacional, el 80% de los archivos audiovisuales está amenazado de desaparición. Especialmente en Estados Unidos y en los países pobres del Sur porque, ante la mirada de responsables inconscientes, la necesidad de preservación no parece evidente y porque su coste les parece excesivo. En España la situación no es mucho mejor, en el año 2006 la directora general de Radiotelevisión Española, cuyo archivo guardaba más de 200.000 horas de grabaciones, solicitaba apoyo económico y de equipamiento para un patrimonio que corría serio peligro⁵. Ante esta situación, ¿podemos aceptar sin rechistar que se borre para siempre la herencia audiovisual del siglo XX?, con ello se perdería una parte importante de nuestra memoria colectiva. Como señalan Alberch Fugueras y Cruz Mundet, la información audiovisual tiene como característica la facilidad de penetración en la sociedad y por tanto la capacidad de influir decisivamente en la conformación de la memoria colectiva de nuestro tiempo.⁶

Los cambios tecnológicos, la yuxtaposición de soportes y la creación continua de imágenes en movimiento han convulsionado notablemente el panorama audiovisual. La experiencia no sólo se centra en el campo cinematográfico, sino en el de la televisión, videocreación e Internet, complicando el debate sobre el planteamiento y prioridades de conservación en los archivos, qué hay que conservar, cuáles son las prioridades, qué va formar parte del Patrimonio Audiovisual a partir de ahora.

La tipología de los centros encargados de custodiar y depositar los documentos audiovisuales es muy diversa va desde museos del cine, a centros especializados en épocas, soportes, temáticos o de distintos ámbitos geográficos, nacionales o regionales. Puede parecer lo mismo, al tener los mismos materiales, pero su filosofía es la que los distingue, ya que solamente puede ser considerado archivo aquel conservando documentos originales, hace, además, preservación de sus materiales para garantizar su consulta a los usuarios y a las generaciones futuras de manera permanente en el tiempo. Sea cual sea la tipología, la mayoría de los Archivos audiovisuales se enfrenta a problemas similares, el caso del archivo audiovisual de RENFE no es ajeno a ellos, y podrían resumirse en los siguientes:

- La fragilidad de los soportes. Hasta la década de los cincuenta las películas cinematográficas se realizaban básicamente sobre soportes de nitrato de celulosa plastificada (celuloide), un material de enorme inestabilidad química que ha

³ La Filmoteca de Murcia quedó integrada en la Mediateca de la Biblioteca Regional, y, por lo tanto, oficialmente extinguida en 1996. Desde 2004 existe la Filmoteca Regional Francisco Rabal.

⁴ Monasterio (2005).

⁵ Noticia aparecida en el diario El País del 1 de noviembre de 2006.

⁶ Alberch Fugueras, Cruz Mundet (2005), p.120.

provocado la pérdida de gran parte del patrimonio cinematográfico. Hay que tener en cuenta que la cinematografía ha pasado por tres importantes crisis de conservación, derivadas de la evolución en los procedimientos y las técnicas, y que en cada una de ellas se ha perdido una parte importante de los documentos producidos. Apenas queda una quinta parte de las películas producidas en el mundo entre 1895 y 1913, e incluso se valora que la mitad del cine español se ha perdido⁷. Desde la implantación de los soportes de seguridad en triacetato de celulosa, los archivos, en la medida de sus posibilidades técnicas y económicas, han desarrollado un enorme esfuerzo para reproducir sobre estos soportes todas las películas de épocas anteriores que han conseguido recuperar. El fondo histórico de RENFE vio solventado este problema gracias al convenio firmado con la Filmoteca Española que se encargó de realizar este proceso, más adelante daremos detalles de dicho convenio.

A pesar de este proceso la preservación sólo puede garantizarse si los archivos son capaces de crear y mantener almacenamientos con las condiciones adecuadas, de temperatura y humedad y, sobre todo, dotados de sistemas que garanticen su estabilidad. Por otro lado aunque mayoritariamente se entiende que el paso de los formatos analógicos a formatos digitales es la solución, para muchos expertos este es un paso que facilitara la difusión de la información y preservará el contenido pero no es un sistema de conservación en sí mismo, ya que los nuevos soportes digitales carecen de garantías de preservación.

- La falta de personal con formación especializada. Simultáneamente, los archivos deben acometer la creación de las instalaciones y equipos técnicos necesarios para la preservación y restauración de las colecciones, y deben ser capaces de seleccionar y preparar al personal adecuado para la realización de todos estos trabajos. Sin embargo las contrataciones y los perfiles de trabajadores no son del todo adecuados para solucionar las carencias. No existe formación cualificada más allá de los cursos que imparten los organismos internacionales encargados del tema o las filmotecas. Así mismo cuando existen profesionales capacitados no se pueden contratar por cuestiones administrativas, mientras que en ocasiones se contrata personal que no ofrece ni los méritos, ni los resultados esperados.
- La falta de cultura patrimonial. Las connotaciones negativas que tiene la palabra Patrimonio y Archivo como algo relacionado con lo antiguo, el oscurantismo y la rigidez ejercen una influencia perjudicial para la imagen de las Filmotecas. Es como si el cine fuera sólo propiedad de unos pocos cinéfilos y se remitiera en exclusiva a películas densas y de ensayo. Este sentir popular cala en los responsables políticos que están sometidos a presiones para cumplir en el escaso mandato con proyectos efectistas y de impacto. Por lo cual no pueden tener la visión precisa para evaluar su importancia y actuar, hipotecando a los archivos más modernos que no tienen más remedio que centrarse en la difusión para sobrevivir.

2. Explotación del patrimonio, valor comercial-valor patrimonial.

Como acabamos de indicar la falta de cultura patrimonial es un problema para la pervivencia de la memoria audiovisual. Este problema es aún mayor si nos referimos al

⁷Alberch Fugueras, Cruz Mundet (2005), pp. 123-124.

patrimonio histórico de las empresas, para muchas empresas su historia se reduce a una foto del pasado en los vestíbulos de sus oficinas, algún retrato de sus fundadores o los vestigios de maquinaria en un viejo almacén.

Muchas empresas o bien desprecian su historia o bien la temen, a esta falta de interés se suma el hecho de que la conservación de los archivos implica muchos gastos que las juntas directivas no están interesados en aportar. Si esta situación afecta a los documentos textuales, la situación para los archivos de imagen, ya sean los fotográficos o los audiovisuales es aún peor, pues en muchos casos nadie se ha preocupado de su conservación y gestión.

Estas tendencias están cambiando y de forma paulatina la gestión del patrimonio histórico empieza a tener un apartado en los comités de dirección de muchas corporaciones empresariales. En España algunas de las grandes empresas se han preocupado, durante los últimos años, de conservar sus archivos de imágenes de organizarlos y de difundirlos. El caso más conocido es el de Telefónica que a través de su Fundación ha dado a conocer el patrimonio acumulado a través de la organización de varias exposiciones y catálogos. En las páginas web de Puertos del Estado la mayoría de los Puertos disponen de un fondo fotográfico antiguo y el INI o Iberdrola conservan un importante fondo audiovisual custodiado en la Filmoteca Española.

Es pues un hecho que las empresas han empezado a valorar su patrimonio audiovisual que, además de poner en valor a la propia empresa y su gestión, permite obtener, si no un beneficio comercial, sí una mejora en la gestión de sus recursos. El medio audiovisual monopoliza las formas de comunicación en la actualidad, así lo demuestra la tendencia a la producción de multimedia, la utilización de vídeos y DVD en la comunicación institucional, la producción de vídeos corporativos e institucionales ofrece un amplio rango de posibilidades de exhibición para presentar en convenciones, actividades de formación, ferias, publicidad, imagen corporativa, etc. Es en este ámbito, en el que la gestión del patrimonio audiovisual de la empresa tiene un indudable valor de rentabilidad interna, ya que reduce la dependencia de fuentes externas, algo que resulta muy costoso.

Por otro lado los fondos propios de las empresas son demandados por productoras y empresas externas para la producción de películas especializadas o incluso para ilustrar noticias e informaciones sobre el sector, con lo cual la empresa puede obtener, además, un beneficio económico de la explotación de sus archivos de imágenes y filmográficos. Teniendo en cuenta, además, que no suele haber problemas de propiedad intelectual pues normalmente son propiedad de las empresas.

Una vez analizada brevemente la situación de los archivos audiovisuales en general pasemos a ver cual es la situación y la gestión que RENFE ha hecho de su archivo audiovisual.

3. Productores y Depositarios.

3.1. RENFE, Renfe Operadora y Adif.⁸

⁸ En el año 2005 de acuerdo a lo establecido en la Ley 39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario, RENFE desaparece como entidad y se crean dos nuevos organismos encargados de la gestión

Desde que se crea RENFE en el año 1941 la empresa mostró un interés por reglamentar y organizar los asuntos comerciales, sus relaciones con los clientes y los documentos que todo ello generase. En el año 1942 la Circular número 7 de la Dirección General creaba la estructura de la División Comercial de RENFE que tenía entre otros cometidos los de preparar y editar guías de turismo, guías de horarios, algunas revistas, carteles, fotografías y otras publicaciones para propagar los servicios especiales y dar impulso a los viajes por España. Este era el antecedente de lo que luego será el GIRE, Gabinete de información y Relaciones Externas.

En 1963 se creó la Comisaría de Información y Relaciones Públicas, que absorbió una parte de las funciones de la anterior, en concreto todo lo relacionado con la publicidad, propaganda y relaciones públicas, para ello quedaba facultada para recabar toda la información producida en los Departamentos de la Red, que debían enviarle noticias de todas sus novedades, nuevo material, nuevos servicios, instalaciones, etc. Era la responsable de las relaciones con la prensa, y se prohibía, expresamente, facilitar a periodistas, entidades o particulares, datos, películas o fotografías sin la autorización por escrito de la Comisaría, que también era responsable de organizar los actos oficiales con motivo de efemérides e inauguraciones.

En 1970 desaparece la Comisaría al crearse dos órganos paralelos, el Gabinete de Prensa y Difusión, dependiente de la Presidencia del Consejo de Administración, y el Departamento de Información y Relaciones Públicas y Comerciales, dependiente de la Dirección Comercial. En 1971 las funciones de estos dos departamentos se unifican en el Gabinete de Información y Difusión cuya principal acción estratégica sería mejorar la comunicación social interna y externa de RENFE. Sus objetivos principales serán: realizar de forma unificada y profesional las funciones de información, publicidad y propaganda de la empresa; elaborar programas de identificación de la empresa y mejorar la imagen pública de RENFE y sus servicios.

En la documentación consultada sobre la estructura de este Gabinete⁹ se hace especial hincapié en que sus funciones son las de crear, proponer y dirigir la realización de actividades destinadas a mejorar progresivamente la comunicación social de RENFE a través de actividades públicas, prensa, publicidad y documentación. No se hace mención a ningún soporte, pero sí se habla de que elaborará todas las publicaciones, informes y documentación sobre la empresa, sus realizaciones y proyectos, destinadas al gobierno, instituciones, personas cualificadas y público en general. Por lo tanto se entiende que la gestión y creación de los materiales audiovisuales era responsabilidad expresa de este Gabinete. También era su misión a través de la jefatura de administración y documentación, la de obtener, seleccionar, clasificar y custodiar la documentación necesaria a las actividades del Gabinete, hace mención específica a la organización y mantenimiento del servicio fotográfico.

ferroviaria, Renfe Operadora y Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias). Por este motivo, y para diferenciar cuándo nos referimos a un periodo o a otro utilizaremos RENFE para todo lo anterior al año 2003, y Renfe para lo concerniente a Renfe Operadora.

⁹ Véase el documento: *Estructura y funciones del Gabinete de Información y Difusión*. RENFE. Biblioteca Ferroviaria, signatura [IIIF 1146].

Así pues como vemos, desde sus inicios RENFE tuvo organizada la gestión de sus actividades documentales y publicitarias y por tanto se ocupó enseguida de sus archivos fotográficos y audiovisuales.

En el año 1978 se procede a una nueva organización y estructuración de la red. La circular 431 establecía la creación del Gabinete de Información y Relaciones Externas (en adelante GIRE), se crea como uno de los instrumentos de apoyo a la Presidencia y al Consejo de Administración y tiene como objetivos la comunicación interna y externa de la empresa, la difusión de noticias y las relaciones internacionales y viene a hacer suyas todas las funciones anteriormente especificadas, también, por supuesto las relativas a la documentación audiovisual.

La estructura del GIRE se crea en el año 1981 por la circular número 472 se establece como Jefatura Delegada de Estudios y Relaciones con los medios de comunicación. En el año 1985 la Dirección General en la estructura superior de la red, establece el organigrama del GIRE y dentro de la Jefatura de Prensa y Estudios, incluye un técnico jefe de investigación sociológica que se encargará de mantener al día los fondos documentales del Gabinete y de dirigir las actividades audiovisuales y fotográficas, depende de él un técnico en audiovisuales¹⁰. En el año 1992 tras una nueva reorganización de RENFE, desaparece el GIRE y se crea, dentro de la Dirección General Adjunta de Patrimonio y Relaciones Externas, la Dirección de Comunicación y Relaciones Institucionales en la que se incluye la Jefatura de imagen, edición y audiovisuales. Volverá a cambiar de dependencia en el organigrama pero hasta la separación de RENFE mantendrá el nombre de Dirección de Comunicación y Relaciones Externas. Lo fundamental de cara a nuestro trabajo, es que a partir de los años ochenta el centro de audiovisuales tiene su reflejo y su lugar dentro de la estructura de la empresa.

En los años ochenta empezamos a tener testimonios de la difusión de su trabajo. En la revista *Vía Libre*, en el año 1984 se publicaba un anuncio en el que se ofrecía una grabación de vídeo, en sistema Betamax o VHF, con los actos más significativos de los actos de conmemoración del centenario de la línea de León a La Coruña. Las copias se facilitaban al precio de 3.000 pesetas, “toda vez que este servicio no obedece a ningún afán de lucro”, la filmación había sido realizada por el equipo del propio GIRE.

Dos años más tarde, en 1986 y en la misma revista se incluía un anuncio del Centro Audiovisual de RENFE ofertando su videoteca y filmoteca de vídeos ferroviarios. El servicio de préstamo estaba restringido a entidades culturales, centros de enseñanza y servicios propios de RENFE, mientras que el servicio de venta estaba abierto a cualquier persona por el precio de 3.600 pesetas la grabación en vídeo Beta o VHS. Esta actividad comercial se refleja en los catálogos que el departamento editó, al menos, en los años 1985, 1986 y 1988¹¹.

En los catálogos de películas se presentaba el departamento como el Centro Audiovisual de RENFE, integrado en el GIRE y que se había fijado como objetivo la difusión de

¹⁰ Véase *Estructura de la red*. RENFE 1985. Biblioteca Ferroviaria signatura IIIIF 889. Esta información se completa con *Organización de RENFE. Principios y criterios*. RENFE. 1990. Biblioteca Ferroviaria signatura IIIIF 1229.

¹¹ Estos catálogos publicados por RENFE con el título *Películas y vídeos ferroviarios*, pueden consultarse en la Biblioteca Ferroviaria, signaturas [IIIIF 2183] (1985); [IIIIF 843] (1986) y FOL 01-295 (1988).

programas audiovisuales, vídeos y películas de contenido ferroviario, para ayudar a un mayor conocimiento del ferrocarril y facilitar la divulgación de la tecnología ferroviaria. En estos catálogos se informa sobre los principales servicios del Centro.

Se establecía el préstamo gratuito de películas, vídeos y diapositivas a las siguientes entidades y colectivos: servicios propios de RENFE; organismos oficiales españoles y extranjeros; entidades de carácter cultural; administraciones ferroviarias y centros de enseñanza. Este servicio era gratuito y sólo para su exhibición no comercial.

En cuanto a la venta se establecía una cuota de 3.300 pesetas que estaba destinada a “cubrir los gastos de producción y del soporte del programa que se entrega” limitando la oferta a las películas producidas por RENFE.

Los catálogos dividían la documentación en videoteca, audiovisuales y filmoteca con películas en 16 y 35 mm. En su mayor parte eran películas producidas y realizadas en los años ochenta, lo cual hace pensar que la principal actividad del Centro en este periodo fue la elaboración de programas, de hecho el equipo de Audiovisuales ganó el segundo premio de un festival internacional de audiovisual ferroviario celebrado en Francia. La cinta se titulaba “¡Vivan los pequeños locos del 85!” y en ella se recogían las opiniones y dibujos de los niños a raíz de un concurso de dibujos infantiles sobre el ferrocarril.

La labor de producción ha sido constante en este departamento, en el año 2000 el equipo contaba con varios técnicos que se ocupaban de la creación, producción, gestión y distribución de distintos programas audiovisuales. Los encargos proceden de RENFE, en unas ocasiones se trata de programas para ferias y exposiciones, en otros casos son encargos de las Unidades de Negocio como AVE o Largo Recorrido. Muchas de las imágenes ya grabadas y las históricas son reutilizadas por los técnicos para las nuevas producciones. Otra faceta de este archivo es la distribución de imágenes que son solicitadas por televisiones, productoras, asociaciones de amigos del ferrocarril, instituciones. Normalmente no se cobra por la cesión de imágenes cuando vayan a usarse a título informativo, pero sí cuando es para un uso comercial. Como vemos, en este sentido, se siguen las pautas fijadas en los años ochenta¹².

En los años noventa del siglo veinte el interés del archivo audiovisual pasa por su preservación y conservación, por ello se lleva a cabo un proceso de recuperación física de todo el material fílmico desde los años cuarenta hasta los años setenta a través de un convenio con la Filmoteca Española, que detallaremos en el siguiente apartado.

En la actualidad el volumen de la colección es de 3.660 registros (cintas) diferentes que se corresponden con 600 programas. En la Filmoteca se conservan los soportes de celuloide, mientras que el archivo de Adif conserva los formatos vídeo. Todos los registros están catalogados, la mayoría con descripción y minutado, para ello se ha utilizado el gestor documental Inmagic (DB/TextWorks).

¹² Para más información sobre las realizaciones de este departamento puede consultarse el artículo de Yolanda del Val “Técnicos audiovisuales, creadores natos. Un equipo formado por dos personas realiza los vídeos ferroviarios”. En *Vía Libre*. Abril 2002 pp. 18-19.

En el archivo atienden la solicitud de imágenes previa petición. Aunque en estos momentos está ubicado en la estación de Chamartín, se encuentra pendiente del traslado a otras instalaciones.

Cabe destacar un importante proyecto documental que se ha llevado a cabo en este archivo, es el proyecto Calímaco. Es el resultado de un convenio entre RENFE y la Fundación General de la Universidad Complutense de Madrid. El proyecto fue dirigido por Rosario Arquero Avilés¹³, profesora del Departamento de Biblioteconomía y Documentación de la Facultad de Ciencias de la Información. Los trabajos se iniciaron en el año 2004 y partieron de la premisa del interés histórico, documental, informativo y cultural que el patrimonio audiovisual de RENFE tiene, tanto para la historia del ferrocarril en España como para la historia de la propia empresa.

El objetivo del proyecto era realizar la descripción y análisis documental del fondo audiovisual con el fin de garantizar su preservación, su recuperación y consulta.

El trabajo se llevó a cabo con más de 4.300 cintas en distintos formatos, vídeos betacam, vídeos VHS, U-Matic y película de celuloide de 16 y 35 mm. En ellos se incluye programas terminados y copias de los mismos, originales de grabación y selecciones de imágenes. Las actividades realizadas fueron:

- Señalización, registro y signaturación del fondo.
- Identificación de formatos y tipos de grabación.
- Catalogación del fondo y establecimiento de una política de expurgo.
- Organización del fondo en 19 series temáticas, que nos pueden dar una idea del contenido del archivo: AVE, Cercanías, Estaciones, Eventos, Filmoteca, Grandes líneas, Histórico, Imágenes seleccionadas, Infraestructura, Masters, Mercancías, Otros Ferrocarriles, Publicidad, Regionales, Rodajes, Talleres, Televisión, Turismo y Varios.
- La base de datos se ha integrado en el sistema documental de Adif.
- Se ha implantado un sistema de calidad basado en un Manual de Procedimientos.

La organización del fondo cubre dos finalidades una empresarial para atender las demandas informativas que surjan en la propia empresa; y una finalidad social, cultural e investigadora ya que establece que el tren y RENFE son elementos de proyección cultural.

En la actualidad, y tras la separación de RENFE en, Renfe Operadora y Adif, la gestión del archivo corresponde a Adif ya que son los titulares de los mismos.

3.2. Filmoteca Española

En 1996 RENFE y el Instituto de Cinematografía y de las Artes Audiovisuales, al que pertenece Filmoteca Española, firmaron un convenio para la conservación, la custodia y el depósito del archivo cinematográfico y de vídeo de RENFE. El fondo audiovisual

¹³ La información sobre este proyecto ha sido proporcionada por la profesora Rosario Arquero. La síntesis de su trabajo fue publicada en forma de póster en las *9as Jornadas Españolas de Documentación* celebradas en Madrid en el año 2005.

constaba de un total de 124 documentos, entre los que se incluían películas técnicas, publicidad, audiovisuales de otras compañías ferroviarias y los descartes y negativos de filmaciones. Además del depósito del archivo cinematográfico y de vídeo se depositó una copia de la videoteca de la empresa¹⁴.

Posteriormente la colaboración entre ambas entidades se ha ampliado mediante acuerdos para la restauración de varias películas. Han sido actuaciones puntuales, singularizadas y realizadas en caso de hallazgo de piezas fílmicas en mal estado que urgían ser pasadas del soporte inflamable (nitrato) a otro más seguro y estable. Este fondo está compuesto por una serie de películas de los años cuarenta del siglo pasado, realizadas con ocasión de la celebración del Centenario del ferrocarril en España, en 1948. *Tendido de una línea, Entrada en servicio, Biografía de una locomotora, Cien años de ferrocarril, Factorías ferroviarias, Exposición del ferrocarril (centenario)*; de fechas anteriores, 1942, es *El tren* (cuya presentación de la copia restaurada se realizó el pasado año, y que ha sido financiada por Adif) y *Nuevos puentes*, aunque la datación de esta última no es definitiva. La línea de colaboración para continuar la restauración de películas sigue abierta por ambas partes.

Estas obras restauradas y otras muchas de temática ferroviaria, ya fuera técnica o de ficción, se proyectaron al público dentro del ciclo que la Fimoteca Española desarrolló en 1999 con ocasión de 150 aniversario del ferrocarril en España.

El convenio de depósito acordado entre RENFE y la Fimoteca se refiere únicamente al depósito de los documentos, pero no contempla la posibilidad de consulta al público. Aunque se permite el uso para labores de investigación y estudios y para proyecciones de la Fimoteca, la utilización por terceros debe ser autorizado por RENFE.

En el año 2004 Fimoteca Española realizó la reproducción en diapositivas de fotogramas de películas de este fondo, en total se han diapositivado 297 fotogramas, en contrapartida por la restauración de películas costeadas por RENFE.

3.3. Biblioteca Ferroviaria

La Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles tiene su origen en la creación del Servicio de Documentación de RENFE que se remonta al año 1943. Tradicionalmente su camino ha ido unido al del Servicio de Estudios, que dependía, a su vez, del Consejo de Administración o de la Dirección de Planificación de RENFE. Partiendo de un patrimonio documental aportado por las diferentes compañías ferroviarias que se fusionaron para dar vida a RENFE, y como instrumento de apoyo a las funciones propias de la gestión de empresa, se fueron incorporando libros, publicaciones periódicas y fondos documentales de carácter diverso que, convenientemente catalogados, configuraron la Biblioteca General de RENFE. Dicha Biblioteca quedó definida en la Circular número 366 de abril de 1969, según la cual pasaba a depender de la Dirección de Planificación y Control de Gestión y se ubicaba,

¹⁴ En el artículo de Pilar Lozano “Recuperado y catalogado el material fílmico de más de cuatro décadas”. En *Vía Libre*. Mayo de 1997, p. 81, se hace un resumen de este convenio y de los materiales remitidos.

ya desde entonces en su sede actual en el Palacio de Fernán Núñez en Madrid, en el que estaba situada la antigua Biblioteca del Consejo de Administración.

En el año 1981 se creó el Servicio de Estudios Históricos, con la intención de impulsar la conservación del Patrimonio Histórico Documental y de formar el Archivo Histórico de la Red. En 1983 se decidió fusionar ambos servicios. Desde entonces la Biblioteca ha ido recogiendo y conservando todos aquellos fondos que aparecían en distintas direcciones de RENFE y que poseían un cierto valor histórico o tecnológico.

Finalmente en 1985 con la creación de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, RENFE aportó su Servicio de Documentación y Estudios con sus tres departamentos fundamentales: la Biblioteca Central, el Centro de Documentación y el Archivo Histórico Ferroviario.

En el Título II de los Estatutos de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que recoge los fines de la Fundación, se establece en el artículo 7 b) como uno de los fines primordiales:

“ Conservar, sostener y enriquecer los fondos que constituyen sus bibliotecas y hemerotecas facilitando su acceso al público en general. “

Con esta misión encomendada en estos momentos, la Biblioteca forma parte, junto con el Archivo Histórico Ferroviario y el Centro de Documentación y Traducciones, del Área de Patrimonio Documental de la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario. Desde su creación hasta la actualidad la Biblioteca se ha ido transformando, y ha pasado de ser un servicio de apoyo para la empresa, a una biblioteca técnica abierta al público y punto de visita obligado para cualquier estudioso o investigador que precise información técnica o histórica sobre el ferrocarril. Se ha ido transformando de una Biblioteca tradicional con ficheros manuales para las búsquedas a una Biblioteca totalmente informatizada y cuyo catálogo puede ser consultado a través de Internet: <www.docutren.com>.

Su colección es bastante selectiva en cuanto a su temática ya que la mayor parte de sus fondos abordan el tema del transporte y de los ferrocarriles desde diversos puntos de vista. Sin embargo es importante señalar la diversidad de soportes y fondos que mantiene ya que, además de las más de 31.000 monografías y 3.000 títulos de publicaciones seriadas, posee una cartoteca única, una colección de folletos y carteles, un fondo de ephemeris ferroviarias y una videoteca especializada.

Desde el punto de vista de la teoría bibliotecaria la Biblioteca Ferroviaria cuenta con una videoteca que se ajusta perfectamente a la definición establecida por García Ejarque¹⁵, es decir, es una colección organizada de grabaciones de vídeo en forma de discos, casetes, cintas, etc, o también, según el mismo autor, un centro que ofrece grabaciones de vídeo a la consulta del público. Ambas características son comunes a nuestro centro y son a la vez las que le diferencian de los dos centros anteriores, es decir sólo posee copias en formato vídeo, y su misión fundamental es la difusión para su consulta.

¹⁵ García Ejarque (2000)

La colección está compuesta por 264 cintas de vídeo en formato VHS y DVD, se trata, fundamentalmente, de documentales sobre ferrocarriles realizados por productoras particulares, una parte de la producción audiovisual de RENFE, por algunos programas de televisión sobre ferrocarriles, y por vídeos realizados por consultoras de transporte o las grandes empresas constructoras de material e infraestructuras ferroviarias.

Todo el fondo de la videoteca está catalogado, igual que el resto de la colección de la Biblioteca Ferroviaria, en el programa de gestión bibliotecaria Biblio3000, y de acuerdo a las ISBD (NBM) para material no librario. Se hace pues una descripción del material y un breve análisis de contenido a través de los descriptores de materia, en algunos casos se incluye un breve resumen del contenido, pero no se incluye descripción detallada, ni minutaje. En relación con el tratamiento técnico de esta tipología documental, hay que señalar que presenta bastantes dificultades para su descripción porque en muchos casos carece de datos significativos sobre la autoría, producción o fecha.

Como ya hemos indicado el noventa por ciento de esta colección está en formato vídeo, sin embargo para facilitar su consulta en nuestra sala de lectura y a la vez obtener una copia de seguridad se está procediendo a la conversión del soporte vídeo al digital en DVD, que ofrece mayor versatilidad para la consulta puesto que puede realizarse a través de los equipos informáticos que se han dotado de la tarjeta de vídeo, el programa de lectura y cascos para su visionado en la propia sala.

4. Análisis de la fuente

4.1. Panorama general del fondo de la Videoteca Ferroviaria

La colección de vídeos de RENFE que posee la Biblioteca Ferroviaria está formada por 160 cintas del total de las 264 que forman la videoteca. Este fondo ingresó en el año 2004, gracias a la donación que el Departamento de Audiovisuales de la Dirección de Comunicación Corporativa y Relaciones Externas de Adif realizó a la Biblioteca Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Este análisis se hace sobre los fondos que posee la Biblioteca Ferroviaria, por lo tanto en el archivo de Adif, encontraremos un fondo más extenso. Sin embargo el perfil general que obtenemos de la muestra de esta videoteca es bastante similar a lo que se conserva en la entidad productora.

El enfoque que vamos a darle a este análisis parte del hecho de que RENFE utilizó los medios audiovisuales con tres fines específicos, la publicidad de sus servicios, la venta de sus productos y la formación a sus empleados. Es decir forma parte de su estrategia de comunicación y difusión, y teniendo en cuenta la importancia que ha tenido RENFE, a nivel económico y social, a lo largo de los setenta años desde su creación, consideramos que esta documentación es una fuente para la historia de nuestro país. El análisis que se puede hacer de estos contenidos es multifocal y va desde estudios sociológicos, a los estudios sobre historia de la empresa, la evolución tecnológica, de organización del trabajo o historia de la comunicación, entre otros.

Lo primero que queremos señalar, antes de hacer este breve análisis sobre los contenidos, es corroborar un tópico y es que el invento del ferrocarril y el del cinematógrafo son paralelos y con una característica común, el movimiento. El cine es

imagen en movimiento y la esencia del ferrocarril es el movimiento de personas y mercancías, “movimiento, correr, ir y venir esta es la esencia de la tracción eléctrica”, este es uno de los mensajes que nos ofrece una de las películas que hemos visionado para nuestro trabajo. Siguiendo el hilo de la unión entre el cine y el ferrocarril señalaremos que una de las primeras proyecciones que los hermanos Lumière realizan en el Grand Café de París en el año 1896 es un documental de un tren que llega a la ciudad, y una de las primeras películas rodadas en nuestro país es un documental de Fructuoso Gelabert rodado en 1898, la llegada de un tren a la estación de ferrocarril del Norte de Barcelona.

Pese a esta temprana unión entre cine y ferrocarril no parece que las compañías ferroviarias se interesaran por utilizar este medio para sus fines propios, publicidad, formación, información. Así pues el primer vídeo que tenemos es una película rodada en los talleres de la fábrica Carde y Escoriaza, la actual CAF, que fue realizada en torno a los años treinta del siglo XX. Desde esta fecha habrá que esperar al año 1948, cuando con motivo de la conmemoración de los cien años del ferrocarril Barcelona-Mataró, se produzcan los primeros documentales de RENFE.

Esta serie de películas se realizó en colaboración con la Comisión para la conmemoración del Centenario de los Ferrocarriles Españoles. Su director y guionista fue Alfonso Acebal y contó con el asesoramiento técnico de dos expertos ferroviarios, Gustavo Reder y Juan López Chicheri. Contamos con cuatro títulos: *Biografía de la locomotora*, *Factorías ferroviarias*, *Tendido de una línea* y *Entrada en servicio*. Todas ellas tienen un tono divulgativo e informativo, presentan el material de la compañía y las obras de construcción y reconstrucción realizadas en el primer periodo de RENFE y cuentan con un sentido propagandístico acorde con el periodo del primer franquismo. En todas las películas se lanzan mensajes como: “Trabajamos para el mejoramiento de los servicios a la Patria” o con la música de fondo de la película *Lo que el viento se llevó*, escuchamos como: “ se está sembrando España de grandes obras ferroviarias, orgullo para la ingeniería española”. Hay que tener en cuenta que estas películas se hicieron en torno a unos actos conmemorativos que iban a tener gran proyección, nacional e internacional., y por tanto el régimen no iba a dejar escapar una oportunidad así.

Durante las dos primeras décadas desde la creación de RENFE ésta era un monopolio para la prestación de los servicios de transporte entre la población española por lo tanto no necesitaba promocionarse, ni vender sus productos. Además estaba en un periodo de organización interna, ocupada en reconstruir las infraestructuras y el material rodante y como el resto de la sociedad española intentando sobrevivir a una situación económica desfavorable para casi todos. Este contexto explicaría que apenas contemos con testimonios cinematográficos de este periodo.

También es reducido el número de películas de los años sesenta y setenta y, sin embargo, estas dos décadas son fundamentales para el desarrollo de la empresa. Se llevan a cabo los planes de modernización y se produce grandes avances tecnológicos, con el desarrollo de nuevo material, las electrificaciones, o la apertura de algunas líneas. Además, en este periodo los competidores del ferrocarril, la carretera y el avión, se convierten en una amenaza real. Es por todo ello el momento de promocionarse, de inventar nuevos productos y servicios y de convencer al mercado. RENFE lo hizo, pero no utilizó los medios audiovisuales para ello, ya que durante este periodo sólo hay

algunas películas destacables sobre el desarrollo de las cercanías, sobre el transporte de mercancías y sobre algunas nuevas infraestructuras.

El despunte importante en la producción de estos materiales se produce a partir de los años ochenta. Ya desde finales de la década de los setenta RENFE renovó su estrategia para venderse como una empresa de servicios, implantó un programa de identidad corporativa y afianzó las labores de su Gabinete de Información y Difusión. Como ya hemos señalado en apartados anteriores el centro de Audiovisuales del Gabinete lleva a cabo en este periodo una importante labor de realizaciones técnicas y de difusión de sus trabajos. Contamos con más de treinta títulos de filmaciones producidas en esta década sobre las cuestiones más diversas, desde cintas de divulgación sobre los servicios de la empresa, su historia, la celebración de algunos hitos históricos ferroviarios; pasando por material para la formación y la seguridad de sus empleados, o cintas sobre material rodante, la construcción y remodelación de infraestructuras, y finalmente, sus campañas de publicidad.

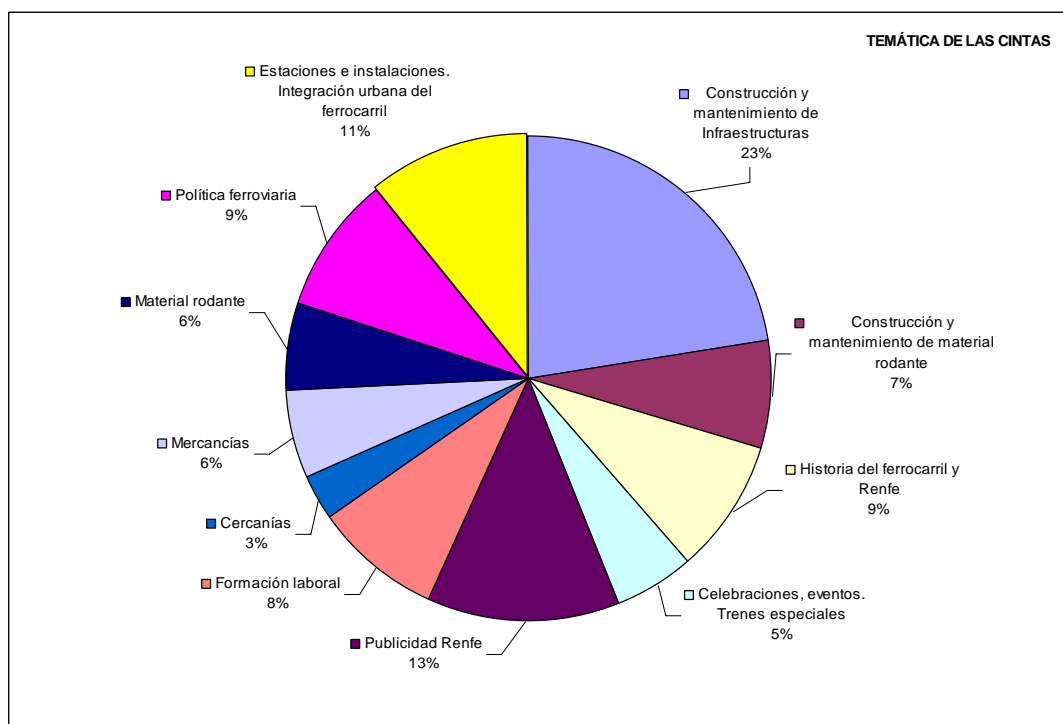
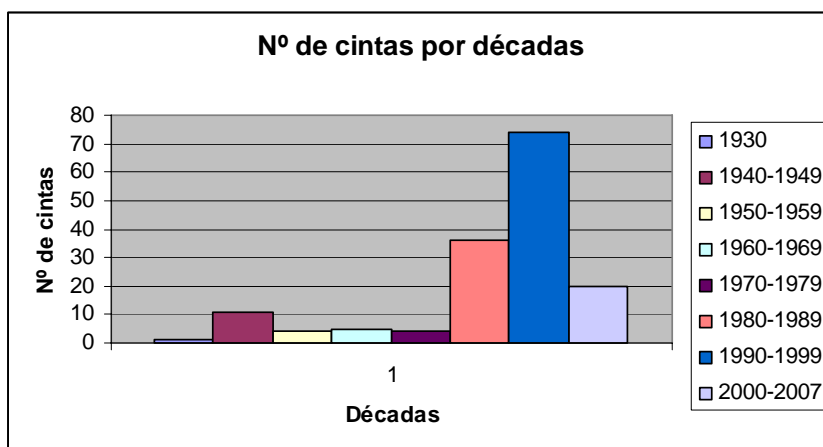
Para explicar este aumento hay que tener en cuenta algunos factores relativos a la propia empresa, como son la implantación del Plan General de Ferrocarriles, la competencia cada vez mayor de otros medios de transporte, la crisis en su explotación que lleva al cierre de algunas líneas o el Plan de Transporte Ferroviario. En el contexto internacional destacamos la entrada de España en la Unión Europea. Ante todo esto RENFE debe dar una mayor difusión de sus servicios y vender su gestión empresarial. La cuestión de porqué ahora sí se utiliza este medio de información y comunicación también es clara, el uso del vídeo se extiende en esta época a todos los ámbitos, empresarial, académico y particular. Una muestra la tenemos en el hecho, ya comentado de que la revista *Vía Libre* promocioe la venta de vídeos que realiza el GIRE.

El mayor porcentaje, con diferencia, son los vídeos de los años noventa. En el entorno de la empresa hay dos acontecimientos clave para este aumento, la puesta en marcha de la línea del AVE de Madrid a Sevilla y la conmemoración en el año 1998 de los 150 años del ferrocarril en España. Por ello la temática de las películas de este periodo gira en torno a las infraestructuras y el material AVE; y por otro lado a diversos aspectos relacionados con la historia del ferrocarril. Para estas fechas los aparatos de vídeo ya se han generalizado, según la estadística del INE a finales de la década, casi el 70 % de hogares españoles posee aparatos reproductores de vídeo. Sin embargo RENFE abandona la política comercial de venta de audiovisuales, o por lo menos no difunde este servicio.

A partir de los años noventa, con la estructuración de RENFE en Unidades de Negocio, gestiona su política de empresa hacia el exterior, es decir vende sus productos a otras empresas de transporte y a otros países, por ello está presente en muchos más eventos y ferias, nacionales e internacionales y debe entrar en el mercado de la competición para la venta de sus productos y servicios, y ahora es fundamental la imagen, y sobre todo la imagen en movimiento. Además en este nuevo camino de imagen corporativa RENFE incorpora el aprovechamiento del patrimonio cultural e industrial del tren y de la propia empresa, lo cual redundará en beneficio de sus archivos audiovisuales.

El panorama en el siglo XXI sigue esas mismas tendencias, la única diferencia es que hay un cambio de soporte y el DVD va, poco a poco, desbancando al vídeo.

En definitiva contamos con más de 2.000 minutos de imágenes sobre el ferrocarril en España, por lo tanto podemos asegurar que el investigador tiene muchos metros de película para analizar. Por orden de importancia las materias que encontrará a su disposición son : Construcción y mantenimiento de Infraestructuras (23 %); Construcción y mantenimiento de material rodante (13 %); Historia del ferrocarril y RENFE (11 %); Celebraciones, eventos. Trenes especiales (9 %); Publicidad RENFE (9 %); Formación laboral (8%); Cercanías (7%); Mercancías (6 %); Material rodante (6 %); Estaciones e instalaciones; Integración urbana del ferrocarril (5 %); Política ferroviaria (3 %).



4.2. Un caso concreto. Los vídeos sobre talleres como fuente para el estudio del trabajo y la técnica ferroviaria.

El documento audiovisual presenta para los investigadores algunos puntos de desconfianza frente al documento escrito. Algunas de estas características son: la opacidad, ya que en ocasiones la imagen no puede representar ideas o contenidos abstractos y por ello necesita otro tipo de apoyos; la accesibilidad, el documento audiovisual necesita aparatos adecuados y de costosa reproducción; la versatilidad, desde el punto de vista interno y externo, el montaje del documento audiovisual se puede manipular y por tanto modificar sus contenidos o sus significados; finalmente hay que tener en cuenta la estabilidad del documento audiovisual, los soportes están sujetos a cambios y su duración a largo plazo es una incógnita.¹⁶

Aceptando las características anteriores y reconociendo el valor histórico y probatorio del documento escrito es comprensible que haya resistencia a considerar la imagen como una fuente histórica en pie de igualdad con los documentos escritos. Sin embargo también es cierto que esta documentación audiovisual permite ofrecer una imagen más exacta y más ajustada a la realidad de un proceso, por tanto ayuda a reconstruir con rigor el pasado. De hecho las reticencias han ido limándose poco a poco entre los investigadores, y se reconoce el valor testimonial de la imagen, como un testigo ocular verídico e infalible.

Como documentalistas consideramos que el documento audiovisual es una fuente de información ya que se trata de un material que aporta noticias o testimonios a través de los cuales se accede al conocimiento.¹⁷

Para analizar cómo los audiovisuales pueden ayudar a los investigadores en sus trabajos hemos elegido un tema muy ferroviario, el de los Talleres en los que RENFE fabricaba y llevaba a cabo el mantenimiento y transformación de su material rodante. Dado que no somos expertos en la cuestión hemos consultado dos trabajos realizados por dos estudiosos del tema, un artículo de Guillermo A. Pérez Sánchez, y otro de José Luis Lalana Soto. Ambos hacen una reconstrucción de los Talleres que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte primero, y RENFE después tuvieron en Valladolid. En cuanto a los vídeos, hemos consultado veinte películas, la primera es un vídeo de los años treinta sobre la fábrica que Carde y Escoriaza, actualmente CAF, tenía en Zaragoza, la última es un vídeo de la UN de Mantenimiento Integral de Trenes¹⁸ del año 1998. A lo largo de los casi setenta años que separan una película de otra hemos visto de forma gráfica cómo se han sucedido muchos e importantes cambios técnicos, sociales y económicos, cómo han surgido nuevas formas organizativas y tecnológicas en este ámbito.

Tras la consulta de ambos tipos de documentos, el escrito y el cinematográfico, extraemos una conclusión, el documento escrito aporta muchos más datos, tal y como lo demuestra el detalle y profundidad que los autores citados ofrecen en sus trabajos, extraídos de la consulta de diferentes fuentes documentales. Por su parte el documento audiovisual ratifica y verifica la información que se aporta y por tanto supone una fuente complementaria y necesaria.

¹⁶ Pérez Puente (1992).

¹⁷ Carrizo, Irureta-Goyena y López de Quintana (1994).

¹⁸ UN de Mantenimiento Integral de Trenes es la Unidad de Negocio que en el año 1998 se ocupaba del mantenimiento del material rodante de RENFE.

En los dos trabajos se describen las instalaciones de los talleres, su separación en talleres de máquinas y de coches, su localización, las máquinas y herramientas y la organización del trabajo. Estas descripciones se reflejan en las películas, en las que se puede apreciar todos los aspectos descritos por los historiadores y hacer un seguimiento de los cambios y evolución que se han producido a lo largo de los años. Es curioso señalar que entre los años treinta y los años sesenta apenas se aprecian cambios representativos, y sólo es reseñable cómo cambian los materiales, sobre todo en la fabricación de coches, en este taller se cambia la madera por el metal y con ello desaparecen muchas de las tareas relacionadas con el tratamiento de este material. Se puede realizar una comparación entre los diferentes talleres que mantenía la empresa ya que tenemos una muestra de la mayoría de ellos: Valladolid, San Andrés, Villagarcía de Arosa, Villaverde o Málaga. En el caso de los tres primeros contamos con una serie de reportajes realizados por Daniel de Linos en los años cincuenta, en los que nos muestra tanto las instalaciones como los procesos y trabajos que se llevan a cabo en los mismos. Esta colección nos ofrece un testimonio gráfico de las instalaciones de los talleres, de otras adyacentes, incluidas las estaciones y nos permite observar cambios e infraestructuras desaparecidas.

El artículo de Pérez Sánchez que realiza un estudio social de los trabajadores de los Talleres, se centra en el siglo XIX y primer tercio del siglo XX, aunque no cubre todo el periodo estudiado en su trabajo, la película sobre los Talleres de Carde y Escoriaza es un espejo que refleja muchos de los datos que nos ofrece el autor, éste ofrece una relación de las categorías laborales existentes en los talleres que se ven reflejadas en esta filmación, que además nos ofrece un panorama de las condiciones laborales. Un dato curioso, en el trabajo de este autor se cita una plantilla, para el año 1931 de 2.236 empleados, de este total tres mujeres trabajaban de barnizadoras y ocho de costureras, estos datos se reflejan también en el Taller de Carde y Escoriaza en el que, eran escasas las mujeres empleadas y las que aparecen se dedicaban a diferentes tareas en el taller de costura. En esta película se refleja además la estructura social y productiva de la empresa, en la que se observa a los jefes, supervisores y patronos, y su paternalismo para con sus empleados, éste último queda reflejado en la película mediante una fiesta organizada por los patronos para los hijos de los empleados.

Todo el recorrido histórico que se realiza en el artículo de Lalana Soto se puede corroborar a través de las veinte películas que hemos analizado: la especialización progresiva de los talleres, los trabajos que se realizaban en ellos, las modificaciones tecnológicas que se introducen, la introducción de técnicas de la organización industrial, los cambios que lleva a cabo RENFE en su gestión de empresa y el paso de una empresa de servicios internos a una empresa que comercializa, en otros países, sus productos.

A la vista de veinte vídeos analizados podemos obtener un panorama evolutivo de los siguientes aspectos:

- Procesos de fabricación y mantenimiento.
- Evolución de los materiales utilizados para la fabricación de máquinas y vehículos.
- Organización del trabajo industrial y su evolución desde los años treinta hasta la actualidad.

- Condiciones de trabajo, seguridad en el trabajo, el uso de uniformes, evolución de la plantilla, división de tareas.
- Evolución de los puestos de trabajo, desaparición e introducción de nuevos puestos.
- Cambios en las relaciones laborales.
- Desarrollo tecnológico en la maquinaria y herramientas utilizadas.
- Evolución de la tecnología ferroviaria y del material rodante.
- Estudios sobre arquitectura industrial cambios y permanencias en la arquitectura industrial de los talleres.
- Historia de la empresa, se observa la evolución en su organización y estructura a lo largo de setenta años, los cambios en su gestión.
- Los cambios en la política de comunicación e información de RENFE.

Concluyendo, estas fuentes audiovisuales aportarán nuevos y valiosos elementos para el estudio y mejor conocimiento del proceso histórico por el que se llevó a cabo la creación de RENFE y la gestión de los ferrocarriles españoles desde los años treinta del siglo XX hasta la actualidad, ofreciendo una imagen más exacta y más ajustada de la realidad de nuestro pasado.

5. Bibliografía

ALBERCH FUGUERAS, Ramón, CRUZ MUNDET, José Ramón (2005): *¡Archívese!. Los documentos del poder. El poder de los documentos*. Madrid, Alianza.

ARQUERO AVILÉS, Rosario (2005): “El archivo audiovisual de RENFE. Un recorrido por el fondo audiovisual del ferrocarril en España”. En *FESABIB. 9as. Jornadas Españolas de Documentación*. Madrid.

CARRIZO SAINERO, Gloria; IRURETA-GOYENA SÁNCHEZ; Pilar; LÓPEZ DE QUINTANA SÁENZ, Eugenio (1994): *Manual de fuentes de información*. Madrid. Cegal.

GARCÍA EJARQUE, Luis (2000): *Diccionario del archivero bibliotecario*. Gijón. Trea

LALANA SOTO, José Luis (2003): “Los talleres ferroviarios de Valladolid: del siglo XIX al XXI”. En *III Congreso de Historia Ferroviaria: Gijón 23 a 26 de septiembre de 2003: siglo y medio de ferrocarril en Asturias: cdrom*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

LÓPEZ DE QUINTANA, Eugenio (1998): “La explotación comercial de los archivos audiovisuales” En *Cuadernos de documentación multimedia*, nº 6-7.

MADRID ÁLVAREZ, Carlos de la (2000): “Apuntes para un concepto de patrimonio audiovisual en Asturias” En *Estudio básico sobre el patrimonio documental industrial asturiano: los archivos históricos industriales y mercantiles*”. Gijón. Trea. pp. 71-88.

MONASTERIO, José Enrique (2005): “Investigación, conservación, restauración, documentación y difusión aplicadas al cine. Recomendaciones internacionales y

legislación nacional y autonómica”. En *Cuadernos de documentación multimedia*. Vol. 16.

RENFE (2004): *RENFE : origen y destino de una imagen. Un trayecto por la geografía visual de nuestros ferrocarriles*. Madrid. Renfe.

PÉREZ PUENTE, Fernando (1992): “Los archivos audiovisuales, ventana de la historia” En *Miscelánea-homenaje a Luis García Ejarque*. Madrid. Fesabid. pp. 181-186.

PÉREZ SÁNCHEZ, Guillermo A. (1992): “Los talleres principales de reparación de la Compañía del Norte en Valladolid: un estudio de historia social (1861-1931)”. En *Investigaciones Históricas*. Vol. 12, pp. 255-283.