

**Propuesta de cita:** CUÉLLAR VILLAR , Domingo ; et al. (2008): "Fotografía y ferrocarril: una reflexión en torno a las fuentes gráficas del ferrocarril, su conservación y su estudio". Comunicación presentada en las *Terceras Jornadas Archivo y Memoria*. Madrid, 21-22 febrero. <<http://www.archivoy memoria.com>> [Consulta: 01/03/2008]

## **Fotografía y ferrocarril: una reflexión en torno a las fuentes gráficas del ferrocarril, su conservación y su estudio**

Domingo Cuéllar Villar, Raquel Letón Ruiz, Silvia Martín Rizaldos,  
Leticia Martínez García y Francisco Cuadros Trujillo  
*Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

### **Resumen**

Es por todos conocido el relevante papel que ha tenido el ferrocarril en la historia de la fotografía. El origen de ambos acontecimientos se registra en el final del primer tercio del siglo XIX y, prácticamente, desde que echó a rodar la primera locomotora de vapor había un objetivo que captara el momento. Esto ha permitido que el patrimonio documental fotográfico del ferrocarril sea hoy día inmenso. Numerosos trabajos han recogido esta simbiosis que ha permitido ilustrar y documentar los más importantes trabajos de investigación en historia ferroviaria y, a su vez, ha convertido los libros de historia de la fotografía en un variado mosaico de la evolución del ferrocarril. Las colecciones históricas de esos primeros fotógrafos de viajes o de obras públicas fueron sucedidas, ya en siglo XX, por una notable especialización en la fotografía de ferrocarriles, recogiendo aspectos muy concretos del ferrocarril, aquellos que más interesaban al fotógrafo, locomotoras, infraestructuras, edificios, personajes, acontecimientos políticos, etc. Estos fotógrafos, que combinaban ambas pasiones, actuaron como notarios de todos los cambios y transformaciones que ha experimentado, y continúa haciendo, el ferrocarril en sus casi dos siglos de historia. La constitución de fondos gráficos es cosa común en numerosos archivos, bibliotecas y museos, adquiriendo un papel relevante que llega, incluso, a competir con la inicial actividad de estos centros documentales. Además, las nuevas técnicas fotográficas y ofimáticas permiten una proyección al exterior que hasta hace muy poco no existía, revalorizando, aún más, el papel de la fotografía en el estudio y conocimiento de la historia del ferrocarril. Es posible que pocos registros gráficos despierten tanto interés por parte de estudiosos, especialistas, aficionados o curiosos como la fotografía de ferrocarriles, que, además, es representativa de la evolución de la sociedad en toda la época contemporánea.

Este trabajo propone un recorrido inicial por aquellas colecciones de fotografía ferroviaria más relevantes, y no por ello más conocidas, que podemos encontrar en España, analizando sus contenidos y ofreciendo información sobre los mismos. Hecho este apunte inicial pretendemos hacer una reflexión sobre los distintos procesos de conservación, catalogación y gestión de estos fondos gráficos, tanto en instituciones públicas, como en algunas privadas. Por último, queremos recuperar el valor documental de estas imágenes, más allá del puramente iconográfico, para el estudio de numerosas facetas directamente relacionadas con el ferrocarril, como la tecnología, la industria de la construcción, la vida laboral o la imagen empresarial, y también con otros ejemplos de cuestiones en los que estas imágenes son meras excusas para el

estudio de otros temas no específicamente ferroviarios, como el urbanismo, las relaciones sociales o las tradiciones culturales.

---

## 1. Introducción

Es por todos conocido el relevante papel que ha tenido el ferrocarril en la historia de la fotografía. El origen de ambos acontecimientos se registra en el final del primer tercio del siglo XIX y, prácticamente, desde que echó a rodar la primera locomotora de vapor había un objetivo que captara el momento. Esto ha permitido que el patrimonio documental fotográfico del ferrocarril sea hoy día inmenso. Numerosos trabajos han recogido esta simbiosis que ha permitido ilustrar y documentar los más importantes trabajos de investigación en historia ferroviaria y, a su vez, ha convertido los libros de historia de la fotografía en un variado mosaico de la evolución del ferrocarril. Las colecciones históricas de esos primeros fotógrafos de viajes o de obras públicas fueron sucedidas, ya en siglo XX, por una notable especialización en la fotografía de ferrocarriles, recogiendo aspectos muy concretos del ferrocarril, aquéllos que más interesaban al fotógrafo: locomotoras, infraestructuras, edificios, personajes, acontecimientos políticos, etc. Estos fotógrafos, que combinaban ambas pasiones, actuaron como notarios de todos los cambios y transformaciones que ha experimentado, y continúa haciendo, el ferrocarril en sus casi dos siglos de historia. La constitución de colecciones o fondos gráficos es cosa común en numerosos archivos, bibliotecas y museos, adquiriendo un papel relevante que llega, incluso, a competir con la inicial actividad de estos centros documentales. Además, las nuevas técnicas fotográficas y ofimáticas permiten una proyección al exterior que hasta hace muy poco no existía, revalorizando, aún más, el papel de la fotografía en el estudio y conocimiento de la historia del ferrocarril. Es posible que pocos registros gráficos despierten tanto interés por parte de estudiosos, especialistas, aficionados o curiosos, como la fotografía de ferrocarriles que, además, es representativa de la evolución de la sociedad en toda la época contemporánea.

Este texto propone un ambicioso recorrido por la historia de la fotografía ferroviaria, sus fuentes y el papel que juega en la investigación histórica. Desde esos ávidos principios reconocemos encontrarnos en una fase proyectista en la que se agolpan líneas, enfoques o puntos de vista heterogéneos, aunque no necesariamente divergentes. Por ese carácter de texto en construcción nos parecía especialmente adecuada la presentación de este trabajo en el marco de las Terceras Jornadas de Archivo y Memoria, que siempre han tenido una querencia interdisciplinar, en el que se anuda la relación entre el ferrocarril y la fotografía y que en su elaboración ha sindicado al archivero, al documentalista, al humanista o al historiador. Qué mejor manera de proponer un acercamiento a los universos ferroviario y fotográfico.

## 2. Para una construcción de la ftohistoria del ferrocarril

La ftohistoria, entendida como la historia del hecho fotográfico, estudia la invención y el posterior desarrollo de la técnica de impresionar placas a la luz solar o artificial para obtener imágenes del objeto fotografiado. Está directamente relacionada con la fotografía como documento social e histórico durante gran parte del siglo XIX y todo el siglo XX. Las primeras imágenes obtenidas mediante una cámara oscura se deben al

físico N. Nièpce en 1816, a las que él mismo llamaría heliogramas, pero será el pintor francés Daguerre en 1839 el que obtendrá las primeras imágenes sobre unas planchas recubiertas de un material sensible a la luz. El primer daguerrotipo se realiza en España en noviembre de 1839, y hacia mitad de siglo ya se había impuesto claramente a la técnica pictórica, incremento que obedeció principalmente a un menor coste y a una absoluta fidelidad en la reproducción. A pesar de todo, el avance no tardaría mucho en quedar relegado por nuevos procedimientos fotográficos como el calotipo o talbotipo, sobre todo porque el daguerrotipo tenía el inconveniente de no permitir la obtención de copias, ventaja que sí posibilitaba el calotipo a partir de un negativo en papel. Posteriormente el desarrollo del colodión reducirá considerablemente el tiempo de exposición, mejorando también la nitidez de la imagen. A finales de la década de 1850 comenzaría a utilizarse el colodión seco, que ofrecía la posibilidad de almacenar placas después del disparo, sin necesidad de sensibilizarlas de inmediato, lo que representó un avance evidente. En las dos últimas décadas del siglo XIX, llegaron nuevos progresos como el papel de albúmina y después las placas secas de gelatino-bromuro que harían posible el inicio de la fotografía de viajes y por lo tanto del periodismo gráfico. Durante este proceso evolutivo a través de la fotografía decimonónica merecen un lugar destacado nombres como Charles Clifford (1819-1863) y Jean Laurent (1816-1896) que llegaron a España hacia mediados de siglo. Ambos fijarán con obsesión su mirada en el desarrollo del ferrocarril, en plena eclosión en ese momento.

Laurent en 1843 empezó a residir en Madrid, iniciando su faceta artística en 1856 con su estudio fotográfico madrileño, desde donde también comercializaba las imágenes de su otro despacho en París<sup>1</sup>. El negocio se apoyaba sobre todo en guías turísticas con vistas del país, elaborando varios catálogos fotográficos que agrupó en la *Guide du Tourisme en Espagne et Portugal. Itinéraire artistique*, además de la rentable venta de tarjetas postales. Así fue aumentando sus fondos llegando a reunir unas veinte mil fotografías, que cubrían la mayoría de las líneas ferroviarias españolas, además de reproducciones de obras de arte, corridas de toros, monumentos, paisajes, etc.

Por su interés, en el tema que nos interesa, hay que destacar la elaboración de los álbumes de Obras Públicas presentados a la Exposición Universal de 1867<sup>2</sup>, realizados por el francés en colaboración con el madrileño José Martínez Sánchez (1808-1874)<sup>3</sup>. Ambos fotógrafos utilizaron sus archivos para llevar a cabo dicho encargo, incluyendo material de trabajos anteriores<sup>4</sup>. Al parecer, se dividieron la península para tomar las fotografías que faltaban, Martínez Sánchez trabajó en la zona oriental y Laurent en la occidental<sup>5</sup>. En 1858 Laurent ya había realizado varios trabajos para la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), como el reportaje *Camino de hierro de Madrid a Alicante. Vistas principales de la línea* que la empresa ferroviaria

<sup>1</sup> Teixidor <<http://www.arts.arizona.edu/laurent/texmenes.htm>>.

<sup>2</sup> En la Exposición de París (1867) se presentaron seis álbumes: “en uno 20 vistas de faros; en otro 30 de puentes antiguos ...; en otro 33 de puentes de fábrica modernos de varias carreteras y ferrocarriles; en otro 46 de puentes de hierro para las mismas vías; en otro 40 vistas de obras diversas, como grandes desmontes, trazados, túneles, estaciones, puertos, etc., y en el último 30 vistas relativas á obras del Canal de Isabel II de conducción de aguas á Madrid”. Suplemento de la Revista de Obras Públicas de 1865, Real Orden de 11 de septiembre, R.O. de 28 de octubre, R.O. de 11 de diciembre. También en la Revista de Obras Públicas de 11 de enero de 1866. *Revista de Obras Públicas* (1867), p. 1.

<sup>3</sup> No se ha localizado ninguna colección completa de estos álbumes, en el Archivo Lucio del Valle se conservan fotografías del formato 27x36 cm., también alguna fotografía en la Biblioteca de Catalunya y en la Biblioteca Nacional el álbum “*Obras públicas de España: Vistas fotográficas de algunas obras importantes y de algunos monumentos antiguos*”. Díaz-Aguado y Martínez (1997), pp. 54-55.

<sup>4</sup> Véase, Rodríguez Lázaro y Coronado Tordesillas (2003).

<sup>5</sup> Díaz-Aguado y Martínez (1997), p. 54.

presentó a la reina Isabel II<sup>6</sup>. También son obras suyas las tomadas del Ferrocarril de Tudela a Bilbao en 1863, o el álbum de 1883 sobre la *Línea General de Galicia. Compañía de los ferro-carriles de Asturias, Galicia y León*, álbum que fue presentado a Alfonso XII<sup>7</sup>. Por su parte, Martínez Sánchez había trabajado sobre las líneas de Zaragoza a Pamplona, Zaragoza a Barcelona, Lérida-Reus-Tarragona, o las de Albacete-Cartagena. Es famosa su fotografía de los presos políticos construyendo la estación de Tarragona, hacia 1876, o la obra anterior de 1867 del *Viaducto de Buixadell, Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona, provincia de Barcelona*<sup>8</sup>.

El archivo de los negativos de Laurent se conserva en el Instituto de Patrimonio Histórico Español (IPHE) del Ministerio de Cultura. Sus fondos se fueron incrementando a lo largo de los años con la aportación de trabajos de otros fotógrafos que adquirieron sus placas negativas y comercializaron sus obras durante buena parte del siglo XX. En 1975 el conjunto de estas fotografías fue adquirido por el Estado Español, siendo conocido como Archivo Ruiz Vernacci, nombre del último de sus propietarios<sup>9</sup>. Abarca desde el año 1858 hasta 1960 y está compuesto por más de 40.000 imágenes. Se conservan 9.500 placas de vidrio al colodión y duplicados en vidrio-gelatina con tamaños entre 260x350 mm y 270x360 mm del fotógrafo Laurent. Gran cantidad de positivos se encuentran dispersos en instituciones públicas y privadas<sup>10</sup>.

El otro prestigioso fotógrafo es el inglés Charles Clifford, quien en 1852 realizó una serie de fotografías talbográficas de los monumentos erigidos “en conmemoración del restablecimiento de S.M. la Reina y la presentación de S.S.R. la Princesa de Asturias”, uno de los cuales era un arco de triunfo construido por ferroviarios en su honor<sup>11</sup>. Contratado como fotógrafo de la Casa Real, dejó testimonio gráfico de los viajes isabelinos, instrumento de propaganda oficial para ensalzar la monarquía tras las guerras entre carlistas y liberales. En 1858 (Valladolid, Toledo y Extremadura primero; y después León, Asturias y Galicia), 1860 (Aragón, Alicante, Baleares y Barcelona), y 1862 (Andalucía y Murcia). Otros profesionales cubrieron los viajes de 1865 (País Vasco) y 1866 (La Mancha, Extremadura y Portugal).

De 1858 es el álbum destinado a la Reina y promovido por la Sociedad de Crédito Mobiliario: *Recuerdo del viaje de SS.MM. y AA.RR. a Valladolid y de la solemne inauguración del Puente Príncipe Alfonso*<sup>12</sup>. Durante septiembre y octubre de 1862 acompañó a la reina Isabel II en su recorrido por Andalucía y Murcia, quedando el viaje recogido en un álbum con un centenar de fotografías: *Recuerdos fotográficos de la*

<sup>6</sup> Este álbum se conserva en el Archivo General de Palacio. Patrimonio Nacional.

<sup>7</sup> Existen, al menos, dos ejemplares: Archivo General de Palacio y Archivo Histórico Ferroviario.

<sup>8</sup> En el Fondo Fotográfico Universidad de Navarra, donde se conserva más de un centenar de imágenes ferroviarias.

<sup>9</sup> El Archivo Ruiz Vernacci, recoge fotografías de J. Laurent, J. Lacoste, Roig, Portugal y del propio Ruiz Vernacci. Al estudio de Laurent pueden ser atribuidas unas 11.000, el resto a sus sucesores en particular a J. Lacoste que se mantuvo en activo entre 1900 y 1916.

<sup>10</sup> Instituciones de Brasil, Canadá, España, Estados Unidos, Francia, Holanda y Portugal conservan imágenes de Laurent. Véase, Teixidor <<http://www.arts.arizona.edu/laurent/colecciones.htm>>. En España podemos localizarlos en la Biblioteca Nacional, Archivo General de Palacio, Museo de Historia de Madrid, Fondo fotográfico Universidad de Navarra, Archivo Histórico Ferroviario, Ateneo Artístico, Científico y Literario de Madrid, Espasa Calpe, Museo Nacional de Antropología, Museo del Ferrocarril de Madrid, Museu d'Historia de Tarragona y Museo Cerralbo, entre otros. Véase, Kurtz y Ortega García (1989) y Ortega García (2002).

<sup>11</sup> Teixidor Cadenas (1987), p. 43.

<sup>12</sup> Piñar Samos y Sánchez Gómez (2004), p. 15. Tres copias positivas originales de este puente se conservan en el Museo del Ferrocarril de Madrid.

*visita de SS. MM. y AA. RR. a las provincias de Andalucía y Murcia en septiembre y octubre de 1862*<sup>13</sup>.

A pesar de su actividad al servicio de la Corona, pudo reflejar con su cámara el ambicioso programa de reformas urbanísticas del Madrid del momento, muestra de ello es la fantástica fotografía de la construcción del puente de los Franceses sobre el río Manzanares, tomada en 1859<sup>14</sup>.

A partir de 1860 se estableció en nuestro país lo que puede denominarse la primera generación de fotógrafos, en gran parte discípulos de Charles Clifford y Jean Laurent, entre los que cabe destacar el trabajo realizado por José Spreafico con sus fotografías relacionadas con la construcción del ferrocarril de Córdoba a Málaga, que resultaba toda una novedad tecnológica para su época, y por lo tanto un tema de interés para la sociedad del momento. Era la simbiosis de dos hitos de la comunicación del siglo XIX, ambos compartían el hecho de acercar a la gente y acortar las distancias. La fotografía se había constituido en uno de los principales notarios de la historia de su tiempo, y por lo tanto lo había sido también de la historia del ferrocarril, a cuyo estudio ha contribuido de forma importante. Una vez más la aparente oposición que ofrecen la fotografía y el ferrocarril les ha complementado a lo largo de su evolución. La movilidad del tren se contrapone a lo estático de la imagen, la velocidad y lo efímero que resulta contemplar el paso de una locomotora se oponen al intento de detener ese instante, en definitiva apresar el tiempo<sup>15</sup>.

El auge de la fotografía en el siglo XIX en España caminó de forma paralela al desarrollo de la nueva clase burguesa que encontrará en este medio una forma de perpetuar su imagen, tanto colectiva como individual, del mismo modo que en siglos anteriores lo había hecho la aristocracia mediante la pintura, de la que la fotografía va a heredar muchos de sus códigos narrativos visuales, sobre todo en el tema de los retratos.

No obstante, la fotografía mantiene su carácter dual, lo que la hace oscilar entre la objetividad que produce una imagen “congelada” y la subjetividad inevitable que supone la elección en la dirección de la mirada. Del mismo modo, se contrapone en ella el rigor que expresa un universo delimitado, ante el silencio de una realidad ignorada que con frecuencia se produce en el documento escrito. En este caso podríamos hablar de una descontextualización no deseada para el historiador que induce indudablemente a graves errores en la apreciación histórica. La información sesgada que se elabora de una forma voluntaria, representa un hecho bastante improbable en el documento fotográfico.

<sup>13</sup> Véase, Lenaghan y García Cortázar (2007). En el Archivo General de Palacio.

<sup>14</sup> Guerra de la Vega (2003), pp. 16-17. Se conserva en el Museo de Historia (antiguo Museo Municipal de Madrid). En España las principales colecciones de Clifford se pueden localizar en la Biblioteca Nacional, Archivo General del Palacio Real, Archivo General de la Administración, Archivo del Patronato de la Alhambra y el Generalife, Museo Naval de Madrid, Real Academia de Bellas Artes de San Fernando o Museo de Historia. Fuera de España se encuentran en el Konstmuseum de Goteborg de Suecia, la Boston Public Library, Societé Française de Photographie, London Photographic Society, Biblioteque Nacional de París, Eastman House, Hispanic Society of America, la Gilman Paper Company, el Harry Ranson Humanities Reseach Center de la Universidad de Texas en Austin, el Victoria and Albert Museum o la Royal Photographic Society. Bath (Gran Bretaña), además de otras colecciones privadas. El norteamericano Lee Fontanella, ha dedicado las últimas décadas al estudio de la fotografía del siglo XIX en España y ha seguido por archivos y coleccionistas de varios países las obras de Charles Clifford, unas 800 imágenes componen su obra.

<sup>15</sup> Así, el prestigioso fotógrafo Alberto Schommer, en su discurso de ingreso en la Real Academia de las Bellas Artes de San Fernando destacaba esa idea: “Esta posibilidad de retener una forma y una luz, es decir, un tiempo... La vida es lo contrario del tiempo: se vive un instante, en segundos, en décimas de segundo que se suceden, se nos escapan, se volatilizan si no fuera gracias a la Memoria... La materia conquistada por la imagen se convierte en objeto”, Schommer (1998).

Otras muestras de documentación ferroviaria se deben a viajeros-fotógrafos, como el parisino Auguste Muriel con su álbum: *Chemins de fer du Nord de l'Espagne*, publicado en París en 1864<sup>16</sup>. Otro referente es el ingeniero británico William Atkinson (1825-1907), que participó en la construcción de la línea de ferrocarril de Alar del Rey a Reinosa entre los años 1855 y 1857, donde realizó tomas de vistas de edificios, pueblos, vías, puentes, locomotoras, incluso retratos individuales de directivos e ingenieros de la llamada "Compañía del Ferrocarril de Isabel II"<sup>17</sup>. Especialmente destacable es el extraordinario trabajo del ya citado malagueño José Spreafico, quien en 1867 dejó testimonio con el álbum "*Obras de fábrica del ferrocarril de Córdoba a Málaga. Dedicado a SM. la reina doña Isabel II*"<sup>18</sup>. Por otro lado, Antoni Espulgas (1852-1929)<sup>19</sup>, retratista notable, se instaló en el denominado Establecimiento Fotográfico Hispano-Americano, hacia 1875. Memorables son sus fotografías del puerto de Barcelona y vista del Muelle de carga de la antigua estación de Valencia.

También otros reconocidos fotógrafos profesionales se vieron atraídos por captar en sus cámaras la innovación industrial del ferrocarril. Por ejemplo, en 1879, el miniaturista y retratista Pedro Martínez de Hebert (1840-1895) realizaba la famosa fotografía de la construcción de la estación madrileña de Delicias<sup>20</sup>. El reconocido retratista Pau Audouard (1857-1918) dejó también su impronta con las fotografías realizadas bajo el encargo de la compañía MZA sobre la línea de la Zaida a Reus<sup>21</sup>. También el poco conocido Enrique Augusto tomó imágenes para la Compañía del ferrocarril Central de Aragón relativas a la línea de Calatayud a Valencia<sup>22</sup>.

Muchos otros fotógrafos de estudio salieron a recoger imágenes ferroviarias cercanas a su ámbito geográfico, como el lorquino José Rodrigo (1837-1916) con un excelente reportaje sobre la construcción de la línea de Lorca a Baza<sup>23</sup>. En la ciudad del Turia, el primer fotógrafo fue Pascual Pérez y Rodríguez (1804-1868), quien realizó la toma de "*Operación de clavar las estacas para las pilas del puente del ferrocarril*"<sup>24</sup>. El almeriense Juan Alonso y Pascual, en 1895 realizaría varias fotografías de la estación del ferrocarril y de los paisajes que surgen con la línea Linares a Almería, puentes de Huéchar y Santa Fe, así como la imagen de una composición de tren de vapor<sup>25</sup>. El retratista sevillano, Juan J. Barrera, recogió magníficas instantáneas de la construcción de la estación de Sevilla-Plaza de Armas. El aragonés Lucas Escolá (1857-19?) recogió la construcción de la estación de Zaragoza<sup>26</sup>, así como Emilio Le Bret realiza un

<sup>16</sup> Sougez (1981), p. 241. En la Biblioteca Nacional se conservan dos ejemplares. Obras suyas también se encuentran en la Bibliothèque Nationale de France.

<sup>17</sup> En Archivo General de Palacio podemos encontrar parte de sus trabajos.

<sup>18</sup> Álbum conservado en el Archivo General de Palacio.

<sup>19</sup> Su obra se conserva principalmente en el Arxiu Fotogràfic de l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona.

<sup>20</sup> Museo del Ferrocarril de Madrid.

<sup>21</sup> La colección de albúminas de esta línea se conserva al menos en el Archivo Histórico Ferroviario y en la Biblioteca Nacional de Catalunya. Obras suyas también podemos encontrarlas en la Biblioteca Nacional.

<sup>22</sup> De este fotógrafo se conservan fotografías en el Archivo Histórico Ferroviario.

<sup>23</sup> Importante parte de su obra se conserva en el Archivo Histórico Municipal de Lorca.

<sup>24</sup> Huguet Chanza (1988). Colección José Huguet. Instituto Valenciano de Arte Moderno (Colección Real Academia de San Carlos). Sobre fotografías ferroviarias en Valencia, véase *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana: colección Díaz Prósper*.

<sup>25</sup> Gómez Díaz (2004), p. 297.

<sup>26</sup> Serrano Pardo (2001).

fantástico reportaje de la línea de Albacete a Cartagena<sup>27</sup>. La lista se podría ampliar con los nombres de otros muchos fotógrafos que realizaron instantáneas memorables del ferrocarril, tales como J. Froge, Juan José Muñoz, Olaw-Raff, Cantos, Casado, Marquerie, Garzón, Lladó o Sauvanaud. La existencia de una categoría profesional de fotógrafo dentro de algunas de las antiguas compañías ferroviarias corrobora la relevancia que la imagen tenía para estas empresas.

Ya en ese momento comienza a ser también frecuente el desarrollo de una fotografía no profesional, caracterizada por el protagonismo que adquieren miembros de clases adineradas y pudientes. La fotografía todavía era una actividad cara que precisaba de una notable inversión en equipos e instalaciones. El valenciano Arturo Cerdá ejemplifica perfectamente este perfil. Médico de profesión y con una sustanciosa fortuna, dedicó buena parte de su tiempo y desplazamientos profesionales a la fotografía, después de instalarse en la Sierra Mágina giennense, en concreto en Cabra de Santo Cristo, donde prestó especial atención a temas etnográficos y costumbristas, entre los que incluyó con frecuencia escenas ferroviarias de la línea de Linares a Almería, concluida en 1899. Su aportación es especialmente valiosa puesto que otorga una escala humana al fenómeno ferroviario ajustando su objetivo a los personajes que aparecen en sus imágenes y su relación con el ferrocarril, sin que éste llegue a ser el protagonista único. Aún así, la imponente imagen del viaducto del Salado, la construcción del embarcadero de mineral en Almería o la primera circulación de trenes en Guadix quedaron recogidos por este médico<sup>28</sup>. También con una estrecha relación con el sur de la península, el ingeniero militar de ferrocarriles Enrique Paniagua ejemplifica al fotógrafo no profesional que termina aplicando sus conocimientos de fotografía a su labor como responsable del Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, recogiendo en varias de sus instantáneas los trabajos en plena vía, como obras de construcción, accidentes, circulaciones, etc.<sup>29</sup>.

El siglo XX supone el despegue de este tipo de fotografía no profesional, si bien la relevancia y profesionalidad de los fotógrafos-periodistas ha sido también muy relevante, asociado al interés de las empresas del sector por difundir su actividad y al crecimiento de una oferta de revistas realmente significativa. No desaparece, pues, la figura del profesional de la imagen, principalmente bajo la nómina de la empresa pública ferroviaria española (RENFE). Los primeros como Carlos Wunderlich, Marqués Santa María del Villar y V. Díez de Santos, más interesados en el paisaje que en el trazado ferroviario, tal y como imponía el estilo de la revista *Trenes* donde podemos encontrar sus obras. También en este periodo se han consolidado un grupo de profesionales, tanto personal de empresa como *free lance*, que han aportado trabajos de singular calidad, como Javier Abad, Niko Chicote, Manuel Cuenca, Fernández, Flas, Lapeña, Llopis, J. Luque, Man, José Manuel Revuelta "Luna", Ribera o Josep Miquel Solé<sup>30</sup>.

En el caso de los no profesionales, la enumeración puede ser interminable: Javier Aranguren Castro, el funcionario Juan B. Cabrera, Fernando Fernández Sanz, Vicente Garrido, Manuel González Márquez, Fernando Llauradó, Manuel Maristany, Luis Paz y Fresnedo, el ingeniero Gustavo Reder, J. Renieblas, Ribera Llopis, el doctor Ripollés, Pedro Román, Juan Salgado o Francisco Wais. A estos habría que añadir el buen

<sup>27</sup> En el Archivo Histórico Ferroviario se conservan fotografías de Juan J. Barrera, Lucas Escolá y E. Le Bret.

<sup>28</sup> Sobre la obra de Cerdá y Rico, Cerdá Pugnaire, Lara Martín-Portugués y Pérez Ortega (2001) y (2002).

<sup>29</sup> Cuadros Trujillo y Cuéllar Villar (2007).

<sup>30</sup> Letón Ruiz (2006), p. 82.

número de fotógrafos extranjeros, especialmente británicos, que recorren España durante las décadas de 1950 a 1970, cuando todavía está operativa la tracción a vapor en nuestro país. John Blyth, Marc Dahlström, Lawrence G Marshall, Trevor Rowe o Jeremy Wiseman son los más conocidos<sup>31</sup>.

### **3. Patrimonio fotográfico y colecciones de interés: su conservación y su difusión**

Toda esta larga producción ha permitido disponer en la actualidad de una abundantísima documentación fotográfica, entendiéndose por ésta al “documento o conjunto de documentos cuyo soporte es la fotografía en cualquiera de sus aspectos técnicos (negativo, positivo, diapositiva, imagen digital, etc.)”<sup>32</sup>. Estos documentos así definidos tendrán un valor, no sólo documental e histórico, sino también como obra artística y como muestra de una determinada técnica y procedimiento fotográfico, lo que va a condicionar igualmente su gestión.

Aún así, es evidente que los fondos fotográficos, por su origen y por el uso del que han sido objeto, se encuentran en muchos casos dispersos, a lo que se suma la gran variedad de centros encargados de su custodia y difusión, de ámbito público y privado, como son archivos, bibliotecas, museos y centros de documentación, pudiéndose citar pocos casos de archivos fotográficos o fototecas propiamente dichas. Por otro lado, también se debe señalar que, tradicionalmente, se ha considerado al documento fotográfico de forma unitaria e individualizada, debido a su capacidad de plasmar un momento concreto de la realidad, lo que llevó a su tratamiento como unidad documental simple. Asimismo, su estudio desde el punto de la conservación ha contribuido en gran medida a fomentar este tipo de tratamiento. Actualmente, esta situación está cambiando, de forma que la fotografía comienza a ser valorada desde su concepto de creación, fomentándose así el tratamiento y gestión integral de fondos fotográficos como conjuntos. Esta nueva perspectiva, respecto a la organización y tratamiento de conjuntos fotográficos, persigue dos objetivos principales, tal y como apunta Casellas i Serra: por un lado, garantizar el acceso a la documentación, y por otro gestionar eficientemente los recursos disponibles para obtener resultados satisfactorios<sup>33</sup>.

Para llevar a cabo una intervención global en fondos fotográficos, tanto de carácter físico-químico como de carácter digital, es necesario establecer una metodología adecuada, que deberá basarse en unos principios científicos básicos concretados en la realización de una serie de tareas. Antes de enunciarlas, es preciso recordar que en el caso de la fotografía digital, sus características propias harán diferir en ciertos aspectos la metodología de gestión a aplicar, diferencias en las que profundizaremos más adelante. Asimismo, nunca hay que dejar de tener en cuenta los cambios provocados por el empleo de las nuevas tecnologías en el tratamiento de la imagen fotográfica y digital, que conllevarán la necesidad de crear estándares de referencia a nivel internacional para la definición de unos parámetros básicos de trabajo. En todo caso, los principios metodológicos que deben regir el tratamiento de la documentación fotográfica deben respetar el siguiente orden de actuaciones: Ingreso, Planificación de la intervención, Descripción, Clasificación, Conservación y Difusión<sup>34</sup>.

Ya hemos podido constatar en el texto precedente la presencia de relevantes fondos gráficos ferroviarios en instituciones estatales como el Archivo General de Palacio<sup>35</sup>, la

<sup>31</sup> Véase, Gómez Martínez (2000). La web: <www.30937.co.uk> recoge buena parte de esta producción.

<sup>32</sup> Ver bibliografía, y en especial Sánchez Vigil (2006), p. 14.

<sup>33</sup> Casellas i Serra (2005).

<sup>34</sup> Martín Rizaldos y Martínez García (2008).

<sup>35</sup> Véase, González Cristóbal y Ruiz Gómez (1999).

Biblioteca Nacional o el Instituto del Patrimonio Histórico Español<sup>36</sup>, pero la lista es mucho más amplia, y aunque todavía es incompleta, las referencias que vienen a continuación muestran los principales fondos y su ubicación.

El **Archivo General de la Administración (AGA)**, conserva el fondo fotográfico que pone imagen a la historia más reciente de España a través de ocho millones de fotografías, el llamado archivo Alfonso<sup>37</sup>, la Agencia Torremocha y la producción gráfica de los Medios de Comunicación Social del Estado donde se incluyen los de Prensa Gráfica, incluyendo numerosas imágenes ferroviarias. En el **Archivo de la Guerra Civil** en Salamanca, se conservan los archivos de Kati Horna y duplicados de las obras de los Hermanos Mayo en el Archivo de la Nación de México<sup>38</sup>. La obra del reportero Martín Sánchez Yubero, conservada en el **Archivo Regional de la Comunidad de Madrid**, incluye al ferrocarril en las imágenes que captó en Madrid entre los años 1933 y 1982. Otro fondo destacado en este archivo que recoge el desarrollo industrial madrileño es el de Cristóbal Portillo, con alrededor de un millón de negativos, desde los años veinte hasta 1994.

El **Arxiu Nacional de Catalunya (ANC)**, por su parte conserva el archivo fotográfico de la empresa del siglo XIX “La Maquinista Terrestre y Marítima” con una temática variada sobre colectivizaciones, industria de guerra, bombardeos, sindicalismo, y lógicamente material motor ferroviario<sup>39</sup>. Además de la también dedicada a la fabricación de material ferroviario “Material y Construcciones, S.A. (Macosa)” con fotos desde 1880 a 1999<sup>40</sup>. Fotografías relacionadas con el ferrocarril podemos localizarlas en diferentes fondos del ANC, pero reseñaremos a los fotógrafos de principios del siglo XX, Brangulí<sup>41</sup> y Francesc Ferran i Brugués cuyas instantáneas nos han dejado momentos históricos del ferrocarril español.

El **Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español (CEHFE)**, conserva un importante archivo fotográfico de gran valor histórico y temáticamente muy relacionado con el material rodante. Incluyen los fondos gráficos que pertenecieron a la extinta Sociedad Catalana de Historia de la Fotografía, además de varios archivos fotográficos de carácter personal y familiar. En 2006 se firmó un convenio con el cual todas las imágenes ferroviarias del Archivo Gráfico Catalán pasaron a engrosar sus fondos. También es imprescindible en la búsqueda de fuentes fotográficas del ferrocarril el **Archivo Histórico Minero de la Fundación Río Tinto**, reflejo de los fondos que generaron las distintas compañías que explotaron las minas de Río Tinto y de otras minas de la provincia de Huelva (Minas de Peña del Hierro, Sociedad Minera de Nerva, Minas de Concepción, etc.). Numerosas fotografías presentan visualmente la evolución tecnológica del ferrocarril, desde 1873, cuando se empezó a construir hasta su cierre en

<sup>36</sup> El IPHE también conserva el archivo Moreno, del fotógrafo madrileño Mariano Moreno García (1865-1925), donde se incluyen vistas ferroviarias, como la famosa toma de la estación de Madrid-Atocha después de su terminación en 1892.

<sup>37</sup> Su archivo cuenta con más de 500.000 negativos, clasificados cronológicamente.

<sup>38</sup> Fondos de este archivo se muestran en la exposición fotográfica: “Los raíles del exilio: Un éxodo a México” donde se dedica un espacio al ferrocarril y se cuenta cómo el estallido de la guerra civil española provocó que las líneas férreas se dividieran, quedando la red de la Compañía del Norte en la zona falangista y la de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) en la zona republicana. Las imágenes narran el importante papel que jugaron los ferrocarriles en la contienda, en el transporte de tropas, municiones y toda clase de elementos de guerra.

<sup>39</sup> Véase, Sans Travé y Fernández Trabal (1999).

<sup>40</sup> Fernández Trabal (2004), p. 130.

<sup>41</sup> El importante fondo Brangulí, está formado por medio millón de negativos y unas 61.000 placas de vidrio, pasó, en 1993 a manos del Arxiu Nacional de Catalunya. Cadena (2005), p. 68.

1986<sup>42</sup>. En la fototeca del **Museo del Ferrocarril de Asturias**, se conserva una buena colección de imágenes ferroviarias, pero fundamentalmente sobre vía estrecha al igual que en el **Museo Vasco del Ferrocarril**.

Los avances tecnológicos mejoraron la posibilidad de realizar reproducciones fotográficas con vistas a su comercialización, empezaron a aparecer las revistas gráficas y se popularizaron las tarjetas postales. Durante las dos primeras décadas del siglo XX, tuvieron su mayor auge, llegando también a reproducir numerosos motivos ferroviarios, desde paisajes, arquitectura, obras públicas, a material móvil. En el Archivo fotográfico del **Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya** se conservan en general, fotografías sobre el territorio catalán, entre ellas las colecciones de Lucien Roisin Besnard, fotógrafo impresor que se dedicó en Barcelona al mundo de las tarjetas postales, con aproximadamente 48.000 imágenes desde principios de siglo XX hasta los años cincuenta del mismo. Así como el archivo de la Fototipia de Josep Thomas i Bigas, conocido por su colaboración en libros y revistas de arte con 22.000 negativos que corresponden a autores desconocidos que trabajaron para él, desde finales del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo XX. Otro lugar de consulta es el **Institut Amatller d'Art Hispànic**, que entre sus fondos conserva el Arxiu Mas con 350.000 negativos, donde podemos localizar arquitectura ferroviaria, entre otras fotografías referidas a pintura, escultura, etc<sup>43</sup>.

La **Agencia EFE**, entre su riquísimo fondo fotográfico conserva imágenes sobre el ferrocarril, aunque lógicamente disperso por su estructura, pero podemos encontrar todo tipo de relaciones con el mundo ferroviario: accidentes, estaciones, obras públicas, sindicalismo, personal, política, etc. Otro archivo significativo es el Archivo de **Espasa Calpe** donde se conserva la documentación gráfica de la *Enciclopedia Universal e Ilustrada Hispanoamericana*, que comenzó a comercializarse en fascículos en 1905<sup>44</sup>.

Por su parte, es imprescindible aludir al importante archivo fotográfico de la antigua empresa **RENFE**<sup>45</sup>. La actual Renfe Operadora decidió digitalizar sus archivos tras dividirse la empresa a finales de 2004, y conserva numerosas imágenes en diferentes soportes, desde álbumes, negativos, internegativos, diapositivas, fotografía impresa, etc.<sup>46</sup> Otras empresas ferroviarias también poseen fondos fotográficos en sus archivos como: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM), FEVE o Euskotren.

Otra empresa que conserva una buena muestra de su actividad ferroviaria a través de las fotografías es la actual **Vossloh España, S.A.** Colección fotográfica de ferrocarriles e industria. Esta colección actualmente se compone de 2.150 fotos, desde 1920 a la actualidad, mayoritariamente de construcciones ferroviarias, y de equipos industriales. Se trata de la historia gráfica de lo que a lo largo de más de cien años y bajo diferentes

---

<sup>42</sup> El Archivo Histórico Provincial de Huelva conserva 18 fotografías de la Compañía de Río Tinto de alrededor de 1895.

<sup>43</sup> Véase, Blanck (1986).

<sup>44</sup> Se solicitan o adquieren fotografías de archivos como Alinari y Scala en Italia, Giraudon y Montabone en Francia, P.Z. Photoglobe de Zurich. También en España se solicitaron copias del archivo Moreno, la fototipia Casa Thomas de Barcelona y del entonces activo Ruiz Vernacci. Véase, Durán Blázquez (2008).

<sup>45</sup> Con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, llegó el proceso de liberalización del ferrocarril, y la creación de las entidades públicas empresariales RENFE Operadora y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF.

<sup>46</sup> La ONG *Ayúdale a Caminar*, digitaliza sus archivos y elabora una base de datos para facilitar el acceso en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Centeno (2007), p. 38.

denominaciones (Devis, Macosa, Alstom y hoy en día Vossloh) se ha ido desarrollando como un gran proyecto industrial en la Comunidad Valenciana<sup>47</sup>.

En cuanto a la **Fundación de los Ferrocarriles Españoles**, habría que diferenciar que existen diferentes colecciones repartidas entre las distintas Direcciones y Departamentos que constituyen la Fundación. Por un lado, la Dirección de Actividades Culturales, quien organiza el Concurso *Caminos de Hierro* donde se conserva fotografía artística contemporánea; la Dirección de Vías Verdes, con un importante fondo sobre los trazados y recuperación de antiguas líneas abandonadas; la Dirección de Comunicación con la edición de la revista *Vía Libre*; sus dos museos del ferrocarril, el Museo del Ferrocarril de Madrid que posee más de 20.000 unidades donde destacan los fondos de la Compañía MZA, que consta de ocho mil negativos en soporte de vidrio, la mitad de los cuales se encuentra en la sede del Museo del Ferrocarril de Vilanova y la Geltrú (Barcelona), además de las imágenes de la Dirección Comercial de RENFE, las colecciones de Vicente Garrido Merino, Ripollet, Francisco Wais, y Tarjetas postales, con una cronología comprendida entre 1858 y 1960<sup>48</sup>.

Por último detallaremos la importante y desconocida fototeca de la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario. En su **Archivo Histórico Ferroviario** (AHF), se conservan instantáneas de la ingeniería ferroviaria, su arquitectura, material motor y remolcado, empresas constructoras, personal ferroviario, paisajes y un largo etcétera de motivos y argumentos ferroviarios plasmados en una imagen, teniendo como fechas extremas el intermedio del siglo XIX y la actualidad. El número de originales supera los 50.000, en sus diferentes soportes y presentaciones: positivos en papel, diapositivas, negativos en acetato o formatos digitales. Destacan sus álbumes fotográficos y tarjetas postales con autores de la talla de J. Thomas, Zerkowitz, Hauser y Menet, Vinck, Casau, Ferrer o L. Roisin. Pero sobre todo las colecciones de Juan B. Cabrera, Javier Aranguren, Gustavo Reder y Enrique Paniagua. Sus fondos se pueden consultar en el portal de internet: [www.docutren.com](http://www.docutren.com)<sup>49</sup>.

Estas referencias se completan con los fondos que se depositan en numerosas asociaciones de amigos del ferrocarril, muchas de ellas sin organizar, pero que a partir de su deseada catalogación y clasificación pueden completar el inventario fotográfico y ferroviario español de este último siglo y medio.

#### **4. El discurso documental de la fotografía ferroviaria en la investigación histórica**

La información proporcionada por la imagen presenta algunas características que la diferencian de la que contiene el documento escrito, o incluso de otros documentos gráficos, como es el caso de la cartografía o la planimetría. A la fotografía debemos un avance importante en el conocimiento de la intrahistoria que conforma nuestro pasado inmediato, y concretamente la fotografía ferroviaria ha sido uno de los temas más recurrentes del siglo XIX. El tema del ferrocarril como nuevo medio de transporte, como innovación tecnológica en continua evolución, como símbolo de progreso y modernidad, como ejemplo de una nueva mentalidad empresarial, como constructor de nuevas tipologías arquitectónicas, o como creador de nuevos espacios de convivencia en la ciudad, ha intervenido, unas veces como protagonista, otras como telón de fondo en los principales cambios de la sociedad contemporánea. El universo del ferrocarril nace y se desarrolla en el seno la nueva sociedad capitalista. Desde la transformación de muchas ciudades, que se vieron obligadas a cambiar en parte su fisonomía para dar

<sup>47</sup> Véase, Signes Martínez (2007).

<sup>48</sup> Véase, García Lozano (2007).

<sup>49</sup> Véase, Cuéllar Villar, Letón Ruiz, Martín Rizaldos y Martínez García (2007).

cabida al ferrocarril, o las grandes obras de ingeniería llevadas a la hora de salvar los obstáculos que la naturaleza les imponía en sus primeros trazados, los nuevos métodos de trabajo que los campesinos tuvieron que adoptar para garantizarse la mejora de un salario más seguro, o la estratificación del escalafón laboral dentro de una nueva estructura productiva, son algunos de los aspectos humanos que la fotografía ha ido recogiendo a través de su historia. El valor de una imagen, que nos muestra a aquellos hombres desconocidos que trabajaban en la construcción de una línea ferroviaria, y que nos trae a la cabeza un fotograma de una película del oeste americano, nos acerca a la forma de vida y de trabajo con tal fidelidad, que serán pocos los documentos escritos capaces de expresar esa cantidad de detalles. Si admitimos que, en gran medida, la historia ha sido escrita casi siempre desde el poder, que los que la han escrito casi nunca han sido los obreros o jornaleros, deberíamos admitir también que en muchos casos ha sido contada sólo desde un punto de vista. La consideración de la historia desde nuevas ópticas, como la historia de las mentalidades, la historia de los movimientos sociales o la historia del trabajo, son enfoques recientes que hasta hace relativamente poco no se planteaban y, por tanto, es lógica la carencia de información escrita que sobre estos temas tenemos. Esta desigualdad puede verse en parte compensada con la información que nos ofrece la fotografía antigua, que hasta ahora sólo ha sido utilizada por algunas disciplinas como la antropología. Una reticencia alimentada, en gran medida, por los historiadores que consideraban de escaso rigor científico dicha información, debido también a que las imágenes anteriores a la fotografía, es decir, la pintura, constituían una fuente muchas veces manipulada.

No hace mucho, Peter Burke resaltaba el papel marginal de la imagen en la investigación histórica, denunciando esa “invisibilidad de lo visual” en las técnicas de investigación y en las consiguientes publicaciones académicas, como si existiera cierto pudor, si no rechazo, a aceptar el testimonio gráfico en la misma escala de valor que cualquier otro documento histórico. Tal y como sentenciaba Burke, el uso de la imagen en la investigación histórica ha quedado, la mayor parte de las veces, reducido a la ilustración de conclusiones a las que el autor ya ha llegado por otros medios, sin que la imagen aporte nada novedoso o pueda plantear nuevas cuestiones. En el mejor de los casos, la imagen es utilizada como adorno, con escasa coherencia o acierto, para dar mayor lustre a la investigación soportada por otras fuentes archivísticas o bibliográficas<sup>50</sup>.

En este sentido, la sentencia más evidente la aporta Ivan Gaskell:

“Aunque el material de fuentes utilizado por los historiadores es de muchos tipos, su preparación les lleva, por lo general, a sentirse mucho más cómodos con los documentos escritos. En consecuencia, suelen estar mal adaptados para tratar el material visual y muchos de ellos utilizan las imágenes de forma meramente ilustrativa, pudiendo parecer ingenuos, triviales o ignorantes a los profesionales que se ocupan de cuestiones visuales”.<sup>51</sup>

Esta realidad se constata en casi todas las disciplinas de las ciencias sociales y, a pesar de que la evaluación de las fuentes (la crítica de las fuentes) se basa en los criterios de fiabilidad y adecuación<sup>52</sup>, la fuente gráfica no es parte sustancial de la investigación, a lo sumo juega un papel complementario. La historiografía ferroviaria no es una excepción y, a pesar de su amplio bagaje, el papel que ha jugado la imagen, la fotografía histórica, ha sido realmente marginal. Todos podemos contabilizar rápidamente un buen

<sup>50</sup> Burke (2001), especialmente, pp. 12-20.

<sup>51</sup> Gaskell (1991), p. 209.

<sup>52</sup> Aróstegui (1995), pp. 349-357.

ramillete de textos en los que la utilización gráfica es residual, cuando no está ausente, y, tal vez, en algunas ediciones “más generosas”, algunas imágenes inconexas salpican los textos o son agrupadas en apéndices finales. Como si de un paradigma se tratase, se ha considerado que cualquier texto con la suficiente solvencia científica y académica no precisaba del uso de la imagen para corroborar, contrastar o impulsar estas investigaciones. La pátina de la seriedad y la solvencia en una investigación académica se asocia a la ausencia de imágenes.

Esta iconoclasia ha obviado el voluminoso y relevante acervo documental gráfico del ferrocarril que hemos constatado en las páginas precedentes, usurpando a la investigación, y por lo tanto a los resultados científicos, de una fuente de larga trayectoria, que como hemos apuntado, surgió de modo casi simultáneo al ferrocarril. Los objetivos de la investigación ferroviaria han sido muy diversos: infraestructuras, economía, empresa, relaciones laborales, tecnología o cultura, permitiendo construir una ya bastante completa interpretación de las causas y consecuencias que la llegada del ferrocarril trajo a la sociedad contemporánea, y cómo ésta sufrió un radical cambio desde ese momento.

En la actualidad encontramos, no obstante, la paradoja de que un amplio grupo de investigadores no-profesionales y entusiastas del tema ferroviario han prestado una mayor atención a la fotografía como documento con el que testimoniar sus trabajos. Aunque no hemos de olvidar que se aprecia un cierto carácter fetichista en su uso, y en la obtención y posesión de estas imágenes, algunos trabajos nos han mostrado el valor de la imagen como documento para comprender y conocer cuestiones del ferrocarril que las fuentes empresariales o los expedientes administrativos, recurso más común entre los investigadores, no nos pueden ofrecer.

## 5. Conclusiones

Cuando la mirada del hombre, a través de la cámara, se hace reincidente y su voluntad parece jugar al hecho, siempre mágico, de apresar el tiempo localizado en el espacio, se conforma entonces una realidad de carácter inmaterial que sobrepasa las coordenadas físicas para adentrarse en el frágil mundo del recuerdo. Una vez a salvo la premisa de la veracidad, que de alguna manera va prendida de forma implícita en la instantánea, aflora entonces la importancia de otro aspecto tan sutil como irremediable, hablamos de la subjetividad del autor. En este sentido deberíamos observar que el fenómeno de la generalización tecnológica, en especial la llegada de la fotografía digital, supone que las imágenes puedan ser captadas por una simple pulsación, dejando en manos de sofisticados programas informáticos cualquier ajuste o corrección ante situaciones desfavorables y, por lo tanto, convirtiendo todo un arte u oficio reconocido en una práctica sencilla para la mayor parte de la población. La facilidad para capturar, reproducir o conservar una imagen actualmente forma parte de las sociedades tecnológicamente avanzadas, donde la cultura multimedia ha adquirido un peso específico en nuestras vidas impensable hasta hace pocos años, e inimaginable para nuestros antepasados, para muchos de los cuales la presencia intimidatoria de una cámara oscura, dibujaba en sus rostros esas miradas capaces de expresar a la vez admiración e incredulidad, aunque nunca exentas de cierta superstición.

La fotografía, como cualquier acto de comunicación, no termina en la mera exposición, termina cuando es contemplada, o incluso interpretada por el observador, que en la mayoría de los casos cuenta con la ventaja que otorga el paso del tiempo, en palabras del escritor Antonio Muñoz Molina, “lo que enseñan las fotos no es la inmovilidad del pasado, sino precisamente lo contrario, el temblor de todos los presentes sucesivos, no desfigurados por la memoria, no convertidos en arqueología”. Cada fotografía se

convierte en un fugaz viaje desde el hoy hasta el ayer, en una mirada perpetua sobre realidades más o menos efímeras, en una sugerencia inconsciente a revisar lo que creemos evidente, o simplemente en una luz tenue que ayuda a caminar por la penumbra del pasado. Además del hito marcado en la historia de la humanidad, ha sido sin duda la puerta de entrada a nuestra era visual. La posibilidad de capturar una imagen real investía al hombre de una cierta divinidad, al otorgarle el poder de inmortalizar de alguna manera todo cuanto le rodeaba. Desde la nimiedad a lo sublime, o recorriendo un espectro emocional que va desde la fría imagen de una máquina, hasta el inefable dolor de una mirada inocente en los días de barbarie, son todos “momentos” que han provocado en el hombre sentimientos contradictorios, a veces de admiración ante el progreso tecnológico, otras de remordimiento ante la pasividad colectiva, pero en cualquier caso la verdad reflejada en una imagen siempre contribuirá al desarrollo de una sociedad más justa.

## Bibliografía

*150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana: colección Díaz Prósper* (2002). Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

AASBØ, Kristin et al. (2003): *SEPIADES: Recommendations for cataloguing photographic collections*. European Commission on Preservation and Access, Ámsterdam.

AGUILAR CIVERA, Inmaculada (2007): “La mirada fotográfica de la ingeniería civil”, *Revista Ingeniería y Territorio*, nº 78, pp. 82-93.

ARÓSTEGUI, Julio (1995): *La investigación histórica: teoría y método*. Crítica, Barcelona.

BELLO URGELLÉS, Carmen, BORRELL CREHUET, Àngels (2001): *El patrimonio bibliográfico y documental: claves para su conservación preventiva*. Ediciones Trea, Gijón.

BENJAMÍN, Walter (1991): “Breve historia de la fotografía”, traducido de Walter Benjamín, *Gesammelte Schriften. Band II-1*, pp. 368-385, Frankfurt am main, Suhrkamp Verlag.

BLANCH, Monserrat (1986): “El archivo Mas de fotografía”, en *Historia de la fotografía española (1839-1986)*, Sociedad de Historia de la Fotografía Española, Sevilla, pp. 393-395.

BOADAS, Joan; CASELLAS, Lluís-Esteve; y SUQUET, M. Àngels (2001): *Manual para la gestión de fondos y colecciones fotográficas*. CCG Ediciones; Centre de Recerca i Difusió de la Imatge, Girona.

BURKE, Peter (2001): *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*. Crítica, Barcelona.

CADENA, Josep M. (2005): “Los fotoperiodistas, cronistas de una actualidad que pervive”. *Cuaderno Central*, nº 65, pp. 63-70.

CASAJÚS, Concha (2005): “Una propuesta para el estudio de la fotohistoria: el método iconográfico”, *Doxa*, nº 3, pp. 215-229.

CASELLAS I SERRA, Lluís-Esteve (2005): “La gestión archivística de los fondos y colecciones fotográficas”, en *Jornadas Los archivos y el documento fotográfico: retos y fundamentos*. Las Palmas de Gran Canaria.

CENTENO, Jesús (2007): “La historia del tren a través de sus fotografías: Renfe ultima la digitalización y catalogación de su archivo fotográfico, al que se podrá acceder desde Internet”, *[Diario] Público*, nº 1, p. 38.

CERDÁ PUGNAIRE, Julio A.; LARA MARTÍN-PORTUGUÉS, Isidoro; y PÉREZ ORTEGA, Manuel Urbano (2001): *Del tiempo detenido. Fotografía etnográfica giennense del Dr. Cerdá y Rico*. Diputación Provincial de Jaén, Jaén.

CERDÁ PUGNAIRE, Julio A.; LARA MARTÍN-PORTUGUÉS, Isidoro; y PÉREZ ORTEGA, Manuel Urbano (2002): *Registro de memorias. La obra fotográfica del Dr. Cerdá y Rico*. Instituto de Estudios Giennenses, Jaén.

- CUADROS TRUJILLO, Francisco y CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2007): “Enrique Paniagua y Porras”, *Revista de Historia Ferroviaria*, nº 8, pp. 162-168.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; LETÓN RUIZ, Raquel; MARTÍN RIZALDOS, Silvia; y MARTÍNEZ GARCÍA, Leticia (2007): “La luz escrita del tren: el archivo fotográfico del AHF y la colección Juan B. Cabrera”, *Revista Patrimonio Cultural y Derecho*, nº 11. En prensa.
- DÍAZ-AGUADO Y MARTÍNEZ, César (1997): “Lucio del Valle, Laurent y los álbumes de Obras Públicas de la Exposición Universal de 1867”, en *J. Laurent: un fotógrafo francés en la España del siglo XIX [catálogo de exposición]*. Collado Mediano, Madrid, pp. 49-59.
- DÍAZ-AGUADO Y MARTÍNEZ, César (2001): “La fotografía de Obras Públicas en el período isabelino” *Revista de Obras Públicas*, nº 3.414, pp. 51-58.
- DOMENÑO MARTÍNEZ DE MORENTÍN, Asunción (2003): “La gestión del fondo fotográfico de la Universidad de Navarra: custodia, difusión y función académica”, <[archivo.ayuncordoba.es/pdf/8-03.-%20Asuncion%20Domeno.pdf](http://archivo.ayuncordoba.es/pdf/8-03.-%20Asuncion%20Domeno.pdf)> [Consulta ene-2008]
- DURÁN BLÁZQUEZ, Manuel [2008]: “El archivo gráfico de la Editorial Espasa Calpe”, en *VIII Congreso ANABAD*, Madrid.
- FERNÁNDEZ TRABAL, Joseph (): “Fondos del Arxiu Nacional de Catalunya sobre la guerra civil española y el primer exilio, 1936-1945”, *Ebre*, nº 38, pp. 111-130.
- FONTANA, Josep (1992): *La historia después del fin de la historia*. Crítica, Barcelona.
- FONTANELLA, Lee (1999): “Clifford en España: un fotógrafo en la corte de Isabel II”. Ediciones El Viso, Madrid.
- GARCÍA LOZANO, Inmaculada (2006): “Digitalización del archivo fotográfico del Museo del Ferrocarril (FFE)”, *Boletín de ANABAD*, nº 3, julio-septiembre, pp. 37-64.
- GASKELL, Ivan (1991): “Historia de las imágenes”, en Peter Burke (ed.), *Formas de hacer Historia*, Alianza Universidad, Madrid, pp. 209-239.
- GÓMEZ DÍAZ, Donato (2004): “Los fotógrafos de la ciudad de Almería. Una historia desde el siglo XIX”, *Revista de Humanidades y Ciencias Sociales del IEA*, nº 19, pp.281-313.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio (2000): *Fotografía ferroviaria en Asturias*. Folleto de exposición, Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular de Gijón.
- GONZÁLEZ CRISTÓBAL, Margarita y RUIZ GÓMEZ, María Leticia (1999): *La fotografía en las colecciones reales. Fondo fotográfico del Archivo General de Palacio*. Patrimonio Nacional, Madrid.
- GUERRA DE LA VEGA, Ramón (2003): *Madrid. Historia de la fotografía. Tomo I. La Época antigua (1839-1900)*. Ramón Guerra de la Vega, Madrid.
- HUGUET CHANZA, José (1988): “La fotografía en Valencia desde 1839 hasta 1935”, en *I Congrés d'Historia de la Ciutat de València, (siglos XIX-XX)*, tomo III. Ayuntamiento de Valencia.
- IGLESIAS FRANCH, David (2004): “La gestión de la imagen digital”, en *Hipertext.net*, nº 2. <<http://www.hipertext.net/web/pag212.htm>> [Consulta ene-2008]
- IGLESIAS FRANCH, David. “El reto postfotográfico: la imagen digital en los archivos”. <[www.ajuntament.gi/sgdap/docs/conferenciacanarias.pdf](http://www.ajuntament.gi/sgdap/docs/conferenciacanarias.pdf)> [Consulta ene-2008]
- ISO 18902:2001(E)(2001): *Imaging materials — Processed photographic Films, plates and papers — Filing enclosures and storage containers*. ISO, Switzerland.
- KURTZ, Gerardo F. y ORTEGA, Isabel (1989): *150 años de fotografía en la Biblioteca Nacional. Guía-inventario de los fondos fotográficos*. Ministerio de Cultura y Ediciones El Viso, Madrid.
- LARA LÓPEZ, Emilio Luis y MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, María José (2003): “Historia de la fotografía en España. Un enfoque desde lo global hasta lo local”, *Revista de Antropología Experimental*, nº 3.

- LENAGHAN, P. y GARCÍA CORTÁZAR, F. (2007): *Álbum de Andalucía y Murcia. Viaje de S.M. la reina Isabel II de Borbón y la familia Real en 1862. Charles Clifford*. Fundación Lara, Sevilla.
- LETÓN RUIZ, Raquel (2006): "La fotografía ferroviaria a través de las páginas de Vía Libre", *Vía Libre*, nº 502, p. 82.
- LETÓN RUIZ, Raquel (2008): "La memoria histórica del ferrocarril a través de sus fotografías", en *VIII Congreso ANABAD*, Madrid. [en prensa].
- LÓPEZ DEL RAMO, Joaquín B. (2006): "Preservación, gestión y difusión del patrimonio fotográfico ferroviario en formato digital: Iniciativas institucionales de ámbito nacional" en Amador Carretero, Robledano Arillo y Ruiz Franco (eds.), *Cuartas Jornadas de Imagen, Cultura y Tecnología*, Universidad Carlos III, Madrid, pp. 21-35.
- LÓPEZ MONDÉJAR, Publio (1998): "Cien años de fotografía y ferrocarril, 1848-1948", en López Mondéjar, Maristany y Puértolas, *Viajeros al tren*, pp. 1-12.
- LÓPEZ MONDÉJAR, Publio; MARISTANY, Manuel; y PUÉRTOLAS, Ana (1998): *Viajeros al tren*. 2 volúmenes. Lunweg, Barcelona.
- MARTÍN RIZALDOS, Silvia y MARTÍNEZ GARCÍA, Leticia (2008): "Aproximación a la gestión, conservación y difusión de los fondos y colecciones fotográficas". *Documento de Trabajo*, Archivo Histórico Ferroviario. Inédito.
- MESTRE I VERGÉS, Jordi (2004): *Identificación y conservación de fotografías*. Ediciones Trea, Gijón.
- MORADIELLOS, Enrique (1992): *Las caras de Clío: introducción a la historia y a la historiografía*. Universidad de Oviedo, Oviedo.
- MORADIELLOS, Enrique (1996): *El oficio de historiador*. Siglo Veintiuno de España Editores S.A., Madrid.
- OLMEDO RUZAFÁ, Rosa (1999): "Las fotografías de la Biblioteca Valenciana", *Métodos de Información*, noviembre, vol. 6, nº 34, pp. 78-80.
- ORTEGA GARCÍA, Isabel (2002): "Los fondos fotográficos de la Biblioteca Nacional" en *Imatge i recerca: ponències, experiències i comunicacions. VII Jornades Antoni Varés*, Ajuntament de Girona, pp. 133-149.
- PIÑAR SAMOS, Javier y SÁNCHEZ GÓMEZ, Carlos (2006): *Clifford y los álbumes de la Academia*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Edición digital a partir del *Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, nº 98 y 99 (2004), pp. 9-52.
- RIEGO, Bernardo (1996): "La historiografía española y los debates sobre la fotografía como fuente histórica", *Ayer*, nº 24, pp. 91-111.
- RIEGO, Bernardo et al. (1997): *Manual para el uso de archivos fotográficos: fuentes para la investigación y pautas de conservación de fondos documentales fotográficos*. Ministerio de Educación y Cultura, Madrid.
- ROBLES TARDÍO, Rocío (2006): *Episodios de la abstracción del arte a ritmo de tren*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, Francisco Javier y CORONADO TORDESILLAS, José María (eds.) (2003): *Obras públicas de España: fotografías de J. Laurent, 1858-1870*. Rectorado de la Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real.
- ROP (1867): "Modelos, fotografías y planos presentados en la exposición universal de París por la dirección general de Obras Públicas", *Revista de Obras Pública*, 15, tomo I, nº 12, pp. 139-143.
- ROP (1874): "Catálogo de algunos de los planos y modelos remitidos a las exposiciones universales de París y Viena", *Revista de Obras Públicas*, 22, tomo I, nº 20, pp. 235-237.
- SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (1991): *El siglo minero*. Instituto de Estudios Almerienses, Almería.

- SÁNCHEZ VIGIL, Juan Miguel (1999): *El Universo de la Fotografía: Prensa, edición, documentación*. Espasa, Madrid.
- SÁNCHEZ VIGIL, Juan Miguel (2006): *El documento fotográfico: historia, usos, aplicaciones*. Ediciones Trea, Gijón.
- SÁNCHEZ VIGIL, Juan Miguel (Coord.) (2001): *La fotografía en España. De los orígenes al siglo XXI*. Summa Artis, XLVII, Espasa Calpe, Madrid.
- SANS I TRAVÉ, Josep María y FERNÁNDEZ TRABAL, Josep (1999): “L’arxiu històric de la Maquinista Terrestre y Marítima”, en *Doctor Jordi Nadal: la industrialización y el desarrollo económico de España*, vol. 2, pp. 1.277-1.288.
- SCHOMMER, Alberto (1998): *Elogio a la fotografía*. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid.
- SERRANO PARDO, Luis (2001): “Lucas Escolá (fotógrafo y postalero zaragozano)”, *Pasarela*, nº 11.
- SIGNES MARTÍNEZ, Francisco (2007): *Del taller de los Devís al Centro Tecnológico de Vossloh (1897-2006)*. Vossloh España S.A., Valencia.
- SOUGEZ, Marie-Loup y PÉREZ GALLARDO, Helena (2003): *Diccionario de historia de la fotografía*. Cátedra, Madrid.
- SOUGEZ, Marie-Loup (2006): *Historia de la fotografía*. Cátedra, Madrid.
- TEIXIDOR CADENAS, Carlos (1987): “Fotografía ferroviaria hasta el año 1905: del daguerrotipo a la fototipia”, *Vía Libre*, julio, nº 282, pp. 43-45.
- TEIXIDOR CADENAS, Carlos (1996): “J. Laurent y el ferrocarril”, *Hobby Tren*, nº 41, pp. 36-39.
- TEIXIDOR CADENAS, Carlos (1999): *La tarjeta postal en España*. Espasa, Madrid.
- TEIXIDOR CADENAS, Carlos "Un tal Laurent: Datos comprobados y errores publicados" <<http://www.arts.arizona.edu/laurent/texmenes.htm>> [Consulta ene-2008]
- VALLE GASTAMINZA, Félix del (ed.) (1999): *Manual de documentación fotográfica*. Síntesis, Madrid.