

Propuesta de cita: GARCÍA GONZÁLEZ, Concepción ; GARCÍA LOZANO, Inmaculada, Lorena (2008): “Fototeca del Museo del Ferrocarril: un modelo de acopio, conservación y gestión documental”. Comunicación presentada en las *Terceras Jornadas Archivo y Memoria*. Madrid, 21-22 febrero. <<http://www.archivoy memoria.com>> [Consulta: 01/03/2008]

Fototeca del Museo del Ferrocarril: un modelo de acopio, conservación y gestión documental

Concepción García González
Inmaculada García Lozano
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Resumen

Desde que comenzó a crearse el Archivo del Museo, con la intención de documentar su colección de piezas y profundizar en la investigación del ferrocarril, se planteó como uno de los fines del Archivo, conservar y difundir adecuadamente los fondos que custodiaba. Con ello se pretendía que el paso del tiempo, las condiciones de almacenaje y el acceso a la información gráfica por parte de los investigadores, no supusieran un deterioro irreparable de los fondos, que impidiera su consulta en un futuro.

Fue así, como desde un primer momento se actuó en dos líneas diferentes:

1. Realización de copias en el propio laboratorio del Museo (ubicado en una estancia adjunta al propio Archivo) para minimizar en lo posible daños causados por el transporte del material fotográfico, extremadamente frágil, y facilitar la consulta del mismo sin tener que acceder a los originales. Este proceso resultaba lento y costoso debido al componente “artesanal” que tiene el realizar las copias una a una por contacto y con el método tradicional de revelado.
2. Proteger los originales envolviéndolos individualmente en papel barrera, y guardándolos en cajas especiales para conservar el material fotográfico, ambos fabricados en materiales libres de ácido. Las cajas se guardan en unos armarios metálicos dentro del Archivo, que está completamente cerrado y sin ventanas por las que pueda entrar el polvo y la luz.

En el año 1999, se tomó la decisión de comenzar a digitalizar las imágenes para facilitar su consulta y evitar su deterioro. En un principio, se volcaron las imágenes escaneadas en una base de datos denominada *Fotom* asociada a un programa informático denominado BKView, en el que se creaba una base de datos de fichas catalográficas. Problemas con el funcionamiento y mantenimiento de este programa hicieron abandonar el proyecto y se comenzó a buscar un programa que gestionase adecuadamente las bases de datos fotográficas.

Finalmente, en enero de 2005 se implantó en el Archivo fotográfico del Museo, el programa *Ymago*, de la empresa Yellow Consultores. Este programa, utilizado desde hace tiempo en otros importantes archivos fotográficos, crea una ficha catalográfica “hecha a la medida” de las necesidades específicas de cada Archivo, con los campos necesarios en los que se aloje toda la información existente sobre la imagen digitalizada. Junto a la ficha se ve en pantalla una miniatura de la imagen a la que se refiere. Presionando en una solapa, puede verse la imagen a pantalla completa.

Por otro lado, el programa contiene un potente buscador, que permite realizar búsquedas,

tanto simples como complejas, en cualquiera de los campos de la ficha. El resultado de cada búsqueda puede verse por grupos de diapositivas en miniatura (denominados “thumbnails”), que permiten su impresión con la información asociada que seleccionemos (signatura, área geográfica, etc.). Esto facilita enormemente al investigador su labor de selección de imágenes.

Por otro lado, permite la impresión de cada imagen seleccionada con la nitidez suficiente para apreciar los detalles, con una serie de campos asociados como son la signatura, la fecha, la descripción, tamaño de la imagen, etc. El investigador puede imprimir las que le resulten interesantes y llevarse la consulta sin cargo alguno.

Un poco de historia

Fotografía y ferrocarril son inventos que nacen y se desarrollan en paralelo, fruto ambos de la revolución industrial. Mientras que el ferrocarril surge en 1825 en Inglaterra - trayecto de Stockton a Darlington- la fotografía nace cinco años después, coincidiendo con la puesta en marcha de la segunda línea inglesa, la de Liverpool a Manchester. Es natural, por tanto, que desde sus orígenes la fotografía se interese por el ferrocarril, que constituía en aquel momento el mayor símbolo de progreso en cuanto a avance tecnológico se refiere.

Los fotógrafos más afamados muestran su interés por este nuevo medio de transporte, fundamentalmente desde dos puntos de vista bien distintos. Por un lado, les interesa como fuente de ingresos, ya que surgen encargos importantes por parte de las diversas compañías ferroviarias, que desean contar con reportajes gráficos completos del desarrollo de los trabajos en sus líneas. La otra vertiente es la estética: el ferrocarril como motivo plástico. El nuevo invento sin parangón, estaba dotado de gran intensidad, de movimiento; nacía transformando el paisaje de forma revolucionaria, y originaba nuevas y complejas infraestructuras y construcciones civiles de gran importancia, como la estación. Este edificio se inserta en la ciudad y planea sobre ella mediatizándola. Se convierte en un núcleo de radical importancia, un lugar de tránsito fundamental, donde confluyen gentes de muy diversa procedencia y de todos los estamentos sociales. Y, sobre todo, ese gran invento, la locomotora de vapor, protagonista de innumerables obras artísticas, ya que desde el principio supuso un reto para los fotógrafos y otros artistas plásticos congelar la imagen de la velocidad.

Surgen así, los Álbumes-Guías y los itinerarios, cuyo motivo más fotografiado es el ferrocarril en todas sus manifestaciones, tanto técnicas como humanas. Renombrados fotógrafos nos han dejado su testimonio a través de estas publicaciones. Así, destacan, Clifford, fotógrafo Real que acompañaba a la reina Isabel II en casi todos sus viajes; Willian Atkinson, que además fue el arquitecto-ingeniero del ferrocarril de Alar del rey a Santander; Laurent, fotógrafo francés con una gran producción fotográfica; José Spreafico, al que se deben las bellísimas imágenes de la línea de ferrocarril de Córdoba a Málaga, realizadas en 1880, etc., cuyos ejemplares podemos consultar en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid (Patrimonio Nacional).

Con todas estas características, la fotografía se convierte en una fuente documental inexcusable para el estudio del ferrocarril en cualquiera de sus aspectos sociales, técnicos, de diseño y, además una fuente de consulta para la conservación de los bienes

patrimoniales ferroviarios y un objeto museístico de gran importancia. Desde todos estos puntos de vista nace el archivo fotográfico del Museo del Ferrocarril, con una perspectiva histórica, social, técnica y museal. El punto de partida fue una pequeña colección de cincuenta positivos originales del último cuarto del siglo XIX, algunos de ellos de fotógrafos tan relevantes como Laurent, Hebert o Rocchini y el resto, de fotógrafos anónimos pero de igual calidad. Estos documentos llegaron al Museo a través de dos sistemas de adquisición: la donación de particulares y la compra en anticuarios, sistemas que posteriormente se han desarrollado ampliamente. El interés que despertó la investigación llevada a cabo para datar y atribuir estas fotografías llevó a plantear la necesidad de ampliar los fondos fotográficos, en principio pensando en su utilidad para el desarrollo de las funciones museológicas y museográficas, sobre todo aquellas que tienen que ver con la restauración y la exhibición. No debemos olvidar la trascendencia que los archivos fotográficos tienen en los museos como fuente primaria para la investigación y la documentación que ayuda a la catalogación y restauración de las piezas. Además, con el transcurso del tiempo el archivo de Museo del Ferrocarril se ha convertido en un servicio de acceso público muy importante y en una de las fuentes fundamentales para cualquier investigación histórica sobre ferrocarril, convirtiéndose de este modo nuestra institución en un centro de documentación de primer orden en España, considerado como el más completo en cuanto a documentación gráfica del ferrocarril español. Esta circunstancia ha hecho necesaria la implantación de un programa de gestión de fondos.

La colección

El modelo de recuperación de bienes patrimoniales seleccionado comenzó en 1985 a través del desarrollo de una intensa labor de captación en empresas del entorno ferroviario y con particulares que pudieran facilitar de forma desinteresada material fotográfico interesante. Esa intensa labor de captación produjo frutos inmediatamente. De manera que hoy nuestro archivo cuenta con más de veinte mil unidades catalogadas, y otras tantas por catalogar, en soporte de vidrio, acetato, nitrato y papel. Hemos dividido sus fondos en colecciones, cuya denominación está determinada por la procedencia de las mismas.

La primera gran colección gráfica ingresa en el Museo del Ferrocarril en abril de 1985, cuando la Dirección de Obras e Instalaciones de Renfe dona al Museo del Ferrocarril el **Archivo fotográfico de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA)**.

Esta colección consta de tres mil seiscientos sesenta y cuatro mil negativos en soporte de vidrio con emulsión de gelatino-bromuro y una pequeña parte en nitrato. Cronológicamente, abarca desde el año 1890 hasta 1936, año del comienzo de la Guerra Civil española. Recoge todo el área Central, Extremadura, Andalucía, Cataluña y parte de Levante (las líneas explotadas por MZA). La temática más habitual se refiere a obras e instalaciones, destacando las tomas dedicadas a estaciones, puentes, tramos de vías en construcción, conmemoraciones, visitas reales, etc. Tiene mucho interés como documento todo lo relativo a la construcción de puentes, ya que contempla la sustitución de los tramos metálicos por hormigón que tiene lugar hacia 1935.

Los negativos vinieron acompañados de la cámara fotográfica y otra serie de útiles utilizados por el fotógrafo de MZA a finales del siglo XIX y que, al parecer, formó parte de su plantilla, si bien se desconoce su nombre. Ya en el primer cuarto del siglo XX

conocemos el nombre del fotógrafo, F. Salgado, al que se debe gran parte de los trabajos realizados en ese periodo, hasta 1935.

De forma temporal, habían realizado trabajos para esta compañía fotógrafos de fama reconocida, como Laurent, cuyo trabajo para la misma data de 1857. Se trata del Álbum de Vistas del Ferrocarril de Madrid a Alicante, realizado por encargo de MZA para su presentación a la reina Isabel II. Era habitual en esos años que las grandes compañías ferroviarias encargaran trabajos de las líneas que terminaban a fotógrafos afamados para su presentación a la Casa Real. Todos estos Álbumes pueden ser consultados en la Biblioteca del Palacio Real y en la Biblioteca Nacional.

En enero de 1986 el Museo adquiere por el procedimiento de compra a los herederos **la colección** denominada **Vicente Garrido**, como su productor vinculado a Renfe empresa donde prestaba servicios como ingeniero en la Sección de Vías y Obras y gran aficionado a la fotografía, como lo demuestra el hecho de que en sus viajes realizara todo tipo de tomas del material e instalaciones ferroviarias. En pocas ocasiones realizó este trabajo por encargo. El archivo se compone de 4.517 negativos en soporte de acetato, nitrato y vidrio, y recoge una intensa época de la historia de la Red (de 1940 hasta 1960).

Los tamaños de negativos más abundantes son de 6x4 y de 12x7 cm. La temática de la que se ocupa es semejante a la de MZA, destacando las tomas de estaciones, obras de reforma en edificios, construcción de subestaciones eléctricas y líneas electrificadas, tramos de vía, depósitos y material rodante: locomotora, coches y vagones. Cabe señalar la importancia dada a las electrificaciones y al material de tracción eléctrico, ya que en estos años se está produciendo la electrificación de las grandes líneas de ferrocarril.

Además, la importancia de esta colección se basa en que la mayor parte de las unidades contemplan tomas de las líneas del norte, explotadas en su día por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, la segunda gran compañía del ferrocarril español, de la que no nos ha llegado documentación gráfica a excepción de algún grabado impreso publicado en la Revista *La Ilustración Española y Americana*. De este modo, estas fotografías, aunque datadas a partir de los cuarenta, sirven para identificar instalaciones y material ferroviario de épocas anteriores, ya que la modernización en los ferrocarriles es en esos años bastante lenta, debido entre otras cosas a la precariedad económica existente después del conflicto bélico.

Una colección de gran interés documental llega al Museo del Ferrocarril a través de la donación realizada por la familia del historiador del ferrocarril **Gustavo Reder**. Se trata de una colección formada exclusivamente por positivos, un total de 6.495. Recoge tomas realizadas por el propio Reder desde los años cuarenta hasta los sesenta, además de tarjetas postales. Su temática es fundamental, ya que cuenta con tomas del material rodante de todos los anchos y de todo el mundo, incluyendo los transportes urbanos (tranvías y metro). Podemos ver la evolución de ferrocarriles europeos, americanos, asiáticos y africanos.

En 1986 ingresan las colecciones de **Servicio Eléctrico** y **Ripollés**. La primera fue donación de la compañía ferroviaria Renfe y está formada por 2.500 positivos en formatos variados, (1326 catalogados). Su temática principal son las instalaciones fijas, comunicaciones, las subestaciones eléctricas, las señales y las conmemoraciones

ferroviarias, entre las que destacan las imágenes de la exposición que tuvo lugar en Barcelona con motivo de la Conmemoración del Centenario del Ferrocarril en España en 1948. Se refieren al área de Cataluña y Levante principalmente, aunque también se contemplan otras regiones como el País Vasco y Extremadura.

El fotógrafo que más autoría tiene es el catalán Ribera, que trabajaba en su región natal y en el entorno de la línea de Alcázar de San Juan – Alicante. Las fotos aparecen sobre cartón y no existen los negativos, pero en los cartones se aprecian dos números (el de cliché y el de registro) que han servido para asociar cada imagen con su ficha manual y para permitir en un futuro establecer el protocolo seguido por el Servicio Eléctrico de Renfe para su clasificación. Otros fotógrafos son Luis Paz y Fresnedo, para el área de Salamanca y Extremadura, J. Renieblas y Ribera Llopis, catalán probablemente emparentado con el anterior.

La **colección Ripollés** fue adquirida a un anticuario de Madrid. Está formada por 100 negativos en soporte de vidrio. Se trata de imágenes estereoscópicas, por lo que para visualizarlas es necesario un aparato óptico denominado estereoscopio. Mirando con ambos ojos se ven dos imágenes que al fundirse en una producen una sensación de relieve. Esto se debe a que cada una de las imágenes está tomada con un ángulo diferente para cada ojo. El formato es de 4,5x4,5 cm y su temática gira en torno a los trabajos realizados por la Escuela Práctica del Batallón de Ferrocarriles entre 1899 y 1900 en El Pardo y en el Cuartel de Carabanchel (Madrid), consistente en movimientos de tierras para la explanación, la propia explanación y la construcción de pasarelas, puentes, trabajos con la locomotora de vapor etc., además de actividades deportivas como el tiro al blanco o el ciclismo. Ripollés era médico del rey Alfonso XIII, persona muy culta y gran aficionado a la fotografía, que documentó de forma magistral estas actividades del Batallón de Ferrocarriles.

Otra colección denominada **“Estampas del Ayer”** parte de una iniciativa desarrollada a partir de 1985, en colaboración con la Revista *Vía Libre*. Su objeto era implicar al ferroviario para que procediera a la donación de fotografías particulares. La citada revista tiene una sección denominada Estampas de Ayer, de donde toma el nombre la colección, en la que los ferroviarios publican estas fotos. Se contactó con ellos y se les solicitó por escrito la donación. La respuesta por parte de los ferroviarios fue enormemente satisfactoria. Con estas donaciones se ha engrosado la sección de tipos y grupos ferroviarios con fotografías de gran interés documental, sobre todo para las investigaciones sobre historia social (300 unidades en soporte papel y diversos formatos).

También desde 1985 se comienza a adquirir en anticuarios de Madrid y Barcelona la **colección de Tarjetas Postales**, cuyos fondos ascienden hoy día a 1.500. Cronológicamente abarcan desde 1895 hasta 1940, pero la mayoría se sitúan entre los años 1900 a 1920. La temática es variada: estaciones, puentes, tipos y grupos ferroviarios, material rodante, y, sobre todo las estaciones. Además, contamos con algunas fototipias de Hauser y Menet de gran calidad, que recogen las sobre las estaciones de Barcelona y Huelva .

El Museo ha procurado adquirir copias originales de importancia en todos los anticuarios. Así, procede a la compra en 1988 de cinco fotografías de gran interés histórico-documental, obra de dos grandes fotógrafos, **Clifford** y **Laurent**. Una de ellas

muestra la construcción del Puente sobre el río Pisuerga y tres reflejan el proceso de construcción del puente del Príncipe Alfonso sobre el río Duero, ambos en la línea del Norte (Madrid-Irún) en los alrededores de Valladolid. Las fotografías fueron tomadas por Clifford en 1858, año en que comienza la construcción de esa gran línea férrea. Los formatos son 41,5x21 y 42,5x22,5 sobre cartulina. La fotografía de Laurent es de 1880 y en ella se reproduce la Estación de Ferrocarril de Ciudad Real, el día de la inauguración del Ferrocarril Madrid-Ciudad Real-Badajoz, ya que la estación aparece engalanada y su apertura corresponde a esa época. La foto es de 35x23 cm sobre cartulina, en la que se imprimen los datos del autor y la dirección del estudio fotográfico en Madrid. En ambos casos, puede que las fotografías fueran encargadas por las respectivas compañías ferroviarias para hacerlas formar parte de un álbum.

Una colección muy interesante es la que denominamos de **ADC**, donada por la Dirección Comercial de Renfe en 1988. La colección consta de 2.401 negativos en soporte de vidrio con emulsión de gelatino - bromuro, en formato 9x12 cm. El interés de la misma procede de su temática principal, que además de contener imágenes de las oficinas de viaje de Renfe, introduce el aspecto social y nos encontramos con imágenes que muestran grupos de trabajadores desarrollando su labor en las diferentes áreas de la empresa, así como instalaciones sociales creadas por Renfe para sus trabajadores, tales como los gabinetes sanitarios o los economatos. Destacan por su interés las imágenes de asambleas de trabajadores en los talleres o depósitos. Esta colección se conforma entre 1940 y 1960, entre sus productores encontramos a Manuel Cuenca, Luque o Delapeña. Todos ellos eran fotógrafos profesionales en plantilla de Renfe. Muchas de estas fotografías fueron publicadas en la Revista *Trenes*, creada entre las Compañías MZA y Norte en 1939.

De gran relevancia es la colección denominada **Cuyás**, como su productor, un fotógrafo catalán que ejercía su actividad en los años sesenta en Cataluña. La colección, formada por 150 positivos en soporte papel sobre cartulina negra, tiene como temática principal el material rodante, tanto de ancho Renfe como de vía estrecha: locomotoras, coches, automotores, etc., teniendo especial significación las fotografías dedicadas a la compañía de los ferrocarriles catalanes. Todas las fotografías están marcadas con un número que hace referencia al cliché del productor, que aunque no nos ha llegado, puede permitir en un futuro establecer el protocolo seguido por Cuyás para su clasificación. Temática parecida contempla la colección de **Álbum motor de Renfe** (hasta 1947) que consta de 200 negativos en soporte de vidrio y emulsión de gelatino - bromuro, que recoge fundamentalmente locomotoras y automotores que se incorporan a Renfe procedentes de las antiguas compañías de ferrocarril cuando se produce la nacionalización de los ferrocarriles en 1941, conteniendo la numeración de los vehículos incorporados.

En 1994 es donada por **Manuel Cuenca**, fotógrafo de Renfe, una pequeña colección de 173 negativos en soporte de acetato, con un formato general de 6x9. Su temática fundamental son las estaciones, viaductos, puentes, túneles y paisajes ferroviarios, con fotografías de gran calidad técnica y estética.

Una de las colecciones más interesantes desde el punto de vista documental la constituyen los **álbumes** que nos han llegado a través de donación en diversas épocas, desde 1985 hasta la actualidad. En ellos se muestra una historia del ferrocarril tanto desde el punto de vista humano, como técnico y de celebración. Los formatos son

variados, dependen de la elección determinada por cada dirección de Renfe y del momento en que se realizan. En total se cuenta con 24 álbumes, cada uno de ellos con unas cincuenta fotografías en soporte papel, sobre cartón. De entre ellos destaca el reportaje gráfico de la Exposición del Centenario del ferrocarril, celebrada en Barcelona en 1948, uno que recoge las diversas actividades de la Dirección de Explotaciones Forestales de Soria (años cuarenta), la construcción de un ferrocarril militar en el Cuartel de la Montaña (1905) o la Electrificación de la línea Madrid-Ávila Segovia. (1944), Talleres Generales de Valladolid (1940-50), un hermoso álbum de tarjetas postales de estética modernista (1905), etc.

Otra colección destacada está compuesta por positivos de la colección de **Vías y Obras** que contienen imágenes de obras en estaciones, edificios y trazado ferroviario de toda la Red, y una importante colección de diez mil microfilms en soporte acetato de 35 mm e incorporados en tarjetas perforadas que reproducen planos de locomotoras y automotores. Se trata, por tanto de un total aproximado de 20.000 copias, en proceso de catalogación y elaboración de series documentales informatizadas.

Conservación de las colecciones fotográficas

El archivo fotográfico cuenta con un total de 147 metros cuadrados de depósito, 52 metros lineales de estantería y 60 metros lineales de documentación. Como hemos visto, la colección fotográfica del Museo se compone de negativos y positivos, siendo los primeros materiales muy sensibles, que se deterioran con facilidad. Huellas dactilares, arañazos o rozaduras son alteraciones propias de una manipulación inadecuada de estos materiales. Nuestros negativos se encuentran en soporte de placa de vidrio, acetato o nitrato. Los nitratos constituyen un gran peligro porque son altamente inflamables si no se conservan en unas condiciones adecuadas de temperatura y humedad relativa. Material también muy sensible es el vidrio que si se manipula asiduamente puede romperse.

Para la conservación de estos materiales, además de disponer de un lugar adecuado de almacenaje formado por armarios metálicos, todos los negativos, se guardan en papel barrera (PH neutro) y se depositan en cajas forradas de ese mismo material. Para mayor seguridad los nitratos se encuentran separados del resto del material. La única intervención que se ha realizado en ellos es la limpieza con algodón y agua destilada.

Los positivos son una reproducción del negativo más funcional y popular. Cuando no se tiene el negativo o este se encuentra en mal estado, el positivo acrecienta su valor y puede adquirir carácter de original. El papel también presenta graves problemas de deterioros relacionados sobre todo con la humedad y la luz. La luz lo hace amarillear y la humedad abarquilla el papel y produce craquelados y cuarteamientos. Para su conservación se ha seguido el mismo criterio que con los negativos: todos los positivos se encuentran envueltos en papel PH neutro y luego, según los formatos, guardados en cajas o carpetas forradas de ese mismo papel.

Por otro lado, para evitar la manipulación de estos materiales, sobre todo los negativos, se procedió a su reproducción en el laboratorio fotográfico, tarea que quedó incompleta y actualmente se está realizando a través de la digitalización.

Investigación y sistema de gestión de fondos

Una vez recogidos los fondos, la primera labor que se acometió fue la investigación. Esta tarea resultó muy laboriosa, más si tenemos en cuenta que la investigación de las colecciones fotográficas debe entenderse en función de tres elementos primordiales: la identificación de la imagen representada, es decir la toma, los datos referidos al soporte (los que hacen referencia al autor, fecha, material, etc.) y los referidos a la conservación. Esta labor es absolutamente indispensable, ya que cualquier elemento museístico o archivístico pierde todo valor si no se documenta.

La primera tarea consistió en visionar una a una todas las unidades para diferenciar las diversas temáticas y estudiarlas con detenimiento. El conocimiento que se adquirió sobre el ferrocarril, así como el contacto con profesionales de la fotografía y la documentación, permitió llegar a la identificación de todos nuestros fondos fotográficos.

Dado que la función principal de un Archivo es favorecer el acceso a los documentos, se hizo necesaria una clasificación de los mismos. Siguiendo este criterio, una vez analizados los fondos se comenzó la elaboración de un sistema de clasificación que procuramos, como recomienda Antonia Heredia Herrera(3), que estuviera relacionado con la estructura de la principal entidad productora, Renfe. Por esta razón seleccionamos el sistema utilizado por la Oficina de Documentación de la Unión Internacional de Ferrocarriles. Siguiendo este criterio se elaboraron los descriptores que contemplan todos los aspectos relacionados con el ferrocarril.

Una vez decidido el sistema de clasificación, se concibió y materializó una ficha catalográfica que reúne en una primera información los datos de mayor relevancia de la imagen representada. Estas fichas que, en principio se realizaron en formato papel, fueron modificadas y ampliadas para comenzar el proceso de informatización del archivo.

Los trabajos de catalogación se desarrollan de forma ininterrumpida desde 1985 en adelante. Para su elaboración hemos contado siempre con la valiosa colaboración de estudiantes de Documentación en prácticas, prácticas de alumnos de Cursos de postgrado, becarios y documentalistas contratados temporalmente bien a través de las ayudas que la CAM ofrece a través de subvenciones a empresas por este tipo de contrato, bien a través de becas.

Hubo un primer intento de informatización en los años ochenta, cuando se crea la base de datos denominada FOTOM, realizada por la UNSIR (Servicios Informáticos de Renfe) para la Dirección de Documentación de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Se trataba de un sistema de gestión documental que contenía una ficha catalográfica con todos los campos que consideramos adecuados para rescatar la mayor información acerca de la imagen, y por otro la fotografía. Esta base de datos estaba gestionada por dos programas: uno de gestión Bkview, y otro de fotografía, Keonsearch. En ella se habían introducido ya seis mil cuatrocientos registros, y mil seiscientas imágenes. En 1999 se diseñó una nueva ficha catalográfica y se incluyó el programa para almacenar las fotografías que se denominaba Keonsearch y que resultó muy problemático. La citada Base de Datos quedó obsoleta a finales de los noventa, siendo inviable tanto su mantenimiento como su actualización, lo que llevó a su supresión

Desde entonces nuestro objetivo ha sido contar con una base de datos que utilice programas actualizados, especializados en gestión de colecciones gráficas, de fácil mantenimiento por nuestra empresa, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, de la que depende el Museo del Ferrocarril.

Implantación del sistema de Gestión de colecciones gráficas Ymago

Desde el año 2002, fecha en la que definitivamente dejó de ser operativo el antiguo programa informático, hasta principios de 2005, fecha de implantación del sistema de gestión documental Ymago, el Museo careció del soporte adecuado en el que volcar las imágenes que poco a poco se iban digitalizando.

Durante las Terceras Jornadas sobre Imagen, Cultura y Tecnología, desarrolladas en la Universidad Carlos III de Madrid en 2004, la fototeca del Museo del Ferrocarril contactó con D. José María Mellado, por entonces presidente de la Real Sociedad Fotográfica y responsable de la empresa Yellow Consultores S.L.

Esta empresa ha desarrollado la aplicación informática denominada “Ymago” cuyo objetivo es gestionar adecuadamente las colecciones fotográficas creando un programa que no sea una mera base de datos, sino que tenga en cuenta las necesidades específicas del material fotográfico. Gracias a las subvenciones recibidas por el Ministerio de Cultura y la CAM, en enero de 2005 se implantó este programa en la fototeca del Museo.

A partir de esta fecha, se inició el proceso de digitalización por colecciones completas tanto en el propio Departamento de conservación del Museo como por empresas externas gracias a las subvenciones recibidas para avanzar en el proceso. De este modo se han conseguido dos objetivos, evitar la manipulación de los originales a la hora de realizar búsquedas y agilizar el servicio de acceso a los contenidos de la fototeca por parte del investigador y de cualquier persona o institución interesada en el mismo.

En cuanto al propio programa, la aplicación informática Ymago presenta enormes ventajas, entre las que destacan:

- Oportunidad de diseñar una nueva ficha catalográfica, más completa, en la que se contemplan todas las posibilidades de documentación de una toma fotográfica.
- Inclusión en uno de los campos de descriptores jerarquizados, ordenados siguiendo criterios propios de la actividad ferroviaria y siguiendo directrices de la UIC.
- En una misma pantalla, el investigador puede consultar la imagen y todos los datos relativos a ella. Si se desea ver la imagen a pantalla completa, basta presionar una pestaña situada en la parte superior de la ficha.

- La búsquedas pueden realizarse en cualquiera de los campos de la ficha catalográfica, pudiendo realizarse filtros simples o complejos, delimitando con mayor precisión los criterios de selección.
- Una vez realizada la búsqueda, se puede navegar por las imágenes resultantes, bien a través de los contactos que aparecen de cinco en cinco a la izquierda de la pantalla, bien a través de los “thumbnails”, pantalla en la que aparecen en miniatura hasta 40 imágenes únicamente con su número de signatura y que permite ir seleccionando las imágenes en las que se está interesado e imprimirlas
- El investigador puede, además, imprimir desde el puesto de consulta un informe de cada imagen en formato de ficha, en ella aparece la imagen en la parte superior y los datos fundamentales de identificación de la misma, como son signatura, descripción, fecha de toma, etc.
- Finalmente, permite enviar las consultas por correo electrónico.

En la actualidad, hay volcadas en el programa 15.171 imágenes, entre ellas, las colecciones completas de MZA, Gustavo Reder, Tarjetas postales, Cuyás, Cuenca y Ripollés. El resto son digitalizaciones parciales de los archivos Vicente Garrido, Servicio Eléctrico y ADC. De todas estas imágenes digitalizadas, 5.710 tienen completada su ficha catalográfica en el programa.

Seguimos en plena actividad en la fototeca del Museo. Actualmente estamos finalizando el ensobrado, catalogación, digitalización y el volcado de la colección completa del Servicio Eléctrico. Por otro lado, seguimos trabajando en la introducción de los datos catalográficos en las fichas de las imágenes de otras colecciones que ya están digitalizadas y volcadas en el programa.

Acceso y servicio documental

“Los principios de difusión y comunicación nacen de la existencia de los archivos, son el producto de la elaboración técnica de la información archivística a través de la investigación y del estudio de la documentación misma” (4). El Museo del Ferrocarril ha intentado seguir este criterio, y una vez formado y clasificado el archivo fotográfico, el principal objetivo planteado fue comunicarlo, difundirlo y hacerlo accesible a investigadores, estudiosos, estudiantes y aficionados del ferrocarril, además de todas aquellas instituciones públicas o privadas que reclamasen su servicio. Así, desde 1987, el Museo cuenta con un laboratorio fotográfico y, desde principios del 2005, con un sistema de gestión documental informático implantado. Asimismo, se han elaborado unas normas de utilización del archivo y unos formularios de pedido.

Los servicios se dirigen sobre todo a investigadores, pero se reciben diversas peticiones de colaboración para exposiciones temporales de organismos, tanto públicos como privados, de directores cinematográficos para asesoramiento histórico en la recreación de ambientes de época y de editoriales.

Desde que se ha implantado el programa de gestión informática, aunque el proceso de digitalización e informatización sigue en curso, se ha logrado una gran agilidad en el

servicio, que pensamos aumentará al mismo ritmo que avancen los trabajos de digitalización. Todo esto hace que se esté llegando a un sector más amplio de la sociedad.

La colección del Museo es consultada por un elevado número de investigadores, tanto particulares como pertenecientes a instituciones públicas, Fundaciones y otros organismos, que cada vez más frecuentemente requieren de esta documentación gráfica para sus estudios, publicaciones, exposiciones, filmes, documentales, etc. A estas solicitudes externas, se suma la propia necesidad de consulta rápida para el desarrollo de la labor museológica y museográfica que tenemos encomendada, como las labores de apoyo a la documentación de las restauraciones y las exposiciones de producción propia, además de la colaboración a otras direcciones de la empresa.

Los usuarios del Archivo son, por tanto, muy variados. El perfil más habitual es el titulado superior, generalmente historiador o técnico de ferrocarriles, arquitecto o ingeniero. El uso más habitual es la edición y publicación de libros.

Los usuarios más habituales proceden de:

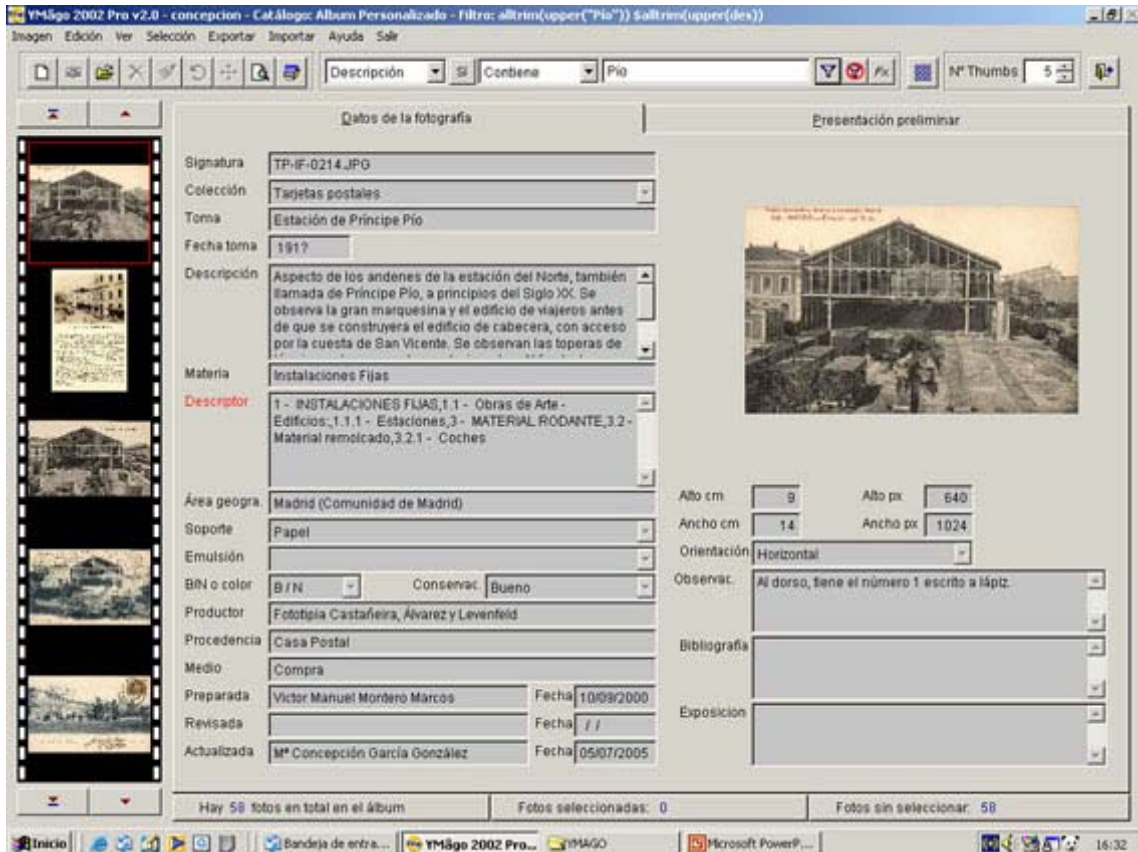
- Editoriales, historiadores del ferrocarril, historiadores de arte, etc. Uso: edición.
- Ayuntamientos, centros culturales, centros de interpretación, museos. Uso: Exposiciones permanentes o temporales.
- Televisión, prensa escrita, Uso: realización de documentales y artículos especializados.
- Arquitectos, ingenieros. Uso redacción de proyectos de restauración y rehabilitación de estaciones y otros edificios ferroviarios.
- Propietarios de restaurantes, cafeterías, oficinas, empresas, etc. Uso: decoración espacios.
- Postgraduados y estudiantes universitarios. Uso: Tesis doctorales y trabajos universitarios.
- Aficionados y familiares de ferroviarios.

Todos ellos son conscientes del enorme esfuerzo que se está realizando para facilitar el acceso a la imagen y documentación y agilizar los pedidos. Para que este trabajo pueda estimarse presentamos algunos ejemplos esclarecedores en las páginas siguientes.

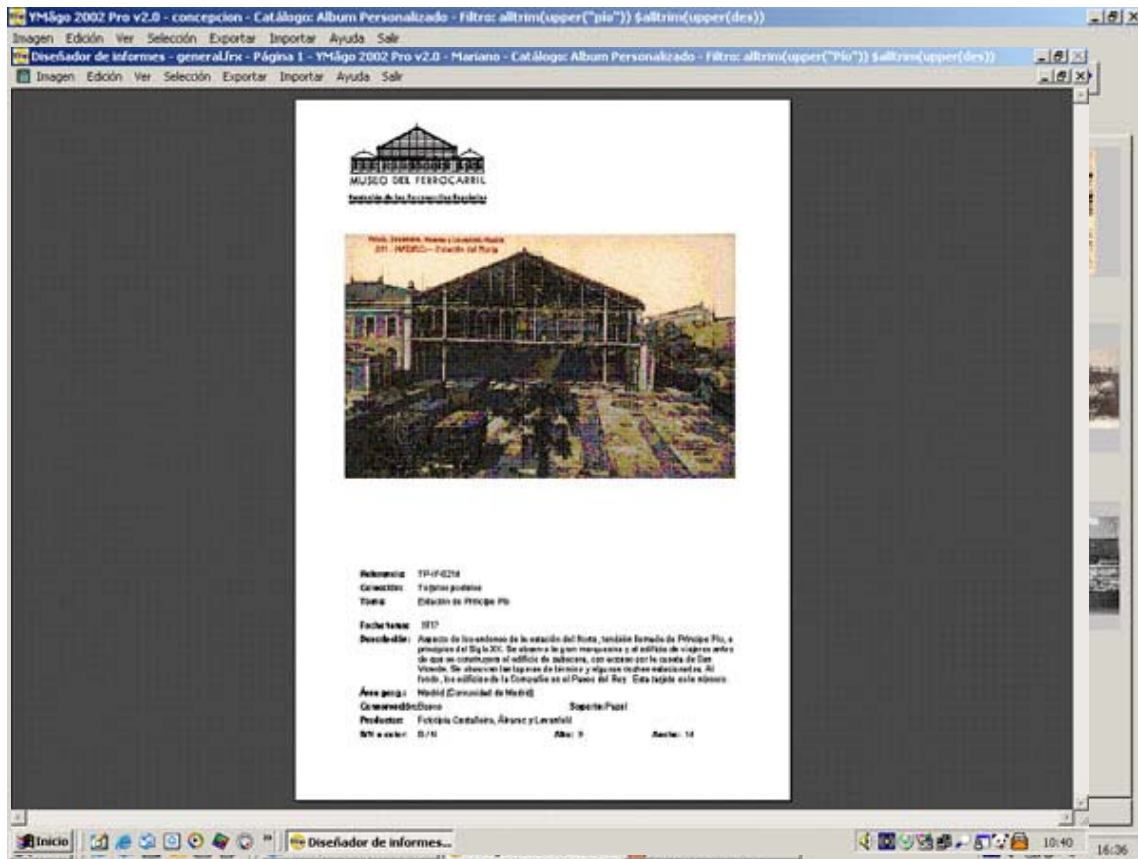
En el año 2006 el Museo del Ferrocarril comenzó el proceso de difusión del Archivo. Se ha iniciado esta tarea con una serie de fotografías comentadas en el Boletín informativo del Museo, donde además se ofrecen informaciones puntuales sobre la evolución de los trabajos.. A más largo plazo, se proyecta la edición de folletos y CD's informativos. Como el proceso de informatización y digitalización está ya muy avanzado hemos pensado realizar su vertido en Internet durante este año de 2008.

Notas

- (1) Heredia Herrera, Antonia.- Archivistica: clasificación y ordenación. Ed. Diputación Provincial de Sevilla. Sevilla, 1983.
- (2) Heredia Herrera, Antonia, (op.) cit.







3.3.- Algunos ejemplos de las imágenes custodiadas en la Fototeca.



Estación de Canfranc. Principios del Siglo XX.



Estación de Venta de Baños (León). Años cuarenta.



Estación de Goya del ferrocarril de Madrid-Almorox. Años cincuenta



Ferrocarril Madrid-Almorox. Años cincuenta.



Estación de Atocha. Años cincuenta.



Vista de las oficinas de la Compañía MZA desde el Cerro de la Plata. Hacia 1905.



Batallón de Ferrocarriles renovando vía. 1905



Pruebas de carga realizadas por el Batallón de Ferrocarriles. 1905.



Alumnos de la escuela de aprendices de MZA. Villaverde bajo (Madrid), años veinte



Vista general del entorno de la estación de Madrid-Delicias. Años cincuenta



Grupo de ferroviarios. Principios del siglo XX



Talgo II en la estación de Príncipe Pío (Madrid, años cincuenta).