

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VI. Patrimonio Cultural Ferroviario

La producción cinematográfica de RENFE: cine industrial y propaganda en el régimen franquista.

ÁLVARO GIL GONZÁLEZ
Universidad Complutense de Madrid
a.g.megido@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Resumen: El estudio de las relaciones entre el ferrocarril y el cine en España ha estado tradicionalmente centrado en el ámbito de la ficción cinematográfica, analizando el tren como recurso estético o narrativo dentro del imaginario audiovisual. Sin embargo, los estudios vinculados al cine de carácter industrial o empresarial presentan todavía un vacío significativo. El ferrocarril, especialmente tras la creación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), se consolidó como uno de los pilares fundamentales de la industria española, lo que propició la generación de un abundante material audiovisual destinado a documentar, difundir y promocionar sus funciones como empresa e institución pública.

La presente comunicación pretende establecer una primera aproximación a este ámbito de estudio, con el objetivo de sentar las bases para futuras investigaciones sobre la producción cinematográfica propia de RENFE, diferenciándose de sus colaboraciones en el ámbito de la ficción. Para ello, se propone el análisis de un primer corpus de producciones realizadas entre 1948 —año del Centenario del Ferrocarril en España, del que procede la primera producción identificada— y finales de la década de 1960, periodo en el que destaca la labor de José López Clemente en relación con el Noticiarios y Documentales Cinematográficos (NO-DO).

Como parte de este trabajo, se elaborará un inventario de los registros audiovisuales y documentales conservados en el archivo y la Biblioteca Ferroviaria (FFE), en diálogo con el catálogo de la Filmoteca Española. Asimismo, se analizarán los principales elementos narrativos de estas producciones, sus motivaciones y objetivos de uso, así como el contexto histórico y social que las rodea, en un periodo caracterizado por profundas transformaciones en la sociedad española.

De este modo, la investigación aspira a contribuir a la recuperación y sistematización de un patrimonio audiovisual escasamente estudiado, así como a ampliar el campo de estudio del cine industrial en España mediante el análisis de la producción cinematográfica vinculada al desarrollo del ferrocarril.

Palabras clave: Cine industrial; Ferrocarriles; RENFE; Franquismo; Propaganda

Abstract: The study of the relationship between the railway and cinema in Spain has traditionally focused on the field of fiction filmmaking, analyzing the train as an aesthetic or narrative device within the audiovisual imagination. However, studies related to industrial or corporate cinema still present a significant gap. The railway, particularly after the creation of the National Network of Spanish Railways (RENFE), became one of the fundamental pillars of Spanish industry, which led to the production of a substantial body of audiovisual material aimed at documenting, disseminating, and promoting its functions as both a company and a public institution.

This paper aims to establish an initial approach to this field of study, with the objective of laying the groundwork for future research on RENFE's own film production, distinguishing it from its collaborations within the realm of fiction. To this end, the analysis of an initial corpus of productions made between 1948— the year of the Centenary of the Railway in Spain, from which the first identified production dates— and the late 1960s is proposed, a period in which the work of José López Clemente stands out in connection with the *Noticiarios y Documentales Cinematográficos (NO-DO)*.

As part of this research, an inventory of the audiovisual and documentary records preserved in the archive and library of the Railway Museum of Madrid will be compiled, in dialogue with the catalogue of the Spanish Film Archive (Filmoteca Española). Likewise, the main narrative elements of these productions, their motivations and intended uses, as well as the historical and social context surrounding them, will be analyzed in a period characterized by profound transformations in Spanish society.

In this way, the research seeks to contribute to the recovery and systematization of a scarcely studied audiovisual heritage, as well as to broaden the field of study of industrial cinema in Spain through the analysis of film production linked to the development of the railway.

Keywords: Industry Film; Railway; Renfe; Francoist; Propaganda

1. INTRODUCCIÓN

Al examinar la bibliografía académica sobre el ferrocarril, resulta notable la escasa existencia de estudios dedicados al cine industrial de RENFE¹, a pesar de la relevancia histórica de dicha entidad en España. Esta carencia no obedece a una falta de un corpus documental susceptible de análisis, sino a una deficiencia estructural en la valoración del patrimonio industrial español.

El denominado “otro cine” ha sido objeto de escasa atención historiográfica en nuestro país. Si bien recientemente ha comenzado a consolidarse como un objeto de estudio relevante —permitiendo, además, la recuperación de la figura de aquellos profesionales cuya trayectoria se desarrolló mayoritariamente en el ámbito del cortometraje industrial y publicitario—, estas obras han permanecido relegadas durante décadas al olvido. Su notable valor artístico y académico ha sido eclipsado tradicionalmente por la hegemonía del largometraje y los modelos narrativos convencionales.

En consecuencia, el presente trabajo se propone abordar esta laguna investigadora. El objetivo fundamental es sentar las bases para futuras líneas de estudio y, en última instancia, poner en conocimiento del ámbito académico la existencia y el valor de este corpus cinematográfico.

¹ Hemos podido sacar muy pocos estudios, pero algunos de ellos serían: (Cabanes Martín & González Sanz, 2008) y Arquero Avilés, Rosario (2005)

2. ACLARACIÓN DE CONCEPTOS.

Antes de proceder al análisis del corpus es necesario establecer una serie de bases conceptuales que permitan delimitar con precisión el tipo de material con el que trabajamos. Definir con qué herramientas nos aproximamos a este corpus es, por tanto, una condición previa indispensable para que el análisis posterior tenga coherencia y pueda ser evaluado críticamente.

2.1. CINE INDUSTRIAL

Para definir este marco de estudio partiremos de una doble aproximación: la representada por el trabajo del documentalista Jorge Pantoja Blanco² —basado en la teoría de Leopold Stork³— y el marco desarrollado en el volumen colectivo *Films that Work: Industrial Film and the Productivity of Media*⁴, que constituye hoy la referencia académica más completa sobre el campo.

Para poder avanzar en nuestro trabajo, y siendo necesaria la concreción de determinados parámetros que delimiten nuestro campo de estudio, debemos hacer uso de la propuesta ofrecida por Yvonne Zimmermann⁵ en *Films that Work*. Esta autora describe el cine industrial como aquel encargado y utilizado como herramienta de comunicación por empresas y asociaciones empresariales. Con esto la autora hace hincapié en las dos características principales para analizar el cine industrial: su cualidad como *utility film* (cine útil), por la que debe ser estudiado en función de su objetivo final; y la determinación de su origen por ser un *sponsored film* (film encargado).

Zimmermann establece además una tipología de subgéneros del cine industrial que permite clasificar con mayor precisión el corpus que aquí se analiza. Distingue cinco categorías principales: el *Repräsentationsfilm* o film de imagen corporativa, que ofrece una panorámica general de la

² (Pantoja Blanco, 2024)

³ (Stork, 1962)

⁴ (Hediger & Vonderau, 2009)

⁵ (Zimmermann, 2009) Se encuentra dentro del volumen colectivo de Hediger & Vonderau

empresa; el *Vertreterfilm* o film de demostración de producto, destinado a potenciales clientes; el *Lehr- und Ausbildungsfilm* o film educativo y de formación, orientado a la instrucción de empleados; el *Messe- und Ausstellungsfilm* o film de feria y exposición; y el *Fabrikationsfilm* o film de proceso de fabricación, que muestra paso a paso la elaboración de un producto desde la materia prima hasta el bien final. Esta última categoría es, como veremos, la más representada en el corpus de RENFE durante el periodo estudiado.

Desde una perspectiva sintetizadora, Pantoja define el cine industrial como el conjunto de películas que informan sobre los desempeños o resultados de alguna industria o empresa. Estas películas deberían buscar una voluntad objetiva para fomentar las ventas, instruir sobre un método de fabricación, reclutar personal, o aportar información de carácter general.

2.2. CINE PROPAGANDÍSTICO

La dimensión propagandística no es exclusiva de los regímenes autoritarios. Zimmermann señaló que el cine industrial, con independencia del contexto político en que se produce, desempeña un papel constitutivo en la formación de identidades nacionales: igual que las grandes producciones de Hollywood difundieron valores e imágenes de la cultura norteamericana, los films industriales han acuñado imágenes nacionales y propagado estereotipos sobre los países que los producen.

El mecanismo concreto mediante el que el cine industrial opera en este sentido es lo que Zimmermann denomina la fabricación del consenso social sobre base patriótica. En su análisis de films industriales suizos, describe cómo cuando un proyecto económico encontraba oposición social, las empresas recurrían al film industrial como "mediador" entre los intereses industriales y la sociedad, negociando posiciones controvertidas —habitualmente entre naturaleza y tecnología, entre tradición y progreso— para concluir siempre con una demostración del beneficio social que resultará de aceptar el avance económico.

Sería difícil analizar el contenido producido dentro de un régimen dictatorial sin tener en cuenta la comunicación propagandística, la cual suele encargarse, en términos internos, de promover una imagen de estabilidad, unidad y grandeza por medio de discursos persuasivos y la mirada selectiva de la cámara. Este mecanismo adquiere en el caso de la España franquista una dimensión adicional, porque la "oposición social" que los films de RENFE debían neutralizar no era simplemente la resistencia ciudadana a un proyecto concreto, sino algo mucho más profundo: la destrucción de la memoria de la guerra civil y la legitimidad del propio régimen como garante de un futuro próspero y moderno.

Para analizar este tipo de material, Gérard Leblanc⁶ en su análisis de *Les Poussières* (1953) de Georges Franju desarrolló el concepto de "discurso del comitente", con el que establece que en todo film industrial existe un punto de vista preestablecido por quien encarga la película, del que el director puede ser más o menos consciente. Por ello también tiene que tomarse en cuenta la idea de la autocensura y separar las intenciones autorales de las de la empresa o entidad que encarga el film.

Con ello queremos dar ejemplo de las intenciones de uso que tendrían estas películas y la mirada completamente subjetiva que eligen mostrar a la ciudadanía. Por ello, no debe aproximarse uno a estas películas como ejemplos de una realidad, sino, como decía Pierre Sorlin⁷, observando lo que la propia sociedad considera que debe ser representado, o en este caso el régimen.

2.3. PRODUCCIÓN CINEMATOGRÁFICA DE RENFE

Cuando hablamos de la producción cinematográfica de una empresa entendemos que las películas adscritas a esta etiqueta son aquellas que han sido producidas o encargadas por la propia entidad o institución. Esta definición, aparentemente sencilla, se complica de forma significativa en el caso de RENFE.

⁶ (Leblanc, 2009)

⁷ (Sorlin, 1990)

Al ser una empresa pública que desde 1941⁸ aúna toda la red ferroviaria española, dependiente orgánicamente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (en adelante MOPU), cualquier película que trate el tema del ferrocarril a partir de esa fecha está hablando de RENFE. Sin embargo, como ha señalado Zimmermann al reflexionar sobre los límites del concepto de cine industrial, el criterio definitorio no debe buscarse en el contenido temático del film sino en el organismo comitente y en la finalidad comunicativa para la que fue encargado. Un film sobre procesos ferroviarios encargado por el MOPU responde a una lógica institucional estatal; un film encargado directamente por el departamento comercial o de relaciones públicas de RENFE responde a una lógica corporativa empresarial. Ambas son formas distintas de *sponsored film*, con objetivos, circuitos de distribución y destinatarios diferentes.

Por ende debemos hacer una distinción entre cine industrial ferroviario y cine industrial de RENFE. En la primera categoría incluiremos toda producción realizada o encargada por el MOPU en relación con el ferrocarril y en la segunda enmarcamos, únicamente, las películas que posean documentación o intertítulos que se refieran directamente a RENFE como organismo comitente. Esta distinción tiene, no obstante, un carácter heurístico y no categórico: en el caso de una empresa pública bajo un régimen de intervención estatal como el franquismo, los objetivos corporativos y los objetivos estatales son en la práctica indistinguibles, lo que convierte esta frontera en un instrumento analítico antes que en una realidad documental.

3. ANÁLISIS SEGÚN AUTORES

Para la realización de este trabajo se ha recurrido al repositorio audiovisual disponible en la Biblioteca Ferroviaria (FFE), cuyos materiales originales se conservan en la Filmoteca Española.

De entre los más de sesenta títulos localizados, se ha establecido una delimitación cronológica comprendida entre 1948 —año en que se inician las primeras producciones propias de RENFE— y la década de

⁸ Primer Libro de Actas del Consejo de Administración de RENFE ubicado en AHF (B-1-1-1-LR-0016)

1960, coincidiendo con el auge de las coproducciones vinculadas al NO-DO. Esta acotación responde tanto a las limitaciones temporales inherentes a la investigación como a la voluntad de establecer un punto de partida para futuros estudios más exhaustivos.

Asimismo, con la idea de acotar aún más el objeto de estudio y mantenerlo dentro de un marco analítico manejable, se ha optado por centrar la investigación en tres autores que representan aproximadamente el noventa por ciento de la producción del periodo elegido: Alfonso Acebal Monfort, Daniel de Linos y José López Clemente.

3.1. ALFONSO ACEBAL MONFORT Y EL CENTENARIO

En este primer apartado nos situamos en el inicio cronológico de nuestro marco de estudio. Las películas aquí analizadas están adscritas a la celebración del Centenario del Ferrocarril en España (1948)⁹ y constituyen la primera muestra conocida de producción encargada por un departamento de RENFE.

En 1946, el MOPU aprobó la celebración de dicho centenario y promovió la creación de la Comisión Oficial del Primer Centenario del Ferrocarril en España, organismo que encargaría un largometraje y seis reportajes documentales para conmemorar el evento. El desarrollo de estas producciones formó parte de las tres principales líneas de propuesta articuladas por la comisión. El largometraje, titulado *El Marqués de Salamanca*, fue dirigido por Edgar Neville, mientras que los seis reportajes documentales —de aproximadamente diez minutos de duración cada uno— fueron encargados a Alfonso Acebal Monfort. Estos tenían como objetivo promover una imagen sana, moderna y renovada del panorama ferroviario español, gravemente dañado durante la Guerra Civil.

El principal protagonista de esta sección, Alfonso Acebal Monfort, nació en Madrid en el seno de una familia acomodada¹⁰. Su primer contacto

⁹ AHF (B-1-1-1-1-LR-0019) Octubre 1946 (pag 4-5)

¹⁰ Información obtenida de la tesis: (Ruisánchez Acebal, 2014)

con el ámbito cinematográfico tuvo lugar en la Universidad Complutense de Madrid, tras lo cual inició su trayectoria profesional en los Estudios Ballesteros, donde adquirió una formación integral en las distintas áreas de la producción cinematográfica, desempeñando diversas funciones hasta alcanzar puestos como la ayudantía de dirección y la dirección de cortometrajes. Ideológicamente afín al régimen franquista, su posicionamiento facilitó que participase en proyectos estrechamente vinculados al mismo. Entre ellos destaca su labor como ayudante de dirección de José Luis Sáenz de Heredia y su implicación en la anteriormente mencionada película *El Marqués de Salamanca*. Paralelamente, desde su infancia mostró un notable interés por el ferrocarril, afición que mantuvo a través de su afiliación a la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid. Esta convergencia de intereses y afinidades propició su designación como vocal cinematográfico de la comisión del Centenario y, en consecuencia, como director de los seis reportajes documentales previstos.

Las obras resultantes fueron: *Biografía de una locomotora*, *Entrada en servicio*, *Tendido de una línea*, *Cien años de ferrocarril*, *Factorías ferroviarias* y *Exposición ferrocarril*. Estos reportajes fueron concebidos para su proyección en el salón habilitado dentro del recinto de la exposición del centenario, lo que los sitúa, en la tipología de Zimmermann, dentro de la categoría del *Messe- und Ausstellungsfilm* o film de exposición, aunque las tres piezas de mayor contenido industrial rebasan con creces esa función.

Las tres piezas con mayor valor industrial son precisamente *Tendido de una línea*, *Factorías ferroviarias* y *Entrada en servicio*, que responden a la categoría del *Fabrikationsfilm*: la primera muestra el proceso de trazado y construcción de una línea ferroviaria —en este caso, el tramo Zamora-Coruña—; la segunda aborda los diferentes servicios ferroviarios llevados a cabo en el país junto con la fabricación de algunos de los vagones destinados al transporte mercantil; y la tercera recoge el proceso de fabricación de un coche de pasajeros. Todas ellas están narradas con un lenguaje claramente poético que busca ensalzar, con su propio sesgo, las virtudes del panorama ferroviario nacional y su modernización.

Las producciones restantes, en cambio, responden a una vocación de promoción general y revisitación histórica, más próximas al

Repräsentationsfilm o film de imagen corporativa. *Biografía de una locomotora* repasa el legado nacional de las locomotoras de vapor, las últimas adquisiciones de material moderno y la electrificación del servicio. *Cien años de ferrocarril* hace lo propio y parece haber sido concebida como complemento del largometraje de Neville. Por último, *Exposición ferrocarril* recoge el proceso de montaje de la muestra conmemorativa.

En conjunto, todos estos reportajes presentan una clara vocación propagandística y se encuentran estrechamente alineados con el régimen, como lo demuestra el fácil tránsito de sus expedientes por la censura. Esta circunstancia tuvo un homólogo alemán que merece ser mencionado como término de comparación y posible fuente de inspiración para los reportajes de Acebal. *Das Stahltier* (1935) fue encargada por la Deutsche Reichsbahn para conmemorar el centenario del ferrocarril alemán y comparte con el corpus aquí analizado la intención modernizadora de la institución comitente y la narrativa de progreso nacional. Sin embargo, dista mucho de las obras de Acebal por las ambiciones vanguardistas de su director, Willy Zielke, cuyo choque con la Reichsbahn —que esperaba un film de imagen corporativa y no una obra de experimentación formal— ilustra precisamente la tensión entre el discurso del comitente y las intenciones autorales que en el caso español no llegó a producirse, dada la afinidad ideológica de Acebal con el régimen.

3.2. LA INCOGNITA TRAS DANIEL DE LINOS

La contextualización de las películas de Daniel de Linos ha constituido uno de los aspectos más complejos de la presente investigación. En primer lugar, cabe señalar que la mayor parte de su producción se conserva en la Filmoteca Española. En su catálogo figuran cinco de los seis reportajes realizados en relación con el Plan General de Reconstrucción de RENFE, integrados asimismo dentro de la serie *Documentales de España en 16 mm* que se llevó a cabo entre 1951 y 1955.

Se tiene constancia de que originalmente fueron, al menos, seis películas, tal y como evidencian los créditos iniciales de los documentales

conservados. Sin embargo, en la actualidad, únicamente se dispone de cinco de ellos. Uno de los cuales está fragmentado en dos partes (*El proceso del ferrocarril* y *Electrificación León-Brañuelas*). Además de estos materiales, identificables por el intertítulo *Obras de la R.E.N.F.E.*, la Filmoteca Española conserva también veintisiete de los treinta y tres documentales producidos por el MOPU, centrados en diversos aspectos industriales e institucionales, entre ellos el ámbito ferroviario.

El corpus analizado está compuesto por los siguientes títulos: *El proceso del ferrocarril*, *Electrificación Rampa de Brañuelas*, *Transformación Talleres de Valladolid*, *Barcelona: Talleres de San Andrés*, *Talleres de Villagarcía* y *Electrificación León-Brañuelas*. Todas estas piezas son mudas y presentan una duración aproximada de entre diez y quince minutos.

Uno de los principales retos en el estudio de este autor ha sido la identificación de su figura. A pesar de la escasez de documentación disponible en las filmotecas nacionales, se ha localizado un expediente de censura en el Archivo General de la Administración (AGA) que, si bien no hace referencia directa a las obras mencionadas, aporta información relevante. En dicho expediente aparece un realizador identificado como Daniel de Linos Lage, teniente coronel del ejército español y perteneciente a la Dirección de Transportes, quien solicitó autorización —sin encontrar obstáculos, a diferencia de otros casos documentados— para la realización de un cortometraje titulado *Desfile de la Victoria 1947*¹¹, en el que figura como solicitante particular y realizador.

Aun así, con estos datos no podemos asegurar que la realización de los documentales mencionados hayan sido realizados por este Daniel de Linos, ya que su hijo Daniel de Linos Ortiz también tuvo vinculación con el ámbito institucional.

Este indicio permite formular, a modo de hipótesis y a la espera de futuras investigaciones, que las películas analizadas pudieron haber sido producidas desde el propio seno del MOPU y destinadas exclusivamente a su visionado interno, ya fuera en el ámbito ministerial o gubernamental. Esta interpretación se sustenta en varios factores: en primer lugar, la

¹¹ AGA Caja 36/04693

ausencia de sonido, circunstancia poco habitual para producciones destinadas a la exhibición comercial en salas durante esos años; en segundo lugar, la inexistencia de expedientes de censura correspondientes a un conjunto tan amplio de obras; y, por último, la posible vinculación directa del realizador con las estructuras del propio sistema institucional. Cabe añadir, además, que las latas conservadas por la Filmoteca —depositadas por RENFE y el Ministerio de Fomento— son copias únicas de positivo reversible, lo que podría indicar que no se llegaron a realizar copias de exposición y que se dio uso directamente a los originales.

Asimismo, la temática de estos documentales refuerza esta hipótesis, ya que podrían haber funcionado como instrumentos de registro y seguimiento visual de distintas obras públicas, facilitando su supervisión por parte de los altos cargos de la administración.

Estas cinco películas, adscritas —como ya se ha mencionado— al Plan General de Reconstrucción, aportan un valor considerable a la documentación de los procesos industriales de la España del régimen. Carentes de sonido, participan de una mirada presuntamente objetiva que se limita a documentar, por un lado, el proceso de reconstrucción de las infraestructuras ferroviarias dañadas durante la guerra —con la rehabilitación y transformación de talleres como los de Valladolid, San Andrés y Vilagarcía de Arousa— y, por otro, el proceso de modernización de las líneas electrificadas.

3.3. JOSÉ LÓPEZ CLEMENTE Y EL NO-DO

Para finalizar el análisis del corpus nos aproximamos al autor más reciente y uno de los nombres clásicos asociados al cine industrial y al NO-DO. José López Clemente fue un prolífico realizador del cortometraje documental en España, guionista de numerosas obras, teórico cinematográfico y cofundador de la revista *Cine Experimental*. En definitiva, un profesional de extraordinaria valía para la cinematografía española cuya trayectoria merece aún un estudio monográfico en profundidad.

Para este autor hemos seleccionado, al igual que con el resto, las obras depositadas en la Biblioteca Ferroviaria (FFE) que reúnen los requisitos para ser consideradas producción propia de RENFE. Bajo esta premisa, las obras utilizadas en orden cronológico son: *Trenes de hoy* (1955), *Tren naranjero* (1956), *Electrificación ferroviaria* (1957), *El XVII Congreso Internacional de Ferrocarriles* (1958), *Modernización ferroviaria* (1960), *Madrid, puerto pesquero* (1961) y *Cercanías* (1964). Existe además una obra de características similares en términos de factura y estilo, titulada *Grandes Transportes* (1958), que podría haber sido realizada por el mismo autor; sin embargo, la ausencia de créditos y expedientes adjuntos impide confirmarlo.

Todos estos documentales se inscriben entre los realizados por RENFE en colaboración con el NO-DOI. Aunque los créditos no mencionen expresamente al noticiario, López Clemente fue un realizador habitual del mismo, y es precisamente esta vinculación la que debió llevarlo a asumir la dirección de estos cortometrajes, de características muy similares a los que ya producía para dicha institución. Esta afirmación se sustenta en las publicaciones de revistas como *Ferrovianos* y *Trenes*, que dieron cuenta de los rodajes de algunas de estas obras y hacen referencia explícita a dicha colaboración. En aquel periodo, el cortometraje documental seguía siendo una pieza fundamental de la programación cinematográfica, siendo su exhibición obligatoria en las salas del país: antes de la proyección del largometraje se emitían los noticiarios junto a reportajes afines a los intereses del régimen.

Aplicando el esquema de las "tres A" propuesto por Elsaesser¹², el *Auftraggeber* o comitente de estas obras es RENFE en colaboración con el NO-DO; el *Anlass* u ocasión responde al contexto histórico de apertura y modernización que el régimen comenzaba a proyectar en la década de 1960 y que presentó como uno de sus grandes logros; y el *Adressat* o destinatario es doble: el público nacional de las salas comerciales, al que se dirige la función de *Rhetoric* interna, y el público internacional de congresos y eventos ferroviarios, ante el que España debía proyectarse como referente mundial. En términos generales, estos documentales fueron realizados en un momento en el que el régimen comenzaba a superar las consecuencias de la posguerra y orientaba sus esfuerzos hacia

¹² (Elsaesser, 2009)

la promoción nacional, poniendo el acento en los avances del país, la estabilidad de sus servicios y su proyección internacional.

Una de las principales vías para alcanzar estos objetivos fue la promoción de los servicios ferroviarios, tanto de viajeros como de mercancías. En *Trenes de hoy* (1955) se presenta la modernización de la red ferroviaria, destacando la comodidad y las ventajas del tren frente a otros medios de transporte. En esta y otras cintas aparece además un recurso habitual en el cine industrial de la época: el uso de explicaciones técnicas sobre el funcionamiento interno de la empresa con el propósito de generar confianza en el espectador. En esta misma línea se sitúan *Electrificación ferroviaria* (1957) y *Modernización ferroviaria* (1960), que promueven, como el resto del corpus, la imagen de una España en vías de modernización acelerada a través de la divulgación de los avances infraestructurales.

En una dirección similar, aunque ya rodada en color, *Cercanías* (1964) añade una nueva dimensión al asociar el ferrocarril con el ocio —símbolo de una sociedad desarrollada y moderna—, mostrando cómo estas líneas acercan el entorno rural y recreativo a los habitantes de las grandes ciudades.

La segunda vía de promoción fue el ámbito comercial. *Madrid, puerto pesquero* (1961) ilustra las capacidades y avances del servicio de mercancías de la red ferroviaria española en el plano nacional. *Tren naranjero* (1956), en cambio, proyecta una imagen de España como país bien integrado en los circuitos internacionales y dinámico en términos comerciales; una imagen construida sobre el comercio citrícola, que había sido durante décadas una de las escasas vías de conexión con el exterior, y que culminaría con la firma de los Pactos de Madrid y la puesta en marcha del Plan General de Estabilización. Por último, alejándose del ámbito mercantil pero manteniendo la dimensión internacional, *El XVII Congreso Internacional de Ferrocarriles* (1958), producido por la Comisión Local de Organización del propio evento, busca presentar a España como referencia en el panorama ferroviario mundial.

4. CONCLUSIONES

Como cabría esperar del material cinematográfico producido por una empresa pública bajo un régimen totalitario, las obras de RENFE poseen una evidente carga propagandística, supeditada a las estrategias políticas y al contexto histórico del momento. Al tratarse de material controlado y difundido por las instituciones del régimen —con la posible excepción de los trabajos de Daniel de Linos—, estas piezas exhiben una clara voluntad unificadora y legitimadora de la situación económica y social de la España de la época que poco puede valer como ejemplo objetivo bajo una mirada historiográfica.

No obstante, esta dimensión política no menoscaba su valor artístico o documental. Por el contrario, muchos de estos reportajes fueron realizados por profesionales de gran solvencia técnica y creativa, resultando en obras de notable calidad formal que, lejos de ser piezas despreciables, constituyen un corpus de alto interés.

En este ámbito, la labor investigadora aún resulta incipiente. Existe una vasta producción de cine industrial y publicitario, tanto de RENFE como de otros organismos, que ofrece una vía privilegiada para analizar la historia ferroviaria española. Asimismo, resulta de especial relevancia profundizar en el estudio técnico y humano de estas cintas; es preciso no sólo atender a la figura del director, sino también reivindicar y estudiar el papel de guionistas, fotógrafos, montadores y técnicos de sonido, sin los que estas obras no serían iguales. De igual modo, será fundamental analizar el rol de las productoras y entidades encargadas de la promoción y gestión de dicho material cinematográfico.

5. BIBLIOGRAFÍA

- Arquero Avilés, Rosario (2005): “El archivo audiovisual de RENFE. Un recorrido por el fondo audiovisual del ferrocarril en España”. En FESABIB. 9as. Jornadas Españolas de Documentación. Madrid.
- Cabanes Martín, A. y González Sanz, R. (2008). *Imágenes a todo tren: La memoria audiovisual de RENFE*.
- Castellano, J. M. y Muñoz Rubio, M. (2021). Renfe: 80 años de historia a través de su publicidad (Edición especial 80 aniversario). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Elsaesser, T. (2009). Archives and Archaeologies: The Place of Non-Fiction Film in Contemporary Media. En V. Hediger & P. Vonderau (Eds.), *Films that Work* (pp. 19-34). Amsterdam University Press. JSTOR.
- Gutiérrez Molina, J. L. (2002). El cine industrial en el franquismo: El fondo filmico de Astilleros Españoles (1941-1975). Junta de Andalucía [et. al.].
- Hediger, V., & Vonderau, P. (Eds.). (2009). *Films that Work: Industrial Film and the Productivity of Media*. Amsterdam University Press. JSTOR.
- Leblanc, G. (2009). Poussières: Writing the Real vs. The Documentary Real. En V. Hediger & P. Vonderau (Eds.), *Films that Work* (pp. 119-126). Amsterdam University Press. JSTOR.
- López Clemente, José. (1960). Cine documental español. Rialp.
- Medina, P., Gonzalez, L. M. y Martín Velázquez, J. (1996). Historia del cortometraje español. Festival de cine de Alcalá de Henares.
- Muñoz Rubio, M. (2016). Renfe, 75 años de historia: (1941-2016) (1ª ed.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- Pantoja Blanco, J. (2024). Memoria Final del Proyecto «Realización de un Inventario-Catálogo de Cine Industrial de Fondos de la Filmoteca Española» [Memoria final]. Subdirección General del Instituto del Patrimonio Cultural de España.
- Ruisánchez Acebal, V. (2014). Alfonso Acebal Monfort: Una historia desconocida en el cine español (1944-1957).
- Sorlin, P. (1990). *Sociología del Cine: La Apertura Para La Historia de Mañana*. FCE.
- Zimmermann, Y. (2009). “What Hollywood Is to America, the Corporate Film Is to Switzerland”: Remarks on Industrial Film as Utility Film. En V. Hediger & P. Vonderau (Eds.), *Films that Work* (pp. 101-118). Amsterdam University Press. JSTOR.