

Propuesta de cita: IRANZO MUÑO, María Teresa (2011): “El archivo de la Oficina Técnica de la empresa “Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.”, un proyecto y un desafío”. Comunicación presentada en las *Quintas Jornadas de Archivo y Memoria. Extraordinarios y fuera de serie: formación, conservación y gestión de archivos personales*. Madrid, 17-18 febrero. <<http://www.archivoymemoria.com>> [Consulta: 01/03/2011]

Comunicación

El archivo de la Oficina Técnica de la empresa “Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.”, un proyecto y un desafío

María Teresa Iranzo Muñío
Archivo Histórico Provincial de Zaragoza
Gobierno de Aragón

Resumen: En 2008, la Comunidad Autónoma de Aragón recibió la donación del archivo histórico (desde su fundación, a finales del siglo XIX hasta 1979) de la oficina técnica de una empresa dedicada a la construcción de ferrocarriles, metros, tranvías y otros vehículos de tracción mecánica. En esta comunicación se aborda la problemática derivada del tratamiento documental de los proyectos técnicos, el archivo fotográfico en distintos soportes, microfichas, planos, dibujos, inventarios, listas e índices de los productos realizados por la factoría de Zaragoza. Un volumen de 1.942 cajas, 4.446 fotografías y 398.000 planos y dibujos, correspondiente a 638 proyectos han sido depositados en el Archivo Histórico Provincial de Zaragoza, que asume la tarea de hacerlos accesibles para la consulta y la investigación, así como garantizar su correcta conservación, con el compromiso de redactar un proyecto de difusión a la altura de la calidad documental del material de archivo recuperado.

Palabras clave: Archivos de empresa.

Abstract: In 2008, the Autonomous Community of Aragon received the donation of the archive (since its founding in the late nineteenth century until 1979) of the technical department of a company dedicated to the construction of railways, metros, trams and other motor vehicles. This communication addresses the problems associated with the documentary treatment of technical projects, the photographic archive in different media, microfiche, maps, drawings, inventories, lists and indexes of the products of the factory in Zaragoza. Volume of 1,942 boxes, 4,446 photographs and 398,000 maps and drawings, corresponding to 638 projects have been deposited in the Archivo Histórico Provincial de Zaragoza, which has the task of making them accessible for consultation and research and ensure its proper preservation, with a commitment to draft a dissemination at the level of quality documentary footage recovered.

Keywords: Company's archives.

Introducción

El Boletín Oficial de Aragón número 174, de 23 de octubre de 2008, publicaba el Decreto 199/2008, de 7 de octubre, por el que se aceptaba la cesión gratuita a la Comunidad Autónoma de Aragón del Archivo Histórico de la empresa “Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.” (C.A.F.). En función de la naturaleza de esta donación, el Gobierno de Aragón encargaba asumir la gestión de dicho patrimonio al Departamento de Educación, Cultura y Deporte. Como órgano responsable de este importante fondo, la Dirección General de Patrimonio Cultural asumió la necesidad de realizar un inventario completo de los distintos materiales que lo formaban, además de poner los mismos en óptimas condiciones de conservación para ser trasladados a los depósitos del Archivo Histórico Provincial de Zaragoza.

El camino hasta llegar a este punto no había sido corto, ni nada fácil. Hacía unos cuantos años que los ingenieros al frente de la Oficina Técnica habían percibido dos características intrínsecas de estos fondos, cuyo contenido se explica más adelante con detalle. La primera de ellas era el potencial simbólico del archivo en tanto que elemento representativo del trabajo desarrollado por la empresa en el marco del territorio aragonés; la segunda, de carácter mucho más práctico, era la falta de utilidad actual de esa documentación técnica, más allá del aspecto simbólico reseñado. Armados con esos argumentos, habían iniciado un breve peregrinaje entre las instituciones públicas de la Comunidad Autónoma buscando quién se hiciera cargo de su archivo histórico. Alguna etapa de este peregrinaje había sido muy esperanzadora debido al interés despertado en Zaragoza en torno a la construcción de la nueva estación del AVE, bajo el nombre Zaragoza-Delicias, que había dado lugar al abandono de los locales de la antigua terminal, los cuales se pretendía que fueran destinados a albergar un proyecto de Museo de Ferrocarril.

Cuando el tema llegó a oídos de los responsables de patrimonio cultural y archivos del Gobierno de Aragón, a partir, como suele suceder en muchos casos, de un encuentro y una charla durante una inauguración, éstos supieron desplegar la sensibilidad suficiente ante un ofrecimiento de este calibre. Enseguida se articuló un grupo de técnicos que evaluase el volumen y las características de los materiales que se ofrecían mientras los gestores y políticos valoraban otros aspectos del compromiso que se podía adquirir. Hay que dejar claro desde el principio que la empresa siempre planteó la operación como una donación pura y simple a la Administración, según se refleja en el Decreto de aceptación, en la creencia de que era la mejor manera de que los fondos documentales pudieran ser conocidos y apreciados por todos los aragoneses interesados en ello. Sin embargo, el hecho de asumir como público este patrimonio conllevaba unos costes muy altos, en tiempo y dedicación de los técnicos, y en otros muchos capítulos, como se refiere más adelante.

Para el desarrollo del proyecto, la Dirección General de Patrimonio Cultural contaba con el soporte técnico del personal del Archivo Histórico Provincial de Zaragoza como centro destinatario de la donación; también colaboraron técnicos en Archivos de la propia Dirección General. Para la puesta en práctica, se decidió recurrir a los servicios de una empresa de gestión del patrimonio, Trazacultura, con la que se firmó un contrato el 1 de abril que estuvo en vigor hasta el 30 de noviembre del año 2009.

Historia de la empresa

La empresa “Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.” es actualmente el quinto fabricante de ferrocarriles a nivel mundial y tiene más de 100 años de presencia en la Comunidad Autónoma de Aragón, lo que significa que es una parte sustancial de la historia de la industrialización y la innovación tecnológica aragonesa.

Su origen se remonta a una empresa familiar zaragozana, Talleres Escoriaza, que hacia 1895 se asoció con el industrial francés Nicolás Carde, para dedicarse a la carpintería mecánica y especializarse en seguida en la fabricación de material móvil: en primer lugar, tranvías; desde 1900 construyeron tranvías de tracción eléctrica para muchas ciudades españolas, además de para la línea a Torrero, de Tranvías de Zaragoza; en segundo término, carrocerías de coches para ferrocarril, incluyendo coches-cama, y máquinas de tren. Uno de sus proyectos mejor documentados es el diseño y construcción de un tren para Alfonso XIII, en 1913; y por último, en 1918, Escoriaza y Carde obtuvo la concesión de construcción del metro de Madrid. Con estas tres líneas de producción consolidadas, resulta evidente que la actividad de la fábrica tocaba de lleno en un sector clave para el desarrollo de las comunicaciones urbanas e interurbanas, es decir, una de las bases de la industrialización del país. Añadía a ese interés estratégico de su producción el hecho de disponer en sus instalaciones de una tecnología muy avanzada, y además, dedicar inversiones importantes al capital humano, dedicándose a la formación de obreros especializados.

A partir de 1920, la empresa cambió su nombre por el de “Material Móvil y Construcciones S.A.” y amplió su campo de producción hacia el material móvil de transporte terrestre, en especial jeep y todoterreno, con gran demanda por los ejércitos; igualmente, se fabricaron aeroplanos y carros de campaña en la época de la Primera Guerra Mundial.

Los edificios de las fábricas que albergaron todos estos proyectos, ubicados primero en el Camino de Torrero y más tarde en la Subida de Cuéllar, han sido estudiadas con detalle por Pilar Biel, profesora de la Universidad de Zaragoza, y constituyen uno de los mejores ejemplos de arquitectura industrial de Aragón, hoy lamentablemente desaparecidos, debido a un incendio que tuvo lugar poco después de la Guerra Civil española. En su trabajo, Pilar Biel analiza también la tecnología de la producción de vehículos, entre los que destaca el modelo de coche de ferrocarril de tercera clase, de gran difusión en los años 40 y 50, y el original trolebús, que también funcionó en Zaragoza¹.

En 1971 se fusionó con la “Compañía Auxiliar del Ferrocarril” y cambió otra vez su nombre por el de CAF. Ha seguido construyendo equipamientos de trenes y tranvías en todo el mundo. Sus proyectos más importantes en los últimos años son el moderno Metro-Madrid, trenes de cercanías para Ferrocarriles de Cataluña, trenes-lanzadera en los aeropuertos de Londres, y desde luego, los vagones del AVE. Los centros de producción más importantes de la empresa en estos momentos se encuentran en Zaragoza y Beasain, así como en Irún y Madrid (donde tiene su sede social).

En lo que concierne al archivo de la Oficina Técnica, al contener la documentación de estas tres empresas que se sucedieron de manera continuada durante el siglo XX en este sector

¹ Biel Ibáñez (2004).

productivo: Carde y Escoriaza (1897-1920), Material Móvil y Construcciones (1920-1954) y Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, CAF (desde 1954) resulta ser fundamental para la historia del ferrocarril en España, lo que es casi tanto como decir de la industrialización del país. A lo anterior hay que añadir que esas tres empresas fueron pioneras en establecer convenios de colaboración de producción y contratos comerciales con otras empresas del sector afincadas en Europa, como la Compagnie Internationale des Wagons-Lits o la Waggonfabrik Uerdingen AG, de manera que en la documentación podemos encontrar contratos comerciales y concursos sometidos a la legislación mercantil europea, así como normas, instrucciones técnicas y catálogos de productos.

Tampoco hay que olvidar que este fondo recoge documentos que hacen referencia a una época de la historia del transporte ferroviario de mercancías y viajeros en España en la que se estableció el corpus jurídico para su normalización, época que coincide con la década de los años cuarenta, lo que supone que a partir de entonces los planos de los proyectos se agruparon de acuerdo a un sistema clasificación por materias, establecido por RENFE, que evolucionó a medida que avanzaba la ingeniería ferroviaria, y que como sistema de clasificación es único.

Características del fondo

Como bien expuso Manuela Moro en uno de los primeros trabajos dedicados a este tema en España², es nota característica de los archivos de empresa su singularidad: no sólo cada organización empresarial es singular por su historia, por su actividad o su organización, sino también lo es en su “acción archivística”. Cuánto más si se trata, como en este caso, no propiamente de un archivo de empresa sino de una sección del mismo: la sección de archivo generada por los proyectos técnicos de una factoría dedicada a la construcción de material móvil.

Digamos, pues, ya desde el principio que el fondo documental del archivo histórico de la Oficina Técnica de CAF está constituido, principalmente, por los proyectos de construcción de material ferroviario y rodante, en general, realizados por la empresa en solitario o en los que participó en colaboración con otras empresas. Los proyectos se dividen en anteproyecto y estudio. Cada proyecto está compuesto por distintos tipos de documentos, entre los que citamos:

- Planos.
- Croquis.
- Ofertas de material de proveedores: catálogos comerciales, facturas, albaranes.
- Instrucciones, normas y descripciones técnicas.
- Correspondencia.
- Informes.
- Actas de reuniones.
- Condiciones generales de contratación.
- Condiciones técnicas y particulares de contratación.
- Fotografías.
- Muestras de material.

² Moro Cabero (1997).

- Hojas de nomenclatura de material, bonos de pedidos, bonos de materiales, notas de servicio internas de la propia factoría.
- Fascículos de publicaciones periódicas, recortes de prensa y copias de fascículos de boletines oficiales.

Los planos pueden aparecer en versión original (normalmente en papel vegetal) o en copia (copia al ferropusiat) y en distintos tamaños (A0, A4, A3, A1 o A2). Debido a las normas sobre presentación de documentación para acceder a la construcción de material rodante ofertada en diferentes concursos públicos, los planos debían agruparse de acuerdo a un sistema de clasificación numérica asociada a un concepto. De ahí que los planos se han conservado agrupados en torno a esos grupos de clasificación, que en la Oficina Técnica recibían a su vez el nombre de “legajos”. Por ejemplo, el “legajo 32” casi siempre corresponde a planos sobre el “bastidor”. Cada tipo de vehículo ferroviario o vehículo rodante (autobús, autocar, jeep, etc.) tiene un sistema de clasificación propio de sus planos. Es decir, los planos de los trenes con coches camas se agrupan en torno a un sistema algo diferente a los planos de los tranvías, por ejemplo.

Toda esta información se incorporado a la descripción mediante los términos normalizados a los que hacen referencia esas clasificaciones.

Además de los proyectos, el fondo documental está también constituido por un conjunto de documentos agrupados de manera independiente a los proyectos. En algunos casos se trata de presupuestos, documentación de proyectos que por su interés futuro para otros proyectos se ha guardado por separado y documentación de concursos a los que CAF se presentó pero no realizó.

En otros casos, y esto es bastante interesante para el proyecto de descripción y difusión del fondo documental, hay una sección del fondo integrada por instrumentos de descripción elaborados por quienes, a lo largo de los años, se encargaron de organizar el archivo; inventarios de dibujos, inventarios de planos codificados, inventarios de fotografías, inventarios de croquis. De manera concreta, hay que mencionar los Libros-Registro de los proyectos antiguos, un conjunto de 30 volúmenes denominados *biblias*, que contienen la codificación y los datos necesarios para la identificación de cada proyecto, clientes etc.

Problemas de método

Como todo buen archivo, éste también tenía no una sino varias claves, y no podíamos contar con los exégetas. De manera que al principio la situación se complicó no poco. He señalado que se disponía de algunas herramientas de acceso al archivo que podían servir como base para elaborar los nuevos instrumentos de descripción: catálogos de fichas por pedidos y empresas, catálogos de dibujos codificados, catálogos de fotografías e inventarios de dibujos y nomenclaturas. Sin embargo, estos instrumentos ya no se utilizaban y, por tanto, algunos de ellos estaban fuera del alcance de cualquiera que no conociera a fondo el archivo. Nos fueron proporcionados por los responsables de CAF semanas después de haberse iniciado el trabajo de descripción del fondo, lo que obligó a replantear el trabajo de descripción en varias ocasiones, al ir profundizando en el fondo. En consecuencia, la metodología de trabajo fue adaptándose desde el comienzo hasta la conclusión.

Dadas las características de la documentación que se tenía que describir, se llegó a la conclusión de que describirla a nivel somero de inventario por unidades documentales, tal como se había planteado en un primer momento, no aportaba nada nuevo ni serviría para que estuviera disponible y accesible su consulta. En primer lugar porque gran parte de los documentos que no son planos se guardaban en cada proyecto bajo la denominación arbitraria de “documentación A, B, C o D, etc.”, lo que obligaba a revisar profundamente esa documentación para saber de qué trataba. Y en segundo lugar, porque era necesario agrupar en cada proyecto la documentación perteneciente al anteproyecto y al estudio, las cuales estaban ubicadas dentro del archivo histórico de la CAF como unidades documentales independientes. Como resultado de esta desagregación, en los primeros proyectos que se describieron, el anteproyecto y el estudio podían estar mezclados o separados.

Además de los planos y dibujos técnicos integrados en los anteproyectos y estudios de los Proyectos Técnicos, en el Archivo de la Oficina Técnica se conservaban en armarios con cajones un vasto conjunto de planos y dibujos técnicos que eran copias de los incluidos en los Proyectos Técnicos. Estos estaban identificados, mediante unos rótulos en el frontal del cajón que permitía saber a qué Proyecto Técnico pertenecían. Igualmente en la parte superior del cuerpo de estanterías del pasillo central del Archivo de la empresa, se conservaban, aproximadamente 120 rollos con copias de planos de proyectos técnicos.

Sobre los volúmenes de los proyectos debía hacerse una selección por fechas e identificar el proyecto o estudio (numerados) y, a continuación, comprobar su correspondencia con los planos originales en papel vegetal.

Estos planos en papel vegetal de los proyectos y estudios, generalmente de tamaño A0, siguen la misma codificación que los expedientes. Se hallaban en dos ubicaciones diferentes: almacenados en rollos de cartón, en la zona superior de las estanterías o bien en 10-15 bandejas extraíbles para planos. Debieron ser seleccionados; había que comprobar que estaban todos los originales pertenecientes al expediente (siguen la misma codificación que los legajos) y tomar nota de su estado de conservación.

La Oficina Técnica asignaba a cada proyecto un número de pedido. Durante un tiempo, ese número estaba formado por un par de letras, y posteriormente por un número continuo, que servía para colocarlo en una ubicación física concreta en las estanterías. Esa información, correspondiente al campo “signatura antigua”, sólo está presente en el caso de los proyectos y de la documentación de aplicaciones numerada con un número continuo y la letra V (número-V). Hay una parte de la documentación de aplicaciones que no estaba numerada ni ubicada físicamente siguiendo un orden en la estantería, por lo que esta documentación no lleva incluida en la base de datos la signatura antigua, ya que no la tenía.

Respecto a la organización de los planos y los documentos dentro de cada uno de los proyectos, ya nos hemos referido al uso del término “legajo”, que no es tal y como se aplica en archivística, sino que hace referencia a un código numérico de un sistema de clasificación para organizar la documentación. Salvo la moderna codificación de planos que se utiliza ahora, los sistemas de clasificación anteriores no están recogidos en ningún manual, de manera que a medida que se iba describiendo la documentación se han deducido hasta cinco clasificaciones diferentes de legajos. Esto ha obligado a revisar registros anteriormente

incluidos en la base de datos, para normalizar la adscripción de sus legajos y ajustarlos a las clasificaciones aparecidas.

Los problemas de descripción documental

Nuestra aspiración al abordar el trabajo era la integración de esta documentación en las bases de datos del Archivo Se imponía, por tanto, aplicar a esa descripción una estructura sobre la base de la Norma ISAD (G) de descripción archivística y volcarlo en una base de datos, Partiendo de la idea de que se trataba de un productor independiente Nos planteamos una organización mínima del fondo atribuyendo las series a las distintas funciones desempeñadas por la Oficina. Sin embargo, hay que aceptar cierta falta de consistencia en el contenido de las series, que básicamente son:

- proyectos
- presupuestos
- inventarios: instrumentos de descripción
- aplicaciones: documentación de proyectos que por su interés se conservó de forma separada, o bien documentación presentada a concursos que no se realizaron

El enorme conjunto de los nombres de empresas e instituciones, países y organizaciones que aparecían relacionadas con cada proyecto, entidades que incluyen tanto éstas para las que se realizó el trabajo (RENFE, Dirección General de Correos, etc.) como aquéllas con las que se colaboró en la construcción conforman un caudal de información que se debía preservar. Nos pareció muy interesante, primero para comprender mejor la historia empresarial y económica y, con seguridad, porque también permitirá acceder a otros aspectos técnicos del desarrollo de la ingeniería no sólo en España sino en el resto del mundo. En consecuencia, se ha procedido a indizar estos datos en un campo de la base de datos.

Informe ISAD Completo

Cuadro de clasificación: Archivo Histórico Provincial de Zaragoza > ARCHIVOS PRIVADOS > Archivos de Empresas > Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF). Oficina Técnica

1. Área de Identificación: ES/AHPZ011664/01 17/1/1923-6/11/1984

2. Área de contexto

1.2 Título: Libros de registro de los croquis desde el número 100 hasta el número 2841

1.4 Nivel de descripción: documento

2.1 Nombre del productor: Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (a partir de 1954)

3. Área de contenido y estructura: Dos libros de registro de los croquis empleados en los proyectos, desde 1923 hasta 1984, con indicación de su número de registro, la fecha, la designación del croquis, el pedido para el que se usó junto con el tipo de vehículo que se fabricó y la compañía que solicitó el pedido, así como su ubicación en algunos casos

5.3 Unidades de descripción relacionadas: Cajas de aplicaciones 56-V

6. Área de notas Fuente de información para localizar la ubicación en el fondo documental de un determinado dibujo de conjunto o de componente o pieza de un tipo de vehículo

© Gobierno de Aragón. Dpto. de Educación, Cultura y Deporte.

Informe ISAD Completo

1. Área de Identificación

Archivo Histórico Provincial de Zaragoza > ARCHIVOS PRIVADOS > Archivos de Empresas > Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF). Oficina Técnica

Cuadro de clasificación: ES/AHPZ011365/02 16/5/1966-27/5/1967

2. Área de contexto

1.2 Título: Construcción de 15 coches correos C-3200 dotados de calefacción mixta Friedmann-Schaltbau

1.4 Nivel de descripción: Expediente

2.1 Nombre del productor: Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (a partir de 1954)

3. Área de contenido y estructura

Contiene planos, croquis y correspondencia, junto con las hojas enviadas de la Oficina Técnica al Almacén con todos los elementos que forman el equipo de calefacción de vapor baja presión Friedmann y el equipo de calefacción eléctrica Schaltbau con dispositivo de cambio automático de tensiones 1500/3000 voltios, y ofertas de General Eléctrica. También se incluye la documentación de la calefacción mixta Friedmann-Schaltbau, que incluye diecinueve planos en calco, siendo uno de ellos el "esquema coche-correo" de la Dirección General de Correos y Telecomunicación

5.3 Unidades de descripción relacionadas: Inventario de nomenclaturas caja 010907/03

6. Área de notas: Pedido 140.550|Anteproyecto del proyecto 598|Los quince coches se construyeron en tres tandas, de cuatro, cinco y seis coches, la primera tanda se acabó en diciembre de 1966 y la segunda en enero de 1967|Son coches del tipo 8000 que llevan calefacción eléctrica|La primera carpeta contiene las hojas enviadas de la Oficina Técnica al Almacén con todos los elementos que forman la equipo de calefacción de vapor baja presión Friedmann y el equipo de calefacción eléctrica Schaltbau con dispositivo de cambio automático de tensiones 1500/3000 voltios

© **Gobierno de Aragón. Dpto. de Educación, Cultura y Deporte.**

Imagen 1: Registros archivísticos de un volumen de la serie de Inventarios y de un expediente de la serie de Proyectos del fondo del Archivo de la Oficina Técnica de CAF. Fuente: Bases de datos del Archivo Histórico Provincial de Zaragoza.

Es conocido que una de las áreas de la Norma ISAD (G) es la denominada "documentación asociada" o "existente en otros archivos", la cual permite relacionar la documentación que se está describiendo con otras fuentes de información paralelas. Formulada de otra forma, es el área que nos permite comprender las relaciones establecidas entre los ítems con que trabajamos. Pues bien, la consulta del catálogo de la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles me ha permitido constatar la coincidencia de muchos de los documentos que ésta custodia como fuentes directamente derivadas, relacionadas y complementarias a las distintas series documentales del archivo de la Oficina Técnica de CAF.

Un fondo de estas características tan específicas, dedicado a un tema tan técnico, ha exigido la creación de un sencillo tesoro con su estructura jerárquica. Integrado por casi 400 términos, he hecho la prueba de compararlo con la asignación de materias de la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, con resultados muy coherentes. Este vocabulario incluye algunos términos muy específicos como el famoso "coche dinamométrico", un vehículo destinado a ensayos y pruebas de material.

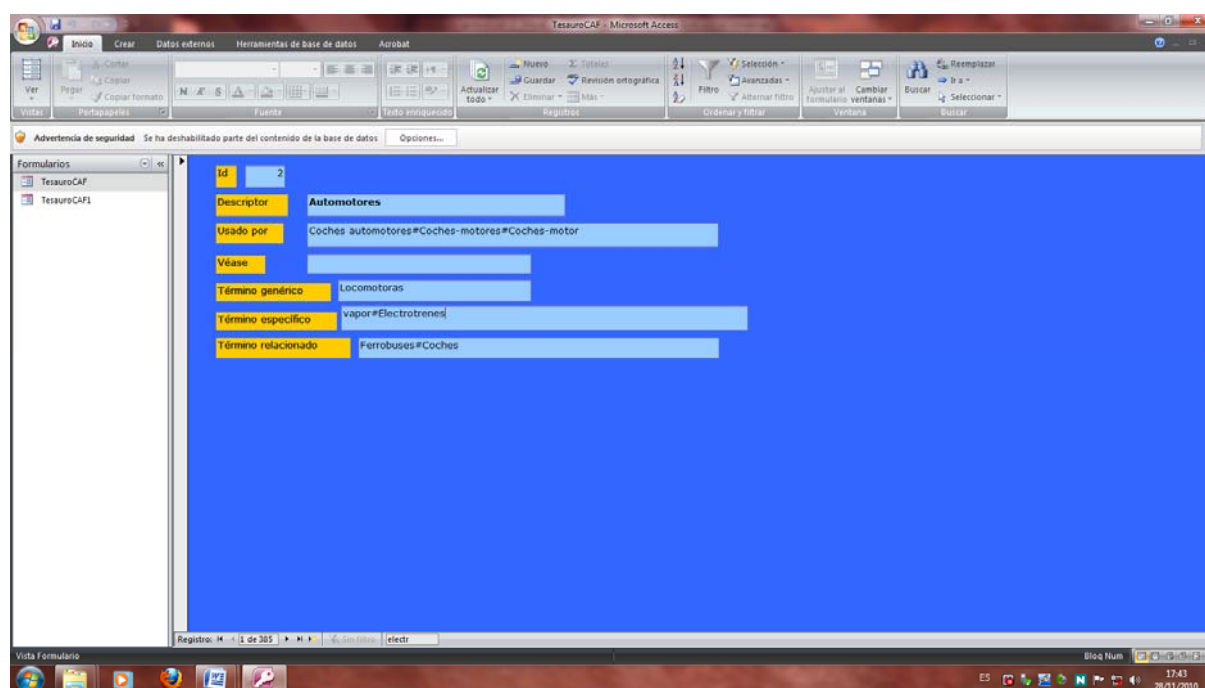


Imagen 2: Página del tesauro documental del Archivo de la Oficina Técnica de CAF. Autoras: María Jesús Pérez Ferrández; Marisol Arqued. Fuente: Archivo Histórico Provincial de Zaragoza

En lo que concierne a las fotografías, uno de los materiales documentales más complejos a la hora de abordar su descripción, se contaba con la enorme ventaja de disponer de un inventario o libro registro en el cual no sólo se había anotado el título de la imagen conservada sino también la fecha en que se había tomado la fotografía. Este es un dato de valor difícilmente menospreciable y nos ha permitido realizar comprobaciones muy interesantes, como (cito un ejemplo entre otros posibles) la constatación del esfuerzo de producción que supusieron en esta empresa las guerras del primer tercio del siglo XX: la guerra de Europa, la primera Guerra Mundial, y más tarde la Guerra Civil española.

El fondo fotográfico no sólo se ocupa de los productos industriales y su entorno de fabricación (talleres de fabricación y montaje de accesorios, de las naves de pruebas, ...), sino que también dedica atención a la vida laboral de la fábrica: se conservan imágenes de las zonas de uso social de los trabajadores, como el comedor, la guardería o el campo de fútbol; también lo que ahora denominamos prevención de riesgos (clínica, realización de intervenciones, un accidente laboral), así como de algunas reuniones celebradas con motivos especiales, ciertas visitas, incluso de documentos como las acciones, el recibo de pago de la contribución urbana...todo un panorama humano, laboral y social que refleja un caudal de información sustancial para conocer las condiciones reales en que se desarrollaba la industria de la construcción de bienes.

Como es sabido, las fotografías exigen una descripción a nivel de pieza o documento, descripción que incluye los datos físicos del soporte: material, medidas, técnica, estado de conservación, entre otros. A tal efecto, se elaboró una base de datos con los campos precisos que facilitarían posteriormente su incorporación a los programas de gestión documental del centro. Entre estos campos, hay uno de descriptores que ha sido alimentado con los términos proporcionados por el tesauro mencionado y que ayudará a vincular las imágenes con los proyectos de los que forman parte al recuperar la información. Además, hay un campo

específico en la tabla, que viene determinado por la norma ISAD (G), para hacer constar las unidades de descripción relacionadas. Por descontado, instituciones, personas y lugares han sido convenientemente indizados. Quisiera resaltar la utilidad del índice de lugares.

La descripción de las fotografías exigía previamente la digitalización de las mismas, de manera que las imágenes fueran accesibles. Para ello, se aplicaron las Normas implementadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural para la digitalización de archivos fotográficos, fundamentalmente relacionadas con la captura y los formatos de conservación, así como los metadatos que deben asociarse a los documentos digitales.

Sin embargo, de momento, se nos escapa el autor o autores, responsable material de estos trabajos de fotografía, porque desconocemos los nombres de los fotógrafos que trabajaron para CAF, aunque el cotejo con imágenes de la misma época y temática urbana o industrial conservadas en otros archivos fotográficos depositados en el Archivo Histórico Provincial de Zaragoza nos está permitiendo atribuir algunas responsabilidades.

Hasta aquí, la teoría y buena parte de la práctica en la descripción del fondo de 2.946 imágenes y más de 3.000 artefactos. Pero no han faltado los problemas con la numeración de los ejemplares múltiples de negativos, las copias en distintos soportes y tamaños variados, las inevitables (y lamentables) ausencias porque se había prestado en tal o cual momento y jamás se devolvió. A éstos inconvenientes se añaden los surgidos en torno a algunos ejemplares sin identificar y de muy difícil adscripción (¿pruebas de resistencia de materiales?). Son, hasta donde alcanza mi experiencia, temas recurrentes en la gestión de los archivos fotográficos. La necesidad de colaboración con especialistas en las distintas materias objeto de las imágenes es una práctica que se impone, pero que no siempre es fácil de lograr.

Por último, en el caso de las fotografías en papel, no se disponía de ningún dato que ayudara a identificar cada fotografía individualmente, salvo unas etiquetas situadas bien en los frontales de los cajones o en las portadas de las carpetas que las agrupaban por temáticas. De acuerdo a los criterios, planteados antes de comenzar el inventario de este archivo, las actuaciones en esta colección se han centrado en la puesta en óptimas condiciones de conservación de esta parte del fondo, manteniendo, mediante etiquetas, la identificación de la temática a la que pertenecían.



Imagen 3: Fotografía del Automotor Renault ABJ de Compañía Madrid Zaragoza Alicante. Archivo de la Oficina Técnica de CAF. AHPZ_P_CAF_000232.jpg

La conservación material

Tres clases de documentos plantearon problemas específicos de conservación. En primer lugar, las más de 3.000 piezas fotográficas sobre placas de vidrio. Ubicadas en sobres individuales, permanecían colocadas en un armario de madera de 36 cajones. Debieron ser extraídas de ese contenedor y colocadas en cajas adecuadas para su almacenamiento y transporte. La manipulación exigía mucho cuidado. En segundo término, la donación incluye casi medio centenar de dibujos antiguos de interiores de vagones, incluyendo algunas acuarelas y más dibujos de los años 60, algunos de los cuales estaban montados sobre placas de aglomerado de madera.

Finalmente, los planos, además de aquéllos conservados en rollos o en las bandejas de los planeros, debidamente codificados, como caso excepcional se conservaban nueve cajones de madera con dibujos técnicos de proyectos de la primera mitad del siglo XX.

Este material, dispuesto en carpetas nuevas y rollos porta planos, se ha inventariado e identificado con una etiqueta que permite saber a qué proyecto pertenecen y cuantos planos se conservan. Este procesamiento permite relacionar estas copias conservadas con los proyectos a los que pertenecen indicando los números de carpetas en el campo “Unidades relacionadas con el Proyecto” de la base de datos de los Proyectos Técnicos.

Desde la perspectiva de la estrategia documental de la empresa, uno de los documentos más interesantes son varios miles de tarjetas perforadas que contienen información (de momento ilegible para nosotros) y anexan un microfilm con copias de las piezas fabricadas en la factoría de Beasain, así como planos de los proyectos allí desarrollados. Están almacenadas en un fichero de 50 cm. de ancho, con 20 cajones en dos cuerpos.

Algunas peculiaridades

Entre los múltiples aspectos que convergen en este proyecto, hay uno nada desdeñable: la pasión compartida por los ferrocarriles. Nuestra experiencia desde que somos custodios de estos fondos es que nos enfrentamos a un colectivo muy experto; se trata de especialistas que conocen los modelos como si fueran coleccionistas y que son capaces de apreciar valores que a nosotros se nos escapan. Esto impone una exigencia muy alta. A ello se añade, en el caso concreto de la ciudad de Zaragoza, el hecho de estar profundamente implicada en la construcción de un nuevo tranvía terrestre. Cuando se materializó la donación del archivo de la Oficina Técnica de CAF, todavía no se había resuelto el contrato de adjudicación de la construcción de la nueva herramienta de comunicación urbana, pero en el imaginario ciudadano, la firma de CAF estaba indisolublemente unida a la construcción de los tranvías que desde hacía décadas habían dado servicio a muchas líneas hasta que a finales de los 70, un aire de mal entendida modernidad hizo levantar raíles y catenarias y arrumbar los vagones. La expectación despertada por el nuevo proyecto refuerza la apreciación social por esta donación.

Un segundo punto que no quiero dejar de lado en esta reflexión deriva de la cultura de la empresa en cuestión. CAF no sólo es una firma muy conocida, con presencia en todo el mundo, sino que ha desplegado una actividad centenaria en Aragón. Su capacidad de convocatoria es enorme y lo es de manera muy especial porque ha conseguido siempre

fidelizar a los trabajadores que han pasado por la factoría de Zaragoza. En este sentido también, la repercusión de este archivo es amplísima y muy directa sobre varios miles de personas³. Los archivos de empresas son los archivos del trabajo, y éste lo es de todas las generaciones de obreros y especialistas, ingenieros y directivos, profesionales de muy diversos ámbitos que, resultado de su trabajo, han dejado la huella de su paso en los planos, proyectos, fotografías y demás elementos que constituyen este gran acervo.

Resumen y proyectos

- El número total de proyectos que constituye la documentación depositada en el Archivo Histórico Provincial de Zaragoza es de 644 proyectos.
- 1.942 son las cajas de archivo resultantes de la reubicación de los expedientes de los Proyectos.
- Placas fotográficas y sobres con negativos reflejados en la base de datos y puestos en óptimas condiciones de conservación: 2.946 registros, organizados en 34 cajas.
- Copias de planos y dibujos técnicos: 38.000 aproximadamente, organizados en 27 carpetas y 152 rollos.
- 9 cajas de fotografías en papel y 5 cajas más de fotografías (copias) organizadas en subcarpetas.

En conjunto, se trata de una documentación eminentemente técnica, a través de la cual se pueden observar la evolución y cambios que ha experimentado la ingeniería ferroviaria y, en general, el desarrollo industrial. Por otra parte, los documentos que recogen las condiciones de contratación, los presupuestos y la correspondencia en general pueden servir a los historiadores especializados en historia económica.

Lo que nos parece más relevante de todo este proyecto es la decisión surgida de la propia empresa de que ese patrimonio industrial, que es de carácter cultural en la medida en que es reflejo de una actividad humana desarrollada en Aragón, se mantenga y conserve en Aragón, que sea accesible y útil para quienes estén interesados en su consulta. Es esa voluntad manifiesta de CAF constituye, primero, una muestra de su generosidad y de su gran sensibilidad social, así como también un rasgo de inteligencia, ya que significa comprender que la producción industrial es resultado del esfuerzo y trabajo de muchas personas, un testimonio que debe ser conservado, estudiado y legado al futuro.

Nos gustaría mucho que esta actuación sirviera como incentivo para que otras empresas radicadas en Aragón considerasen el interés social que tiene el legado de sus archivos, que forman parte de un patrimonio en grave peligro de desaparición, y que nos concierne a todos. El Plan de Archivos del Gobierno de Aragón prevé determinadas líneas de actuación para promover la protección de los archivos de las empresas que soliciten ayudas.

Por su parte, la Dirección General de Patrimonio Cultural y el propio Archivo Histórico Provincial de Zaragoza, como depositario, además del esfuerzo económico realizado en el tratamiento técnico archivístico de este fondo documental, se sienten especialmente comprometidos con la elaboración de un plan de difusión específico para estos miles de

³ Moro Cabero (1997) ya puso de relieve la idea de que la memoria de la empresa, como factor de dinamismo económico y social, forma parte de la memoria colectiva de la sociedad. Insiste, además, en que no son memorias “inertes”, sino que deben de ser bien gestionadas y explotadas de manera adecuada.

planos, dibujos, fotografías y documentos que constituyen el archivo histórico de la Oficina Técnica de CAF.

Creo que el marco de estas Jornadas es el más apropiado para anunciar que los registros documentales de este fondo y también las fotografías, son accesibles en la web de Archivos de Aragón: DARA - Documentos y Archivos de Aragón- en la URL <http://servicios.aragon.es/opac/app/simple>

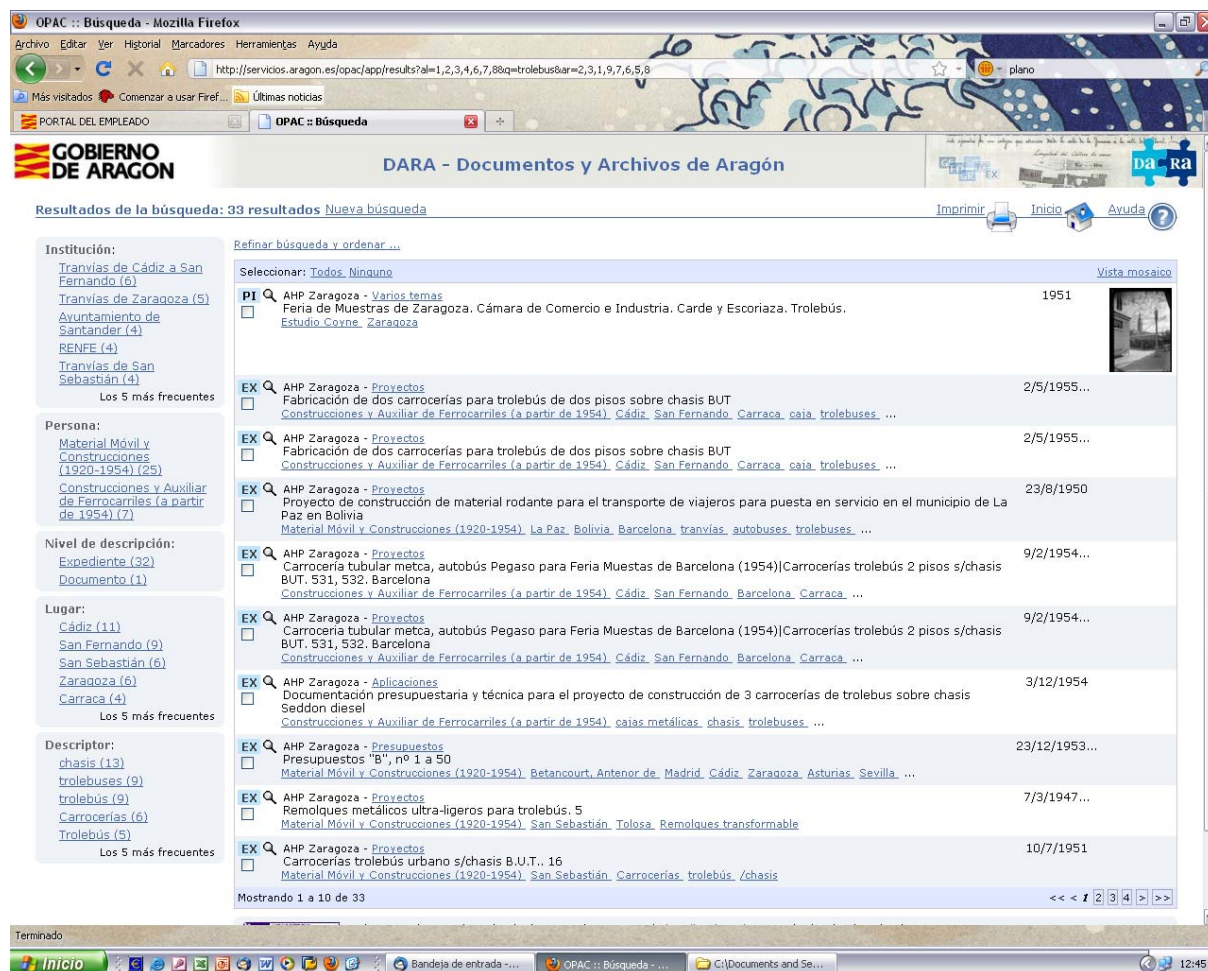


Imagen 4: Página web de DARA, portal de Archivos y Documentos de Aragón que muestra el resultado la búsqueda del término “trolebús”.

Bibliografía

BIEL IBÁÑEZ, Pilar (2004): *Zaragoza y la industrialización: la arquitectura industrial en la capital aragonesa entre 1875-1936*. Zaragoza, Institución “Fernando el Católico”.

La Gazette des Archives (1995) nº 168.

GONZÁLEZ PEDRAZA, José Andrés (2008): *Informe sobre los archivos de empresas en España*. Paris. Consejo Internacional de Archivos.

GONZÁLEZ PEDRAZA, José Andrés (2009): *Los archivos de empresas: qué son y cómo se tratan*. Gijón, Trea.

MORO CABERO, Manuela (1997): “El archivo de empresa: un recurso a considerar desde la perspectiva TQM (Total Quality Management). *Revista General de Información y Documentación*, vol. 7 (número 2), pp. 257-275.