

ARXIU NACIONAL DE CATALUÑA

Josep Fernandez Trabal

1. Los fondos documentales sobre el ferrocarril en Cataluña.

Mi intervención en esta mesa redonda sobre fuentes documentales ferroviarias se centrará en el ámbito de los archivos privados, particularmente en los fondos producidos por las empresas metalúrgicas que suministraron el soporte material del ferrocarril, ya sea en forma de material fijo o de material rodante. El descubrimiento y utilización de los archivos de las empresas y sociedades mercantiles es una de las novedades más interesantes de la trayectoria reciente de la archivística en España. A este fenómeno han contribuido diversos factores, pero seguramente el más relevante es el despegue de la historia empresarial como una especialización de la historia económica. La historia del ferrocarril tienen muchos elementos en común con la historia económica y es indudable que puede contribuir y enriquecer esta nueva especialización a partir de la importancia y el protagonismo que tuvieron las empresas ferroviarias en el desarrollo económico español de los dos últimos siglos.

Las aportaciones de la mesa redonda ponen de relieve la gran diversidad y riqueza de las fuentes primarias para la historia del ferrocarril que se conservan en los archivos públicos y privados. Con el objeto de sistematizar la información creo que sería útil proceder a la clasificación de los fondos documentales ferroviarios en tres grupos o categorías, a partir del principio archivístico básico de la procedencia. Atendiendo pues a la institución productora, podríamos establecer tres categorías de fondos:

Administración Pública.

En esta categoría se engloban los fondos públicos por excelencia, es decir, los producidos y conservados directamente por las administraciones públicas. Su contenido fundamental hace referencia a la legislación en materia de ferrocarriles, a la planificación del tendido ferroviario y a la concesión de las líneas. Aunque en este grupo son fundamentales los fondos procedentes de la administración del estado, no deben olvidarse los archivos de las otras administraciones públicas, particularmente de la administración local y autonómica. En numerosos archivos de ayuntamientos, diputaciones y comunidades autónomas puede hallarse valiosa información que complementa en ocasiones la conservada en archivos estatales.

Empresas concesionarias.

Los archivos de las compañías y sociedades que obtuvieron del Estado la concesión de las líneas y su explotación aportan datos fundamentales sobre diferentes aspectos: el tejido empresarial-financiero que realizó las inversiones necesarias para la extensión del ferrocarril, la dependencia del capital extranjero, las modalidades de explotación, etcétera. Dichas compañías fueron nacionalizadas en 1941 para formar RENFE y sus fondos son custodiados en la actualidad por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

El estudio del ferrocarril en Cataluña requiere además el conocimiento de los archivos de las sociedades concesionarias de líneas de ancho inferior al normal de 1,672 metros. Nos referimos a las diversas líneas de vía estrecha o "carrilets" que, con finalidades industriales o comerciales, se expandieron extraordinariamente en el siglo XIX. Para conocer dichos fondos debemos acudir a los archivos de FEVE y de *Ferrocarrils de la Generalitat SA*. Nos consta que esta última sociedad conserva el archivo histórico de tres empresas significativas: los *Ferrocarriles Catalanes* (Barcelona-Manresa-Igualada); los *Ferrocarriles de Sarrià* (Barcelona-Sabadell-Terrassa) y *Ferrocarrils de Muntanya i Grans Pendents* (Montserrat y Núria). Desgraciadamente, los archivos de otros carrilets y trenes mineros se han perdido y quedan solo documentos sueltos en archivos municipales o recopilados por documentalistas. Sería conveniente realizar una exploración en las empresas mineras de la cuenca del Llobregat que deben conservar valiosa documentación sobre el origen de las líneas.

Este grupo de archivos podrían ser calificados de mixtos, puesto que su procedencia es de empresas privadas pero la mayoría de ellos son en la actualidad de titularidad pública. Es de esperar que el acceso a estos fondos pueda realizarse pronto en condiciones de total normalidad.

Empresas suministradoras del material ferroviario.

Esta categoría incluye los archivos de las empresas y sociedades que suministraron el material fijo y el material rodante (de tracción y remolcado) a las empresas concesionarias. Nos encontramos ante una categoría de fondos de titularidad privada que presentan además importantes déficits de conservación y dificultades de acceso.

En Cataluña existe sensibilidad hacia dichos archivos y muestra de ellos es el censo realizado por el Arxiu Nacional de Catalunya (en adelante ANC) en el año 1996, según el cuál 53 centros públicos (en su mayor parte archivos pero también bibliotecas y museos) conservan documentación empresarial. El ANC desarrolla desde hace quince años una política activa de localización, recuperación y catalogación de archivos de empresa de los diversos sectores económicos del país. En la actualidad, el centro conserva los fondos de 87 empresas que representa 3.589 metros lineales de documentación textual e importantes colecciones de planos y fotografías. Distribuidos por sectores, el fondo empresarial del ANC ofrece las siguientes cifras:

Sector	Num. Empresas	Metros Lineales	%
Textil	28,00	1186,59	33,05 %
Metalurgia, maquinaria industrial y automoción	10,00	818,47	22,79 %
Editorial y artes gráficas	10,00	610,42	17,00 %
Electricidad, industria eléctrica y electrónica	8,00	481,28	13,40 %
Comercio interior y exterior	12,00	297,09	8,10 %
Sector Público	1,00	74,70	2,08 %
Otros sectores	13,00	68,06	1,89 %
Químico	2,00	51,00	1,42 %
Curtido y adobo de la piel	2,00	7,37	0,20 %
Minería	2,00	2,82	0,07 %
TOTAL	88,00	3589,80	100 %

En el conjunto de fondos empresariales del Arxiu existe abundante información sobre el ferrocarril pero el objeto de la comunicación es la descripción de los fondos de *La Maquinista Terrestre y Marítima* (en adelante MTM). Dichos fondos han entrado gradualmente al ANC en virtud del contrato de depósito suscrito por el Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya y la MTM en el año 1982. En el año 1993 la MTM se incorporó al grupo internacional Gec Alsthom Transporte (en la actualidad Alstom Transporte) y dicha compañía renovó el depósito. Recientemente se ha acordado un programa de catalogación de los dos archivos de cuatro años de duración, gracias al cuál en un término relativamente corto los investigadores dispondrán del catálogo completo de la documentación de esta empresa de enorme importancia para la historia del ferrocarril. Avanzamos en esta comunicación el contenido y significación de dichos fondos archivísticos.

2. La trayectoria de la MTM y su significación para la historia del ferrocarril.

La MTM fue fundada en Barcelona el 14 de septiembre de 1855 por Valentín Esparó, Nicolás Tous y Celedonio Ascacibar, empresarios que reunían una larga experiencia en la fabricación y reparación de maquinaria desde que en 1832 se montó en Barcelona la primera máquina de vapor en una industria textil. El capital inicial de la sociedad fue de 20 millones de reales de vellón suscrito por algunos de los miembros más conspicuos de la burguesía barcelonesa: Juan Güell y Ramon Bonaplata. La MTM nació unida a las expectativas que ofrecía el desarrollo de la industria textil, la implantación de la propulsión por máquina de vapor en la marina y la construcción de los ferrocarriles. Los talleres se instalaron a partir de 1862 en el barrio de la Barceloneta, donde la empresa instaló una importante sección de calderería y construyó un importante varadero portuario.

El desarrollo del ferrocarril trajo consigo la construcción de material fijo, destacándose en primer lugar los puentes metálicos que han constituido una de las principales actividades de la empresa. Esta actividad se consolidó en el año 1871, cuando la MTM construyó los 32 puentes de la línea de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, y en 1940 la compañía llevaba construidos una longitud total de 30.000 metros de puentes en todos los puntos de la geografía peninsular.

En el año 1884 empezaron a prestar servicio la línea de tranvías Barcelona-Clot-San Andrés las dos primeras locomotoras construidas en España obra de la MTM. Siguió a éstas las del Ferrocarril de Sarrià a Barcelona (1886) y las del Ferrocarril de Langreo (1888). La construcción estuvo paralizada hasta que en 1895 la Compañía de Tarragona a Barcelona a Francia le encargó dos locomotoras de expreso y pocos años después la MZA hizo un pedido de 15 locomotoras.

Sin embargo, al estallar la guerra europea de 1914 la MTM llevaba construidas preferentemente pequeñas locomotoras de vapor, pero el pedido de grandes máquinas dependía aún del extranjero. La coyuntura favorable motivada por la imposibilidad de continuar las importaciones a causa de la guerra fue aprovechada por la empresa para lanzarse a la construcción de las grandes locomotoras que necesitaba el ferrocarril español. En 1917 la MTM y la compañía del ferrocarril MZA se asociaron para construir una gran fábrica de locomotoras de vapor en el barrio barcelonés de San Andrés de donde salieron las principales realizaciones de la industria española en este campo. En 1920 empezó a prestar servicio la primera locomotora salida de los nuevos talleres, proyectada y construida íntegramente en el país, correspondiente a la serie 1400 de MZA, que obtuvo un éxito

resonante y a la cuál siguieron otras series como la 1600 para la misma compañía. En 1927 se alcanzó la cifra anual máxima de 76 locomotoras de diferentes tipos para casi todas las compañías españolas. En San Andrés se fabricaron máquinas tan emblemáticas como las míticas 'Montaña' de la serie 4600 para los Caminos de Hierro del Norte de España y "Santa Fe" , 'Confederación" y "Mikado" para RENFE. La entrega de la última "Mikado" en 1958 cerró el largo período de locomotoras a vapor iniciado en 1884.

También en 1935 la MTM se inició en la fabricación de motores diesel para la industria ferroviaria con el encargo de automotores y locomotoras de maniobra de la compañía MZA. En 1941, pasada la guerra civil, la sociedad construyó unos nuevos talleres adaptados a las necesidades del diesel y en 1953 se entregaron las primeras locomotoras gas-oil a RENFE.

En 1953 entró como accionista de la MTM a empresa suiza Brown Boveri & Cie, destinándose un taller especial para la construcción de material eléctrico y en 1954 se recibió el primer pedido de trenes eléctricos de cercanías abriéndose el capítulo del tren eléctrico.

3. El archivo de La Maquinista Terrestre y Marítima, SA. Un caso singular.

La conservación del importantísimo archivo de la Maquinista se debe en primer lugar a la actuación llevada a cabo por la propia empresa en el año 1964, cuando con ocasión del cierre de las oficinas de la Barceloneta y su concentración en la factoría de San Andrés, la dirección encargó una vasta operación de búsqueda y catalogación del patrimonio histórico de la compañía que se denominó "Maquinista Retrospectiva". Se trata de una actuación insólita en su momento, porque no pretendía ordenar el archivo administrativo de la empresa sino de salvaguardar con una finalidad cultural y científica unos fondos documentales que se consideraban ya entonces de valor incalculable.

Los realizadores de la "Maquinista Retrospectiva" ordenaron los documentos en cuatro series: planos y expedientes técnicos; biblioteca; legajos de correspondencia y contratos; y libros manuscritos (actas, contabilidad, libros de pedidos, registros, etcétera). Una parte de los fondos se depositaron en instituciones públicas (Biblioteca Central, Archivo de la Corona de Aragón) hasta que el convenio de 1982 los ha ido concentrando en el ANC donde se encuentran en la actualidad sometidos a un proceso integral de catalogación subvencionado por Alstom Transporte.

3.1. Datos cuantitativos del fondo documental.

550 volúmenes de contabilidad y libros de actas de los distintos órganos de dirección de la empresa.

898 legajos de expedientes técnicos.

1257 legajos de correspondencia y expedientes administrativos.

200 legajos de la dirección de la empresa (dossiers de los consejos de administración, patrimonio, contratos con el extranjero, relaciones institucionales, etcétera).

1.049 cajones, 893 carpetas y 168 legajos de planos.

biblioteca técnica de 520 obras.

archivo fotográfico sin determinar.

3.2. Principales series documentales.

Archivo de Dirección.

Documentos fundacionales y constitutivos: escrituras de constitución y modificación de estatutos y documentos oficiales.

Libros de actas de la Junta de Gobierno, de la Junta de Accionistas y del Consejo de Administración.

Expedientes de las diversas reuniones de los órganos de dirección que contienen: órdenes del día, balances, resumen de las cuentas anuales, dictámenes jurídicos, informes de la dirección, delegaciones de voto, correspondencia, etc.

Memorias anuales de la sociedad.

Ampliaciones de capital y emisiones de deuda.

Reparto de beneficios y dividendos.

Escrituras de nombramiento de cargos y apoderados.

Patrimonio: escrituras de propiedad, arriendos, censos, etc.

Documentación fiscal.

Archivo de la sección jurídica: estudios, informes, dictámenes, pleitos.

Relaciones institucionales con los gobiernos, las Cortes, la administración periférica y la administración local.

Correspondencia.

Empresas filiales y participadas.

Contabilidad.

Fondo integrado por las series completas de inventarios, balances, mayor, diario, cuentas corrientes y otros volúmenes de contabilidad auxiliar. Destacan libros sobre aspectos específicos: "Nuevos talleres", "MZA", "Marina", etcétera.

Archivo técnico.

Serie de expedientes técnicos: 898 legajos que contienen los contratos, presupuestos, estudios de coste, dibujos y planimetría de cada uno de los encargos y suministros de la sociedad. Están ordenados numéricamente y temáticamente y se pueden localizar con facilidad. Algunas de las entradas son: acumuladores, arsenales, calderas, cubiertas metálicas, depósitos, elevadores, embarcaciones, estaciones, ferrocarriles, funiculares, gasómetros, grúas, máquinas de vapor, muelles, pantanos, puentes, puertos, tornos, etc.

Los legajos de correspondencia contienen documentación que complementa la anterior y a través de ellas pueden seguirse las incidencias de cada obra o encargo.

El archivo de planos está formado por los documentos gráficos elaborados por los técnicos de la empresa o de los clientes. Se pueden localizar a partir de una ordenación numérica y temática: "Calderas industria textil", "máquinas de vapor", "locomotoras", "vagones", "vías", "puentes", "calderas", etcétera.

1. *La Maquinista Terrestre y Marítima, SA. Cronología.*

1838.

Fundación de *La Barcelonesa, S.A*, sociedad destinada a la fabricación de maquinaria para la industria. El socio principal es Nicolás Tous.

1839

Valentín Esparó compra unos talleres de maquinaria creados por los hermanos Bonaplata y se instala en la calle Tallers de Barcelona.

1841

Transformación de *La Barcelonesa SA* en la nueva sociedad comanditaria *Tous, Ascacibar y Cía*. Traslado de la empresa a la calle San Pablo.

1852

Los talleres de Valentín Esparó se trasladan al barrio de la Barceloneta.

1855

Constitución de *La Maquinista Terrestre y Marítima SA*. Son socios fundadores Valentín Esparó, Nicolás Tous y Celdonio Ascacibar. El capital fundacional es de 20 millones de reales. Los talleres se distribuyen entre las calles de San Pablo y Tallers y los terrenos del barrio de la Barceloneta.

1864

Concentración de todos los talleres de la sociedad en los terrenos del barrio de la Barceloneta.

1866

La MTM construye en el puerto de Barcelona uno de los mayores varaderos de la época. Consolidación de la empresa como principal fabricante de motores para la navegación.

1874

Construcción del mercado de Borne, obra emblemática de la MTM.

1882

Encargo de la línea de ferrocarriles Valencia-Alcoy. La MTM construye las primeras calderas para locomotoras a vapor.

1884

Construcción de las primeras locomotoras a vapor en España para la compañía de tranvías de Barcelona-Clot-San Andrés.

1888

Suministro de la maquinaria que horada el túnel de la Argentera, en la línea de ferrocarril de Reus a Mora de Ebro.

1895

Primer encargo de grandes locomotoras de vapor para compañía MZA

1917

La MTM y la compañía MZA constituyen una sociedad destinada a cubrir las necesidades de locomotoras de vapor de la red ferroviaria española. Construcción de nuevas naves en el barrio barcelonés de San Andrés del Palomar.

1921

Convenio con la casa Krupp para importar tecnología

1923

La MTM compra de los talleres Alexander y ampliación de los talleres de la Barceloneta.

1928

La Maquinista construye la cubierta metálica de la estación de Francia (Barcelona).

1932

Se empiezan a fabricar los primeros motores diesel marinos.

1935

Encargo de automotores diesel para la compañía MZA.

1944

Se inaugura una nave destinada a la fabricación de motores diesel para el ferrocarril.

1953

La firma suiza *Brown Boveri* entra de accionista en la MTM. Se construye un taller para material eléctrico.

1965

Todos los talleres y oficinas de la MTM se concentran en San Andrés del Palomar. La compañía recupera el archivo histórico en la operación "Maquinista Retrospectiva".

1993

La Maquinista se integra en el grupo europeo Gec Alstom.

1995

Cierre de la fábrica de San Andrés y traslado de todas las instalaciones industriales al complejo de Gec Alstom en Santa Perpetua de Mogoda.

BIBLIOGRAFÍA

CASTILLO, Alberto, *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico*, Barcelona, 1955.

ESCRIBANO, A., "La Maquinista Terrestre y Marítima", *Recerques*, 18 (Barcelona, 1986), p. 141-160.

FERNÁNDEZ TRABAL, Josep, "Los archivos empresariales en Cataluña. Balance de quince años de actuación del Arxiu Nacional de Catalunya", *Revista de Historia Industrial*, 9 (Barcelona, 1996), p. 183-198.

FRAGO I PÉREZ, Pilar, *Guia dels fons d'empresa de l'Arxiu Nacional de Catalunya*, Sant Cugat del Vallès, Arxiu Nacional de Catalunya, 1996.

HAMON, Maurice, "Archives d'entreprises, histoire industrielle et histoire sociale: evolutions et perspectives", *Bulletin du Comité des Archives des Entreprises du CIA*, 10 (1987), p. 5-10.

La Maquinista Terrestre y Marítima. 1856-1944, Barcelona, 1944.

NADAL, Jordi, "Archivos industriales en Cataluña", *Actas del primer congreso sobre archivos económicos de entidades privadas, 3-4 junio de 1982*, Madrid, Archivo Histórico del Banco de España, 1983.

PASQUAL I DOMÈNECH, Pere, 'Ferrocarrils i industrialització a Catalunya', *Recerques*, 17 (Barcelona, 1985), p. 43-72.

SANS I TRAVÉ, Josep Maria, "La recuperación de los fondos de empresa del Arxiu Nacional de Catalunya", *Seminario sobre los archivos de empresa y la investigación en historia económica*, 1997, en prensa.

TAULÉ I TELLO, Albert, 'Les archives d'entreprise en Catalogne', *La Gazette des Archives*, 168 (Paris, 1995), p. 30-35.

TONINELLI, Pier Amgelo, "La storia d'impresa in Europa: qualche riflessione", *Archive e Imprese. Bolletino di informazioni, studi e ricerche*, 3 (Milan, 1991), p. 103-130.

TORTELLA, Teresa, "Gli archivi d'impresa in Spagna", *Archive e Imprese. Bolletino di informazioni, studi e ricerche*, 3 (Milan, 1991), p. 61-70.

TORTELLA, Teresa, "Los archivos de empresa en Esàña y la investigación en historia económica", *Seminario sobre los archivos de empresa y la investigación en historia económica*, 1997, en prensa.