

Patrimonio Industrial Portuario: el Astillero de Matagorda

José María Molina Martínez

Fotografías extraídas del archivo histórico de la Factoría de Matagorda.
Negativos originales sobre cristal.



Vista General.

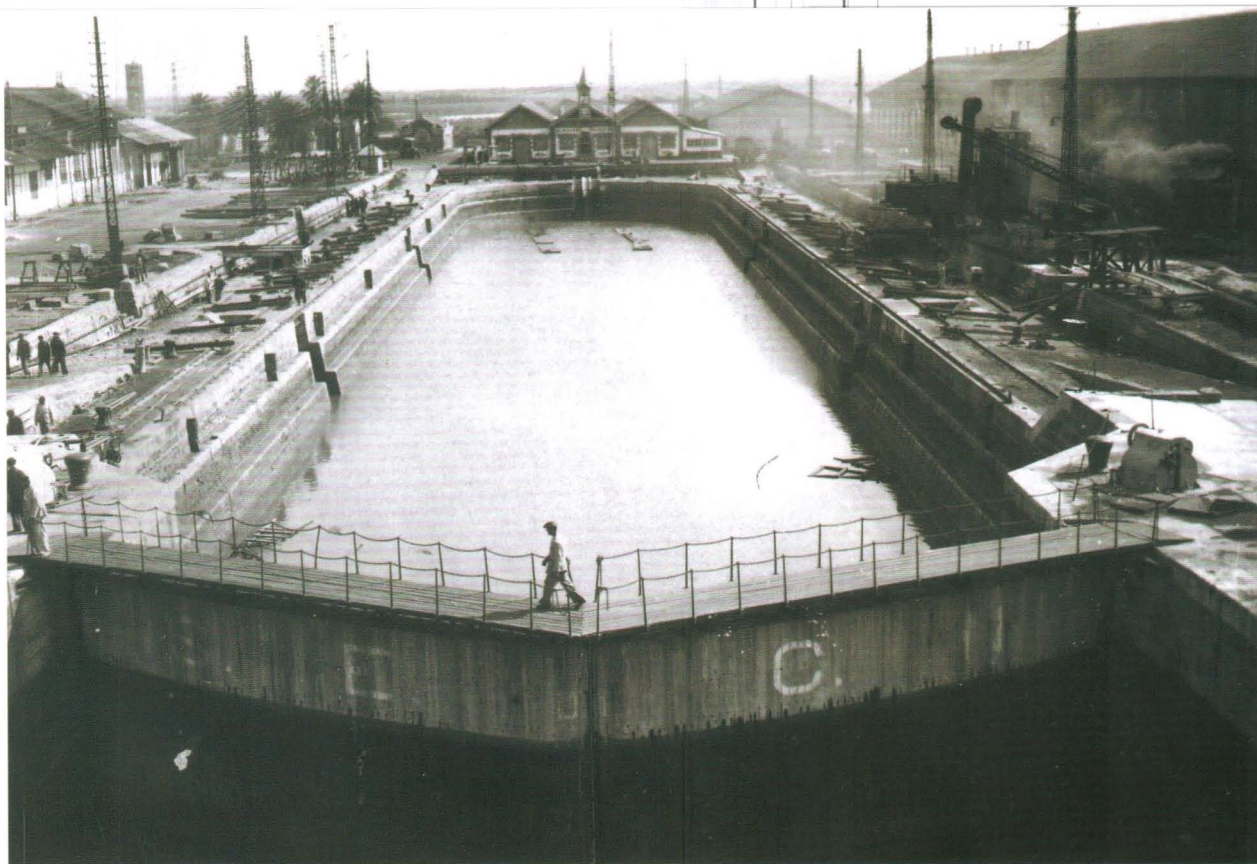
Cuando en septiembre de 1872 se inician los trabajos de construcción del Dique de Carenas¹ de la Factoría de Matagorda en Puerto Real (Cádiz), nadie podía imaginar que aquella obra de ingeniería hidráulica iba a convertirse, con el paso de los años, en el centro de un gran entramado industrial, que no sólo permaneció activo durante cien años, sino que, proyectado hasta el día de hoy a través de su magnífico heredero, mantiene dignamente y a pesar de los enormes problemas que aquejan al sector, un elevado nivel de actividad económica.

/1/

El dique fue mandado construir en 1872 en la playa de Matagorda por Antonio López y López, Marqués de Comillas. Diseñado por los ingenieros escoceses Bell y Miller, fue dirigido por el ingeniero español Eduardo Pelayo. Se conserva intacto con sus 156,5 metros de eslora por 27,6 de manga y 8 de altura, construido totalmente en piedra ostionera y aún mantiene su sistema manual de apertura y cierre de compuertas.

En ese trayecto vital de casi 100 años, el astillero de Matagorda —como todo el mundo lo conoce en la Bahía de Cádiz— ha sufrido una mutación constante y en paralelo, tanto al desarrollo de las técnicas de construcción naval como al de los principios empresariales que en cada ciclo histórico marcaron los objetivos de la factoría.

Producto de todo ello es la configuración que hoy nos ofrece su planta, salpicada de infraestructuras y talleres de una tipología constructiva tan heterogénea como sorprendente, en la cual enseguida observamos que la necesidad de adaptar las instalaciones a la evolución tecnológica siempre primó sobre la “estética industrial” de cada periodo. Y es que, el astillero de Matagorda nunca tuvo tiempo de pensar cómo debía ser la disposición de su planta industrial, ya que pasó de ser concebido y distribuido como un simple centro de reparaciones, que cubriese la demanda de la Compañía de Vapores de Antonio López, a un astillero en toda regla, capaz de construir los grandes buques de pasaje que solicitaba su transformado propietario: la potente Compañía Trasatlántica Española.



Dique de Carenas.

En veinte años, el Dique había pasado de ser el centro de Matagorda a infraestructura subsidiaria del flamante astillero. Las nuevas instalaciones: grada, muelles de armamento, talleres de fabricación, caminos de rodadura para las grúas, parque de planchas, almacenes cubiertos y a la intemperie..., se extendieron rápidamente por las zonas norte y sur de la factoría rellenando salinas y esteros, hasta tropezar con los obstáculos naturales que configuraban la zona, o los límites administrativos impuestos por el Ministerio de la Guerra, en un área donde hasta la altura de los edificios supuso siempre un problema. No conviene olvidar que la península del Trocadero, donde se intentaba asentar el astillero de los Comillas, era un espacio sometido a servidumbre militar, en el que el ramo de fortificaciones pretendía completar las defensas del área con un nuevo fuerte que condicionaba todo el solar de la recién estrenada factoría.

Concluida la *crisis de fin de siglo* (XIX), el astillero de Matagorda es un establecimiento industrial consolidado. Han remitido las presiones del Ministerio de la Guerra sobre el suelo donde se asienta, y sus talleres están en plena actividad. Poco a poco, a sus modernas instalaciones para la reparación y construcciones navales se le van añadiendo nuevos edificios de servicios y sorprendentes construcciones reflejo del denominado *paternalismo industrial* de finales del siglo XIX: la barriada obrera; la escuela de aprendices y el asilo; la capilla; el comedor y el teatro, este último desaparecido; son los iconos "fossilizados" de aquella primera etapa del astillero.

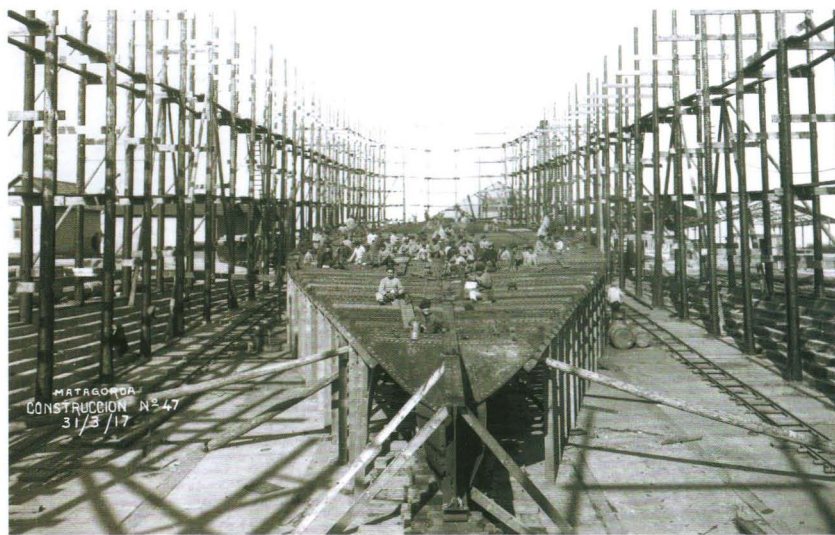


Tinglados.

En 1914, la Compañía Trasatlántica vende la Factoría de Matagorda a una nueva y prometedora empresa: la Sociedad Española de Construcción Naval, una compañía hispano-británica encargada de reconstruir la flota perdida en Cuba y de acometer la construcción de los nuevos buques del anterior propietario de la factoría. Sin embargo, la Gran Guerra primero, y el ciclo económico proteccionista que le siguió, impidieron el despegue del nuevo astillero, que mantuvo casi intacta su planta hasta bastante después de terminar la Guerra Civil Española. Sólo dos pequeñas ampliaciones, siempre dentro de los límites de los terrenos iniciales, se pueden apreciar en el primer tercio del siglo, y las dos se desarrollaron en el sector sur de la planta. La primera se corresponde con la construcción de la grada nº 2 y la mejora de algunos talleres. Y la segunda, ejecutada durante los años de la dictadura de Primo de Rivera, mejoró las dotaciones de los gremios relacionados con la habilitación de los buques, situándose los nuevos talleres entre la segunda grada y el muelle de armamento.



Capilla neorrománica.



Construcción de barco.

La Guerra Civil y la II Guerra Mundial suponen una importante parada en el desarrollo urbano y tecnológico de la planta industrial que, militarizada desde el año 1936, se mantuvo en activo sólo y exclusivamente para cubrir las necesidades de los buques de guerra del bando nacional.

Terminado el ciclo bélico, se reinicia la actividad constructora y con ella la modernización de unas instalaciones que el tiempo y la guerra habían dejado completamente obsoletas. Unas primeras y tímidas mejoras iniciadas en 1946 preparan el camino para las fuertes inversiones que vendrán después, ya que serán la Ley de Crédito Naval de 1956 y el Plan de Estabilización de 1959 los pilares económicos sobre los que se apoyará la renovación del astillero. Ambas leyes permitirán renovar instalaciones antiguas, acometer nuevas obras y comprar los equipos necesarios para reactivar la deprimida planta. Las obras de adaptación del astillero a los nuevos tiempos fueron de la mano de un incremento progresivo de la cartera de pedidos, hasta llegar a límites de saturación. A este ciclo se corresponde una importante ampliación de la factoría: aumento del tamaño de las gradas; construcción de nuevas infraestructuras y muelles; mejoras en el suministro eléctrico y de fluidos; ampliación de antiguos tinglados y construcción de nuevos y enormes talleres, acorde con la evolución de las técnicas constructivas y el tamaño de los barcos. Son años de gran crecimiento en los que no sólo aumenta el tamaño físico del astillero, sino el de los trabajadores que lo “habitan”, y para ellos, en un renovado ejercicio de “paternalismo empresarial”, nada mejor que una nueva barriada. En estos años, como en los iniciales de la factoría, la Sociedad Española de Construcción Naval propicia la construcción de

una barriada que exige a una buena parte de los trabajadores del viaje de ida y vuelta al tajo. El diseño urbano, la tipología constructiva de estas viviendas y el nombre de sus calles, A y B, sólo pudo ser humanizado por el carácter de sus habitantes.

El nacimiento en 1969 de la Compañía Astilleros Españoles S.A. significó el inicio del fin de la actividad en la vieja factoría de Matagorda. Los barcos de los años setenta ya no son lo que eran a finales del siglo XIX, y las instalaciones, tanto antiguas como remodeladas, no podían acometer ni reparaciones ni, por supuesto, nuevas construcciones. El relevo llegó en cinco años y el cierre en ocho. Unos meses antes de cumplir 100 años de actividad ininterrumpida, el Dique de Matagorda cierra definitivamente sus históricas compuertas.

El epílogo a esta breve reseña llega doce años después, de la mano de un presidente entusiasta y un equipo de trabajo volcado en un proyecto nuevo y lleno de ilusión: recuperar el patrimonio industrial abandonado; perpetuar el esfuerzo de tantas generaciones de trabajadores; y proteger la riqueza documental heredada. En cinco años escasos se cumplió el objetivo básico: recuperar, valorar y proteger. Recuperar un recinto industrial que conservaba casi la totalidad de los edificios e infraestructuras que en su origen levantó la Compañía de Vapores de A. López. Valorar en su justa medida un patrimonio considerado hasta ese momento de segundo nivel, puesto que la denominada *arqueología industrial* no gozaba en aquellos momentos del suficiente interés como para ser tenida en cuenta. Por último proteger la herencia transmitida, no sólo

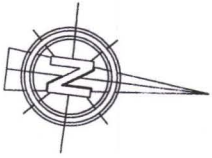
con la autoridad moral que imprime la centenaria historia de la empresa, sino también con todos los instrumentos que ofrece la legislación vigente en nuestro país.

Y es que el valor del patrimonio que hoy custodia el Museo El Dique es incalculable, no ya por su volumen y calidad ², sino, y sobre todo, porque refleja el desarrollo durante más de un siglo de las formas de vida, de trabajo y de relación social de una comunidad para la que esta actividad industrial supuso durante décadas su única referencia laboral.

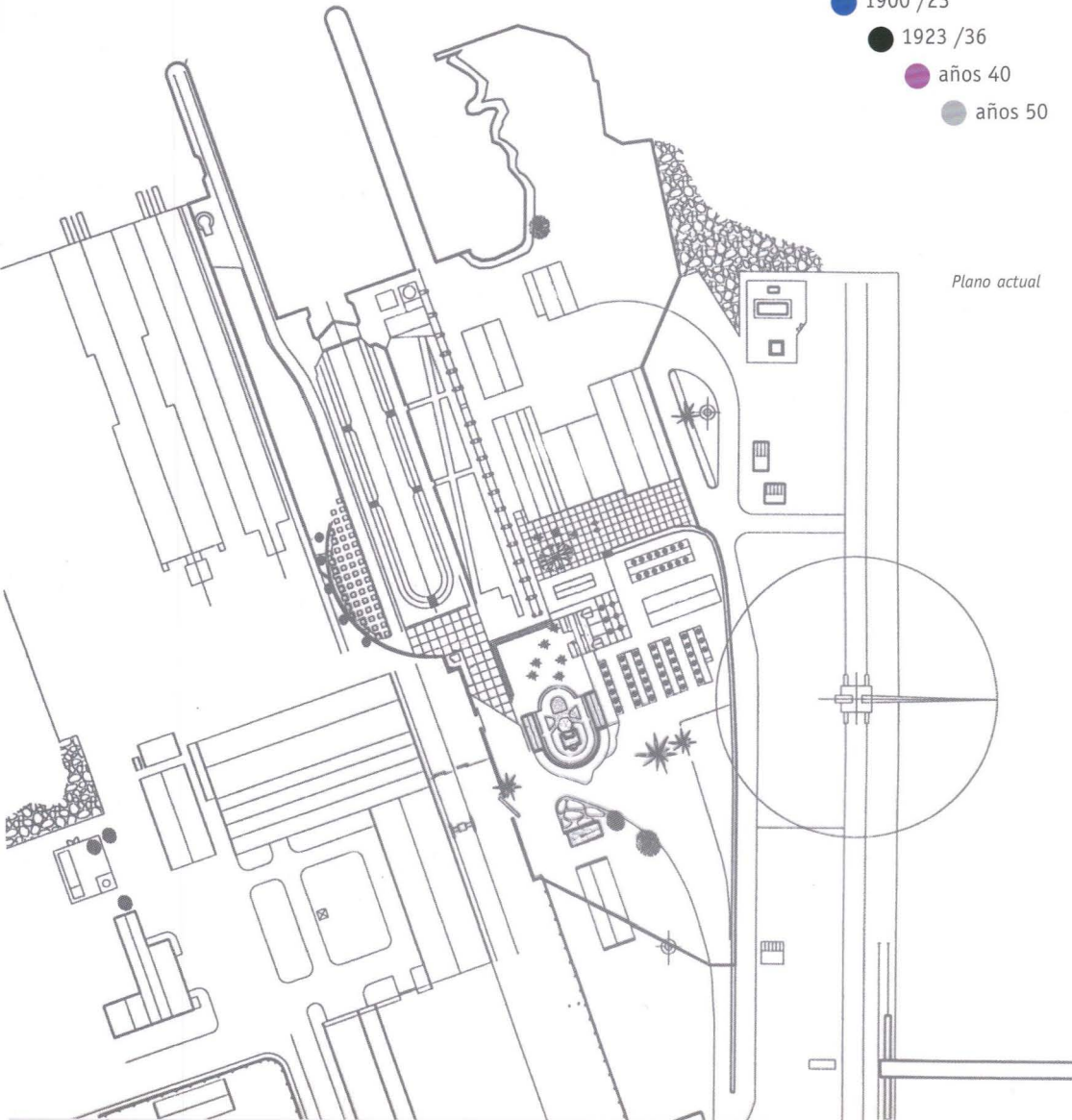
[2/]

El complejo “El Dique” conserva casi intacto 100.000 m² de fábrica del siglo XIX, más de 3.000 objetos y herramientas industriales, un archivo compuesto por aproximadamente 4.000 legajos donde se describe la evolución tecnológica de la industria naval civil a lo largo de un siglo y cuarto y, sobre todo, un fondo único de documentos fotográficos que agrupa y refleja en algo más de medio millón imágenes, la historia de la construcción y reparaciones navales en la Bahía de Cádiz

El último acto de esta obra inacabada aún lo estamos escribiendo y su argumento es muy simple: difundir el magnífico acervo conservado. Al Museo El Dique y a la Zona Histórica de la Factoría de Matagorda —como se denomina el complejo cultural resultante de aquel proyecto— sólo le falta un sistema de gestión adecuado a las necesidades de un centro de difusión cultural moderno. Su situación geográfica y el incentivo que supone la proximidad de sus contenidos y paisajes a la realidad social del entorno, son sus mayores atractivos. ●



- Límite zona histórica
- 1878 /81
- 1881 /89
- 1889 /98
- 1900 /23
- 1923 /36
- años 40
- años 50



Plano actual

PALABRAS CLAVE: PATRIMONIO INDUSTRIAL; ASTILLEROS; DIQUE; BARRIADA OBRERA; RECUPERAR, VALORAR Y PROTEGER; DIFUSIÓN Y GESTIÓN.

KEY WORDS: INDUSTRIAL HERITAGE; SHIPYARD; DIKE; WORKERS' NEIGHBORHOOD; RECOVER, VALUE AND PROTECT; SPREADING OF KNOWLEDGE AND MANAGEMENT SYSTEMS.

PORT INDUSTRY HERITAGE: THE MATAGORDA SHIPYARD

On the grounds of the Navantia-Puerto Real shipyard (Cádiz), we find the Historic Area of the Matagorda Factory, both origin and legacy of an industrial landscape of great heritage value. It is the result of the evolution process of both naval construction techniques and of the business principles which set the objectives of the factory during each of the cycles of its history. It has a museum and an industrial site which have been conserved practically intact since their construction over 100 years ago.

Since its origin, with the construction of the Carenas Dike in 1872, the factory has undergone constant transformations promoted by the consecutive owners of the plant: slipways, infrastructures, piers and workshops. Its activity decreased in 1969 —with the creation of the company Astilleros Españoles S.A.— and it closed eight years later.

A *working city* was created within the production site, and this now constitutes an interesting urban legacy which is considered to be *fossilised*. On the one hand, elements resulting from *industrial paternalism* of the late XIXth century are conserved: the neighbourhood, the apprentice school, the home, the neo Romanic chapel, canteens, offices, warehouses... And on the other, we find elements from the subsequent adaptation in 1960, urban design and the residential typology —the name of the streets were A and B, humanised thanks to the character of its inhabitants—.

A renewed sensitivity towards industrial heritage has allowed us to recover, value and protect a site which reflects the development —over more than a century— of the ways of life, work and social relations of a community for which this activity was, for years, a sole work reference.

Efforts are now concentrated on the spreading and creation of a management system suited to the needs of a modern cultural centre, which facilitates access of citizens to a heritage site that conserves the history of us all.