MATAGORDA, EL DIQUE Y LA MARINA MILITAR

Gerardo Manuel LÓPEZ GARCÍA
Doctor Ingeniero Naval

En recuerdo del equipo de hombres
que dirigieron el trabajo en el dique de Matagorda:
Barba, Castro, López Real, Prieto, Ramos y Varela.
Formaron a muchos que llegábamos con
nuestra maleta llena de teorías
y nos enseñaron cómo se mandaba.
Lealtad, honradez y eficacia eran sus
herramientas para el buen hacer.

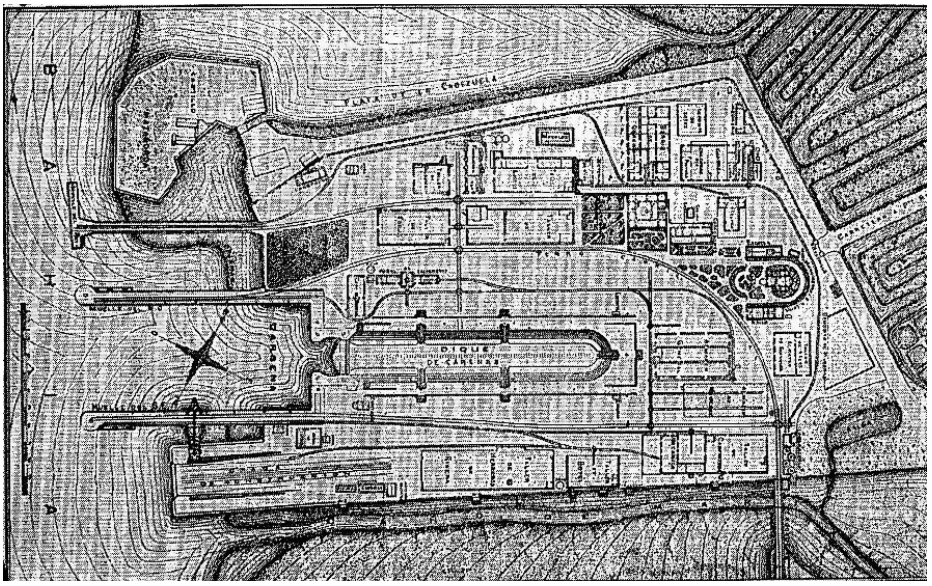
Introducción

HAY mucha información privada sobre Matagorda (1) y su dique, pero es difícil acceder a las fuentes de esa información, y lo encontrado está sospechosamente impregnado de lo políticamente correcto en cada circunstancia. Matagorda fue en su momento la fuente de negocio de la ciudad de Cádiz que, siempre marinera y política, vio, en la segunda mitad del siglo XIX, caer su vida comercial e industrial, decadencia de la que le salvó, solo parcialmente, Antonio López con su naviera, que hizo de la ciudad un punto de unión de la Península con los territorios de la antigua patria de todos.

Antonio López, que comienza su aventura naviera en Cuba hacia el año 1845 (2), siempre había tenido clara la conveniencia de disponer, como negocio paralelo al de armador, de unas instalaciones que le permitieran efectuar el mantenimiento de sus barcos con un carácter preferencial, cosa difícil de conseguir en todo tiempo pero mucho más en aquel, en que no se disponía de suficiente número de diques privados para el carenado, los que había eran de pequeño tamaño, y las averías de los equipos propulsores, muy frecuentes,

(1) El castillo de Matagorda fue terminado en 1534 como un elemento de defensa fronteriza contra los moros. En 1612 fue reconstruido y en 1702 sufrió el ataque de los británicos, que habían desembarcado en sus cercanías. También fueron británicos los que lo defendieron en 1811 contra las tropas francesas, quedando el castillo en ruinas hasta nuestros días.

(2) En el año 1850 consigue un contrato para mantener una línea entre Guantánamo y Santiago de Cuba que cubre con el barco *General Armero*, de 716 T.R.B. Este barco con casco de madera, de 51,8 metros de eslora, 8,53 de manga y 5,8 de puntal, fue el primero con bandera española propulsado por hélice. Entregado por William Cramp & Sons Shipbuilding Company, de Filadelfia, en el año 1852, embarrancó y se perdió sin víctimas el 14 de diciembre de 1853.



El astillero de Matagorda en 1900.

obligaban a resolver los fallos por medios artesanales que precisaban de personal muy cualificado.

Cádiz es una ciudad con una historia universal a bordo. Incluso en el Arco del Triunfo de París figura nuestra bahía como uno de los triunfos de Napoleón, sabia forma de comunicarnos que la historia se escribe con goma y tijeras al lado, pues todos recuerdan en coplas y pasacalles cómo corrían los franceses ante nuestra infantería cuando esta los desalojó del castillo de Matagorda, desde el que bombardeaban la ciudad con los primeros cañones de la historia con retrocarga y balas con metralla de barras de plomo, con las cuales «se hacían las gaditanas tirabuzones». Cañones que fueron desmantelados y de los cuales solo queda uno, conservado en los jardines de la residencia del primer ministro británico, en el número 10 de Downing Street en Whitehall, Londres. No fue menor la paliza que recibió la escuadra francesa del vicealmirante marqués de Rosily-Mesros, que seguía refugiada en nuestra bahía, al este de Matagorda, en la Fosa de Santa Isabel, cuando el conde de Venadito le obligó a rendir la flota que ocupaba la bahía gaditana desde los días de la batalla de Trafalgar (3). Por todo

(3) La escuadra francesa se componía de cinco navíos y una fragata, con un total de 442 cañones, muy superior en fuego a las posibilidades conjuntas de los barcos españoles y de las baterías costeras. Tras el asesinato del capitán general de Cádiz, el general Solano, ocupó la capitanía el general Tomás Morla, que luego ascendió a mariscal de campo, quien se inclinó rápidamente a la política antifrancesa. Permitió el abastecimiento de pólvora a los barcos británicos del vicealmirante Purvis, que cercaban la bahía, y ordenó a nuestro jefe de escuadra, Juan

ello, Matagorda es algo más que un astillero para los gaditanos: es el Dique. Ese dique en el que tengo el orgullo de haber trabajado como ingeniero a lo largo de muchos años.

Muchos son los libros y trabajos que hacen referencia a Matagorda y a su dique, por lo que recomiendo prestar atención a la bibliografía que se acompaña al final del texto. Cito entre las fuentes de información, para los que quieran estar mejor documentados, la *Revista General de Marina*, la revista *Ingeniería Naval*, las hemerotecas del *Diario de Cádiz* y, curiosamente, de *La Vanguardia* de Barcelona y la revista *El Dique*, publicada en el mismo Astillero y difícil de conseguir por su muy limitada difusión. Entre los muchos libros publicados recomiendo especialmente *Matagorda: mito y esperanza*, de Pedro Castilla Madrina, cuya lectura, de poca sustancia técnica, pues no es esa su intención, sirve para conocer lo que llamaríamos «el espíritu de Matagorda».

Más difíciles de conseguir son los datos de primera mano, aquellos que no han sufrido la polución que supone toda publicación, que se pueden sacar de la biblioteca del Dique de Matagorda; de las actas de los Consejos de Administración de la Cía. Trasatlántica, de la Naval y de Astilleros Españoles; y mucho más difícil, de los informes internos de la dirección del dique y del astillero, de los cuales alguno he tenido a mi disposición.

No quiero terminar sin hacer un breve comentario sobre el libro *Astilleros españoles 1872-2000,* que es una recopilación de la información, correctamente presentada, puesta a disposición de un grupo de historiadores universitarios expertos en los temas que nos presentan… (véase carta de presentación del, entonces, presidente de IZAR, antes Astilleros Españoles, José Antonio Casanova en la introducción del libro, que tiene párrafos de contenido político, criticando épocas en las que España ocupó el cuarto puesto de la construcción naval mundial, que parecen incluidas a modo, más bien diríamos, del famoso grito de ¡¡viva Cartagena!! y que resultan difíciles de justificar por su oportunidad cuando se habla desde una posición industrial, económica y política como la que tenían quienes así escribían.

La factoría de Matagorda nació para prestar servicio de mantenimiento a los barcos de una empresa, la fundada por Antonio López y López, dedicada a los servicios de correo y pasaje entre la Península y los territorios españoles de ultramar. Su primera intención fue disponer de un dique flotante para el carenado y reparación de los barcos. Para ello se contactó con los astilleros William Denny Brothers, en Bumbarton, proximidades de Glasgow (4), con vistas a la construcción del mismo. Pero posteriores estudios obligaron

---

José Ruiz de Apodaca, conde de Venadito, el ataque a los barcos franceses, que se rindieron, después de breve combate, el 9 de junio de 1808, dejando cerca de 4.000 tripulantes prisioneros y pertrechos y armamento que equiparon a nuestra escuálida Armada.

(4) Estos importantes astilleros proyectaron un dique flotante de 91 m de eslora, 14,4 de manga y capaz de varar barcos con 6 m de calado. El coste, incluida la puesta a punto, era de 75.000 libras esterlinas y se colocaría en el lugar que acababa de ser aprobado por O'Donnell a Antonio López y situado en la orilla de la península del Trocadero. De esta forma se pensaba dejar de usar el dique grande de La Carraca y, junto con el dique flotante situado en La Habana,

a anular el contrato, por no considerar idóneo el proyecto, dadas las condiciones meteorológicas —los frecuentes vientos fuertes— de la bahía de Cádiz.

Pero, con anterioridad a la solución gaditana, Antonio López barajó la solución que llamaremos catalana. Era lógico, pues este santanderino universal residía en Barcelona, ciudad con un nivel industrial superior a la media del resto de España y que tenía una población que pensaba en algo más que en la deuda pública y en las acciones de las compañías ferroviarias para la inversión de los ahorros. En esta ciudad se instaló, hacia 1875, un ingeniero belga, Alejandro Wohlguemuth, que abrió en las Ramblas una oficina técnica; en 1879 se asocia con capitalistas catalanes y monta una industria de fundición y mecanizado que, con el tiempo, intentó dedicar a trabajar en el sector naval, aprovechándose del Plan de Escuadra aprobado en 1886, para lo cual efectuó una inversión de 12,5 millones de pesetas.

Las cosas no le fueron bien a Wohlguemuth, pues se encontraba con una fuerte competencia dada la desconfianza en los productos nacionales; no obstante, logró un importante contrato, el 30 de junio de 1886, por 61.837 pesetas, para la construcción de tres calderas tipo Pelícano, con sus accesorios, destinadas a la Armada, que entregó a finales del año y que le facilitaron el permiso para montar un varadero en las playas de Casa Antúnez. Este contrato dio lugar al nacimiento de la compañía Arsenal Civil, cuyas instalaciones se erigieron en el lugar en que ahora se asienta el Club de Tiro Deportivo de Barcelona.

La factoría Arsenal Civil fue un fracaso económico, pues después de esas tres calderas Pelícano solo consiguió el contrato para la construcción de la cañonera *Cóndor* (5), para la Armada española, provista de un equipo propulsor de 380 CV fabricado, también, en la factoría.

La situación financiera no fue óbice para que Antonio López se interesara en invertir en esta empresa, a la que hizo importantes pedidos procedentes de su grupo empresarial. Uno de ellos fue la maquinaria para el *Joaquín del Piélago*, cuya construcción fue financiada por los compradores. Pero el interés de tener una factoría para el mantenimiento de la flota llevó a conversaciones que concluyeron en una alianza empresarial en el otoño de 1891, cuando se

---

tener cubiertas las necesidades de varada de los barcos de la Compañía cerca de los puntos terminales de la travesía.

(5) La cañonera *Cóndor* fue una consecuencia de la Feria Internacional de 1888, en la que se le concedió una medalla de oro, para demostrar que el Programa de Escuadra de Berenguer podía contar con la industria nacional. De su diseño se ocuparon los ingenieros Francisco Erro Zugasti, como inspector del Estado, y Federico Armenter y José Batlle, por parte del astillero. Este último fue autor de la máquina de triple expansión, la primera de esta índole construida en España. La embarcación tenía el casco de acero importado, desplazaba 63 toneladas, medía 25,5 m de eslora total, llevaba 24 tripulantes y montaba un cañón Hontoria de 90 mm. Fue dada de baja el 18-5-1900 por orden del ministro de Marina, Francisco Silvela; no obstante, siguió prestando servicio en el puerto de Vigo hasta el 24 de enero de 1902, en que sufrió una explosión en la caldera cuando perseguía a unas embarcaciones contrabandistas, lo que ocasionó su pérdida y la muerte de seis tripulantes.

fundó la sociedad Arsenal Civil de Barcelona, con un capital de 1.250.000 pesetas. Presidida por Emeterio Alcobé, se fijó como objetivo fabricar maquinaria para embarcaciones y aun las propias embarcaciones. Como gerente y director técnico de la empresa se nombró a Enrique Satrústegui Barrié (ingeniero, socio y amigo de Antonio López), auxiliado por el ingeniero Juan Brunet Alsina.

La flamante empresa, empujada por el grupo industrial de Antonio López, comenzó una nueva andadura llena de trabajo. Contrató para la Armada dos pequeñas cañoneras denominadas *Águila* y *Cuervo* (6), de 27 metros de eslora y casco de acero galvanizado, así como varios equipos propulsores para pequeñas embarcaciones de la Marina. Pronto se convenció Antonio López de que el lugar para el mantenimiento programado de sus barcos no podía estar en Barcelona, porque esta solución hacía muy difícil el mantenimiento de los que hacían el servicio en el mar Cantábrico.

El punto intermedio, que además era el de salida para América, era sin duda Cádiz, por lo que se acudió a esta definitiva solución natural. En la década de los años noventa del siglo XIX la factoría de Barcelona fue cesando en sus actividades; dejó una serie de obras terminadas muy interesantes y variadas que abarcaban desde las lanchas cañoneras, de las que hemos hablado, a seis barcazas y una draga para Manila, y en lo que a obra histórica se refiere, queremos recordar que en sus talleres se fundieron todas las piezas del monumento a Colón que se encuentra a la entrada del puerto de Barcelona.

En el año 1871 se acomete, por fin, la que iba a ser la solución definitiva: un dique seco de mampostería situado entre las ruinas del castillo de Matagorda y el caño María, cerca de la estación de ferrocarril de El Trocadero (7). La autorización definitiva para la ocupación de los terrenos públicos, expropiación de los privados que se consideraran necesarios y construcción del dique y talleres anexos fue concedida el 19 de agosto de 1872 por el rey Amadeo I (8) e incluía una cláusula que obligaba a varar barcos con bandera española, mediante tarifas aprobadas previamente, respetándose la prioridad de uso a los barcos de la compañía de Antonio López y a los de la Armada española. Esta cláusula de prioridad se mantuvo durante toda la vida útil del dique, incluso al

---

(6) Ambas cañoneras fueron destinadas a la vigilancia costera del puerto de Cartagena. Estaban fabricadas en acero galvanizado y desplazaban 70 toneladas con una eslora de 26,63 m. Daban una velocidad superior a los 14 nudos gracias a un equipo propulsor formado por una máquina de triple expansión, tipo pilón, que desarrollaba 300 I.H.P. a 300 r.p.m. Las dos embarcaciones causaron baja en la Armada, por orden de Francisco Silvela, el 18 de mayo de 1900.

(7) El ramal ferroviario de Jerez de la Frontera a El Trocadero fue uno de los primeros tramos de ferrocarril de la península ibérica y estaba destinado a facilitar la exportación de los vinos de Jerez.

(8) Curiosamente, aunque en el decreto de la aprobación figura como lugar de la firma el monasterio de El Escorial, realmente fue firmado por el rey en Ferrol, durante la visita real a la fragata acorazada *Amadeo I,* ex *Príncipe Alfonso,* ex *Sagunto,* que estaba carenándose para su entrega en el arsenal. El barco, cuyas características principales eran 6.253 t de desplazamiento, 10 cañones de 220 mm, 3 de 180, 12,5 nudos de velocidad y 560 tripulantes, acabó sus días con el nombre de *Sagunto*.

venderse el astillero a la Sociedad Española de Construcción Naval, y fue aplicada en el caso de la reparación de la motonave *Guadalupe* en los años sesenta del siglo pasado, en la obra efectuada para subsanar los daños ocasionados en la colisión en el estrecho de Gibraltar.

Se proyectó la construcción del dique seco, en prolongación del cual se hicieron dos muelles paralelos, de seis metros de ancho, formando una dársena que permitía tener sendos barcos atracados y dejando ancho libre suficiente para la entrada y la salida de un tercer barco en el dique.

Se dispuso en el muelle del este de una machina de 60 toneladas de izada, que, como curiosidad histórica, fue un importante elemento colaborador de las operaciones del desembarco de las tropas españolas en la bahía de Alhucemas.

El dique resultante tenía las siguientes dimensiones:

Eslora en línea de picaderos	145,0 m
Eslora en el plan del dique	150,5 m
Eslora en el coronación	156,5 m
Manga en el plan	15,5 m
Manga en la entrada	19,2 m
Manga en la coronación	27,6 m
Calado en pleamar máxima	7,7 m
Calado en bajamar mínima	6,7 m

Los proyectistas y ejecutores de la obra de ingeniería civil descrita en el párrafo anterior fueron la firma de ingeniería británica Bell & Miller de Glasgow (9) —que utilizó el proyecto en dos ocasiones posteriores: una en Montevideo y otra en el mismo Glasgow— y el ingeniero español Eduardo Pelayo y Gomiz (10). Las obras costaron 6.101.306 pesetas (según apuntes contables), tres veces la cantidad presupuestada, pues se encontraron con dificultades para mantener el nivel freático preciso para las obras (el mismo problema que se encontró en la construcción del nuevo dique en 1972) dado el tipo de fondo de la zona, que llega a alcanzar 20 metros de espesor de fangos con profundas vaguadas pliocénicas

Curiosamente hay que señalar que este dique era, cuando se construyó, el segundo existente en España de propiedad privada. El primero era el construi-

---

(9) Bell & Miller era una ingeniería, con sede en Glasgow, fundada en 1850 por Robert Bell, nacido en Edimburgo en 1822, y Daniel Miller, nacido en Glasgow en 1825. Especializados en obras portuarias y con importantes proyectos desarrollados en el Firth of Clyde. Bell murió el 13 de septiembre de 1883, y Miller, el 28 de septiembre de 1883, pero la firma continuó hasta finales de los años noventa. Glasgow ha sido siempre un lugar de investigación importante para obras civiles marítimas y fue un centro de información importante para el desarrollo de la puerta del dique de la nueva Matagorda (Astillero de Puerto Real).

(10) Eduardo Pelayo, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, fue un activo técnico español en trabajos de ingeniería marítima con obras importantes en Cádiz, el dique y muelles de Matagorda, y en Santander. Consiguió emplear cemento natural nacional en las obras de Matagorda, utilizando los fabricados por Jacinto Mombrú en Alcaulete, provincia de Jaén.

do en San Mamés (11), en Bilbao, y en todo el mundo solo existían ochenta diques de carenado de propiedad privada.

Período de propiedad de la Compañía Trasatlántica

El dique se utilizó principalmente para el mantenimiento de los barcos de pasaje que la compañía propietaria empleaba en el tráfico de pasaje y correo que tenía contratado. El primer barco que utilizó el dique fue el vapor *Guipúzcoa* (ex-*Príncipe Alfonso*), que fue varado el día 3 de julio de 1878. El negocio de reparaciones, que al principio solo se dedicó a la atención de los barcos de la Compañía, se diversificó, con el tiempo, a la atención de barcos ajenos, que pasaron de cinco en el segundo semestre de 1881 hasta un máximo, que se alcanzó en 1889, de 126 barcos.

En los talleres anexos se construyeron 40 embarcaciones, como negocio adicional, durante los años comprendidos entre 1889, entrega del primer barco, hasta los 126 barcos botados, el máximo se alcanzó en 1889, hasta 1913 en que se entregó el último de esta compañía entre las que se cuentan: 2 barcos mixtos de carga y pasaje, 5 cargueros, 4 remolcadores, 7 lanchas, 7 ganguiles, 12 barcazas y 3 pontonas. Además, la oficina técnica del astillero realizó el proyecto de dos barcos de carga que luego no se construyeron. En total el astillero entregó embarcaciones por valor de 10.067 TRB El primer barco que se botó en Matagorda fue el *Joaquín del Piélago* (12), un barco mixto de carga y pasaje proyectado por Löbnitz and Co. (13). Es curiosa la relación mantenida, en los comienzos de la vida de Matagorda, con la técnica de ingeniería naval y civil escocesa (14), sin duda debida a Satrústegui que, ingeniero, socio y hombre de confianza de Antonio López, tenía grandes amigos en Glasgow.

---

(11) Este dique se inauguró en 1868.

(12) El barco fue botado el 9 de mayo de 1891 y la entrega se efectuó el 16 de mayo de 1892. Sus características principales eran: eslora total, 61,67 metros; manga, 8,36 metros; puntal, 6,28 metros; desplazamiento: 1.000 toneladas; arqueo bruto: 841,34 TRB La propulsión era una máquina de triple expansión con 1.250 caballos indicados, que a 105 revoluciones daban una velocidad de 15 nudos. Tenía dos calderas que trabajaban a una presión de 160 libras. Durante la segunda guerra mundial fue vendido, transformado en carguero y rebautizado *Sidi Ifni*. Declarado presa de guerra por los británicos, por transportar material de guerra enemigo, y se le pierde la pista.

(13) Sir Frederick Löbnitz (1863-1932), constructor y proyectista de barcos y ministro del gobierno británico. Nació en Renfrew, población cercana a Glasgow. Su aprendizaje lo hizo en el astillero de Govan, en Fairfield. En 1890 se convirtió en socio de su padre, Henry Löbnitz, nacido en Dinamarca, que había fundado una empresa especializada en el proyecto de dragas que colaboró en las obras del canal de Suez y del de Panamá. Durante la primera guerra mundial fue ministro de Armamento, y al terminar la contienda volvió a su empresa, de la que fue presidente hasta su muerte.

(14) Curiosamente, al proyectar la puerta del nuevo dique de Matagorda (conocido como Puerto Real), se acudió de nuevo a la tecnología escocesa, que junto a la de Massachusetts fueron la base del proyecto de la, hasta ahora, puerta móvil más grande del mundo.

Con un presupuesto para la construcción de 13.000 libras, al final las obras alcanzaron una cifra próxima a las 35.000 libras (cambio oficial: 1 libra = 28,50 pesetas), un 10 por 100 más que el coste en el Reino Unido, lo que sirvió para demostrar que en España era posible la construcción de este tipo de barcos si se revisaba la imposición fiscal sobre este tipo de operaciones. Las obras de construcción de la embarcación corrieron a cargo del ingeniero naval Toribio Gil, y la decoración del barco, con intenso sabor árabe, fue dirigida por el catedrático de Bellas Artes de Cádiz Adolfo García Cabezas.

La mayor embarcación fue el *José de Aramburu*, de 2.387 TRB, construcción número 16, para la Compañía Gaditana de Navegación. Esta sociedad, nacida bajo los auspicios del banquero José de Aramburu, precursor en Cádiz del Banco de Bilbao, al que vendió su empresa bancaria, estaba presidida por el conde de Osborne y tenía como gerente al gaditano Enrique MacPherson. La botadura, que no estuvo exenta de anécdotas, se llevó a cabo el día 7 de junio de 1902 y es recordada porque el barco se botó anticipadamente, antes de que los invitados al acto ocuparan sus puestos. Este carguero montaba una máquina alternativa de vapor construida en España.

La carga de trabajo en el astillero de Matagorda se vio disminuida en este periodo, a pesar de la magnífica calidad de la maestranza y mano de obra, por la sempiterna ayuda del poder constituido, político y económico, a los astilleros de la provincia de Vizcaya, y por la distancia entre los centros de suministros de materiales y Cádiz, lo que representaba un aumento de los costes y una dificultad en las comunicaciones precisas para las relaciones comerciales.

Matagorda representó una importante aportación a la industrialización de la zona y fue un ejemplo en lo que se refiere a las relaciones laborales, muy avanzadas para lo que era usual en aquellos tiempos. La formación profesional fue importante, aunque no llegó a igualar la practicada en los astilleros de Escocia y del este de Inglaterra, de donde procedían los primeros técnicos, entre los que se contaban Thomas Coleman, director de construcción naval; David Miller, jefe de talleres; Elias Muramet, maestro de grada; Jorge Patterson, maestro de electricidad, y Mariano Coviggioli, maestro de calderería.

En este período no se realizó ninguna operación de nuevas construcciones con la Armada ni con barcos de guerra extranjeros. No obstante, hay que resaltar que se presentó un momento en el que se intentaba paliar el bajo rendimiento económico del astillero preparándolo para acudir, en el año 1902, al Plan de Escuadra para la recuperación de las pérdidas sufridas por nuestra Armada en Cuba. El plan, muy ambicioso, incluía la construcción de 10 acorazados de 12.500 a 14.000 toneladas de desplazamiento, 4 cruceros de 2.500 a 3.000 toneladas de desplazamiento, 40 torpederos de 130 toneladas de desplazamiento y 32 torpederos de 70 ton. de desplazamiento y 2 barcos escuela. El presupuesto para esta escuadra era de 516 millones de pesetas (la mitad del presupuesto anual de España).

Este Plan de Escuadra, que se llegó a denominar *el negocio del siglo,* murió por sí solo entre proyectos y anteproyectos a lo largo de todo un lustro

y realmente a causa de su dimensión que lo ponía lejos de las reales posibilidades de España junto con la competencia de un plan nacional de regadíos que pretendía modernizar e industrializar la agricultura española.

Era la lucha política conocida como «pantanos *versus* acorazados». Entre los defensores de los primeros se encontraban Joaquín Costa y Rafael Gasset, y entre los partidarios de la Armada se distinguieron Maura, Sánchez Toca, Ferrándiz y Cobián. La falta de contratos de nuevas construcciones militares no supone desvinculación entre la Armada y Matagorda; y así, en cuestiones de protocolo se enmarca la visita de Alfonso XII a Matagorda a bordo de la falúa del comandante de la fragata *Numancia* el día 30 de octubre de 1879. Durante la visita S.M. asistió a la varada del vapor correo *África*, acontecimiento que se recuerda al denominar al muelle en que desembarcó el monarca Muelle del Rey, nombre que se conservaba cuando se cerró el dique en 1975.

Varios barcos, nacionales y extranjeros, se repararon en Matagorda, así recordamos, entre los relacionados con las marinas militares de otros países, al buque escuela alemán *Stosch* (una importante reparación cuya duración imprevista hizo imposible el programa previsto aquel año para la formación de los guardiamarinas de Alemania).

No todo eran felicitaciones entre ambos organismos, Matagorda y la Armada. Curiosamente existía entre la factoría y las oficinas en la ciudad de Cádiz una unión radiotelegráfica (gracias a la utilización de los equipos desmontados de dos embarcaciones de servicio de la factoría para el transporte de personal), sistema que duró hasta mediados del siglo pasado y que servía para la comunicación entre ambos puntos, supliendo la falta de líneas telefónicas (en 1960 la factoría de Matagorda disponía de tres líneas telefónicas con el exterior, una de ellas destinada a servicios especiales).

En 1905, durante unas maniobras de la escuadra, el acorazado *Pelayo* se encontró con serias dificultades de comunicación radioeléctrica por las interferencias producidas por el equipo de Matagorda que, por lo visto, era más potente que el de la escuadra, lo que ocasionó las esperadas protestas por la utilización del sistema de comunicación y que fueron la primeras de una serie que terminó muchos años después.

Propiedad de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) hasta 1936

La SECN, más conocida como la Naval, nació el 18 de agosto de 1908 para atender a la construcción del Plan de Escuadra y a la administración y gestión de los arsenales militares. Su capital social era de 20 millones de pesetas, dividido en dos grupos, el primero procedente del ahorro nacional, propietario del 60 por 100, y el resto de origen británico. Después, sucesivas operaciones financieras aumentaron dicho capital, que en 1922 ascendía a 60 millones de pesetas, el 67,5 por 100 era obligatoriamente capital español y el resto de la inversión era de libre disposición, disminuyéndose, por lo tanto, la participación británica en la empresa.

El dique en operación de llenado, desmontando las escoras de dos embarcaciones.

Dentro del grupo español se encontraban dos subgrupos principales, el primero era el formado por el capital vasco (representado por José María Chavarri y Estanislao Urquijo), y el segundo, el procedente del capital catalán (representado por Javier Gil Becerril).

El Plan de Objetivos fundacional de la Naval no olvidaba la entrada en el campo de la marina mercante, para lo cual se precisaba de nuevas instalaciones *ad hoc*. Ya a mediados de 1911 se empezaron a tantear las posibilidades de absorber el astillero de Matagorda, operación en la que estaban ilusionados todos los estamentos de la ciudad de Cádiz, y en especial los empleados de la Compañía Trasatlántica. Su director, Ignacio Noriega, contactó con la Naval al respecto, encontrándose con un desinterés razonable ante la importancia y novedad del negocio que se quería plantear. La mediación de un hombre-puente, Enrique de Satrústegui y Barrié, entre la Trasatlántica (de la que era delegado en Madrid) y la Naval (de cuyo Consejo de Administración formaba parte), activó los contactos tendentes a la adquisición de Matagorda por la Naval.

Pero las conversaciones se alargaban. Por un lado, la Compañía Trasatlántica jugaba la baza de su importante cartera de posibles construcciones, cuyo programa incluía 20 barcos de pasaje con un total de 103.100 TRB a construir entre los años 1914 y 1924 (dos de los cuales eran verdaderamente importan-

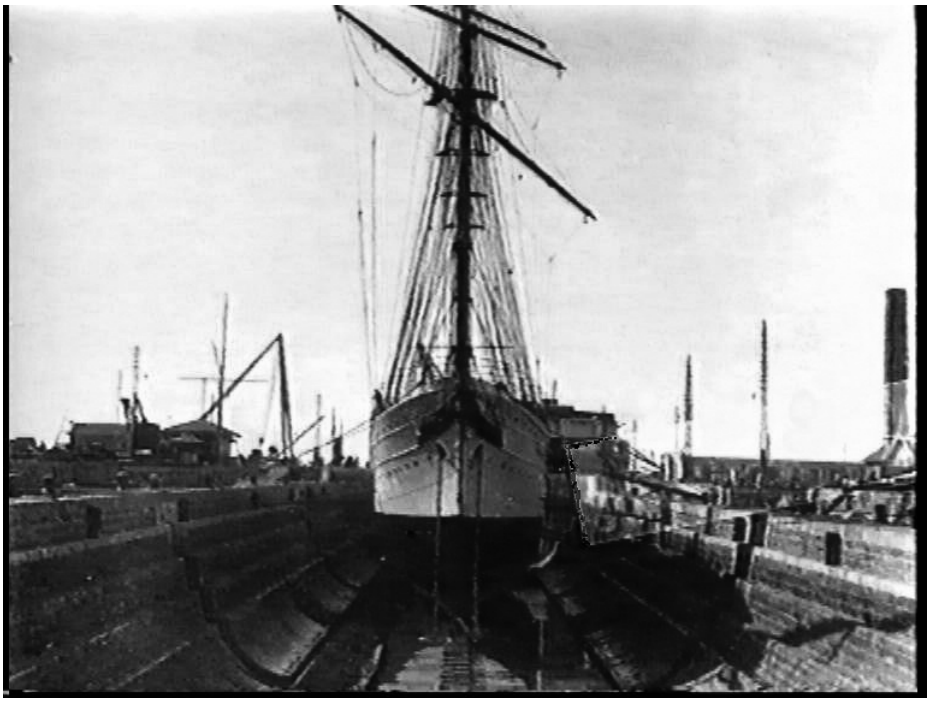
tes con 15.600 TRB y 22.500 TRB). Por el lado de la Naval, se seguía con las dudas sobre la rentabilidad que ofrecía el mercado español de barcos mercantes, dadas las inestables condiciones políticas y financieras en las que se encontraba España.

Pero se llegó a un acuerdo por fin, y durante el mes de marzo de 1914 quedó concluido el convenio, que se firmó el día 21 de ese mes. Por parte de la Naval lo hicieron Fuster y Navarrete, y por parte de la Cía. Trasatlántica, Eizaguirre y Monturiol. El importe total de contrato fue de 6,5 millones de pesetas, que cubría la cesión del astillero (5.000.000 pts.), la comisión por la exclusividad de construcción de nuevos barcos (1.000.000 pts.) y la cesión de los derechos para el carenado y la reparación de embarcaciones (500.000 pts.). La entrega de la factoría se efectuó el día 27 de marzo de 1914.

Entre las condiciones pactadas en el convenio había una que tuvo importancia años después. Esta era, como hemos indicado anteriormente, la preferencia absoluta de los barcos de la Trasatlántica para la utilización del dique seco. Al final de los años cincuenta ocurrió que el buque de pasaje *Guadalupe*, navegando a plena carga y pasaje desde Barcelona al Río de la Plata, fue pasado por ojo en el estrecho de Gibraltar por un barco mercante, que hacía la ruta Algeciras-Ceuta cargado con municiones y explosivos para nuestro Ejército en África. El *Guadalupe* no se hundió pero, gravemente dañado, se vio obligado entrar en el dique de Matagorda, como se ha dicho a plena carga y repleto de pasajeros. El dique tenía su cama con picaderos inadecuados, de baja calidad y muy gastados, dadas las dificultades para su reposición. Estudiado el asunto con detenimiento, se asumió el riesgo y se varó el barco pero, desafortunadamente, los picaderos cedieron y, dejando el barco sobre un mar de astillas. Salvo pequeñas abolladuras locales, el barco no sufrió avería alguna. El talón del codaste quedó a solo unos pocos centímetros del bloque de hormigón de la estructura de la puerta del dique sin tocarla, pero obligando a un estudio muy cuidado del trimado a la hora de dar agua al dique. Lo curioso fue el anecdotario que ocasionó, entre el personal del astillero, la varada de un buque repleto de pasajeros (y pasajeras).

Las reparaciones de los barcos de guerra españoles fueron muy poco frecuentes —hay que tener en cuenta que en las cercanías se encontraba el arsenal de La Carraca—, pero hemos encontrado algunos datos al respecto, todos ellos referentes a las varadas efectuadas entre los años 1921 y 1926, en que entraron a reparar en Matagorda los siguientes barcos de la Armada española:

Año	*Barcos varados*
1921	3
1922	1
1923	4
1924	3
1925	3
1926	4



El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* carenando para su entrega a la Armada.

Es verdad que entonces era director de Matagorda un miembro del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, el coronel Iglesias, muerto prematuramente el 28 de junio de 1925, quien se distinguió en los trabajos de reparación de los guardacostas *Larache* y *Alcázar* y del crucero *Princesa de Asturias*. Este último era conocido como el «Arrastrao», por las incidencias ocurridas en La Carraca con su botadura, que se efectuó en tres actos: el primero, en septiembre de 1896, el día de su botadura inicial, que fracasó al no deslizarse el barco; el segundo, en el mes de noviembre siguiente, cuando se intentó la botadura mediante el tiro de remolcadores fracasando también y quedando el barco con medio casco en el agua y el tercero, en la madrugada del día 17 de noviembre, cuando el barco, sin que se hiciera nada para conseguirlo, entró en el agua.

Al final de este período se construyeron tres barcos para la marina militar, uno para la Armada de la República del Uruguay, un segundo para la de México y el tercero para la española.

El barco para Uruguay era un buque hidrográfico, el *Capitán Miranda*, construcción núm. 64. Se le puso la quilla el 9 de marzo de 1930 y su botadura se efectuó el 26 de julio de 1930. Actuó de madrina Sara Tage de Latmarthée, esposa del capitán de corbeta Julio Lamarthée, futuro comandante de la

embarcación. Con línea de yate y proa de violín, de 504 TRB, desplazaba 552 toneladas. Sus características principales eran: eslora total 54,85 metros, manga 8 metros, y puntal 6 metros. Velocidad 11,5 nudos. Iba armado con un cañón de 37 milímetros y una ametralladora, contando con una dotación de 52 hombres. El 19 de noviembre siguiente efectuó pruebas en bahía, terminadas las cuales satisfactoriamente, sería entregado a los representantes de la Marina uruguaya. El día 21 de noviembre el buque zarpó rumbo a Montevideo, con dotación española, bajo el mando del capitán de corbeta Luis Gil de Sola. En 1977 el barco fue transformado en buque escuela con arboladura de goleta de tres palos tipo Bermuda, situación en la que se encuentra actualmente.

El barco para la Armada mexicana fue un cañonero, el último de una serie de tres construidos gracias al crédito de 70 millones de pesetas a la República de México, mediante la Ley del 28 de diciembre de 1932. Estos barcos de 1.320 TRB fueron construidos, dos en Ferrol y el tercero en Matagorda siendo, con el nombre de *Potosí* el núm. 67 de los barcos botados en este astillero. Su quilla se puso el día 30 de noviembre de 1933, botándose el 24 de agosto de 1934 y se entregó el 5 de marzo de 1936 junto con el *Guanajato* y el *Queretano*. Dado que había estallado la guerra en España, el barco fue embargado por la Armada española. Sus dimensiones eran 80 metros de eslora, 12 de manga y cuatro de calado, siendo su desplazamiento de aproximadamente 1.250 toneladas. Los otros dos barcos, originalmente propulsados a vapor con turbinas Parsons de 5.000 caballos y calderas Yarrow y dos hélices, modificaron la planta propulsora, en la década de los años sesenta, reemplazándola por motores diésel. La velocidad máxima era de 18 nudos. La tripulación llegaba a 140 personas entre oficiales y marinería. El armamento principal era de tres cañones Vickers de 102 mm. Estos dos barcos lucharon en la segunda guerra mundial dedicándose a la escolta de barcos petroleros por el golfo de México, para lo cual se les dotó de equipos de detección y lucha antisubmarina.

Y, por último, nos queda relatar lo referente al tercer barco de guerra, este destinado a la Armada española. Nos referimos al buque hidrógrafo *Malaspina,* cuyas características principales eran: eslora 68,5 metros, manga 10,6 metros, puntal 5,7 metros y arqueo 1.220 TRB. La maquinaria propulsora se construyó en Ferrol y la componían una máquina alternativa de vapor de 850 CV, dos calderas Yarrow y dos líneas de ejes que proporcionaban al buque una velocidad de 12,5 nudos. La construcción tenía el número 70 de las botadas en Matagorda. Su quilla se puso el 26 de enero de 1935, botándose el 13 de septiembre del mismo año en un acto desprovisto de toda solemnidad, acudiendo el almirante jefe de la Base Naval de La Carraca, Gómez Pablos, y los directivos del astillero junto a la madrina del nuevo buque, María Luisa Gómez Pablos Duarte. El barco se entregó el 4 de mayo de 1937 como crucero auxiliar, dado que al entrar en servicio España se hallaba en plena guerra civil, por lo cual se le montaron dos cañones de 101 milímetros.

Prestó servicio a la Armada hasta el 2 de noviembre de 1970, año en el que se le dio de baja. En el proyecto de este barco intervino de forma muy destacada el capitán de navío Francisco Moreno Fernández (después almirante y

primer marqués de Alborán), gracias a su conocimiento en los temas hidrográficos, a los que se destinaba el barco, adquiridos en su etapa como segundo jefe de la Comisión Hidrográfica del Norte.

No menos interesante, pero que no se puede incluir como una nueva construcción, fue la colaboración con Astilleros de Echevarrieta en la terminación del buque escuela de la Armada española *Juan Sebastián de Elcano,* ya que en el dique de Matagorda se terminó el barco, se le desmontaron los santos de botadura y se efectuaron las obras de pintura y carenado necesarias para la entrega.

Durante este período se produjo en Matagorda un hecho muy singular: la colaboración del personal y medios de la factoría en el desembarco de Alhucemas en 1927. Las tropas españolas se encontraron con la dificultad de abastecerse de agua dulce, por lo que se pensó en la instalación de una planta potabilizadora de agua de mar. La caldera, de 40 toneladas de peso, comprada en Alemania, llegó en barco a Cádiz, donde no había más medios de descarga que la machina de Matagorda, que nunca había manejado pesos de esa entidad. Se decidió reforzarla, y con ello se consiguió desembarcar el equipo. Luego se procedió a estanqueizar la caldera, para conseguir una flotabilidad de dos toneladas, y se remolcó con el *Cíclope,* a cinco nudos, hasta la playa de desembarco, donde desde tierra se varó y se trasladó a su lugar de trabajo. Todo la operación estuvo dirigida por el personal de Matagorda.

Al frente de los trabajos de Matagorda se encontraba, durante gran parte del período considerado, un hombre emblemático tanto en Cádiz como en Puerto Real. Nos referimos a Félix Barrio Fort, que se jubiló en el 1934, a los setenta y cinco años, después de cuarenta y nueve de servicio en el astillero de Matagorda que le llevaron desde el puesto de delineante, con el que ingresó en 1885, al cargo de jefe de construcción naval, con el que se jubiló en 1934. Murió en 1936 como consecuencia de las heridas sufridas durante el bombardeo de la Aviación republicana a la ciudad de Cádiz el 26 de julio de 1936.

Período de 1936 a 1939

En 1936 había en Matagorda un problema realmente grave: encontrar trabajo —ya fuera de nuevas construcciones, ya de reparaciones— para la factoría, que se encontraba en una situación crítica, cercana al paro total. Los sindicatos y el Ayuntamiento hacían gestiones ante el ministro de Marina, José Giral, para que fuera encomendada a este astillero la gran reparación y puesta a punto del crucero *República* (ex *Reina Victoria Eugenia*) (15). Estas gestio-

(15) Crucero de 5.590 toneladas de desplazamiento y 140,82 m de eslora, montaba 9 cañones de 150 mm Vickers, 4 de 47 mm y 4 tubos lanzatorpedos. Alcanzaba los 26 nudos gracias a dos equipos de turbinas Parsons que generaban 25.000 CV. Su dotación era de 450 tripulantes. Se le puso la quilla en Ferrol el 31 de marzo de 1915, y se entregó a la Armada en febrero de 1923. Este barco se destacó en el desembarco de Alhucemas, donde arboló la insignia del contralmirante jefe de la flota. En 1936 se encontraba en Cádiz, en segunda situación, y se incorporó a la escuadra nacional con el nombre de *Navarra*.

nes se completaron con peticiones de ayuda al presidente de la Naval, que por lo visto precisaba de esta solicitud, e incluso llegaron hasta el jefe del gobierno, Manuel Azaña. En marzo de ese año aparece una posibilidad de resolver el problema, ya que se habla de la contratación de un petrolero que, se dice, estaría asignado a Matagorda, pero la gerencia de la Naval decide, irrevocablemente, encargar la construcción a sus astilleros de Sestao. Matagorda sigue en situación dramática, y la población de Puerto Real, con gran descontento social, se desahoga con el ataque y la quema de algunas iglesias (16). El Ministerio de Marina, para remediar el retraso en el comienzo de las obras en el crucero *República,* asigna a Matagorda la revisión anual del *Juan Sebastián de Elcano*, lo que supone un muy ligero alivio y no evita que la huelga general afecte a aquella.

La guerra de España comenzó, para la factoría de Matagorda, con otra huelga, ya que el personal de la Naval se unió al paro general convocado en Cádiz contra las medidas de estado de guerra tomadas por las autoridades navales, a pesar de que se consideraba que la situación había sido aclarada con la llegada al puerto del destructor *Churruca* y el desembarco de un tabor de regulares y la efectiva actuación de los guardiamarinas de la Academia Naval de San Fernando. El astillero fue militarizado, destinándolo a las obras de reparaciones y carenado de los barcos de guerra. Se efectuaron 110 operaciones en total. Entre las obras realizadas conviene destacar la de los cruceros *Canarias* y *Baleares*, que detallamos a continuación, el crucero *Almirante Cervera*, los minadores *Marte*, *Júpiter* y *Vulcano*, los cañoneros *Dato*, *Calvo Sotelo* (ex-*Potosí*), *Cánovas*, *Canalejas* y *Alcázar*, los destructores *Velasco, Almirante Valdés* y *Lazaga*, entre otros barcos.

La del crucero *Canarias* fue una de las importantes reparaciones llevadas a cabo en este período. Lógicamente, el barco no se pudo varar, dadas sus dimensiones, por lo que lo referente a la obra viva y a la avería en la hélice hubo que llevarlo a cabo en Ferrol. Las cosas ocurrieron así: el 13 de marzo de 1937, en aguas de Gibraltar, navegando con niebla y con visibilidad muy reducida, y acompañado del crucero *Baleares*, apareció por su banda de estribor la proa de un buque que cruzaba el Estrecho en sentido perpendicular a él. Cayeron a babor, pero no se pudo evitar la colisión, que afectó a la popa del crucero a la altura codaste. El otro barco era un mercante griego de unas 8.000 toneladas de desplazamiento, que en veinte minutos se hundió y cuya tripulación fue recogida por un mercante inglés. Las averías que presentaba el *Canarias* no afectaban a su obra viva, pero sí a una pala de su hélice de estribor. El *Canarias,* en unión del *Baleares,* entró en el puerto de Algeciras, donde, una

(16) Aunque algo fuera del tema que nos ocupa, quisiera, copiando del libro de Salvador Catalán que se cita en la bibliografía, relatar una anécdota que sirve para algo que sí forma parte de la intención de este trabajo, que es señalar el carácter que denominaríamos «matagordiano»: «Cuando la turba desalmada quemaba una iglesia en Puerto Real, reclamó del sacerdote que retirara el Santísimo Sacramento del sagrario».

vez evaluadas las averías, se trasladó a Matagorda para la reparación y, posteriormente, a Ferrol, para reemplazar la hélice inutilizada y aprovechar para limpiar fondos.

Por su parte, la importante reparación efectuada al crucero *Baleares* fue consecuencia de la batalla naval de Cherchel (al oeste de Argel, el día 7 de septiembre de 1937), uno de los dos combates navales de nuestra guerra civil, típicos por las unidades empleadas y su forma de actuar. El otro fue el ataque a los cruceros nacionales en las cercanías del cabo de Palos (al este del Mar Menor el día 6 de marzo de 1938). Del primero salió tocado el crucero *Baleares*, que reparó en Matagorda las averías en la obra muerta, forro exterior y superestructuras, dejando para Ferrol un importante problema de vibración en las chumaceras y el carenado. Puesto a punto, salió para proseguir con sus misiones de escolta, que desempeño hasta el mencionado encuentro en el que fue hundido en las proximidades del cabo Palos.

La plantilla de operarios y empleados tuvo que ser reforzada para la atención requerida por estos trabajos, pasando de 979 personas (98 empleados y 881 operarios) antes de la guerra a 1.379 personas (119 empleados y 1.260 operarios) en el momento de máxima plantilla, en 1938.

El astillero sirvió, en primera línea de combate, de una forma que podríamos comparar con un «hospital de campaña» para la flota nacional, al estar situado en un puerto, dentro de la bahía de Cádiz, estratégicamente ubicado a la salida del Mediterráneo y permitiendo fácilmente la entrada y salida de barcos y con los servicios del arsenal de La Carraca a su disposición.

Período desde 1939 hasta el cierre del dique

Matagorda, en la época del llamado franquismo (desde el final de la guerra civil hasta su cierre), fue un ejemplo del buen hacer social, tanto económica como técnicamente hablando.

Al final de la guerra, se canceló, con la publicación de la Ley del día 2 de septiembre de 1939, el contrato que tenía la Naval para la explotación de los arsenales de la Armada, lo que redujo a dos, Matagorda y Sestao, los astilleros de que disponía la Sociedad. Al producirse la segunda guerra mundial, a continuación de la contienda española, los astilleros tuvieron que sufrir las consecuencias, tanto en lo que afecta a los contratos como a los materiales precisos para las construcciones y reparaciones.

En la Matagorda del año 1940 se sufría una carestía de todo lo necesario para el normal transcurrir de los trabajos: parecía milagrosa la simple continuidad de una vida lánguida. Por ejemplo, la falta de energía eléctrica era tal que solo se suministraba tres días a la semana e hizo necesaria la instalación de una planta térmica de 650 kW que hacía imposible acometer cualquier mínimo programa de modernización de la producción. El acero suministrado por Altos Hornos de Bilbao era escaso y con una calidad que, solo con una bondadosa inspección, podía utilizarse ya que como los cupos eran mínimos

había que comprar el acero de libre disposición, aquel que, por su calidad física y química, no había pasado el control de calidad de la acerería y que, además, se vendía a un precio superior que el de cupo.

Esta situación duró hasta la entrada en servicio de la planta siderúrgica de Avilés durante los años cincuenta. Aun así, Matagorda acometió unas obras de mejora que supusieron un esfuerzo económico grande para la Naval, que se destinaron a las imprescindibles obras de mejoras en el servicio de grúas en la grada, ampliación de los talleres mecánicos y de herreros de ribera, compra de equipos de soldadura, mejora en la obra civil en los muelles de la dársena y otras obras complementarias; su presupuesto total fue de 10.480.219 pesetas, que se cubrió gracias a un préstamo hipotecario concedido por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional.

La política industrial de Matagorda, una vez concluidas estas reformas mínimas imprescindibles, se volcó decididamente hacia las nuevas construcciones, dejando las reparaciones y construcciones mecánicas en un segundo lugar, supeditadas al objetivo principal pero dotándolas de un total autonomía para la contratación de trabajos y subcontratación de actividades y trabajos.

El primer problema que se planteaba era demostrar que se podían hacer barcos en tiempo y precio competitivos, y de eso se encargó un magnífico equipo técnico y laboral, con una maestranza muy bien formada y entregada a la tarea.

Todos teníamos en nuestra memoria que la prefabricación de los barcos tipo Liberty en Estados Unidos fue un elemento imprescindible para el triunfo ruso sobre el ejército alemán. Aquellos barcos, que rompieron el cerco y llegaron a Murmansk, en el mar de Barents, con falta de resiliencia en el acero de su estructura y su descuidado proyecto, que solo había tenido en cuenta la facilidad en la construcción que duraba cuarenta días en grada, fueron la salvación del Ejército Rojo.

Pues bien, en el astillero de Matagorda se construyó un barco con cincuenta días de permanencia en grada, mientras en Madrid se discutía (en el Consejo de Ministros) si sabíamos o no construir barcos en España. Naturalmente el barco no era muy grande, se trataba del pequeño petrolero para la CAMPSA, el *Camprovín*, de 2.030 TRB construcción núm. 85, cuya quilla se puso el 2 de noviembre de 1953 y que se botó el 21 de diciembre de ese año después de cuarenta y nueve días de permanencia en grada. El barco era pequeño y posiblemente muy ajustado de presupuesto, pues los buques grandes y rentables, en la época del franquismo, se destinaban a los astilleros vascos. La sorprendente rapidez fue tildada por los expertos de casualidad, por lo que el astillero se vio obligado a mantener el tiempo de construcción de un segundo barco, gemelo del *Camprovín,* fue la construcción núm. 86, el petrolero *Camporreal,* cuya quilla se puso el 15 de febrero de 1954, botándose el 5 de abril de aquel año, sesenta y cuatro días después.

La factoría entregó en aquella época una serie de barcos con un amplio espectro de características, algunos muy especiales que requirieron la preparación previa de la factoría entre los que destacamos las construcciones de los

petroleros *Talavera* (construcción núm. 91, de 20.589 TRB entregado en mayo de 1960) y *San Marcial* (construcción núm. 94 de 20.580 TRB, entregado en marzo de 1961) por las avanzadas características de sus plantas propulsoras consistentes en turbinas de vapor de muy alta presión y temperatura, los butaneros *Butauno* (construcción núm. 103 de 1.523 TRB, entregado en julio de 1965) y *Butados* (construcción núm. 104 de 1.523 TRB, entregado en octubre de 1965) por las características del acero empleado en los tanques que precisaron una adecuación de los soldadores al tipo de acero utilizado en este caso, y los petroleros *Barrancabermeja* (construcción núm. 117 de 14.839 TRB, entregado en julio de 1966) y *Tumaco* (construcción núm. 142 de 14.839 TRB, entregado en junio de 1968) por ser barcos destinados a la Armada de Colombia, aunque realmente tenían pocas diferencias con petroleros para el tráfico comercial privado. Lo que sí resultó diferente fue el nivel de exigencia de la inspección.

En total se entregaron a los armadores nacionales y extranjeros, en el período comprendido entre enero del año 1955 a enero del año 1970, un total de 72 embarcaciones de diferentes características y tamaños, contándose entre ellas:

16 Petroleros
3 bulkcarriers
5 barcos de pasaje
6 barcos de carga general
4 fruteros
2 frigoríficos
2 butaneros
9 pesqueros
7 remolcadores
3 dragas
8 ganguiles
7 artefactos navales

Además, la oficina técnica desarrolló trabajos sobre tres contratos que no llegaron a entrar en vigor.

El ritmo de trabajo del Departamento de Reparaciones no disminuyó a pesar de su colaboración con el Departamento de Nuevas Construcciones, llegándose, incluso, a llevar la construcción de cuatro remolcadores y cinco pesqueros que, por su tamaño, eran fáciles de subcontratar. Los datos de que disponemos nos permiten enumerar los barcos reparados de 1957 a 1971, en los que se atendieron las reparaciones siguientes:

Año	*barcos españoles*	*barcos extranjeros*
1957 (desde 1/V)	38	9
1958	65	14
1959	76	9

1960	44	7
1961	31	10
1962	27	9
1963	49	18
1964	77	28
1965	53	9
1966	62	17
1967	62	19
1968	51	20
1969	60	45
1970	53	53
1971 (hasta 1/IV)	24	31

Entre las reparaciones efectuadas hay que recordar algunas de singular importancia, como la reconstrucción de barco de pasaje *Ciudad de Valencia,* que había tenido un incendio en Cádiz cuando cargaba municiones para la guerra en Ifni; la modificación de la estructura, en la zona de tanques, del petrolero *Bruch*, del cual se conservaron la cámara de máquinas y el castillo de proa; el cambio íntegro del doble fondo del buque mixto de carga y pasaje de bandera argentina *Río Bermejo*; la reconstrucción del pesquero *Juan de Urbieta*, un barco de propulsión eléctrica que curiosamente se hundió dos veces, el día de su botadura en Vigo y ya en servicio, lo que motivó un estudio de su estabilidad y la modificación del proyecto; la reparación del buque de pasaje *Guadalupe*, a la que nos hemos referido anteriormente y que estuvo llena de curiosas anécdotas. Como se ve por lo anterior, Matagorda no tuvo en este período relaciones con la Armada española, aunque sí se puede indicar que se construyeron dos petroleros para la Armada colombiana y se llevaron a cabo varias reparaciones de unidades de servicio portuario para la US Navy.

Pero había un plan previsto en la política económica que regulaba nuestro ingreso en la Comunidad Europea (17). Era necesario cerrar Matagorda, y como decía un prestigioso ingeniero naval, «nada hay más difícil que cerrar un astillero en pleno funcionamiento. Es preciso previamente que se quede sin trabajo».

Y aquí se presentó el problema. Matagorda tuvo su máxima producción, rentabilidad y beneficios en el quinquenio final de su vida industrial que comprendía los años comprendidos entre 1970 y 1974, en que se entregó el último barco, el bulkcarrier *Graiglas*, de 53.000 toneladas de peso muerto, sus grandes cifras de producción fueron:

Barcos entregados	24
Toneladas de peso muerto	934.750
Tamaño medio	38.948

(17) Curioso este enfoque de la necesidad de cerrar astilleros europeos cuando varios años después se presentan cuestiones tan difíciles de justificar como la fabricación en Francia de fragatas para Grecia o de submarinos en Alemania para Turquía con formas de pago complicadas.

Pero Matagorda se cerró. A costa de un gran sacrificio social, económico e histórico, Matagorda se cerró.

Es interesante referirnos a un tema que puede explicar, en parte, este sorprendente resurgir de la factoría de Matagorda que elevó su cifra de facturación, y por consiguiente la cuenta de resultados, de forma sorprendente dentro de un espíritu de colaboración de todo el personal de la factoría, a cuyo buen hacer se añade un programa social implantado por la dirección.

Entre las acciones que se llevaban a cabo se encontraban: el sostenimiento de la escuela de enseñanza primaria Nuestra Señora del Buen Consejo, en Puerto Real; las escuelas de los Hermanos de las Escuelas Cristianas de Cádiz y de la barriada de Matagorda; se concedían becas de estudio en la Institución Sindical Virgen del Carmen, de Puerto Real, y para las Escuelas Profesionales de la Sagrada Familia, de El Puerto de Santa María; existió un comedor de tarifas reducidas en el astillero; se sostenían los economatos laborales de Cádiz, Puerto Real y barriada de Matagorda; se disponía de 200 viviendas en régimen de autogobierno en la barriada de Matagorda; se mantenía una biblioteca y una revista de empresa y funcionaron, por último, un comité de seguridad e higiene y un jurado de empresa. En el primer convenio colectivo, en 1962, se tuvieron en cuenta aplicaciones complementarias a los fondos de jubilación y se incluyó una paga extraordinaria relacionada con los beneficios.

Conclusión

¿Y qué opinan de todo esto, del cierre de una factoría con todo este historial, aquellos que lo han sufrido?

Aquellos para los cuales Matagorda era su vida, aquellos que no tenían la maleta hecha, simplemente porque no tenían a donde ir… Pues muchos encontramos acomodo lejos de nuestro amado Cádiz, de nuestra vida y la de nuestros hijos, rompiendo lazos con amigos, con negocios, modificando nuestro desarrollo profesional, pero no todos tuvieron esa oportunidad. Pensando en ello casualmente encontré un curioso blog en internet en el cual conversaban una mujer, María, y un antiguo matagordiano y seguro amigo que firma con el nombre, no sé si real o ficticio, de J. Villalpando.

La conversación no tiene desperdicio y se refiere a la botadura de un petrolero en las gradas de la vieja Matagorda. Dice así:

María: *Qué alegría daban las botaduras en el Dique de Matagorda, recuerdo que desde el muelle salía una barcaza que por el caño del Trocadero nos llevaba para ver las botaduras. A los obreros les regalaban media botella de vino y una naranja especial, cosa que a los niños nos hacía mucha ilusión pues esas naranjas la «veíamos» poco, ¡tantos barcos que se botaban! ¡tantos hombres de 6 de la mañana a 6 de la tarde!, en fin tiempo pasado...Matagorda,,. El Dique,.. AESA,.. Astilleros Españoles.., Izar.., Navantia, tantos nombre y cada vez menos trabajo en ese Dique de*

Matagorda que era el motor principal de este pueblo, miles de hombres en ese tren que era como el de las películas del oeste, luego la bicicletas, a las 5 de la tarde parecía la Jarcia el final de la vuelta ciclista, venían jartos (sic) *de trabajar, llenos de tizne, pero contentos con su sobre,,, los puntos... las velá* (sic)*, los destajos, qué tiempos, ¡¡Dios mío!!, y ya ni se llama el Dique...*

J. Villalpando*: María, parece como si me estuvieras contando mi vida... 36 años de trabajo en ese Astilleros, hasta que me jubilaron... Creo que soy una «víctima de la reconversión naval»*

María*: Por mi trabajo tengo que pasar por el Dique de Matagorda (ese nombre no me resisto a olvidarlo) y he visto cómo se quedaba vacío, unos cuantos coches en el aparcamiento, las oficinas con muchas mesas vacías, entre otras cosas porque... no sé por qué ese personal se ha ido a La Carraca, tendrá su explicación, pero me duele, y ahora y es por lo que me decido a escribir, veo más personal, muchos coches en el aparcamiento es señal que se mueve algo más el trabajo, menos mal, y digo me duele, porque el Dique siempre fue de Puerto Real, siempre nos vamos quedando con menos, el Río San Pedro, hasta la arena se fue a la orilla de enfrente, con la cantidad de orilla que teníamos, el Dique, para La Carraca, la Universidad está en nuestro pueblo, en nuestra Algaida pero es de Cádiz, en fin sé que tendrá su explicación pero duele...*

Quisiera terminar justificando la ausencia de nombres de los protagonistas del final de esta historia, los que hicieron posible coronar la cima que alcanzó Matagorda en 1970, precisamente antes del cierre, pero por un lado mi deseo de no cometer olvidos y por otro mi deseo de terminar como lo hace mi amiga Paquita Martínez (18): «Si los barcos llevaran en su casco la firma, como la llevan los cuadros y las esculturas, se tendría que escribir no un nombre ni muchos sino: del primero hasta el último retoque, aquí trabajó un equipo».

Bibliografía

AZNAR GÓMEZ, Antonio: «Memoria de actividades del astillero de Matagorda en el periodo 1968-1972». Documento interno de A.E.S.A.

AGUILERA, Alfredo et al: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. Editorial San Martín, Madrid 1979.

BARRAGÁN MUÑOZ, José María: *Los puertos de la bahía de Cádiz*. Diputación Provincial de Cádiz, 1987.

BERNAL, Manuel: *Cambio económico y modernización social, 1880-1936*.

CARNEVALI RODRÍGUEZ, Emilio: «Matagorda», *Revista de Ingeniería Naval,* diciembre 2008.

(18) MARTÍNEZ ROMERO, María Francisca: *La industrialización en Cádiz: Sector Naval. (siglos XIX y XX)*. Universidad de Cádiz, 1991.

CATALÁN ROMERO, Salvador: *El problema obrero en Puerto Real, febrero-julio 1936*. Universidad de Cádiz, 1991.
CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*. Editorial San Martín, Madrid, 1979.
CASTILLA MADRIÑAN, Pedro: *Matagorda. Mito y esperanza*. Imprenta San José, Puerto Real, (Cádiz), 2006.
COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española*. Ediciones Aldaba, Madrid, 1989.
COSSÍO, Francisco de: *Cien años sobre de vida sobre el mar*. Compañía Trasatlántica, Madrid, 1980.
GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: «Los astilleros de Antonio López», *Revista de Historia Naval,* Madrid 1983.
GUILLOTO GONZÁLEZ, Emilio: *Cinco años de la historia de Cádiz, 1936-1940*. Fundación Municipal de Cultura, Cádiz, 1988.
HOUPT, Stefan, y otros: *Astilleros Españoles, 1872-2000*. Imprenta Tecnograf, Barcelona, 2002.
LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española*. Aqualarga Editores, Barcelona, 1998.
LÓPEZ GARCÍA, Gerardo: «20 años, la puerta del dique de Matagorda», *Revista de Ingeniería Naval*, diciembre 1994.
— *Estructura del Buque, Tecnología y Cálculo*. Tipografía Jiménez Mena, Cádiz, 1972.
MANRIQUE DE LARA, José: *La marina ochocentista y el puerto de Cádiz*.
MARTÍNEZ HIDALGO TERÁN, José María: *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga, Madrid, 1957.
MARTINEZ ROMERO, María Francisca: «Astilleros de Matagorda en la Bahía de Cádiz», *Revista de Ingeniería Naval*, mayo, 1987.
— *La Industrialización en Cádiz: Sector Naval. (Siglos XIX y XX)*. Universidad de Cádiz 1991.
MORENO DE ALBARÁN, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Gráficas Lormo, Madrid, 1998.
PELAYO Y GOMIZ, Eduardo: *Experimentos sobre la resistencia de los cementos empleados en el dique de carena de la bahía de Cádiz*. Imprenta Mariel y López, Barcelona, 1884.
PITA, José Lorenzo: *Recollectillons from a Spanish Surveyor*. ABS. Dispatch. Octubre 2010.
RODRIGO Y ALHARILLA, Martín: *Los marqueses de Comillas, 1817-1925. Antonio y Claudio López*. LID Editorial Empresarial, Madrid, 2000.
ROMERO GONZÁLEZ, Jesús: *Matagorda, 1870-1940*. Universidad de Cádiz, 1999.
SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL: Memoria del Consejo de Administración. Años 1965 y 1966. Madrid, 1965 y 1966.