

EL DOCUMENTO DESTACADO



Septiembre de 2017



Una industria pionera del sector naval

El proyecto de los astilleros Vea-Murguía (1891)

© SELECCIÓN DOCUMENTAL Y TEXTOS : SANTIAGO SABORIDO PIÑERO

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE CÁDIZ

Cádiz, Septiembre de 2017

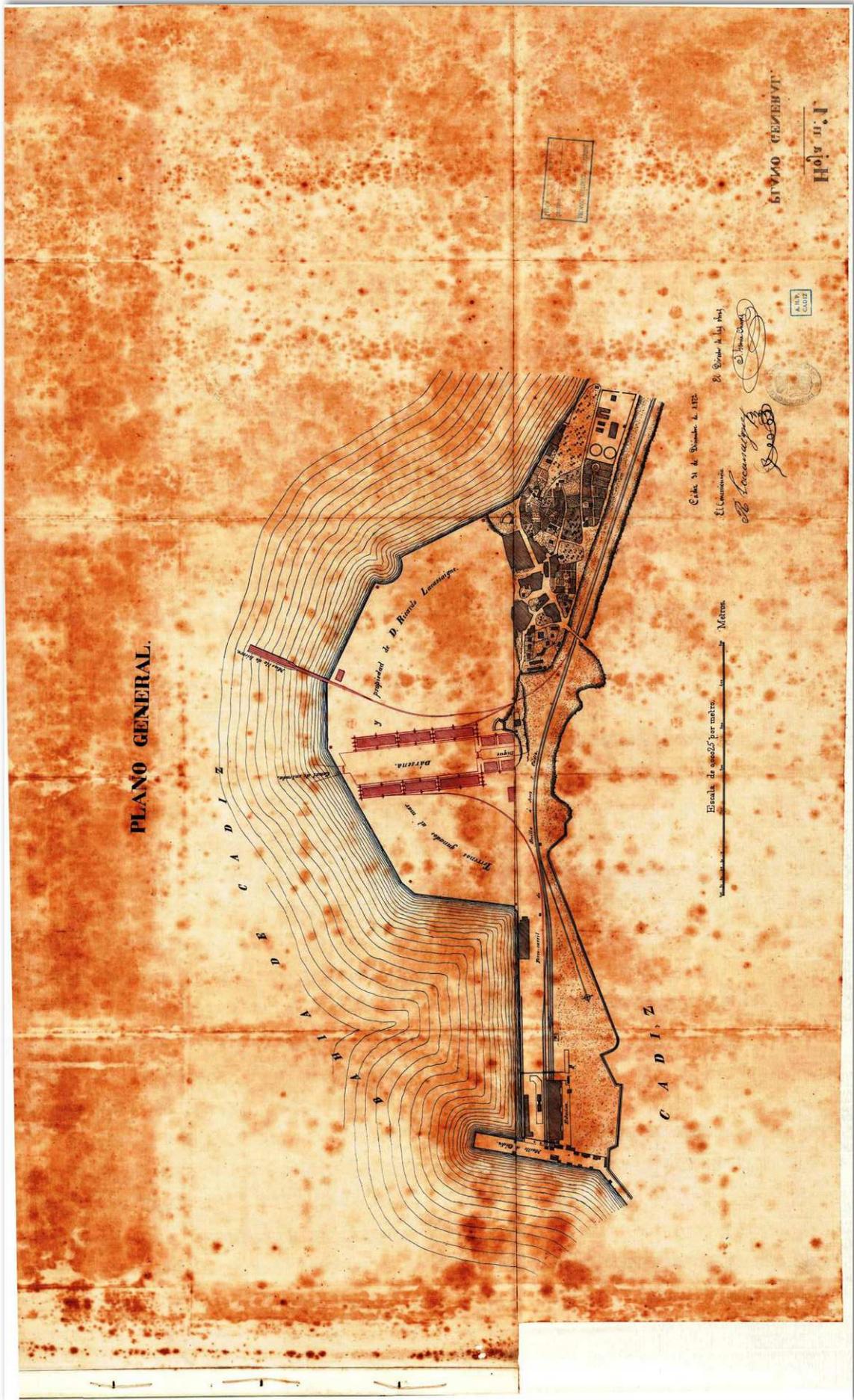


EL DOCUMENTO DESTACADO

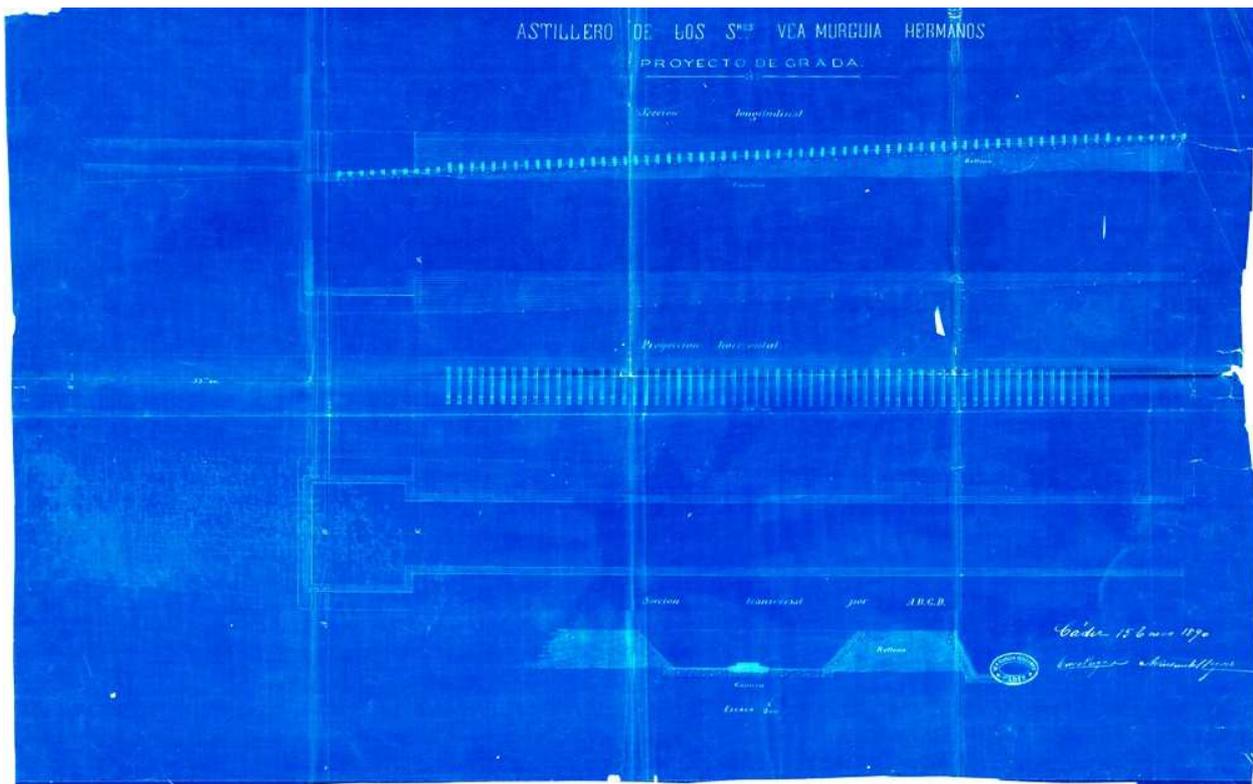
2017/ Septiembre

Una industria pionera del sector naval

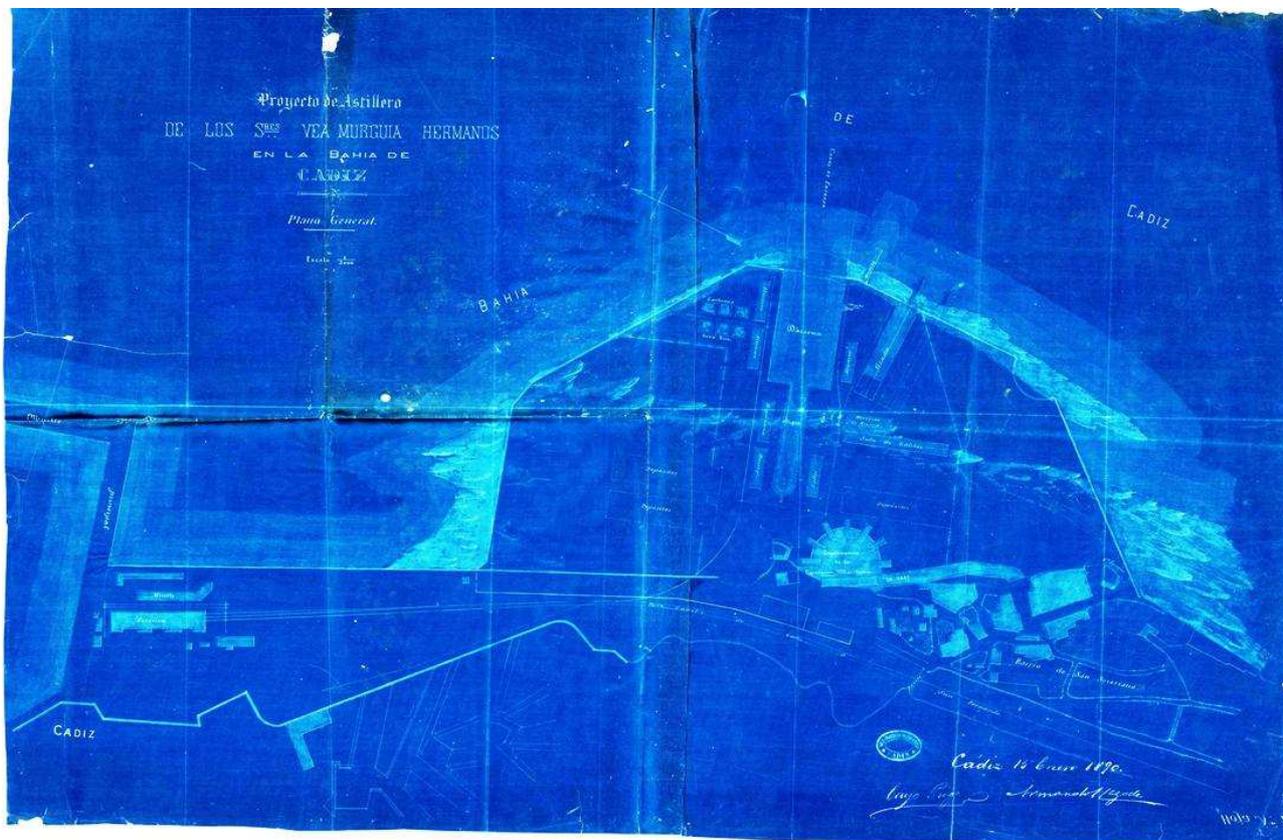
El proyecto de los astilleros Veá-Murguía (1891)



Proyecto de Lacsaingue



Plano general de la grada.

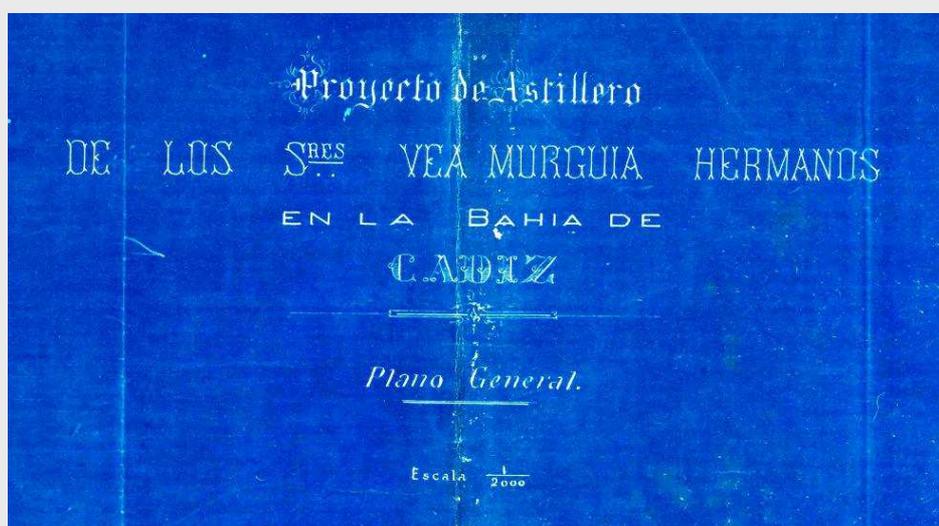


Plano general del proyecto.

HISTORIA DE LOS ASTILLEROS VEA-MURGUÍA.

Los hermanos Vea-Murguía son considerados como los pioneros en la creación de un astillero civil en época contemporánea en la ciudad de Cádiz.

Juan, Miguel y José Vea-Murguía, fundadores del astilleros eran de origen alavés, de la localidad de Murguía y existe constancia documental de la presencia de estos vascos en Cádiz desde al menos el Siglo XVIII. Formaban parte de una burguesía comercial bien afincada en la ciudad, que se había enriquecido con el comercio con Ultramar, y que posibilitó un proyecto económico de tal magnitud.



Cuando se inauguran en 1891 los astilleros Vea-Murguía, ya llevaba funcionando diez años en la bahía de Cádiz, la factoría propiedad de la Compañía Trasatlántica de Antonio López, Marqués de Comillas, en Puerto real, para la reparación de sus vapores; así como un astillero en la zona de Puntales, de la familia Haynes. Además existía desde el Siglo XVIII el arsenal y astillero militar de la Carraca, como foco de construcción y reparación de los navíos de guerra de la Real Armada.

El programa naval del ministro de Marina, Rodríguez Arías, de renovación de la Escuadra, fue el acicate para que se iniciaran los planes de construcción de este astillero gaditano, compitió con el astillero bilbaíno de Martínez de las Rivas y su socio inglés Palmer, en el concurso público por la adjudicación y la final la consiguieron para el País Vasco.

El primer antecedente de astillero en Cádiz, en la zona de la Punta de la Vaca, fue el proyecto del francés Ricardo Lacassaigne, que en 1872 presenta a la Jefatura de Obras Públicas, para la construcción de dársena, dique, almacenes y tinglados en terrenos que poseía en los "corrales de la Punta de la Vaca de la Bahía de Cádiz", y

que también custodiamos en nuestro Archivo.

De esta manera aunque el proyecto de Lacassaigne por diferentes motivos económicos se quedara incompleto, y la empresa quebrara en 1874, los rellenos de tierra en esta zona de corrales de pesca y arrecifes posibilitó que a finales de la década de los años 60 del Siglo XIX existiera una gran zona ya rellenada y ganada al mar. Sobre esta nueva área sólo se construyó un muelle de hierro para mercancías y una dársena de acceso al dique.

Posteriormente en 1887 se expropiarán estos terrenos para la construcción de la "Exposición Marítima de Cádiz". La exposición pretendía ser el impulso necesario para vender la idea de que Cádiz estaba preparada para ser una ciudad industrial naval y que podía aspirar a la construcción de los nuevos proyectos que tenían que llegar, gracias a la mencionada Ley de Escuadra del ministro de Marina, Rodríguez Arias. Esta cuestión fue defendida en Madrid por el ministro gaditano Segismundo Moret y fomentada en Cádiz por el presidente de la Diputación, Cayetano del Toro.

De esta manera, en el espacio ganado al mar se construyeron los pabellones de la exposición, en forma de estrellas. La prensa local de la época la catalogó como un "bazar de efectos navales". Se clausuraría en octubre del 1887.

El 18 de mayo de 1888, ante el notario de Cádiz Ricardo Pro y Gamín se constituye la sociedad "Factoría Naval Gaditana" con un capital de 1 millón de pesetas como fianza para el contrato público. En ella, junto a Manuel Rancés, como Presidente, aparecen como socios Ana de Viya, la Marquesa de Angulo, Enrique del Toro Quartiellers, los Hermanos García Ravina y otros, así como Miguel Vea-Murguía, Alejandro Vea-Murguía, Juan Vea-Murguía, y Basilia Vea-Murguía.

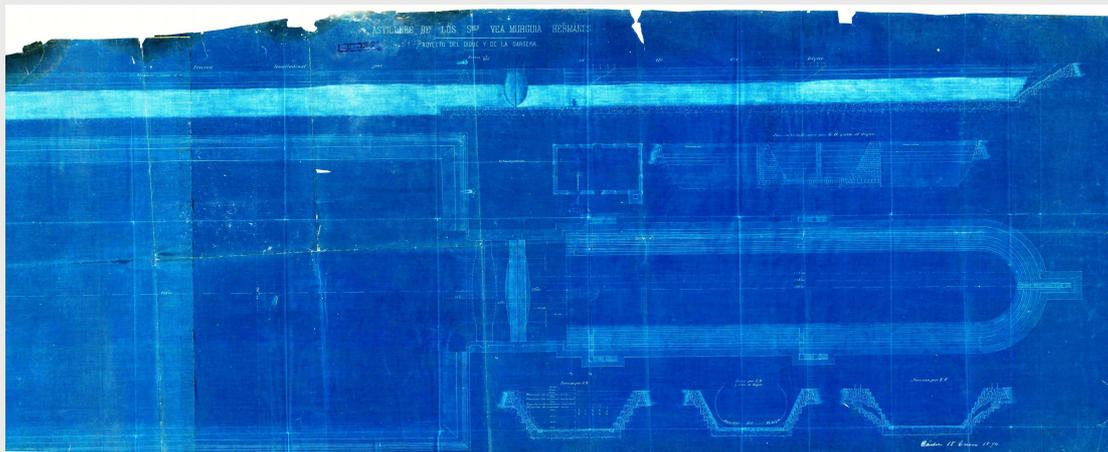
La idea era aprovechar la antigua dársena, ya construida, de Lacassaigne y los edificios de la pasada Exposición Marítima como futuros talleres para levantar un astillero en esa misma zona, pero no fue desgraciadamente esta empresa gaditana la que ganó el concurso del Ministerio. De esta manera y aunque se le adjudicaron algunos contratos menores, la Sociedad "Factoría Naval Gaditana" se disolvió al no ver rentable la operación en el mes de octubre de ese mismo año de 1888.

Meses después, en mayo de 1889, tres de los miembros de esa antigua sociedad, José, Miguel y Juan Vea-Murguía anunciaban otra sociedad de construcción naval, con una inversión inicial de 5 millones de pesetas, y protocolizada un 21 de febrero de 1891.

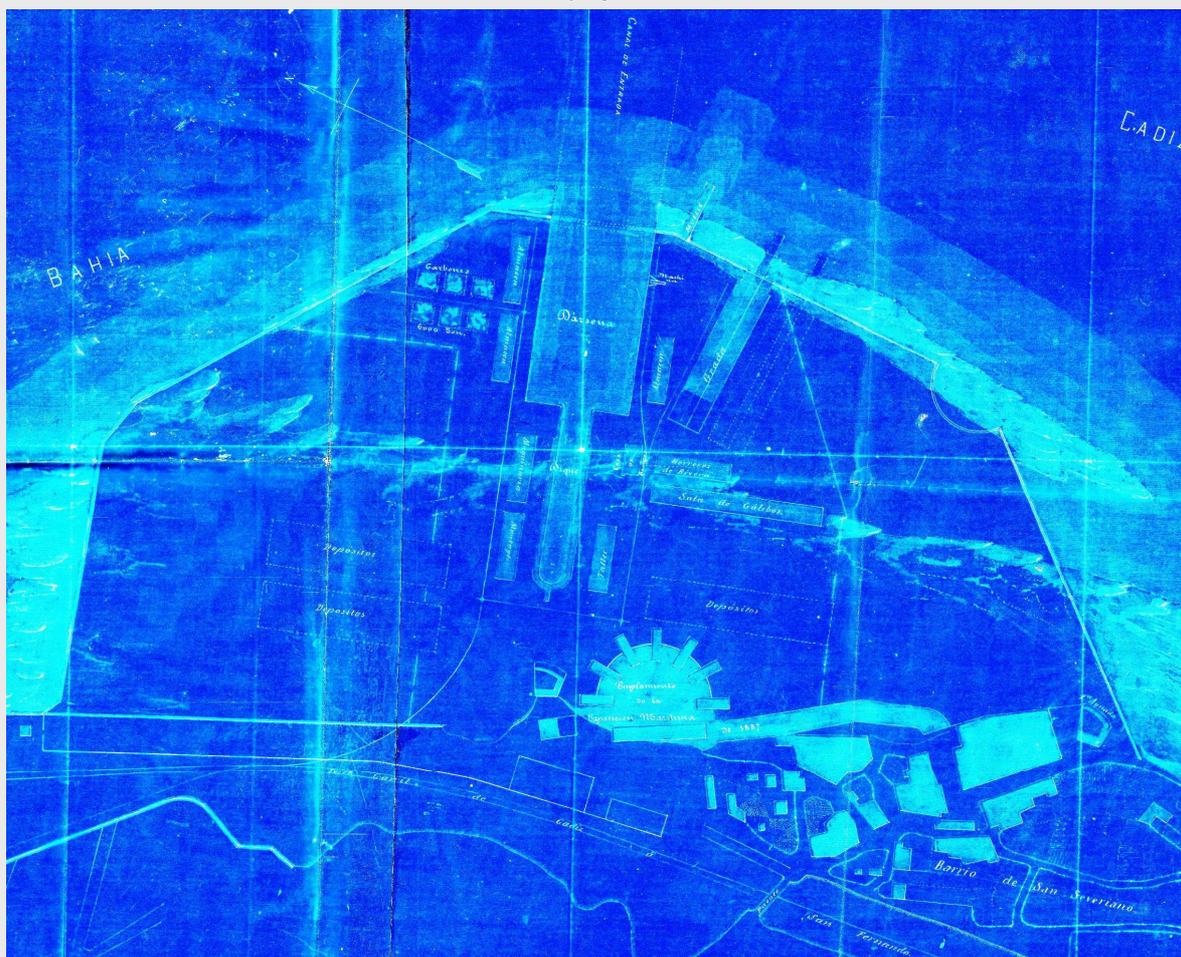
Con fecha de 10 de julio de 1891 nos encontramos con el proyecto que redactó y presentó ante la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz de todas las obras de fábrica para la

construcción del astillero, el cual conservamos en nuestro Archivo.

El 23 de julio de ese mismo año se colocaría la primera piedra de la grada llamada Andalucía, y en abril de 1892 se botó el primer buque construido en la factoría, el cañonero "Filipinas". Las gradas se terminarían completamente en 1893.



Dique y dársena.



Detalle de la dársena y plano general.

PROYECTO DE ASTILLERO, DIQUE Y TALLERES DE VEA-MURGUÍA, HERMANOS, EN LA BAHÍA DE CÁDIZ.

En el Proyecto que custodiamos en nuestro Archivo, la Compañía "Vea-Murguía, hermanos" presenta el 10 de julio de 1891 la Memoria descriptiva de todas las obras de fábrica y se divide en tres grandes apartados.

El primero de estos versa sobre los estudios, proyectos y presupuestos del canal de acceso a la dársena y aprovechamiento del muelle de hierro, el segundo de los apartados trata sobre el pliego de condiciones facultativas y el presupuesto de todas las obras que se destinan al uso público, y el tercero de los apartados refleja la propuesta de tarifa máxima, para su uso público, de la dársena y dique de carenas, así como del muelle de hierro.

Por tanto se contemplaba la construcción de un dique seco, al fondo de la dársena, con sus instalaciones accesorias - antedique, dársena interior y canal de acceso-, para las reparaciones de buques.

Se proyectó un canal de acceso con dimensiones de 860 metros de largo y un ancho que oscilaría entre los 320 metros en las inmediaciones de la canal de la bahía a 174 metros en las inmediaciones de la dársena, así como una profundidad de 8,40 metros, igual a la dársena interior, en el periodo de bajamar.

Respecto a la dársena interior se proyectaba con unas dimensiones de 167 metros de longitud por 108 metros de ancho, así como los 8,40 metros de profundidad antes citados, con un área total de 17.600 metros cuadrados.

El dique por otro lado tendría 128 metros de eslora con un ancho total de hasta 167 metros, si se media también la corona o cabeza del dique, por un ancho de más de 23 metros.

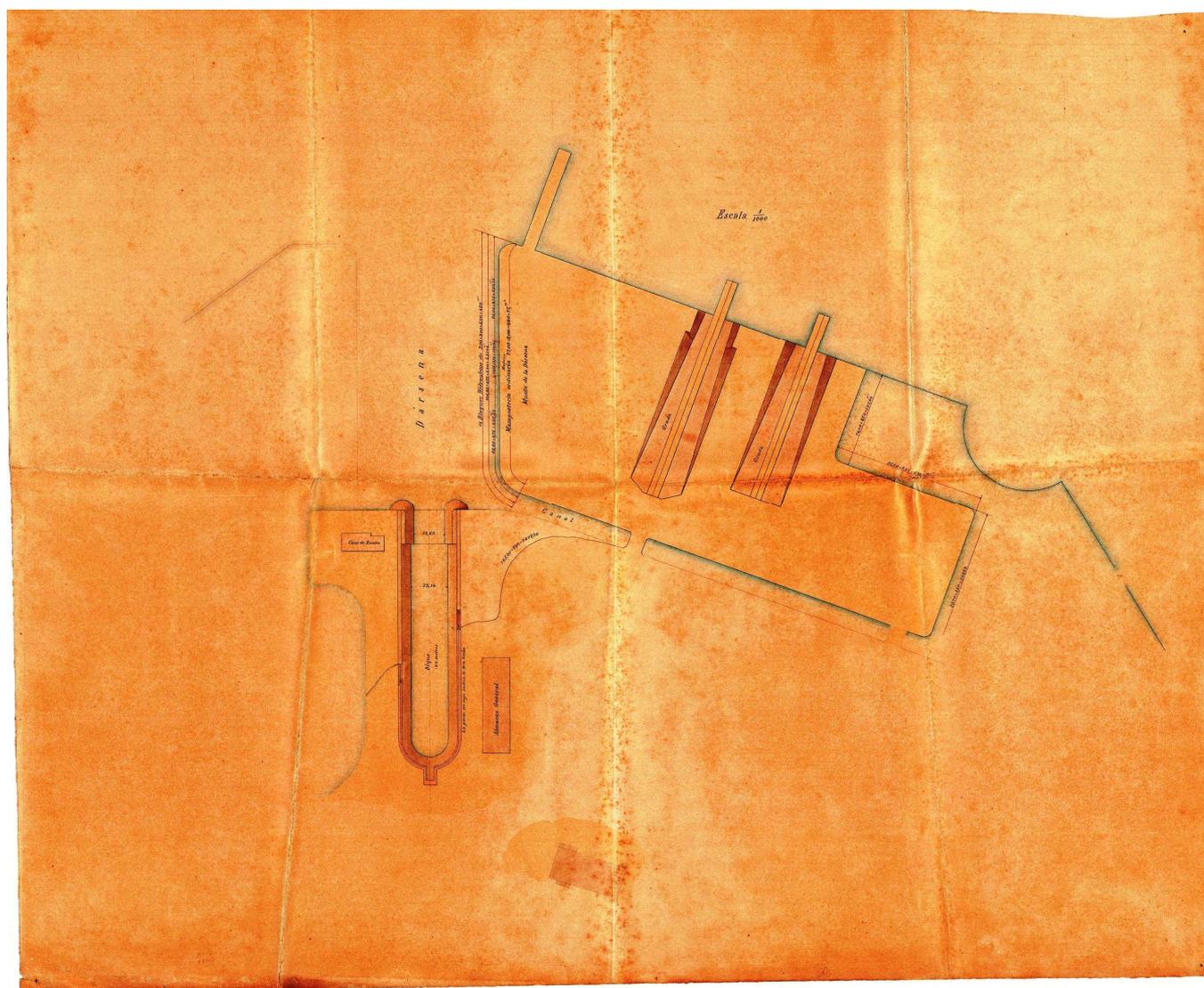
Se indica cómo por el Sr. Lacassaigne se había construido al sur de la canal del astillero un muelle de hierro, sobre pilas tubulares unidas por cruces fijas a bastidores reforzadas por angulares, con una longitud de 60 metros. La idea era según indican prolongarlo 100 metros más, con la idea de que a su cabeza se aseguren y atraquen los buques de mayor porte, para las operaciones de carga y descarga.

Además el proyecto contemplaba la creación de dos gradas de mampostería de piedra, con coronamiento de sillería y ranura del mismo material, para construcción de cascos de buques. Una de las gradas se proyecta con 140 metros de largo, 30 metros de an-

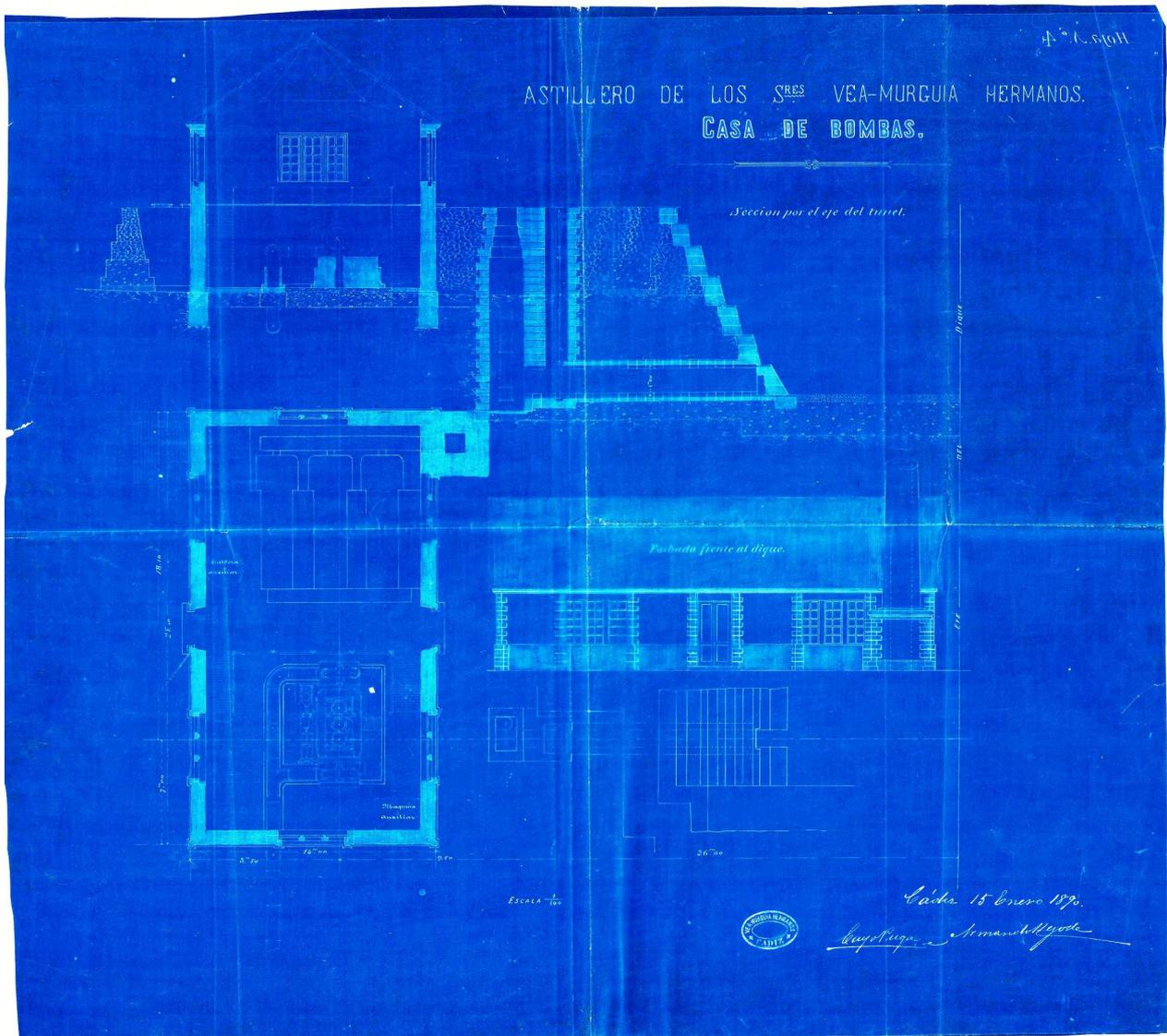
cho y 5% de pendiente. La otra grada, más pequeña, tendría 100 metros de largo, 27,40 de ancho.

Se cierra el proyecto con la construcción de una casa de bombas para el desagüe del dique, un almacén de servicio, unos talleres para herreros de ribera, otros talleres para carpinteros de ribera y sierras mecánicas, otro taller de fundición, una sala de gálibos, así como oficinas para los ingenieros, administración e inspección del gobierno.

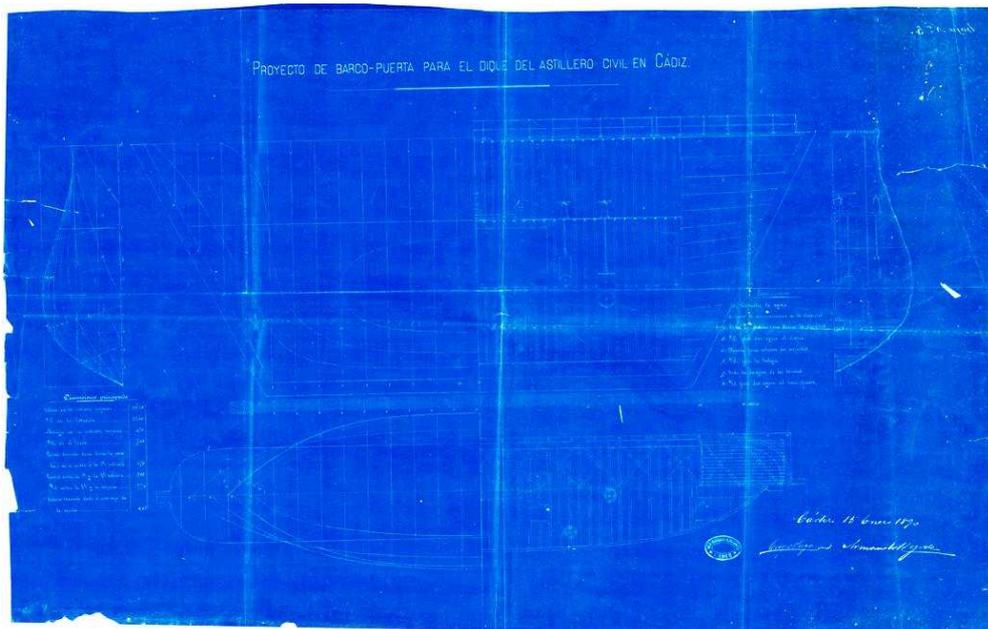
Se indica además que serán los buques de la marina de guerra española, en caso urgente, los prioritarios para entrar a ser reparados en el dique seco del astillero, seguidos de los buques que se inscriban y paguen en turno de preferencia, así como los mercantes mayores de 1000 toneladas.



Plano proyecto a medio hacer.



Casa de bombas



Plano barco-puerta.

Memoria descriptiva.

En cumplimiento de lo dispuesto en R.D. de 1.^o de Febrero del corriente año, comunicada á esta razón social por la Jefatura de Obras Públicas de la provincia para que en el plazo de seis meses se presente el proyecto de todas las obras de fábrica que deberán constituir el Astillero en la forma que en la misma se determina, se ha procedido á la redacción de esta Memoria con arreglo á los tres puntos señalados con las letras a, b y c.

a Estudios, proyectos y presupuestos del canal de acceso á la dársena y explicaciones necesarias sobre la existencia, condiciones, propiedades y aprovechamiento del muelle de hierro.

Acordar el establecimiento de un Astillero, dique de carenas y talleres para la construcción de barcos y máquinas de vapor, dentro del muro de circunvalación.

ción construido por Lacazeaigne, sobre los arrecifes llamados de los "Cerroales" en la bahía de Cadix, se centó desde luego con practicar una canal que comunicase la dársena interior del Astillero con la canal natural de la bahía, en la dirección del eje del dique, y suficientemente amplia para que el acceso de los barcos fuese fácil y cómodo, lo que exige una sección mejorada de 745 m.² correspondiente á la profundidad mínima de 9.^m 45 igual á la de la dársena interior, en bajamar viva. El dragado termina á 14.5 m. del correntín de la bahía que mide, en bajamar viva, un calado de 14.^m 30.

Las dimensiones de esta canal, son: metros.

| | |
|---|------|
| Longo desde el muro del Astillero al límite del dragado - - - - - | 260 |
| Ancho medio á la altura del fondo actual de la bahía - - - - - | 108 |
| Ancho en las inmediaciones de la dársena - - - - - | 174 |
| Ancho en las inmediaciones de la canal de la bahía - - - - - | 320. |

El objeto á que corresponden los ensanchos que la

canal ha de afectar en sus extremos es el facilitar las maniobras que caije el movimiento de los barcos para trasladarse de la bahia a la dársena interior y dique o salida de cualquiera de estos.

El fondo de la bahia en la zona afectada por el canal, lo forman: una capa de fango de un espesor medio de 1.^m 50, en las inmediaciones del Astillero; despues una capa calcarea de 0.^m 25 a 0.^m 30; otra de arcilla compacta; conglomerados de arena y venas o bancos de piedra franca, seguidos de otros mas compactos y duros, pero solo ya en las inmediaciones del muro de circunvalacion. Estos productos seran extraidos con escavadoras y dragas de vapor, de succion o de canchilones de garras, segun lo exijan la naturaleza y consistencia de las capas que vayan apareciendo. Los procedentes de las excavaciones hechas con la draga de succion, seran lanzados por encima de la muralla con destino a los terraplenes, y la piedra extraida con la de canchilones conducida por botas-ganquiles para la formacion de escoleras y muros de mamposteria seca, para la continuacion de aquellos.

La cubicación de los productos que han de extraer se para practicar la canal es de 209.216 m³. a cuyo efecto el Astillero adquiere el material necesario, contándose, entre otros aparatos de menor importancia, como excavadoras y ganquiles de vapor, una draga de succión con aparato disgregador de la guerra, de 130 caballos, para fango y arena; y otra, para terrenos mas duros de canjilones de acero con garras, de la guerra de 140 caballos.

La naturaleza de las excavaciones que han de practicarse es, sensiblemente, la misma que la de los terrenos que se encuentran en los puertos franceses de Bone, Boulogne y Secamp; y por lo tanto iguales han sido tambien los medios allí empleados para la extracción y lanzamiento, es decir, poderosas dragas de canjilones especialmente construidas en razón a la resistencia de los terrenos.

—Presupuesto—

Las obras correspondientes al dragado, tanto de la draga interior como de la canal, se harán por subasta facilitando el Astillero las dragas de succión y de canjilones, en



Presupuesto

Del canal de acceso à la Dársena.

Dimensiones.

Longitud desde la muralla hasta el cantil de la canal de bahia. } 850 mt. ^{0/3}
900

^{0/3} Ancho medio. } 160 90 ^{0/0}

Profundidad en máxima baja mar. } 8'40

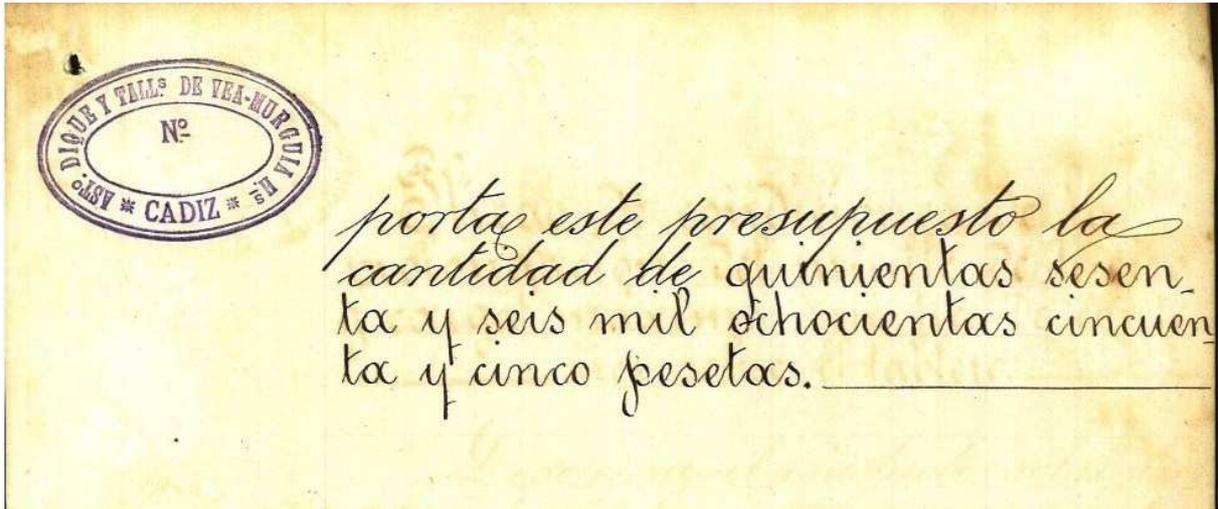
Obras.

Importe
en pesetas.

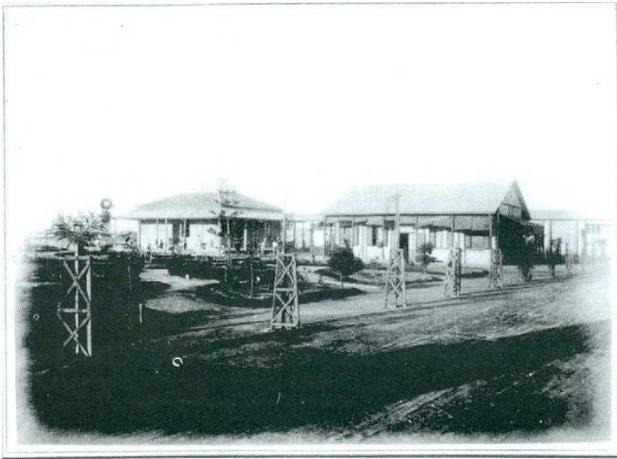
Para que la draga pueda extraer los materiales, se necesitan dar 50.000 barrenos, repartidos del modo siguiente.

| | | |
|--|------|-----------------|
| 25.000 barrenos à la profundidad máxima, à _____ | 7'63 | 190.750 |
| 25.000 barrenos à la profundidad media, à _____ | 3'60 | 90.000 |
| Extraer 427.072 metros cúbicos de fangos y piedras voladas à _____ | 0'66 | 281.867.50 |
| 28.25 metros cúbicos de madera de pino de tea para auxilio de la obra: su corte, labra y colocación, à _____ | 150 | 4.237.50 |
| <u>Total -</u> | | <u>566.855.</u> |

Im.



Presupuesto



Algunas vistas del astillero (Biblioteca Nacional).

Ficha Descriptiva:

Código de referencia: ES.11080.AHPCA / 1.3.9 Estado. Obras Públicas. // Caja 5508

Título: Proyecto de dársena, diques, almacenes, tinglados y otras dependencias de D. Ricardo Lacassaigne, en los terrenos que posee en los Corrales de la Punta de la Vaca, de la bahía de Cádiz. Plano General y parciales

Fecha: 1872.12.31

Nivel de descripción: Unidad Documental Compuesta

Volumen y soporte: 5 folios y 5 planos.

Productor: Jefatura de Obras Públicas de Cádiz.

Código de referencia: ES.11080.AHPCA / 1.3.9 Estado. Obras Públicas. // Caja 5962

Título: Proyecto de obras del Astillero, de los Sres. "Vea Murguía, hermanos" en la bahía de Cádiz. Plano General y parciales

Fecha: 1890.01.15

Nivel de descripción: Unidad Documental Compuesta

Volumen y soporte: 5 planos.

Productor: Jefatura de Obras Públicas de Cádiz.

Código de referencia: ES.11080.AHPCA / 1.3.9 Estado. Obras Públicas. // Caja 5508

Título: Proyecto de obras del Astillero, dique y talleres de "Vea-Murguía, hermanos" en la bahía de Cádiz.

Fecha: 1891

Nivel de descripción: Unidad Documental Compuesta.

Volumen y soporte: 19 folios y 19 planos.

Productor: Jefatura de Obras Públicas de Cádiz.

BIBLIOGRAFIA:

Gutiérrez Molina, José Luis: "La industria que cambio una ciudad. 125 años de astillero de Cádiz y la moderna construcción naval en el sur de España. (1891-2016)" Madrid: Navantia, 2016. 273 p. : il. col. D.I.: M-26531-2016. Edición no comercial

Gutiérrez Molina, José Luis: "El nacimiento de una industria. El astillero Vea-Murguía de Cádiz. (1891-1903)" Cádiz: Diputación, 2001. 179 p. : il. ISBN: 84-95388-13-8

Gutiérrez Molina, José Luis: "Capital vasco e industria andaluza. El astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz. 1917-1952" Cádiz: Universidad, 1996. 634 p. ISBN: 84-7786-364-4

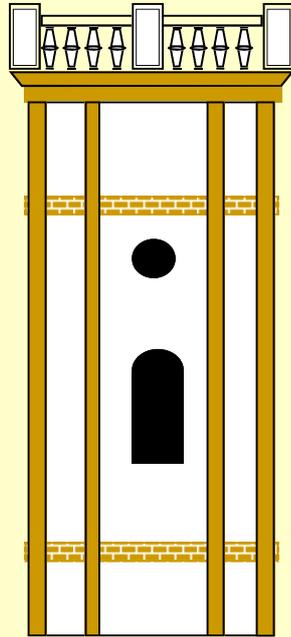
"Astilleros Españoles. (1872-1998), la construcción naval en España". dirigido por Stefan Houpt y José M^a Ortiz-Villajos. Capítulo 1: "El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz. 1878-1914", realizado por Jesús Romero González y Jose Luis Gutiérrez Molina. Madrid: LID, 1998. 531 p. : il. DL: M-45589-1998.

"Astilleros, del ayer al hoy. 1877-1991" edición de Publio López Mondéjar. Madrid: Astilleros Españoles, Ministerio de Cultura, Lunwerk, 1991. 189 p. : il. ISBN: 84-7782-188-7

Septiembre 2017



**El Documento Destacado es una iniciativa del
Archivo Histórico Provincial de Cádiz para difundir
sus fondos.**



ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE CÁDIZ

C/ Cristóbal Colón, 12 11005 CÁDIZ

Tifno.: 956 203 351

<http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/ahpcadiz>

