

# Un modelo de musealización del patrimonio industrial: El complejo “El Dique” de Navantia en Puerto Real

José María Molina Martínez  
*Museo El Dique*

INTERVENTION OF INDUSTRIAL PATRIMONY MODEL  
COMPLEX “EL DIQUE” OF NAVANTIA IN PUERTO REAL

## Resumen

A principios de 1990 Astilleros Españoles (actual Navantia) decide acometer el proyecto de restauración del Antiguo Dique de Carenas de la Factoría de Matagorda y su entorno más próximo, cuyo resultado fue la actual Zona Histórica de la Factoría de Puerto Real, un espacio industrial donde conviven de forma armónica diferentes paisajes, heredados todos ellos del importante auge que tomó este lugar a fines del siglo pasado.

En el extremo occidental de la zona histórica y situado en el antiguo edificio de la cámara de bombas se levantan las actuales dependencias del Museo. En sus cuatro salas y espacios anexos (Archivo, Biblioteca, Hemeroteca y Fototeca) se puede seguir con todo detalle la evolución de la construcción naval española.

## Palabras clave

Astillero, Archivo, Dique, Fotografías, Matagorda

## Abstract

At the beginning of 1990 Astilleros Españoles (present Navantia) decides to attempt the re-building project of the Old Dike of Careening of Factory of Matagorda and his most nearest environment, whose result was the present Historical Area of the Factory of Puerto Real, an industrial place where different landscapes can live each other in harmonic way, all of them come from the big peak this place took at the end of 20th century.

The present dependences of the Museum are situated in the old bomb chamber, in the west side of the historical area. In his four rooms and closed places (Archive, Library, Newspaper Library and Photographic Library) you can follow the evolution of the Spanish Shipbuilding with all details.

## Key Words

Shipyard, Archive, Dock, Photos, Matagorda

# Un modelo de musealización del patrimonio industrial: El complejo "El Dique" de Navantia en Puerto Real

José María Molina Martínez  
*Museo El Dique*

## El astillero y su patrimonio

En diciembre de 1989, hace ya más de 20 años, la entonces Compañía Astilleros Españoles iniciaba un proyecto que, sin lugar a dudas, en esos años pasaba, cuanto menos, por insólito. Se trataba de ordenar, cuantificar y valorar el patrimonio acumulado durante más de cien años por el clausurado astillero de Matagorda, y que en aquellas fechas permanecía depositado en las obsoletas y abandonadas instalaciones de la vieja Factoría.



1.- Talleres de la antigua factoría de Matagorda antes de su rehabilitación. 1990

Aunque en los primeros momentos se desconocía, (tampoco se sabía qué podía aparecer en aquellos antiguos talleres), en qué acabaría la iniciativa, lo cierto es que el equipo de profesionales encargado de realizar aquellos trabajos preliminares entraba, sin saberlo, en la recuperación, no sólo de viejas instalaciones y materiales, sino de la propia memoria de la industria naval española, y es que la actividad productiva que había alimentado y mantenido durante casi dos siglos la población de toda la comarca gaditana y de muchas otras regiones del país se personalizaba de alguna forma, en aquel desvencijado astillero, en sus inservibles instalaciones y herramientas, y en sus sucios y abandonados archivos.



2.- Documentación apilada en el viejo edificio del Botiquín de Matagorda. Marzo 1991

Sin embargo, a pesar del lamentable estado que presentaban algunos de los elementos guardados en el recinto de Matagorda, lo cierto es que se había conservado material suficiente como para mostrar la historia de nuestra industria naval y configurar uno de los mejores archivos empresariales del país.

A los primeros materiales descubiertos, tras quince años encerrados en sus depósitos, se fueron añadiendo todo tipo de elementos patrimoniales que operarios y técnicos habían guardado en talleres, taquillas y cajones, unos elementos que iban desde viejas fotografías hasta magníficas herramientas manuales de todos los posibles oficios que se encuadran en la oferta profesional de un astillero.

Expedientes económicos o de personal, proyectos de buques emblemáticos o de obras alternativas a los barcos, herramientas de remachadores, calafates o ebanistas, películas de cine y placas fotográficas de cristal con más de cien años de antigüedad, libros técnicos del siglo XIX y cuadros al óleo de los dirigentes de las viejas compañías propietarias del astillero, maquetas y modelos de los buques construidos en la Factoría, instrumentos de cálculo y precisión, maquinaria de gran porte y talleres completos soportados por magníficas estructuras metálicas, rellenaban a ritmo de vértigo las

líneas apretadas de los diferentes inventarios que se elaboraron en los primeros años de trabajo... hoy con la labor aún a medias, pero bien ordenada, y la ilusión puesta en el aumento de los fondos disponibles y la mejora nuestras instalaciones, el que hemos dado en denominar Museo “El Dique” ofrece al visitante una magnífica exposición permanente en las instalaciones visitables y un inmenso patrimonio etnográfico y documental que, a pesar del esfuerzo, aún no ha podido ser inventariado en su totalidad.



3.-Herramientas manuales depositadas para su catalogación en los almacenes del Museo “El Dique”. Julio 1992

Esta herencia histórica, que abarca casi todos los campos del patrimonio, continúa incrementándose con colecciones documentales provenientes de otras latitudes aunque de origen común: la industria naval. Es éste el caso de los fondos llegados desde los astilleros vascos de Euskalduna y Sestao, los andaluces de Sevilla y Cádiz o la valenciana fabrica de motores en Manises, sin desmerecer a todos ellos las magnificas colecciones incorporadas desde nuestras oficinas centrales en Madrid

Hoy, el museo “El Dique” ya no es un proyecto, sino una magnífica realidad instalada para siempre en el solar que en su momento ocupó el primer astillero moderno de nuestro país, y dispuesto a servir con el mismo entusiasmo con el que fue creado a cuantos investigadores, estudiosos y visitantes en general se sientan atraídos por el apasionante mundo de la industria naval.

#### La zona histórica de matagorda

Situado en el sector occidental del actual recinto del Astillero de Puerto Real, y ocupando una parcela de 80.000 metros cuadrados, el conjunto histórico “El Dique” se configura como un espacio donde conviven de forma armónica diferentes paisajes heredados todos ellos del importante auge que tomó la zona a fines del pasado siglo y principios de éste.

Dentro del recinto se pueden distinguir cuatro grandes áreas:

La zona de dique, antedique y muelles es un espacio de aproximadamente 18.000 m2, ocupado por el dique de carenas de la empresa de A. López y Cía., los antediques o andenes que lo rodean y dos muelles de reparaciones.



4.-Dique de Matagorda Julio 2010

El dique de carenas es obra de los ingenieros ingleses Bell y Miller, y tiene las siguientes dimensiones con las medidas tomadas en el “plan”: 150 metros de eslora por 15,50 metros de manga y una altura de entre 8 y 3,77 metros según se mida en pleamar o bajamar.

La cámara de bombas se ubica en el lado de babor del dique. Se trata de un edificio construido en 1878 para alojar los equipos de achique del carenero. Actualmente, el edificio sirve de sede al museo del Astillero. Más adelante nos detendremos en explicar su distribución y contenidos.

Toda esta área se completa con dos muelles de reparaciones de 150 metros que disponen de todos los elementos de maniobra para el atraque y reparación de los buques, y entre los que destacaremos una grúa marca Zorroza de 1942, en el muelle número 1, y dos grúas (una tipo Cigüeña de 1920 y otra tipo Macosa de 1960) el muelle número 2.



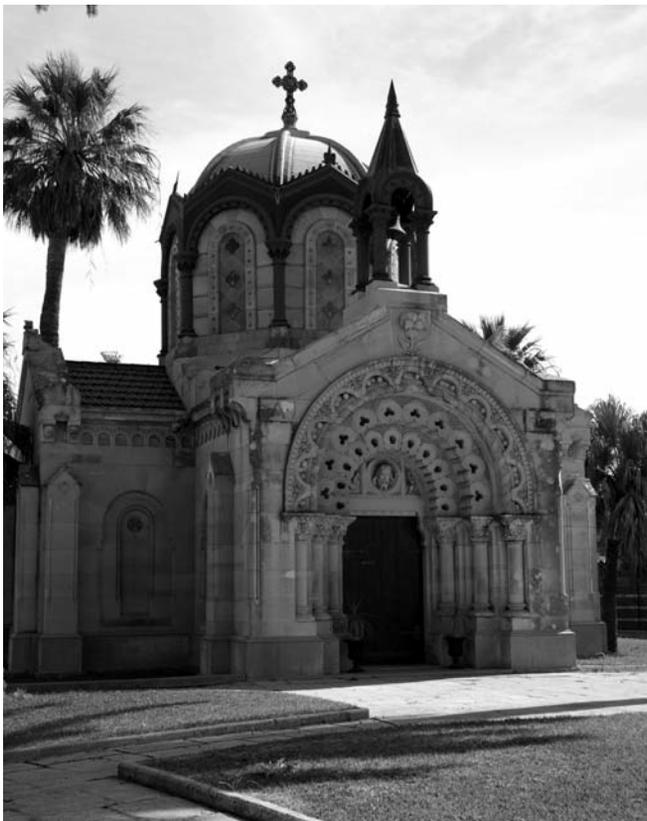
5.- Fachada principal del antiguo Taller de Maquinaria

La zona de talleres, situada en el sector Norte, está configurada por un grupo de edificios, resultado de las sucesivas ampliaciones del taller de maquinaria, y otros tinglados para el servicio del dique de Matagorda. Construidos en su mayor parte a fines del siglo XIX, ocupan una superficie cubierta de aproximadamente 6.000 m<sup>2</sup>, y están ejecutados a base de estructuras metálicas que realizó la Compañía Terrestre y Marítima de Barcelona. Sus cerramientos de ladrillo y madera, y sus fachadas acristaladas pueden disfrutarse todavía hoy, gracias a la obra de restauración realizada a principios de esta década

La zona de la capilla es un área compuesta por una serie de edificaciones heredadas en su mayor parte del siglo pasado. El monumento al marqués de Comillas, el antiguo edificio de dirección, los comedores y el actual almacén del museo completan, junto a áreas ajardinadas y espacios dedicados a aparcamientos, los aproximadamente 7.000 m<sup>2</sup> de superficie que ocupa este lugar.

El monumento al marqués de Comillas está formado por un grupo de tres edificios, una estatua y un jardín, siendo de todos ellos la pequeña capilla, de estilo neorrománico, la más llamativa y extraña de estas construcciones.

Diseñada en planta de cruz griega, ocupa una superficie de 119 m<sup>2</sup>, y está realizada con piedra blanca de Monóvar. Su cubierta, resuelta con una bóveda encamionada, nos recuerda más el estilo bizantino que el neorrománico, tantas veces reivindicado por su arquitecto.



6.- Capilla neorrománica de Matagorda. Fachada principal

Está dividida en dos secciones: una inferior, que se eleva al límite de los 4,50 metros impuesto por el Ramo de Fortificaciones en aquella época y compuesta por materiales permanentes, y otra superior construida en materiales ligeros que eran los permitidos en zonas sometidas a servidumbre militar por encima de ese nivel.

La escuela de aprendices, el botiquín, los jardines que rodean el monumento, diseñado al estilo inglés, y la estatua del primer Marqués de Comillas, a tamaño natural, efectuada en bronce sobre un pedestal de 2 metros de altura, rematan este llamativo conjunto de edificios.

El antiguo edificio de dirección fue construido entre 1877 y 1878. De forma cuadrangular, contaba con una superficie de 400 m<sup>2</sup>, siendo construido con la piedra sobrante del dique. El inmueble, que ha sido objeto de innumerables transformaciones y ampliaciones a lo largo de su historia, presenta en la actualidad una fisonomía que data del año 1956.

El comedor fue construido entre febrero y mayo de 1889, y apenas ha sufrido modificaciones, manteniendo desde su construcción no solo su aspecto inicial, sino también sus funciones originales

El antiguo comedor para empleados y operarios, hoy expositor de cabinas modulares, fue construido en 1945 y, a diferencia del resto de edificaciones del astillero, posee una cubierta curva sustentada sobre cerchas semicirculares que se apoyan en pies derechos metálicos. El cerramiento es de fábrica de ladrillo, y en él se alternan grandes ventanales de madera.

Por último, una torre mirador de reciente construcción se sitúa en el solar que ocupó el antiguo edificio del Almacén General. Resuelta a base de piedra ostionera y fábrica vista de ladrillos, desde las partes altas de la misma se aprecian unas magníficas vistas de todo el conjunto histórico y su bellissimo entorno natural.

Todo el área descrita como zona de capilla se encuentra rodeada por una superficie aproximadamente de 19.000 m<sup>2</sup> de jardines, por los que se distribuyen aleatoriamente interesantes ejemplares de flora tropical (quencias, palmeras, ficus, araucarias, yucas, etc.).

La zona del castillo, es un área que estuvo ocupada por el antiguo fuerte de Matagorda, fortificación de la que solo queda constancia en los textos. Las actuales ruinas que presenta la península de Matagorda parecen datar de un intento de refortificación de esta zona, llevado a cabo por el Ramo de Guerra en los últimos años del siglo XIX.



7.- Vista parcial del Fuerte de Matagorda

En la actualidad, y tras una leve intervención de superficie, previo sondeo arqueológico, el área se ha dedicado a zona de descanso, instalándose a la entrada un pequeño graderío semicircular fabricado en piedra artificial que tiene como misión la recepción y explicación de los hechos históricos más destacados que protagonizó este parapeto militar.

## El museo

Cuatro años después de iniciarse el proyecto de recuperación del dique de Matagorda y su entorno, la empresa adjudicataria entregaba, restaurado, el viejo edificio de la cámara de bombas, una instalación emblemática del astillero que pasaba a convertirse en símbolo de toda la intervención de recuperación de la factoría. En efecto, el nuevo edificio que iba a albergar el museo “El Dique” se convertía en el eslabón de unión de dos proyectos que empezaron a ser ejecutados por separado y terminaron fusionados en la construcción más antigua del astillero

El Museo, ubicado, como ya se ha dicho, en el antiguo edificio de la cámara de bombas del Dique de Matagorda, es un complejo espacio de varios niveles cuya habilitación combinó el respeto a la traza del antiguo edificio (cámara de bombas, antigua sala de calderas y muros de la primera planta) con la erección de nuevos cuerpos que, añadidos a las zonas rehabilitadas, dotaban al edificio de suficiente espacio, tanto para la exposición de piezas recuperadas como para la incorporación de los servicios auxiliares de biblioteca y sala de consultas.



8.- Museo “El Dique”, fachada principal. Julio 2008

El planteamiento de sus contenidos se ha realizado sobre la base de dos premisas fundamentales: primero, centrar su hilo argumental en la evolución del astillero (y consecuentemente en la evolución de su producto -el barco- y de las técnicas constructivas) y segundo, hacer ese discurso inteligible para todos.

La visita al museo comienza en la Sala I, situada en la planta baja del cuerpo anexo destinado a biblioteca. Dado su

carácter de sala inicial, sus contenidos pretenden centrarnos de una forma progresiva en el entorno concreto del astillero. Así, la primera fachada de paneles nos aclara los orígenes preindustriales de la zona, para introducirnos inmediatamente después en la etapa inicial de la empresa, tanto de sus instalaciones (el dique), como de su producción industrial (las reparaciones navales).

Situada en el piso alto de la antigua cámara de calderas, la Sala II centra su objetivo en la descripción de los procesos de diseño y trazado de un barco. Una colección de semimodelos para trazado y diferentes herramientas de este gremio casi desaparecido, son las piezas más llamativas de la sala.



9.- Museo “El Dique”. Sala II

La Sala III, situada en la primitiva cámara de calderas, describe de forma lineal el proceso de construcción de un barco de acero. Está dividida en tres áreas que pretenden explicar las distintas tareas que realizaban los operarios del astillero durante la etapa constructiva: trabajo en talleres, trabajo en grada y trabajo en la dársena, destacándose especialmente aquellas faenas y gremios que hoy forman parte de nuestro pasado industrial (forja y fundición, remachado, calafates, herreros de ribera...)



10.- Museo “El Dique”. Sala III

La Cámara de Bombas es paso obligado hacia la Sala IV y se ha incorporado al recorrido por entenderse que éste quedaría incompleto si no mostrase una instalación industrial a “escala” real. Rehabilitada en 1990, consta de tres bombas principales para el achique del dique y dos para el achique de sentina. Los equipos aún están operativos. La cuarta y última sala muestra la forma de construcción moderna de un buque, haciendo especial hincapié en el gran cambio que supuso el nuevo concepto de construcción por “módulos”.

Cuatro vídeos temáticos (uno por sala) y dos maquetas interactivas, además de unos elaborados textos y una cuidada selección del material fotográfico e infográfico, completan un espacio expositivo que pretende resumir el complejo mundo de la construcción naval española reflejada en la historia de uno de sus astilleros más antiguos y emblemáticos: Matagorda.

### Las colecciones

Divididas en cinco grandes áreas: Patrimonio Inmueble, Fondo de Piezas, Fondo Documental, Fondo Bibliográfico y Fondo de Imagen, las diferentes colecciones del Museo el Dique agrupan toda la herencia recibida de los 130 años de vida de los astilleros de Puerto Real y de algunos otros que en tiempos pasados formaron parte de los mismos grupos empresariales.

El *Patrimonio inmueble* del museo El Dique lo configura el área histórica de Matagorda, un espacio de 80.000 metros cuadrados de superficie, declarado Bien de Interés Cultural desde el año 2000 y donde perviven los edificios e instalaciones que formaron parte de la actividad productiva del viejo astillero.

Destacaremos de entre todas las edificaciones conservadas el propio dique de Matagorda, pieza fundamental en la historia de la Factoría y verdadero eje articulador de su actividad fabril a lo largo de sus cien años de vida operativa. Los talleres, andenes, muelles y zonas de servicios, incluido el viejo recinto de la Trasatlántica, completan la nómina de una veintena de edificios levantados casi todos durante el último tercio del siglo XIX.



11.- Comedor de ingenieros. Julio 2010

El *Fondo de piezas* está constituido, a fecha de hoy, por un total de 3275 elementos, en su mayoría herramientas, que recorren todo el espectro gremial que orbitaba en torno a la construcción naval. El conjunto de herramientas y máquinas se distribuye en tres grandes espacios: un almacén cubierto donde se clasifican por profesiones las piezas no expuestas en las salas del Museo; un almacén a la intemperie que agrupa un centenar largo de grandes máquinas que en su momento formaron parte de la actividad productiva del astillero y que hoy, convenientemente tratadas, se han situado en el área Este de nuestro almacén principal; y las piezas expuestas al público tanto en las diferentes salas del museo como en algunas zonas concretas del recinto exterior del dique (Parque de anclas, aparcamientos de la zona histórica, jardines de estribor del dique de carenas y muelles nº 1 y nº 2 de Matagorda).



11.- Almacenes del Museo el Dique. Fondo de herramientas



12.- Archivo Histórico. Vista parcial.

El fondo documental lo configuran dos grandes archivos y dos depósitos externos. Los dos archivos almacenan la mayor parte de la masa documental generada por los astilleros de Puerto Real y que hoy no está operativa. El prime-

ro es el *Archivo Histórico de Matagorda*, situado en el antiguo edificio de la enfermería del astillero y donde se acumulan un total de 3.765 legajos y 22 libros de actas. Marca unos límites cronológicos situados entre 1870 y 1977, y contiene aproximadamente unos 150.000 planos y expedientes técnicos relacionados con las actividades industriales y administrativas del viejo astillero de Matagorda.

El segundo es el *Archivo Intermedio de la Factoría de Puerto Real* donde se depositan aproximadamente unos 900 metros lineales de documentación correspondiente al periodo cronológico 1975 – 2000, coincidente con las actividades productivas del nuevo astillero de Puerto Real. Instalado en la antigua sala de delineación del astillero de Matagorda en el edificio de Dirección, este archivo custodia provisionalmente un volumen documental próximo a los 200.000 expedientes, entre los que destacan los relacionados con los Aprovisionamientos, Personal y Servicios Generales. Los documentos se custodian en 2.500 cajas multiusos del tipo americano.

Los dos depósitos externos corresponden a la documentación enviada desde las antiguas factorías de la extinta empresa *Izar* de Sevilla y Sestao. La primera comprende el fondo de planos y expedientes técnicos del área de Servicios Generales del astillero hispalense, un total de 450 expedientes repartidos en 182 cajas de transferencias definitivas con un horizonte cronológico marcado por los años 1917 a 2000, conservados en el área documental del almacén general del Museo. El segundo depósito corresponde a la documentación remitida desde el astillero vizcaíno, consta de 758 tubos de zinc que contienen algo más de 43.521 planos de producción de los buques construidos por las factorías de Sestao y Euskalduna entre los años 1920 a 1978. Como el depósito anterior, el fondo de Sestao se conserva en el área documental del almacén del Museo ocupando unos 40 metros lineales de estanterías.

El fondo bibliográfico consta de tres secciones: la *Biblioteca*, la *Hemeroteca* y *Fondo de estampas*. La primera de ellas agrupa unos 6000 volúmenes, la mayoría relacionados con las ciencias aplicadas, aunque no faltan libros relacionados con las ciencias sociales, artes, etc.

La actual biblioteca de Matagorda fusiona dos fondos de libros de diferente origen, procedente uno de la biblioteca de la propia Factoría y el otro del denominado depósito de San Juan de la Salle (que acumulaba libros provenientes de la sede central de la Empresa Nacional Bazán en Madrid). Aunque se trata de un conjunto de obras que dadas sus características no podemos considerar de especial valor, sí encontramos algunas colecciones que por específicas merecen ser destacadas. Es el caso de la serie completa del registro de buques elaborado por la sociedad de clasificación “Lloyd’s Register of Shipping” que se remonta a fines del siglo XVIII, las colecciones de obras relacionadas con maquinaria en general de finales del siglo XIX o los manuales de arquitectura y habilitación naval de principios del XX.



13.- Sala de Investigadores. Hemeroteca

Recién instalada, en las estanterías de la sala de consultas del museo, la Hemeroteca sí puede ser considerada como una de las grandes colecciones que atesora El Dique, ya que no solo agrupa una importantísima y variada colección de revistas, sino que éstas recorren toda la historia de la industria naval mundial.

Compuesta por un total de 230 cabeceras de revistas, de las que 81 (correspondientes a unos 2.500 volúmenes encuadernados) están ubicadas en la sala antes mencionada y 139 en los anaqueles del archivo histórico. La mayor parte de los títulos corresponde a revistas especializadas en construcción y reparaciones navales, aunque también presenta otros contenidos que van desde el económico y estadístico hasta el social, pasando, como es lógico, por todo el espectro de temas especializados en ciencias puras y aplicadas.

El fondo de estampas es el de más reciente constitución, se trata de una colección de dibujos y estampaciones de diferentes técnicas que el astillero ha ido adquiriendo o elaborando a lo largo de los años con la idea de decorar sus oficinas y otras estancias de trabajo. Estos originales, a medida que quedaban obsoletos, se han ido guardando en almacenes hasta que, una vez puesto en marcha el proyecto integral de recuperación del patrimonio del astillero, se ha entendido que merecían un seriado específico dentro de las colecciones del Museo. Es así como elementos no encuadrables en las series de herramientas o en las colecciones bibliográficas han pasado a tener su propio registro. Una nómina que cuenta con algo más de 200 ejemplares distribuidos entre dibujos, acuarelas, grabados, litografías, serigrafías, tarjetas postales y reproducciones de época, de entre los que cabe destacar una magnífica colección de carteles de la Compañía Trasatlántica Española anteriores a 1900.

El fondo de imágenes: creemos que, sin lugar a dudas, es el más importante de cuantos forman las colecciones del museo, no ya por la cantidad, sino por la variedad y calidad de las mismas.

El fondo de imágenes del museo está estructurado en dos grandes grupos: el de imagen fija o archivo fotográfico y el de

imagen móvil o archivo filmográfico y videográfico. A su vez, cada uno de estos grandes archivos consta de una serie de repertorios documentales que dan cuerpo y hacen visible el pasado de nuestro astillero y nuestra empresa.



10.-Sala de Investigadores: fondo de imágenes (placas fotográficas de vidrio)

El archivo fotográfico está constituido, hasta el momento, por seis grandes grupos de documentos fotográficos: El *Fondo Matagorda* con unos límites cronológicos situado entre 1878 y 1978; El *Fondo Factoría Puerto Real*, que agrupa negativos y positivos realizados entre los años 1977-2007; el denominado *Fondo AESA Cádiz*, que cuenta con imágenes situadas entre los años 1947 y 1992; el *Fondo Grupo Astilleros Españoles* (1988-1998); y los últimos archivos incorporados, el *Fondo Izar Sevilla* con imágenes datadas entre los años 1950-2005 y el *Fondo Izar Sestao* que encuadra sus fotografías entre los años 1914-2005. Del volumen de imágenes de cada uno de estos archivos damos cuenta en el apartado correspondiente donde estudiamos con detalle cada uno de los fondos y su composición.

El archivo de imágenes con movimiento lo conforman tres grupos documentales: Los *fondos de Matagorda y AESA Cádiz*, compuesto por dos centenares de películas que por sus especiales características se custodian en la Filmoteca Española de Madrid; y el *Fondo Factoría de Puerto Real*, con imágenes realizadas a partir de la década de los ochenta en formato video, y que con un volumen de más de 300 registros se conservan y pueden visionarse en las dependencias del propio museo El Dique.

En total, y aunque todavía no se ha podido realizar un inventario exhaustivo de estas masas documentales, podemos asegurar que hablamos de unos depósitos próximos al millón de imágenes, todas ellas de indudable interés para el tema que nos ocupa y muchas de una enorme calidad documental y estética, que nos permite entrar con más interés, si cabe, en la apasionante historia de nuestra industria naval.

## Bibliografía

- BUSTAMANTE SÁNCHEZ, Mónica (2000): *El proceso de remachado en Matagorda: un estudio de arqueología industrial*. Tesis de licenciatura inédita. Universidad de Cádiz.
- CRUZ BELTRÁN, J.M. (1983): “Una empresa industrial en la bahía de Cádiz: La sociedad ‘Antonio López y Cía.’”, en *Actas III Coloquio Historia de Andalucía*. Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, pp. 1-4.
- DIÁZ MORLAN, Pablo (1997): *Horacio Echevarrieta. El capitalista republicano*. Madrid, Editorial LID.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, R. (1983): “Los astilleros de Antonio López”. *Revista de Historia Naval*, 1-2, pp. 91-106.
- GUTIÉRREZ MOLINA, J.L. (1994): *Crisis burguesa y unidad obrera. El sindicalismo en Cádiz durante la segunda república*. Madrid, Madre Tierra.
- GUTIÉRREZ MOLINA, J.L. (1996): *Capital vasco e industria andaluza. El astillero de Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz*. Cádiz, Universidad de Cádiz.
- GUTIÉRREZ MOLINA, J.L. (2001): *El nacimiento de una industria. El astillero Vea Murguía de Cádiz. 1891-1903*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Diputación provincial.
- GUTIÉRREZ MOLINA, J.L. (2002): *El cine industrial del franquismo. El fondo filmico de Astilleros Españoles (1941-1975)*. Cádiz, Junta de Andalucía/Muestra cinematográfica del Atlántico/Ayuntamiento de Cádiz.
- HOUP, S. et al. (1997): *Astilleros Españoles 1872-1998 la construcción naval en España*. Madrid, Editorial LID.
- JUNCO FUNES, J.J. (1994): “Concesión administrativa para la instalación de un astillero en Puerto Real”, en *Actas de la II Jornadas de Historia de Puerto Real*. Ayuntamiento de Puerto Real, pp. 233-239.
- LOPERA ARAZOLA, Antonio (2003): *Arquitecturas Flotantes: Barcos de Pasaje de la Compañía Trasatlántica (Matagorda 1865-1939)*. Tesis doctoral inédita. Universidad politécnica de Madrid. Madrid. 2003
- LÓPEZ MONDÉJAR, P. (1991): *Astilleros del Ayer al Hoy*. Barcelona, Lumbweg Editores.
- MANRIQUE DE LARA, J.G. (1973): *La marina ochocentista y el puerto de Cádiz. (Antonio López y Compañía y el emporio gaditano de la Trasatlántica)*. Madrid, Ediciones de la Caja de Ahorros de Cádiz.
- MARTÍNEZ ROMERO, M.F. (1988): *La construcción naval en España en los siglos XIX y XX. Historia de la Factoría de Matagorda en la bahía de Cádiz*. Madrid, Editorial de la Universidad Complutense.
- MARTÍNEZ ROMERO, M.F. (1989): “El astillero de Matagorda en la bahía de Cádiz”, en *Ingeniería Naval*, 644, pp. 91-93.
- MARTÍNEZ ROMERO, M.F. (1990): “La industria naval privada en la bahía de Cádiz. Siglo XIX”, *Gades*, 19, pp. 145-167.
- MARTÍNEZ ROMERO, M.F. (1991): *La industrialización en Cádiz: Sector Naval (siglos XIX-XX)*. Cádiz. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- MOLINA MARTÍNEZ, J.M. (1993): “La recuperación del patrimonio documental del antiguo astillero de Matagorda”, en *Actas de los IX Encuentros de Historia y Arqueología. Arqueología Industrial. San Fernando*, Fundación Municipal de Cultura de San Fernando, pp. 171-178
- MOLINA MARTÍNEZ, J.M., BUENO SERRANO, P. y BALLESTER GALLARDO, A. (1995): “Evolución tecnológica de la Construcción Naval: el remachado”, en *Campaña de Protección del Patrimonio Tecnológico de Andalucía*. Sevilla, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- MOLINA MARTÍNEZ, J.M et al. (1997): “Un ejemplo práctico de arqueología industrial: La técnica del remachado en la factoría de Matagorda, Puerto Real” en *Actas IV Jornadas de Historia de Puerto Real*. Puerto Real, Servicio de Publicaciones de la UCA, pp. 119-128
- MOLINA MARTÍNEZ, J.M (2000): “La zona histórica de Matagorda: un modelo de intervención sobre el patrimonio industrial”, en *Cuadernos.XII*, Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España, pp. 282-296
- MOLINA MARTÍNEZ, J.M., VARGAS VASSALLO, S., ZUBIAUR CARBONERO B. (2002): *Archivo Histórico del Museo El dique, Inventario de Fondos*. Cádiz, Servicio de autoedición de la U.C.A.
- MOLINA MARTÍNEZ, J.M, et al. (2003): *La imagen del acero*. Cádiz, Ingrasa.
- MOLINA MARTÍNEZ, J.M. (2004): “Museo el dique”, en *Periférica*, 4, pp. 137-154.
- MOLINA MARTÍNEZ, J.M. (2004): “El Proyecto olvidado”, en *Revista de museología*, 29, pp. 39-47.
- ROMERO GONZALEZ, J. (1993): “La factoría de Antonio López y Cía. Construcción de un dique civil en la bahía de Cádiz”, en *Actas de los IX Encuentros de Historia y Arqueología. Arqueología Industrial. San Fernando*, Fundación Municipal de Cultura de San Fernando, pp. 149-160.
- ROMERO GONZALEZ, J. (1993): *Matagorda y la Construcción de material ferroviario 1905-1930*, Tesis de licenciatura inédita. Universidad de Cádiz, 1993
- ROMERO GONZALEZ, J. (1996): *Matagorda 1870-1940*, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- ROSANO LÓPEZ, V.M. (2006): *Guía multimedia Museo “El Dique”*, proyecto fin de carrera inédito. Universidad de Cádiz.
- SÁNCHEZ DOBLADO, J. (2005): *Orígenes de la conflictividad en los astilleros de la Bahía de Cádiz: Puerto Real 1976*, Tesis de licenciatura inédita. Universidad de Cádiz.
- VARGAS VASSALLO, S. y ZUBIAUR CARBONERO, A.B. (1993): “La fotografía como documento gráfico del desarrollo industrial”, en *Actas de los IX Encuentros de Historia y Arqueología. Arqueología Industrial*. , 1993, San Fernando. Fundación Municipal de Cultura de San Fernando. pp. 111-120.
- VARIOS (1994): *El nacimiento de un barco*, Madrid.
- VARIOS (1994): *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente.