

---

## Museo El Dique

José María Molina Martínez

El 19 de marzo de 1990, hace ya más de 13 años, me incorporé a un proyecto iniciado unos meses antes y que, sin lugar a dudas, en esos años pasaba, cuanto menos, por un proyecto insólito. En realidad, en su momento de arranque, casi nadie de los que tomábamos parte en aquello sabíamos qué derrotero podría seguir esa aventura con pies pero sin cabeza, y es que todo el mundo estaba de acuerdo en una cosa: no se podía perder aquella oportunidad de hacer algo, pero en desacuerdo en todas las demás; qué hacer, cómo hacerlo, de cuánto tiempo se disponía y a qué parte de aquel tremendo rompecabezas había que darle prioridad.



Recuerdo con ansiedad, porque aquella fue la primera sensación que tuve, mi primer contacto con "El Proyecto". En una edificación de principios de siglo, situada en el extremo del actual astillero de Puerto Real, y que milagrosamente se mantenía en pie, se amontonaban literalmente miles de expedientes que se mezclaban, según las zonas del edificio, con todo tipo de artilugios más o menos relacionados con la industria de la construcción naval. Así, junto a archivadores AZ, que acababan de ser depositados en aquel "camarote de los hermanos Marx", se encontraban semimodelos de trazado, reproducciones de máquinas, instalaciones obsoletas

*Vista parcial de la  
Factoría de Matar-  
gorda antes de su  
recuperación,  
marzo 1990.*

DOI: <http://dx.doi.org/10.25267/Periferica.2003.i4.11>

del viejo botiquín de la Factoría y tan extraños ejemplares de herramientas que, en otro contexto, hubiesen producido la desesperación del más experto de los mecánicos. A todo ello se asociaban, en otra construcción gemela, antiguos legajos cargados de planos en papel tela o decenas de cajas de pino que, como un tesoro, acumulaban en su interior miles de placas fotográficas con toda la memoria gráfica de aquella empresa.

Pero es que todo eso que rebosaba de dos edificios, no era más que la punta de un tremendo iceberg que medía algo más de 80.000 metros cuadrados y tenía nombre propio desde hacía 112 años: Matagorda.

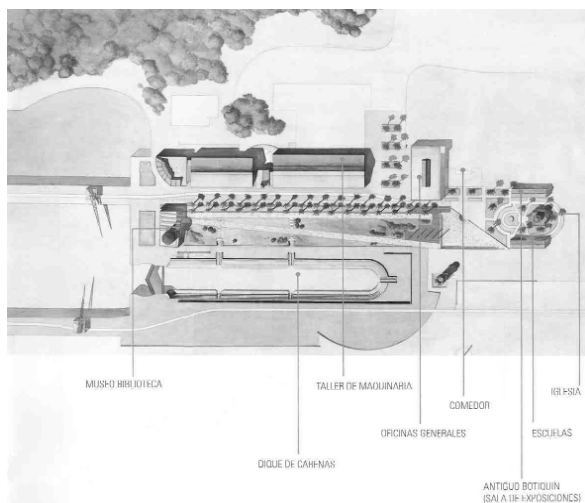
A la magnitud de aquel "patrimonio" a recuperar se unían algunos parámetros extraños que aumentaron en un primer momento los niveles de desconcierto: no existía una estructura facultativa encargada de dirigir el proyecto, los fondos documentales y materiales con los que debíamos trabajar no se encuadraban en lo que podríamos denominar un material estándar, la institución que auspiciaba el proyecto no era una administración pública, pero tampoco era una institución privada, no existía una partida presupuestaria concreta para acometer el proyecto, ya que éste se incorporaba a otro mayor y con una finalidad distinta y, por último, la dirección de las operaciones de recuperación presentaba una estructura bicéfala, que complicaba más, si cabe, la toma de decisiones, ya que a la gestión directa sobre los trabajos en el astillero, se unía una supervisión desde Madrid que se ejerció con toda autoridad durante los dos primeros años de actividad.

Para colmo de problemas, el proyecto de recuperación de bienes muebles (documentos, libros, herramientas, máquinas, etc.) se interrelacionaba cada vez más con el proyecto de recuperación de espacios y bienes inmuebles, que se desarrollaba, en paralelo y a un ritmo de vértigo, en los alrededores del viejo di-

que de carenas de Antonio López. Casar los objetivos de ambos proyectos, gestionados por profesionales ajenos a la construcción naval y dirigidos por técnicos y ejecutivos de sensibilidades muy diferentes nos parecen hoy, desde la perspectiva que da el tiempo, como una aventura casi imposible de realizar y que, sin embargo, fue ejecutada de forma ejemplar. Sin lugar a dudas, nuevamente y como ya ha expresado algún autor en esta misma sección, el secreto para hacer posible esta historia está en la pasión que se ha puesto en ella.

La organización en origen, de lo que hoy denominaríamos un equipo multidisciplinar, era bastante simple, dos grupos de trabajo diferentes y sin conexión aparente para cada una de las áreas que desarrollaba el proyecto de recuperación, por un lado el encargado de recuperar y reordenar los espacios de la vieja factoría (arquitectos, aparejadores, y técnicos de obras civiles

del Astillero) y por otro, el grupo encargado de "guardar" y "ordenar" los objetos de interés que aparecían por los edificios y espacios que despejaban los del primer grupo (ingenieros atraídos por el encanto del pasado, historiadores y becarios). Ambos grupos eran coordinados, desde la dirección de Astilleros Españoles en Madrid, por dos ingenieros de caminos, empleados de la Compañía, y auténticos apasionados del patrimonio industrial y la obra pública. El proyecto, sin límites concretos, se incorporaba desde el primer momento a un campo casi inexplorado en España en aquellos años: la arqueología industrial. Un área de las ciencias sociales que, en nuestro pa-



*Plano del proyecto para la recuperación del dique de Matagorda y su entorno, mayo 1990.*

ís, sólo había alcanzado un cierto grado de desarrollo en regiones muy industrializadas (Cataluña, Madrid, el País Vasco...) o con economías dependientes de sectores tradicionalmente asociados a la industria (áreas mineras de Asturias, Cantabria e incluso Andalucía). No obstante, a medida que avanzaba el proyecto se abrían nuevos campos de actuación, que diversificaban cada vez más las áreas de intervención. Así, la aparición del fondo de planos y expedientes técnicos nos obligó a penetrar de lleno en el complejo mundo de la archivística, un área que se complicó aún más cuando nos vimos, obligados por las circunstancias, a estudiar las técnicas de custodia y clasificación de materiales especiales, como el fondo fílmico de la empresa o el aún más complejo fondo de materiales fotográficos, que en un porcentaje muy importante desde el punto de vista cualitativo, se incorporaba al proyecto de recuperación.

Al estudio de las técnicas de archivo, tuvimos que unir una base de conocimiento sobre biblioteconomía, puesto que un atractivo fondo de libros y revistas técnicas, fuera de uso, reposaba en la biblioteca del viejo edificio de dirección esperando su puesta en valor como documentos imprescindibles para comprender la enorme importancia del desarrollo tecnológico dentro del mundo de la construcción naval.

El campo de la museología fue, no obstante, el mayor de los retos que planteó el proyecto, puesto que a la dificultad del desconocimiento sobre un área tan específica, uníamos la complejidad de los materiales a exponer y el lugar donde exponerlo; un edificio indefinido y a rehabilitar de entre los diferentes talleres y otras instalaciones que rodeaban el viejo dique de carenas

Planteadas las áreas de trabajo, teníamos que priorizar las actividades a desarrollar... y comenzar a ejecutar, porque un inconveniente más que progresivamente se convirtió en ventaja, es que la empresa privada o de gestión privada, exige resultados a cor-

to plazo y en nuestro caso la credibilidad del proyecto se basaba precisamente en eso.

Un viejo vestuario habilitado como almacén serviría de infraestructura básica para comenzar a desarrollar el proyecto, allí se distribuyeron inicialmente, no sólo los diferentes depósitos de materiales (archivo, materiales especiales -placas fotográficas, películas- libros y revistas, herramientas y máquinas de todas las características) sino la zona de oficinas y el taller destinado a la reparación y limpieza de las piezas. Se trataba de un espacio diáfano, dominado por una mesa de trabajo de grandes proporciones, donde se fueron ordenando, clasificando y restaurando los materiales que conformarían más tarde los fondos del museo.

Sin embargo aquel antiguo vestuario reconvertido en almacén de materiales, taller de restauración y oficina técnica, y que carecía de casi todo lo que un proyecto de las características del nuestro necesitaba, se convirtió desde el primer momento que lo ocupamos en algo más que un mero centro de trabajo, y es que ni la precariedad de las instalaciones, ni la falta de privacidad, ni la presión por ver resultados (traducida en diarias visitas al peculiar recinto), resquebrajaron en ningún momento la voluntad de cuantos estábamos allí, de hacer de aquel sitio un lugar de referencia para un proyecto único.

La intensidad y variedad del trabajo unido a la necesidad de "visualizar" los objetivos marcados por la empresa hacían casi imperceptible el paso del tiempo.



*Los fondos del archivo histórico antes de su recuperación, abril 1990.*

Hoy, parece imposible aquel derroche de energías, pero las ganas de llevar a buen puerto aquella aventura incierta, propiciaron que en menos de 18 meses se ordenasen y clasificasen algo más de 1.500 piezas industriales, cerca de doscientos metros lineales de documentación, una biblioteca de 3.000 volúmenes, algo más de 3.000 placas de cristal de diferente formato y un fondo de 300 películas de cine de diferente formato y metraje. En el mismo tiempo se preparó y ejecutó la exposición de carácter temporal e itinerante *Memoria histórica de Astilleros Españoles*, y se comenzó a trabajar el proyecto básico del futuro Museo El Dique. En aquellos meses de vértigo hubo tiempo además para conocer lo que se hacía dentro y fuera de nuestro país, combinándose el ritmo frenético impuesto en la ordenación de los fondos con visitas técnicas a museos y centros industriales de características semejantes al nuestro. No faltaron las asistencias a congresos y jornadas técnicas y contactos con todo tipo de entidades científicas y culturales que tuvieran algo que ver con el patrimonio marítimo e industrial.



Los fondos del archivo histórico antes de su recuperación, abril 1990.

Con todo lo expuesto no paró ahí nuestro aprendizaje, en una empresa como Astilleros la innovación tecnológica es constante, y su puesta en práctica conlleva, no sólo, una renovación de los conocimientos y las técnicas de aplicación, sino una constante mejora en los sistemas de gestión, y en esas nos vimos metidos cuando, a principios de los noventa Astilleros Españoles firmó un acuerdo de colaboración con la empresa japonesa Mitsubishi para proceder a la implantación en el astillero de Puerto Real de las técnicas del *Total Quality Control* (TQC), para la mejora de la gestión en la factoría a todos los niveles. Evidentemente, nosotros y nuestro proyecto formábamos parte del astillero y por tanto nos vimos incorporados al proceso. Fue realmente gratificante participar de aquello, no sólo por lo aprendido, sino porque, a la larga, todo el proyecto del museo se planificaría si-

guiendo un modelo de gestión que garantizaba de antemano los resultados.

En mayo de 1991, apenas un año después de haber comenzado el proyecto, la dirección del astillero, a propuesta del director del equipo de trabajo en Puerto Real, aprobó una visita al complejo de Chatham en Inglaterra, un viaje clave para concebir lo que hoy es el Museo El Dique.

La visita al *Chatham Dockyard* nos permitió descubrir qué se estaba haciendo, o mejor dicho qué se había hecho con espacios idénticos al nuestro en un país de tan larga tradición en la industria naval. Las ideas aplicadas a sus espléndidas instalaciones fuera de uso, el aprovechamiento turístico de todos y cada uno de los talleres de aquel complejo industrial, sus modelos de gestión, el cuidado en la conservación del patrimonio acumulado por el astillero, las fórmulas de participación y voluntariado, los modelos expositivos aplicados..., todo fue observado con sorpresa y anotado con rigor. No se nos podía escapar nada, puesto que a la vuelta intentaríamos aplicar sobre el terreno lo "descubierto" en el Reino Unido.



*Almacenes del Museo El Dique. Depósito de herramientas, junio 1991.*

El viaje a Inglaterra lo completamos con un apretado programa de visitas a diferentes museos que nos permitieron intuir las tremendas posibilidades que se abrían a nuestro "escondido" y extraño proyecto.

La visita a Inglaterra supuso el fin de una etapa de tremenda actividad y el comienzo de otra más pausada donde la prioridad se iba a centrar en el desarrollo de un proyecto museológico que ordenase los con-

tenidos del futuro Museo El Dique. No obstante, y aunque el objetivo en esta nueva fase era claro, no se abandonaron ninguna de las líneas de trabajo iniciadas en el año anterior y prueba de ello es que durante los dos años siguientes a la visita a Londres (junio 1991-julio 1993) se acometieron trabajos de clasificación de materiales en todas las áreas que englobaba el proyecto. En este periodo se ordenaron otros 250 metros lineales de archivos y se clasificaron casi 3.500 placas de cristal (2.250 del fondo de Puerto Real y 1.200 del fondo de Astilleros de Cádiz). Igualmente se aumentó el fondo de piezas en un 25%, llegándose a contabilizar poco menos de 2.000 elementos. La biblioteca se completó con la organización y clasificación de un fondo hemerográfico magnífico, compuesto por algo más de 300 títulos de revistas, algunas de las cuales estaban suscritas por el astillero desde finales del siglo XIX. Como en el ciclo anterior, durante estos dos años se preparó una exposición temporal *Astilleros del Ayer al Hoy* que tras ser inaugurada en Madrid en enero de 1992, itineró por distintos puntos del país durante todo ese año y el siguiente.

La llegada a la presidencia de la Compañía de Carlos Martínez de Albornoz, en 1993, supuso un nuevo giro en el desarrollo del proyecto. Poco a poco la ralentización de actividades, que se había iniciado durante la última etapa de Juan Sáez como presidente de Astilleros, tuvo su confirmación a mediados de este año y aunque no se puede decir que el proyecto se parase, sí que disminuyó de forma radical el ritmo de actividad que primó en años anteriores. Aun así, y a pesar de que en los años de presidencia de Albornoz la estructura del equipo de trabajo del museo quedó limitada al mínimo, sin capacidad presupuestaria y englobada dentro del área de Servicios Generales del astillero, la empresa mantuvo su compromiso de mecenazgo, ejecutando los últimos flecos de la aventura iniciada un lustro antes. En estos años se entregó el edificio remodelado del museo, se ejecutó la urbanización del castillo de Matagorda, y se acomete-



tieron las obras de reforma del antiguo botiquín como sede del archivo histórico. También, y como en los ciclos anteriores, aunque a un ritmo más pausado, se continuó con los trabajos de clasificación y catalogación de materiales, y se preparó una exposición temporal con el fondo de planos del astillero como protagonista.

El ciclo de presidencia de Alborno termino con una nueva crisis en los astilleros públicos y, como consecuencia, un brusco parón en las expectativas de desarrollo de lo que, a esas alturas de ejecución del proyecto, podríamos denominar complejo El Dique. Y es que en esas fechas el proyecto casi estaba completado. Las obras habían concluido, las diversas series documentales que componían su archivo estaban ordenadas, la biblioteca instalada y catalogada, los fondos del museo registrados, a la espera de completar su inventario y las diferentes salas del museo rematadas de mobiliario e instalaciones. Ciertamente a fines del año 1995 podíamos decir que se había cerrado el ciclo abierto a principios de 1990, ya sólo quedaba "abrir" el museo al público e iniciar una nueva etapa donde las preocupaciones tuviesen su raíz en la gestión y buen mantenimiento de las instalaciones, la variedad en los servicios prestados por el museo hacia un público de visita y la promoción de la mejor imagen del astillero a través de esta actividad cultural.

Sin embargo no fue así, lo que indicaba la lógica de los acontecimientos fue negado por los hechos, y el proyecto iniciado hacía cinco años con tanta fuerza fue perdiendo gas y cayendo en la postergación y el ostracismo como primera víctima de la propia inercia de la empresa.



*Planta baja del  
almacén del  
Museo, junio 1991.*

La denominada "tercera reconversión" se llevó por delante cualquier posibilidad de inaugurar el elaborado proyecto de recuperación de la zona histórica de Matagorda. Bajo el argumento de no desviar la más mínima atención de todo aquello que no estuviese vinculado a la resolución de los graves problemas por los que atravesaba el sector, el Museo y todo su entorno, quedó inmediatamente anulado. De nada sirvieron los sucesivos informes enviados a la presidencia en Madrid, o los planteamientos alternativos para su funcionamiento fuera del seno de la compañía. El extraordinario proyecto de un museo industrial dentro de una entidad emblemática se agotaba sin siquiera haberse estrenado.

No obstante, a pesar de la indefinición de la empresa y de la sangría de apoyos provocada por la crisis (durante el proceso de reconversión salieron prejubilados los principales responsables de la gestión del proyecto, tanto en la sede central de Astilleros como en la propia factoría), la compañía decidió no liquidar el asunto, algo que interpretamos en su momento, como una auténtica victoria, ya que consolidaba todo lo realizado durante los cinco años anteriores. Y aunque fueron tiempos duros y sin expectativas de mejora, el solo hecho de no desaparecer, convertía en éxito cualquiera de las iniciativas que desarrollamos en aquella época, de este modo y junto a las frustrantes suspensiones de inauguración -hasta en cinco ocasiones diferentes se elaboró un protocolo previo para los actos de apertura- el ciclo 1995-1997 nos permitió ir cerrando de manera progresiva todos los flecos pendientes en la ordenación, clasificación e inventario de los materiales acumulados. En esta etapa, además, desarrollamos el proyecto de restauración de las cubiertas de la Capilla de Matagorda y se instalaron en los jardines del andén sur del dique los remolcadores Gades y Cayetano del Toro, antiguos prácticos del Puerto de Cádiz salvados del desguace in extremis y pendientes aún de una más que necesaria restauración.

La relativa tranquilidad que reinó en el astillero en estos años de "resaca" de la nueva reconversión nos permitió, además, catalogar y clasificar de forma definitiva la antigua biblioteca técnica de la factoría, sistematizar y renumerar las cuatro mil cajas de documentos que formaban el archivo histórico e iniciar el largo y complejo proceso para la declaración como bien de interés cultural de la vieja factoría de Matagorda.

En la primavera de 1998 y casi sin avisar, la sede central de Astilleros en Madrid decidió que era el momento adecuado para inaugurar oficialmente el Museo. Dicho y hecho, en menos de 20 días se pusieron a punto todas las instalaciones y se elaboró el protocolo a seguir el día de la apertura. El jueves 16 de abril, en un día gris y desapacible el museo fue inaugurado por el Sr. Secretario de Estado de Industria, el presidente de Astilleros Españoles y el Alcalde de Puerto Real. El lunes de la semana siguiente nadie sabía, o nadie quería saber, qué teníamos que hacer.



*Organización del  
archivo fotográfico,  
primera fase,  
junio 1991.*

Los veinte días que siguieron a la fecha de inauguración sirvieron para negociar con la Dirección del Astillero la fórmula a seguir con las visitas al Museo. Se estableció que, en un primer momento, éstas se realizarían un día por semana, que serían previa cita, y que en ningún momento se perdería el control de los visitantes durante las dos horas que permanecieran en el recinto del astillero. Por si fuera poco se establecía un límite de personas por visita, lo que condenaba al recién nacido museo a unas escasísimas posibilidades de desarrollo futuro.

Aún así y a pesar de todo, en medio de una crisis

permanente del sector naval, se había conseguido dar solidez a un proyecto nacido con una clara vocación de provisionalidad. Podíamos tener más o menos visitantes al año pero habíamos metido al Museo El Di-que entre las instituciones culturales de la Bahía, el resto era cuestión de tiempo y paciencia.

Un nuevo cambio en la Presidencia de la empresa provoca nuevas incertidumbres en el futuro del museo recién estrenado. La falta de soluciones a la crisis estructural por la que continuaba navegando el sector y la presión a la que se veía sometida la empresa pública por parte de las directivas europeas, impedían cualquier atención al museo desde la compañía, aunque, todo hay que decirlo, tampoco se vió demasiado interés, por parte de las diferentes administraciones en su apoyo a la nueva infraestructura cultural.

Ante esta situación de indefinición y falta de interés tanto de la empresa que nos mantenía, como de las administraciones públicas, comenzamos a diseñar una nueva apuesta que plantearle a la compañía, desde el convencimiento, que era una falsa imagen de malgasto (¿qué hacía una empresa pública en crisis y dedicada a la construcción naval invirtiendo y manteniendo una infraestructura cultural que sólo generaba gastos? ) la que lastraba cualquier intento de apoyo hacia el museo.

La nueva alternativa planteada a las más altas instancias del grupo Astilleros Españoles era tan simple como madurada durante el último año: aprovechando la enésima reestructuración de la empresa que, desgajaba el Astillero de Puerto Real de la Compañía AESA convirtiéndola en empresa independiente filial con el nombre Astilleros de Puerto Real S.R.L., acelerar los trámites de constitución de una Fundación Cultural dependiente básicamente del Astillero, aunque incorporando como patronos a diferentes instituciones públicas y entidades culturales, sociales y económicas de la Bahía de Cádiz.

Con la propuesta se pretendían dos objetivos básicos, por un lado desvincular definitivamente el Museo de la Sede Central de la Compañía en Madrid, lo que permitiría una mayor autonomía, y por otro incorporar el Museo al tejido socioeconómico de la Bahía, lo que descargaría al Astillero de la responsabilidad única de su mantenimiento.

Nuevamente la indiferencia de la mayoría de las instituciones implicadas y la parsimonia y falta de interés con que estas propuestas eran tramitadas en la propia casa provocaron el fracaso, puesto que al año escaso de haberse elevado la propuesta de constitución de la Fundación, la empresa Astillero de Puerto Real S.R.L. había dejado de existir y el Astillero de Puerto Real, entraba a formar parte de la Empresa Nacional Bazán en una nueva voltereta administrativa enmarcada en la incansable búsqueda de la tranquilidad para el sector.

En la desesperación que nos provocaba cada intento fallido, y ante la aparente apatía de la institución que nos mantenía, recuerdo una escueta y agria respuesta dada al nuevo presidente Marcelino Alonso en su primera visita al Astillero y al Museo, y que puede resumir las tremendas ganas que teníamos de activar aquella espléndida instalación cultural. Cuando finalizada la visita, se le estaban comentando los problemas de operatividad del centro, preguntó con tono extrañado: “¿Pero... si ya tenéis el museo que más queréis... ?” “Un C.I.F. señor presidente, sólo queremos un C.I.F. ...”, desgraciadamente no nos lo concedieron.

A pesar de estos aparentes fracasos, desde el Museo ya nos habíamos acostumbrado a esa situa-



*Archivo Histórico,  
deposito de planos,  
julio 1997.*

ción de permanente "no a todo", por lo que conseguir quebrar, de vez en cuando, esa actitud suponía todo un éxito, y es en ese contexto donde hay que enmarcar los diferentes logros alcanzados en estos años. La celebración en la Escuela de Relaciones Laborales de la Universidad de un Foro de Debate sobre las Formas de Trabajo en mayo de 1999, el traslado y exposición en la ciudad de Hamburgo de la muestra *Astilleros del Ayer al Hoy*, la publicación de la obra de Jesús Romero González *Matagorda 1870-1940* y las complicadísimas gestiones para recuperación del remolcador *Matagorda* fueron, junto a la continuidad de los trabajos internos de inventario y catálogo y la normalización de las visitas al Museo, los hechos más destacables de este ciclo.



*Inauguración del Museo  
El Dique, abril 1998.*

Meses antes que Astilleros Españoles dejase de existir, la Junta de Andalucía comunicaba por escrito a la empresa, que la zona histórica de Matagorda pasaba a estar protegida por ley mediante su inclusión en el Catálogo General del Patrimonio Histórico. Se trataba, sin lugar a dudas y por muchas razones, de la mejor noticia que llegaba al museo en muchos años. Sin embargo la inoportunidad del momento y el desconocimiento, no sólo de los contenidos del decreto, sino de la propia existencia del

Museo y la zona histórica en las altas esferas de la compañía, propició una reacción contraria, que a punto estuvo de provocar la finalización de nuestro extraño y angustioso proyecto. Afortunadamente para todos, el vertiginoso ritmo que tomaron las negociaciones de fusión con Bazan, llevaron a un segundo término los recelos provocados por el anuncio de la administración autónoma, quedando en suspenso las medidas a tomar para corregir las posibles inconveniencias que conllevaba la nueva situación.

El 14 de septiembre de 2000 las instalaciones de Puerto Real dejaban de pertenecer a la Compañía Astilleros Españoles para pasar a formar parte de la Empresa Nacional Bazán. El proceso de fusión por absorción, iniciado meses atrás, culminaría con el cambio de nombre de las dos empresas unificadas, naciendo el 22 de enero de 2001 la Compañía IZAR de Construcción y Reparaciones Navales.

La nueva situación generó de inmediato nuevas expectativas, alimentadas por el tradicional carácter conservacionista de las instituciones militares, que nos hizo presagiar un aumento del interés por el Museo de los nuevos propietarios. Sin embargo, la realidad se hizo patente antes de lo que pensamos y la lógica preocupación por darle salida a los problemas generados por el gigante recién nacido, minimizaron, aun más, el escaso papel que jugábamos en aquel enorme entramado. Hasta tal punto disminuyó la importancia del Museo para la nueva empresa que la primera medida que se tomó, fue la reducción a la mitad de los estudiantes becarios que realizaban sus prácticas en el mismo, con lo que la "plantilla" de la institución pasó a estar formada por un técnico facultativo y un estudiante en prácticas. A pesar de todo y asumido, desde hacía tiempo, nuestra exigua función, continuamos trabajando con el único objetivo de anclar en la nueva sociedad y de una forma cada vez más sólida, el que empezaba a ser viejo Museo *El Dique*.



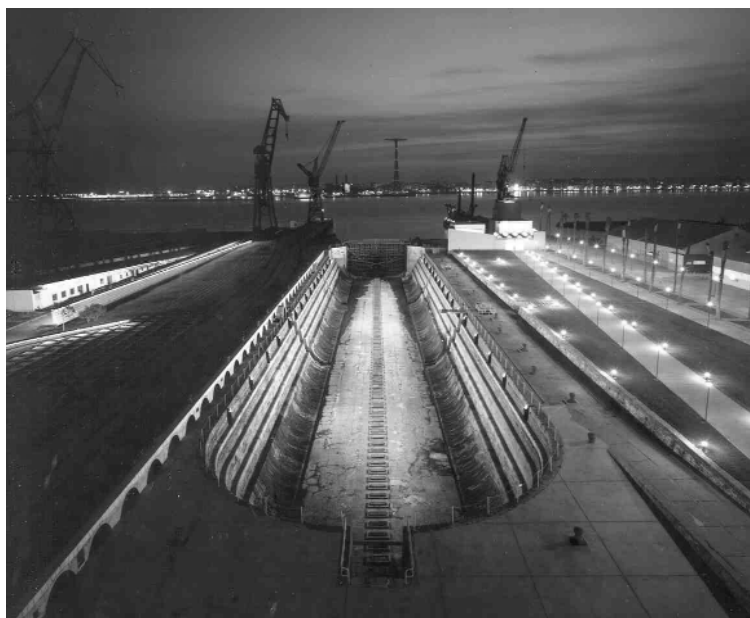
*Zona Histórica  
y Museo El Dique,  
vista parcial.*

En los tres últimos años de este largo y peculiar recorrido, el Museo, con el visto bueno de la nueva compañía, no solo ha mantenido su ritmo de trabajo interno, basado en el avance y revisión de los diferentes catálogos e inventarios, y en el mantenimiento de una cadencia en las vistas semanales (hasta el 31 de julio del año en curso y desde su apertura al público, se viene constatando un nivel sostenido de entre 2.500 y 3.000 visitantes por año) sino que ha ejecutado con éxito varios proyectos de indudable interés para todo su entorno. De este modo, el Museo ha participado en todas las exposiciones, que sobre la cultura marítima se han producido en el marco de la Bahía (Cádiz, *la provincia en el siglo XX*, Cádiz y el mar, *75 aniversario del Juan Sebastián Elcano*, *Todo Cádiz*, *125 años de lucha y trabajo* y *125 años del astillero de Puerto Real*), igualmente ha elaborado la muestra *Del vapor correo al Ferry*, *110 años de buque de pasaje*, ha publicado las obras *Inventario de fondos del archivo del Museo El Dique* y *La imagen del acero*, *125 años del astillero de Puerto Real*, ha desarrollado con éxito el proceso de digitalización de las más de 5.000 imágenes que componen su fondo de placas de cristal y ha sido partícipe, junto a otras instituciones públicas, del rescate y preservación de uno de los pocos buques remachados que quedan en nuestro país: el *Matagorda*.

No obstante, no se trataba aquí de hacer una alabanza a lo que, desde el más estricto sentido profesional hemos hecho, sino de llamar la atención de lo que todavía queda por hacer, y que resumiendo podemos concretar en la necesidad de dotar al Museo de un modelo de gestión adecuado a su función de difusor cultural. Este marco de actuación entendemos que debe ser independiente del Astillero y ha de permitir la suficiente autonomía como para poner en práctica un proyecto real de desarrollo sostenible, basado en la explotación de todo tipo de actividades relacionadas, no sólo con la acción pedagógica y formativa, que le es propia, sino con la explotación de todos los recursos terciarios compatibles con el carácter cultural de la institución.



Es el momento de ir terminando, y ya que la propia institución universitaria me lo permite, haré desde estas páginas un llamamiento al sentido común de cuantos ciudadanos de la Bahía puedan sentirse aludidos: el proyecto del Museo El Dique, es algo más que lo que pudiésemos entender por un proyecto. Se trata de una realidad tangible, al alcance de la mano de cualquier persona que quiera aproximarse a visitarlo. Se trata de unas instalaciones reales que forman parte de la historia más próxima de nuestro entorno. No es un museo local o comarcal, tampoco se trata de una instalación museográfica de carácter temático. No pretende instalarse entre las instituciones culturales de mayor número de visitas, ni competir en actividades con otros organismos..., sólo pretende perpetuar, en la memoria colectiva de los ciudadanos de la Bahía, un pasado común a casi todas nuestras ciudades, un pasado que tintó del mismo color a todos los estratos sociales y sostuvo la economía de nuestra comarca durante casi dos siglos.



*El dique de Matagorda  
después de su  
restauración.*

Esa institución, que ya existe y que hace lo que su limitado margen de maniobra le permite, necesita del apoyo decidido de todo su entorno social e institucional para consolidarse como un centro cultural que nos permita transmitir -en estos tiempos que corren, donde casi todo se supedita a la temporada turística y al sector hostelero- que hubo una época, donde los carpinteros y herreros de ribera, remachadores, calafates, ingenieros, soldadores, delineantes y tuberos,

protagonizaron los momentos más brillantes de nuestro pasado. El reto de encontrar un modelo de gestión que nos permita hacer todo eso es, de momento, nuestra asignatura pendiente.

No quiero acabar este artículo, sin hacer una mínima reflexión sobre la forma en que está escrito, y es que cuando me lo encargaron me pidieron que lo escribiese en primera persona, ya que se trataba de transmitir una visión personal de un proyecto que, junto a otros, he vivido intensamente. Lo he intentado, pero la mayoría de las veces, unas sin querer y otras queriendo, he usado el plural, y es que en un proyecto de estas características, aparte de la voluntad y las ganas que uno ponga, hace falta mucha gente comprometida y, aunque no citaré a nadie en particular, sí que todos, absolutamente todos, se sentirán directamente aludidos en el único reconocimiento público que por coherencia haré: vaya desde aquí mi más profundo agradecimiento al Astillero de Puerto Real y todo lo que esa institución significa, porque es en realidad el primer responsable de esta apasionante aventura.

*J. M. M. M.*