

EL DOCUMENTO DESTACADO



Enero de 2015



CUL
tu
RA

ARCHIVOS



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN,
CULTURA Y DEPORTE

© SELECCIÓN DOCUMENTAL Y TEXTOS: Manuel M. Cañas Moya

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE CÁDIZ

Cádiz, enero de 2015



EL DOCUMENTO DESTACADO

2015/ Enero

¿Cómo se desplazaban nuestros abuelos y nuestros padres al trabajo?

El traslado de los trabajadores al Arsenal de La Carraca en el Siglo XX

¿Cómo se desplazaban nuestros abuelos y nuestros padres al trabajo? El traslado de los trabajadores al Arsenal de La Carraca en el Siglo XX

A mediados del siglo XX el sistema de transportes de la Bahía de Cádiz era bastante distinto al actual. Como ejemplo de ello nos fijaremos en cómo acudían los trabajadores a la Isla de La Carraca. En esta isla, situada al fondo del saco de la Bahía, se encuentra el Arsenal, donde trabaja tanto personal civil como militar, e instalaciones industriales.

El Arsenal de La Carraca

El Arsenal es un conjunto de instalaciones de la Armada situado en una isla al fondo de la Bahía de Cádiz, donde se inicia el Caño de Sancti Petri que la comunica con el Atlántico frente a la Isla del mismo nombre. Fue construido en el siglo XVIII como base militar y acoge instalaciones destinadas tanto a la construcción como a la reparación de buques de guerra. Durante el siglo XX parte del Arsenal pasó a ser explotado mediante la gestión de diversas empresas.

Desde 1915 los Talleres de Artillería pasaron a manos de la Sociedad Española de Construcción Naval, la “Constructora”, empresa privada de capital inglés y español que se había constituido en 1908 para hacerse cargo del programa de construcción naval militar. En 1923 se empezaron a construir, al otro lado del caño de La Carraca, en la Población Militar de San Carlos, los talleres de San Carlos, dependientes de la misma Sociedad. Con motivo de la guerra civil ambos talleres pasaron a manos del Estado por su interés estratégico.

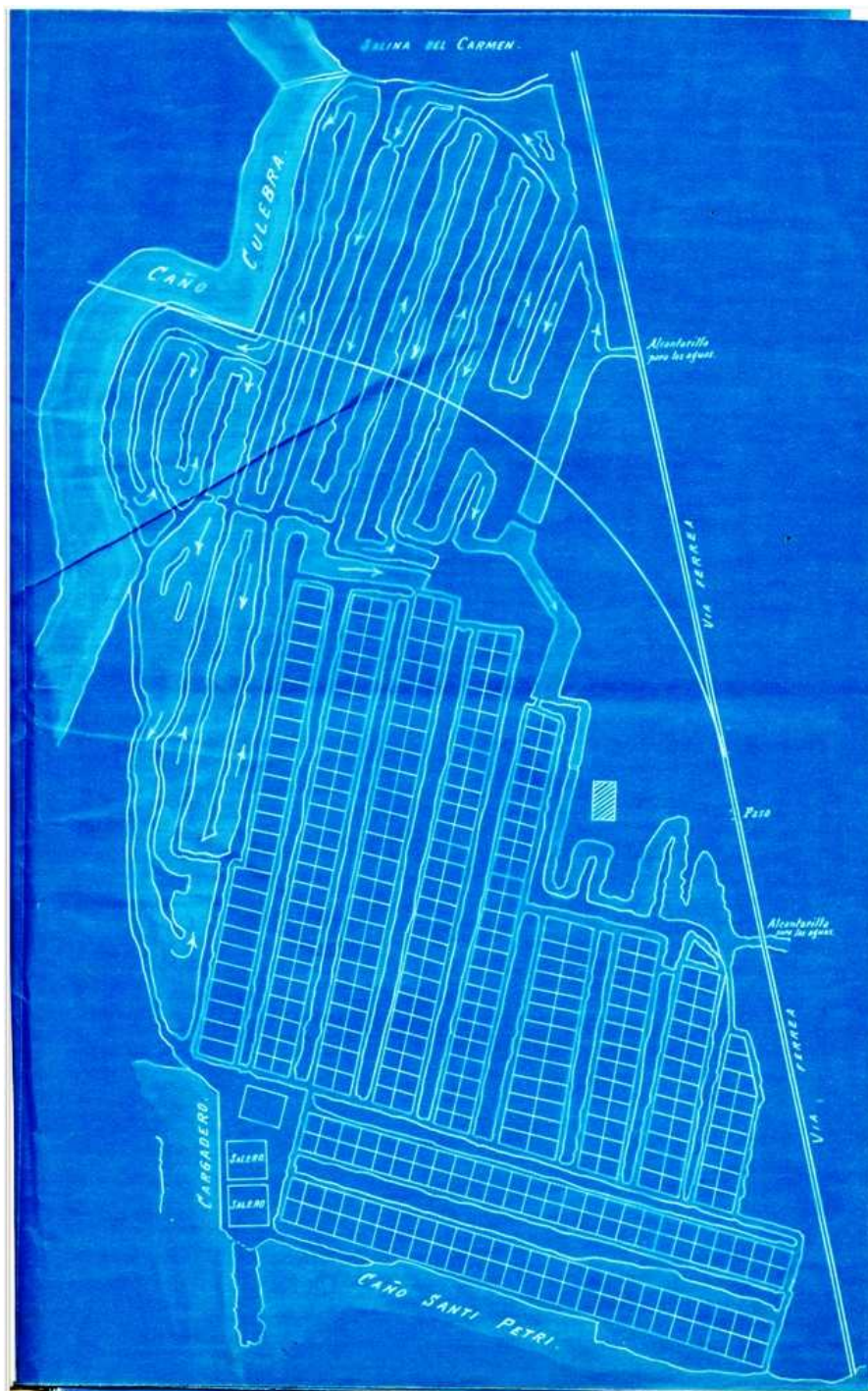
Para controlar las instalaciones industriales vinculada a la Armada se creó en 1939 el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares, organismo de carácter administrativo en el que se integró el astillero isleño en 1941. Incluía los talleres de Artillería de la Carraca y las instalaciones destinadas a la construcción y reparación de buques que hasta entonces formaban parte del Arsenal y de las que hasta entonces no se había hecho cargo la empresa privada. Dicho Consejo pasó a denominarse Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., en 1947, y a depender del Instituto Nacional de Industria. Se integró en una nueva empresa, Izar, en 2000 y en los últimos años, desde 2004, en Navantia, dentro de los procesos de reestructuración de la industria naval. Hay que resaltar que esta factoría naval tiene aún en funcionamiento varios diques que se construyeron cuando se fundó el Arsenal en la segunda mitad del siglo XVIII.

En la actualidad el modo más frecuente de acceder a La Carraca es el vehículo a motor, ya sea el automóvil o motocicleta particulares o el autobús. Sin embargo, a mediados del siglo XX, años en que el número de vehículos privados era muy escaso, se acudía al Arsenal de muy diversas maneras. El puente de hierro por el que la carretera cruza el caño de Sancti Petri existía desde 1929. Había sido construido sobre un proyecto diseñado por el famoso ingeniero Eduardo Torroja. Pero la mayoría de los trabajadores no acudían a su puesto en automóvil sino que recurrían a medios colectivos. La Empresa Bazán y la Marina contaba con una flota de autobuses propios que eran insuficientes para transportar a todo su personal. Un buen número de trabajadores utilizaban el transporte público.

En este caso nos centraremos en tres medios de transporte para nosotros hoy poco habituales, ya que en la actualidad no existen dichos servicios.

El ferrocarril

Existía un tren que se desplazaba desde la estación de ferrocarril de Puerto Real o San Fernando a la Carraca en una línea que se desviaba desde la Cádiz-Sevilla. En el Archivo conservamos el expediente por el cual se expropiaron terrenos a algunos propietarios de salinas en el año 1921 para la construcción de esta línea ferroviaria. Un servicio similar existía en Puerto Real para trasladar los trabajadores al Dique de Matagorda.

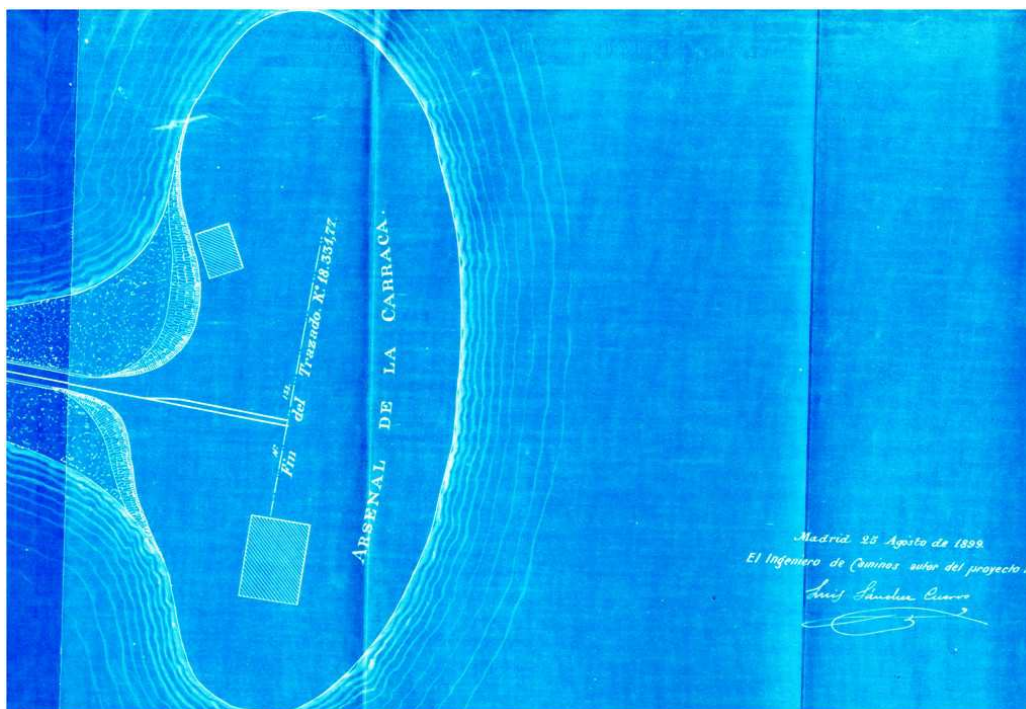


El tranvía

Un segundo medio muy utilizado para acceder al Arsenal era el tranvía, gestionado por la empresa Tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca, que tenía un servicio que iba desde la Plaza de la Iglesia de San Fernando a la Carraca, pero con la particularidad de que no llegaba al propio Arsenal, sino a la orilla opuesta del caño, al lugar denominado la Avanzadilla. Desde allí, para pasar a la Carraca, era necesario salvar un puente constituido por cajones flotantes, saltando de uno a otro. Eran los denominados “Bombos”. Los “antiguos” cuentan cómo, en ocasiones, debido al oleaje que producía el paso de algunos barcos, los bombos se desplazaban bruscamente y lanzaban a algunas personas al agua con riesgo de su vida o, al menos, de su salud por el remojón. Se entraba a La Carraca a través de la Puerta de Tierra situada al otro lado del caño. Dicha Puerta en 1960 fue desmontada y trasladada a la entrada por carretera del Arsenal que es donde hoy está situada. El Puente de Hierro que salva el Caño de Sancti Petri está reservado para el tráfico automovilístico y comunica con la carretera.

El Tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca había empezado a funcionar en 1906 hasta su supresión en San Fernando en 1957 en que fue sustituido por el trolebús en el trayecto Plaza de la Iglesia-Ardila y por el autobús a La Carraca.

Aunque hubo algunos intentos anteriores durante la segunda mitad del siglo XIX de poner en marcha un tranvía en Cádiz sólo será en 1900 cuando el Gobierno aprobará el proyecto que se había presentado el año anterior. En el Archivo conservamos planos fechados el 25 de Agosto de 1899 que corresponden al proyecto autorizado por el Gobierno. Se constituyó la **Sociedad Anónima Tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca** en 1904 que lo pondría en marcha en 1906 con algunas modificaciones técnicas y de trazado. Tuvo varias líneas urbanas en Cádiz, la interurbana que comunicaba la capital con San Fernando, una en San Fernando entre la Plaza de la Iglesia y la Ardila y otra que iba de la Plaza de la Iglesia a La Carraca.





Líneas de la red de tranvías



El 18 en la Avanzadilla San Fernando



Transporte marítimo

Entre el muelle de Puerto Real y La Carraca existía un servicio marítimo que gestionaba una asociación de tipo cooperativo cuyos estatutos conservamos en nuestro Archivo. Tiene la particularidad de que no se trataba de una empresa privada sino de un servicio gestionado colectivamente por sus usuarios, trabajadores civiles del Arsenal de la Carraca. Tenía el nombre de ***Sociedad Cooperativa Unión Maestranza*** porque estaba constituida por trabajadores pertenecientes a la Maestranza de la Armada destinados al Arsenal y residentes en Puerto Real. Había sido fundada el 6 de julio de 1918. Según el Diccionario de la Real Academia Maestranza es “Conjunto de oficinas y talleres análogos para la artillería y efectos movibles de los buques de guerra.” y “Conjunto de operarios que trabajan en ellos o en los demás de un arsenal.” En consecuencia la maestranza estaba constituida por el conjunto de trabajadores civiles al servicio de la Armada.

La sociedad era propietaria de una embarcación, la “lancha”, que era la que se utilizaba para el traslado de los trabajadores al Arsenal.

En el Archivo conservamos el Reglamento de dicha asociación aprobado en Asamblea General el tres de mayo de 1928 y presentado ante el Gobierno Civil el 15 de mayo. Fue de nuevo presentado en el Gobierno Civil el 22 de abril de 1947, razón por la cual conservamos este ejemplar.

Las asociaciones estaban reguladas en esa fecha por la Ley de Asociaciones de 30 de junio de 1887 y el Decreto de 25 de enero de 1941 que las obligaba a presentar de nuevo sus estatutos. Al Gobierno Civil correspondía la función de llevar el Registro de Asociaciones y se le debía informar de los cambios en sus directivas y sus cuentas periódicamente.

El Reglamento nos dibuja una asociación que no cumple sólo la función de una empresa de carácter social que tiene como objetivo prestar un servicio de transporte a sus socios sino también como una sociedad de socorros mutuos, muy frecuentes en la clase obrera española desde mediados del siglo XIX, que asiste a sus miembros en caso de necesidad con prestaciones económicas en caso de fallecimiento o enfermedad común. Hay que tener en cuenta que en la fecha de su redacción, 1928, los trabajadores por cuenta ajena sólo recibían una indemnización económica en caso de accidente de trabajo, conforme a la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900. Aunque durante la Segunda República hubo algún intento, no será hasta 1942 cuando se cree el Seguro Obligatorio de Enfermedad que se empezará a cubrir la prestación sanitaria por enfermedad común y maternidad, una indemnización económica en esos casos y una cobertura para gastos de fallecimiento. De este modo, la Unión Maestranza, funcionando también como una sociedad de socorros mutuos, atendería, con los recursos que aportaban periódicamente sus socios, las necesidades de los mismos en esas circunstancias.

Igualmente el servicio de transporte no es exclusivo para los socios, se hace extensivo, gratuitamente, a los miembros de la familia de estos, incluidos viudas y huérfanos, jubilados del Arsenal, y personal transitoriamente en paro, así como aquellos trabajadores que acudieran a San Fernando para curar una enfermedad común o laboral. Del mismo modo serán transportados gratuitamente los aprendices durante su periodo de aprendizaje, los miembros del Ayuntamiento de Puerto Real o Jefes del Arsenal de la Carraca. También se admitirían pasajeros de pago.

SOCIEDAD COOPERATIVA UNIÓN MAESTRANZA
REGLAMENTO
PUERTO REAL

Artículo 1º.- Esta Sociedad, compuesta por obreros del Arsenal de la Carraca, residentes en esta villa, fue constituida en seis de julio de mil novecientos diez y ocho...; tiene por objeto, proporcionar a sus asociados el medio más rápido, cómodo y seguro de trasportarse a los talleres del Arsenal y viceversa, para lo cual en la actualidad, cuenta con una embarcación de su propiedad a motor de gasolina.

...

Art. 10.- Cuando algún socio falleciera, esta Sociedad abonará a su viuda, hijos o parientes más cercanos, la cantidad de setenta y cinco pesetas para gasto de sepelio; esta cantidad será abonada el mismo día de ocurrida la desgracia, previo recibo con la firma de la viuda si la hubiera.

Art. 11.- Para tener derecho a estos beneficios, es condición indispensable encontrarse al corriente en el pago de sus cuotas y precio del pasaje.

Art. 12.- Se abonará semanalmente por cada socio, una cuota de 0,10 peseta para sufragar los gastos menores de esta Sociedad, no habiendo excepción por ningún concepto, pues si bien dejara de abonarla, al reanudar el trabajo abonará todas las que tenga pendientes.

...

Art. 16.- También se abonará por todos los socios una cuota de 0,25 peseta semanal, la cual se irá acumulando para que, transcurridos los seis primeros meses de la aprobación de este Reglamento, algún socio se pusiese enfermo (excepto accidente de trabajo) abonarle diariamente, la cantidad de tres pesetas durante los tres primeros meses de enfermedad y dos hasta los seis como máximo.

Esta cuota será dedicada solamente con este fin y reintegrable en el caso de ser jubilado el Socio.

...

Art. 27.- Las viudas, hijos solteros o padres de los socios fallecidos y aquellos que contribuyeron al fomento de esta Sociedad, Ayuntamiento de esta villa y Jefes del Arsenal de la Carraca, podrán pasaportarse gratuitamente en nuestra embarcación, siempre que esto sea en viaje ordinario.

Art. 28.- Los socios jubilados, los despedidos del Establecimiento o los que hicieren un traslado fijo o forzoso de residencia, serán comprendidos en los que dispone el artículo 27.

...

Art. 31.- Los aprendices meritorios podrán pasaportarse gratuitamente durante el tiempo de aprendizaje.

Art. 32.- Los socios enfermos o accidentados que se pasaporten a San Fernando para su curación podrán hacerlo gratuitamente.

Aprobado en la Asamblea General celebrada el día tres del corriente mes y año.

Domicilio Social: Juan de D. Guerra, 16

Puerto Real 6 de Mayo de 1928.

El Presidente

Manuel Osuna

El Secretario

Francisco J. Madero

108 G.C. 119

Sociedad Cooperativa
Unión
Maestranza

—
REGLAMENTO
—

PUERTO REAL

A.H.P.
CADIZ

—
IMPRESA SAN JOSÉ - PUERTO REAL

gobierno civil, D.Socialus.



SOCIEDAD COOPERATIVA

"Unión Maestranza"

REGLAMENTO

Artículo 1.º-Esta Sociedad, compuesta por obreros del Arsenal de la Carraca, residentes en esta villa, fué constituida en seis de julio de mil novecientos diez y ocho y se aprobó su Reglamento por la Superior Autoridad Civil de la prvincia, en diez de agosto del citado año; tiene por objeto, proporcionar a sus asociados el medio más rápido, cómodo y seguro de transportarse a los talleres del Arsenal y viceversa, para lo cual en la actualidad, cuenta con una embarcación de su propiedad a motor de gasolina.

Art. 2.º - No siendo la embarcación todo lo ámplio y cómoda para el personal que a veces ha de transportar ni ne-



resultado a la Superior Autoridad Civil de la Provincia.

Aprobado en la Asamblea General celebrada el día tres del corriente mes y año.

Domicilio Social: Juan de D. Guerra, 16.

Puerto Real 6 de Mayo de 1928.

El Presidente, *Manuel Osuna.* El Secretario, *Francisco J. Madero.*

Presentado por duplicado en este Gobierno Civil a los efectos del último párrafo del artículo cuarto de la vigente ley de asociaciones.

Cádiz 15 de mayo de 1928.—El Gobernador, *Laulhé.*

Hay un sello que dice: «Gobierno Civil.—Cádiz».

Artículo 1.º de la vigente Ley de Asociaciones, con la obligación de cumplir lo dispuesto en el párrafo 2.º del artículo 5.º de la expresada Ley, remitiendo copia autorizada del acta constitución dentro de los cinco días siguientes a la fecha de la constitución y su cumplimiento no podrá la Asociación funcionar legalmente.

Cádiz, 15 de mayo de 1928

El Gobernador civil: *Manuel Osuna*



Ficha Descriptiva:

Código de referencia: ES. 11080.AHPCA/ 1.3.10 Obras Públicas / Caja 5487 / Expdte. 184-4 y 5

Título: Proyecto de tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca. Plano de la 5ª sección. Kº 14632,57 al 18.331,77 [sic] / Luis Sánchez Cuervo

Fecha: Madrid, 1899-08-25.

Nivel de descripción: Unidad documental simple.

Volumen y soporte: 1 plano (cianotipo), escala 1 : 1000, 513 x 33 cm.

Productor: Jefatura de Obras Públicas.

Código de referencia: ES. 11080.AHPCA/ 1.3.10 Obras Públicas / Caja 5564 / Expdte. 121-2

Título: Expediente de expropiaciones de los terrenos que ha de ocupar el Ferrocarril de enlace de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz con el Arsenal militar. Anejo nº 1. Plano/ Diego Santiesteban.

Fecha: Madrid, 1921-08-31.

Nivel de descripción: Unidad documental simple.

Volumen y soporte: 1 plano (cianotipo), 40 x 33 cm.

Productor: Jefatura de Obras Públicas.

Código de referencia: ES. 11080.AHPCA/ 1.3.8 Gobierno Civil. Orden Público. Asociaciones / Caja 2835

Título: Reglamento de la Sociedad Cooperativa Unión Maestranza de Puerto Real.

Incluido en el expediente de la asociación y presentado en el Gobierno Civil en 24-04-1947.

Fecha: Puerto Real, 1928-05-06.

Nivel de descripción: Unidad documental simple.

Volumen y soporte: 1 folleto, 16 págs.

Productor: Gobierno Civil.

BIBLIOGRAFÍA.

- Valero Suárez, José María, Herrera González, Joaquín : *El tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca 1906 – 2006*. Gijón : Trea, 2007. ISBN 978-84-9704-272-7
- Franco Castañón, Hermenegildo : *La Sociedad Española de Construcción Naval. Madrid : Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 57, 2008, págs. 39-49. ISSN 012-467-X*
- Álvarez Laita, Francisco Javier : *Retornos industriales de las inversiones de los planes de escuadra. Revista de Historia Naval, nº 122, 2013, págs. 20-30. ISSN 012-467-X*

Enero 2015



**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/culturaydeporte/archivos/ahpcadiz>

**CUL
tu
RA**

ARCHIVOS



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN,
CULTURA Y DEPORTE