
Talleres Nuevo Vulcano: un nombre, un espíritu y una historia para no olvidar

José María Sánchez Carrión*

Si no te recuerdan, no importa lo bueno que hayas sido.
Julio César

Los orígenes de la empresa: la Compañía Catalana de Vapores, 1833-1841

En el año 1829, el empresario Juan Reynals, nacido en Calella en torno a 1775, intentó en tres ocasiones obtener privilegio de invención de un novedoso barco movido por dos máquinas de vapor, como estrategia para conseguir socios que financiaran la importación de un vapor inglés.¹ Durante cuatro años insistió en su empeño, y finalmente, el 22 de mayo de 1833, constituyó la Compañía Catalana de Vapores, donde aparecían como sus socios José Vilardaga, José Juliá, Ignacio Villavecchia y Francisco Brocca. Juan Reynals y su primo Granell, antiguo capitán de buques negreros, se desplazaron a Inglaterra, donde compraron una goleta de madera de 40 m de eslora por 6,2 de manga y que alcanzaba una velocidad de 7-8 nudos, dotada de una máquina y dos calderas de 60 cv. El barco, bautizado como el *Balear*, marcó un record al invertir sólo quince horas en el trayecto Barcelona-Palma.² Ese mismo año la empresa solicitó una concesión en el Muelle de Levante para ampliar un cobertizo que había pertenecido a Ignacio Villavecchia para instalar un taller de reparación y calderería.

Mientras que Reynals defendía el derecho a comprar máquinas y equipos en el extranjero, luchaba para que se prohibiese que los vapores españoles se reparasen fuera del país, en aparente contradicción con su credo liberal y en beneficio, naturalmente, de sus propias actividades industriales. Aunque de las 135 máquinas de vapor instaladas en 1841 en Cataluña, sólo unas pocas unidades procedían de los talleres de la Compañía Catalana de Vapores, se convirtió en una empresa de servicio postventa.

* Doctor ingeniero naval. Esta comunicación forma parte una investigación realizada a petición del Museo Marítimo de Barcelona y financiada por Unión Naval Barcelona SL para conocer la historia de este astillero barcelonés y proyectarla al futuro. Fue realizada por Martín Rodrigo y por el autor, con la colaboración de Lluís Busquets, antiguo directivo de Talleres Nuevo Vulcano. Se trata de un estudio inédito.

1. ACD (Archivo del Congreso de los Diputados), Exposición de Juan Reynals, 10-XI-1836.

2. AGMAB (Archivo General de Marina Álvaro de Bazán), Navegación Mercantil, leg. 7.099, 23-III y 23-VI-1837.

Al estallar la Primera Guerra Carlista, el gobierno liberal carecía de buques de vapor. En 1834, ocupada la costa vasca por los carlistas, y con el rumor de que el príncipe Carlos embarcaría en un vapor para apoyar el bloqueo de Bilbao por el general Zumalacárregui, la Armada isabelina compró el vapor de ruedas canadiense *Isabel II* (antes *Royal William*),³ que resultó muy eficaz tanto en esa acción como en las operaciones de apoyo a las acciones terrestres.

Después de esa primera compra, vinieron otras servidas por tripulación inglesa, desde el comandante hasta el grumete, y aunque arbolaban bandera española, sus comandantes eran reacios a embarcar oficiales españoles. Fueron necesarios más de cuatro años para que la Armada nacionalizara las tripulaciones, aunque algunos maquinistas siguieron siendo ingleses.

Por otra parte, España no disponía de un tejido industrial para construir las máquinas ni tampoco para repararlas. El negocio seguía en manos de los ingleses, con excepción de la Compañía Catalana de Vapores, que formó personal no sólo para sus buques, sino también para la Armada, cuando empezó a adquirir vapores.⁴

La actividad primordial de la empresa fue primeramente de reparación y después de construcción de máquinas y calderas. Pero las necesidades de la Armada justificaron un cambio, al alternar los maquinistas su función en los talleres con la operación en los buques. Esta sinergia, única en las industrias catalanas, daría como resultado una progresiva nacionalización del personal propio, el trasvase de maquinistas a los arsenales del Estado y un proyecto de colaboración con la Armada. Como las condiciones del negocio requerían un número fijo mínimo de personal cualificado, que, cuando no estuviera embarcado, estaría desocupado, fue necesario buscar trabajos de herrería industrial en las instalaciones de vapor de la industria textil.

A partir de 1834, el capitán general de Cataluña, y luego la Diputación Provincial de Barcelona, otorgaron a la Compañía Catalana de Vapores terrenos en el Muelle Nuevo, donde se ubicaron almacenes de herramientas y de materiales consumibles.⁵ Además, la Compañía dispuso de un taller de fundición de 2.815,45 m² en la calle Alegría, núm. 57, y dos casas, en los núm. 69 y 71 de la misma calle, con casi 200 m².⁶ En 1840 la Compañía transformó los cobertizos del Muelle Nuevo en verdaderos talleres con cuatro edificios: Modelos y Carpintería, Maquinaria, Calderería y Forja. La dirección de los talleres recaía en Samuel Kent, que contaba con una plantilla de jefes de máquinas, maquinistas y caldereros contratados principalmente en Inglaterra. Los talleres de Modelos y Carpintería los dirigía Francisco Ariet; los de Maquinaria, Jaime Cotelli, que sería substituido por Corominas Pla,⁷ y contaba con dos torneros, un fogonero y un ajustador, a los que se unían los operarios según necesidades; Calderería, a cargo de Kent, y con tres operarios ingleses y trece españoles;⁸ y por último, Forja, a cargo de John

3. José Ramón GARCÍA MARTÍNEZ, *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II*, CD-Rom, 2005.

4. Memoria a la Junta General de Accionistas, 31-V-1845.

5. *Memorias de Junta de Obras del Puerto de Barcelona* (MJOPB), años 1903 y 1904.

6. Alberto DEL CASTILLO, *La Maquinista Terrestre y Marítima. Personaje histórico (1855-1955)*, Barcelona, Seix-Barral, 1955.

7. AGMAB, leg. 7.908. Hoja de Servicios: nació en Barcelona en 1817; en 1849 instaló la maquinaria del *General Liniers*, en el que embarcó como primer maquinista. En 1859, como maquinista mayor de segunda clase, fue nombrado director mecánico de la Fábrica de Jarcia.

8. Pascual MADOZ, *Diccionario geográfico-estadístico de España y sus posesiones en Ultramar*, Madrid, P. Madoz y L. Sagasti, 1846-1850.

Allerton, con un operario inglés y quince españoles.⁹ En 1845, 1847 y 1850 se construyeron los talleres de fragua, que en 1904 ocupaban 736 m² y daban empleo a más de 400 operarios.

La prohibición de reparar en el extranjero y la reserva del cabotaje a los buques nacionales animó a Reynals a liquidar la Compañía Catalana de Vapores y constituir, en 23 de marzo de 1841, una sociedad de responsabilidad limitada, Navegación e Industria, con más de 4,32 millones de reales, con el «objeto de facilitar la navegación y el transporte de géneros en buques de vapor, así como la explotación y aprovechamientos de las minas de carbón de piedra». Tres años después, la Marina española contaba con trece vapores, de los cuales cuatro pertenecían a la Armada y otros cuatro a Navegación e Industria (el *Balear*, el *Mercurio*,¹⁰ el *Delfín*¹¹ y el *Villa de Madrid*), todos ellos construidos en Inglaterra y operados por oficiales ingleses.

Navegación e Industria y los talleres del Nuevo Vulcano, 1841-1916

Entre los promotores de la empresa, además de Joan Reynals, cabe destacar, en primer lugar, a la familia Villavecchia, que llegó a disponer del 39,7% de la sociedad en 1887, y mantuvo su permanencia hasta la cuarta generación. Otras dos familias forman parte importante de Talleres Nuevo Vulcano, los Fontanellas y los Bacardí, aunque con permanencia desigual. El interés de los Fontanellas desapareció con el segundo marqués de Casa Fontanellas; pero los Bacardí pasaron de tener 9 acciones en 1853 a 30, y convertirse en cuatro años en el segundo mayor accionista. Es digno de resaltar que, de los diez consejeros que tenía Navegación e Industria en 1916, cinco eran mujeres: Amalia de Mora, Florentina Santamaría, Concepción de Bacardí, Rosa Ricart y Josefa Linati.

De los 45 trabajadores de 1843, sin incluir el personal administrativo, de seguridad o peonaje, sólo los jefes de taller y cuatro oficiales eran ingleses.¹² Cuando se dio el salto tecnológico de construir además de reparar, se contrató a otro inglés, Mr. White, quien a los pocos años alcanzó, entre los metalúrgicos, gran renombre y popularidad, y era conocido por Mestre Guayt.

Con la experiencia en la reparación de las máquinas de los vapores *Mallorquín* y *Málaga* y las calderas del *Península*, Reynals lanzó un manifiesto el 19 de marzo de 1845 al secretario de Marina en el que analizaba el número y situación de los vapores de que disponía la Armada, incluyendo los apostaderos coloniales, y acababa sentenciando que «nuestras costas y puertos no podrán defenderse en adelante sino con un número suficiente de vapores de guerra, y esto hace más

9. CARLOS ALFARO ZABORDETA, «La sociedad Nuevo Vulcano, la Armada y los orígenes del vapor en España (1834-1855)», *Drassanes*, 15 (2007), pág. 74-83.

10. AGMAB, Indiferente, leg. 4.717, Carta de fecha 10 de marzo de 1841, donde se explica que el viaje de la familia real de Barcelona a Valencia en el buque costó 80.000 reales.

11. AGMAB, Oficiales, leg. 620. Como capitán de fragata participó en el bloqueo de la costa catalana entre octubre de 1838 y agosto de 1840.

12. AGMAB, Maquinistas, leg. 7.901, Informe de Gerónimo Melero, Barcelona 24-IV-1884.

importante y trascendente el establecimiento de los guardacostas de guerra y vapor». Como colofón, proponía aumentar los efectivos militares o disponer de una marina mercante versátil que pudiera, sin graves problemas, transformarse en militar. Proponía una hoja de ruta basada en su propia experiencia empresarial: obtener carbón bueno y barato, planificar los talleres y fundiciones de maquinaria y calderería, formar a los constructores enviándolos a estudiar a Inglaterra, adecuar la artillería y el armamento a los nuevos tiempos, formar oficiales de mar, maquinistas y fogoneros, construir al menos diez guardacostas y adecuar los diques para sus varadas.

En el mismo año de 1845 Joan Reynals dejó las gestiones diarias de las sociedades y nombró administrador a Jerónimo Merelo, a quien sucederían hasta 1916 Díaz de Brito, Izco, Renart, Golart, Santamaría, Corrons y Navarro.

En 1846, Talleres Nuevo Vulcano recibió el primer trabajo de importancia de la Armada con la reparación del *Piles*,¹³ que comprendía la sustitución de las calderas y la chimenea y la reparación de las carboneras. Por las incertidumbres de la magnitud del encargo, la Armada optó, sentando las bases para el futuro, por un contrato por administración, para incluir criterios de rentabilidad y eficacia. El precio total fue de 315.560 reales por la fabricación de los componentes y 119.198 reales por la mano de obra de montaje a bordo.¹⁴ Una vez entregado el buque, quedó navegando por aguas catalanas en previsión de posibles averías.

El 17 de marzo de 1847, Navegación e Industria obtuvo por arrendamiento 823 varas de terreno en el Muelle Nuevo, al precio de tres reales y diecisiete maravedís por año, pagaderos en moneda de oro o plata, con la prohibición de construir sin permiso y la obligación de desocuparlo siempre que lo exigiesen las obras del puerto. Estas concesiones de la playa de la Mar Vieja se radicaban junto a los balnearios de Baños y Sports Marítimos, y los talleres de Nuevo Vulcano junto a las del Club de Natación. En la *Guía General de Barcelona* de 1849 se confirma la existencia de la fábrica de calderas Nuevo Vulcano que, con sede social en calle de la Merced, entrando por la plaza de San Sebastián, núm. 1, principal, disponía de una fundición de 2.000 m² en la calle de la Alegría, en la Barceloneta.

La Armada compró en 1847 las calderas del *Castilla* en Inglaterra, pero exigió que fuesen enviadas despiezadas a Barcelona para su montaje y pruebas.¹⁵ Con 300 cv, era el mayor vapor existente en España,¹⁶ y la operación fue adjudicada directamente a Nuevo Vulcano por un importe de 382.240 reales. Fue Mr. White quien diseñó la planta propulsora, consistente en dos máquinas alternativas de dos cilindros, dos calderas, dos ruedas de doce paletas y una chimenea. Las planchas de las calderas conformadas se encargaron en Inglaterra, y en febrero de 1848 se embarcaron en Liverpool; mientras tanto, en Barcelona, se desguazaron las viejas. Terminada la fabricación de las nuevas, hubo que izarlas a bordo, trabajo que requirió de un buque intermedio con una grúa suficiente para pasarlas del taller al vapor, ya que el *Castilla*, por tamaño, no podía atracar en el mue-

13. AGMAB, Buques, leg. 1.176/562, Memoria a la Junta General de Accionistas, 9-III-1846.

14. AGMAB, Buques, leg. 1.176/433, Carta de Díaz Brito, 6-VIII-1852.

15. AGMAB, Indiferente, leg. 4.719.

16. AGMAB, Buques, leg. 1.176/127 y 1.176/562.

lle. El 9 de diciembre salió a la mar a realizar las pruebas de funcionamiento y ajustes y finalmente quedó entregado a la Armada en enero de 1849.

Aunque en diciembre de 1851 el Ministerio de Marina defendió en las Cortes la necesidad de contratación extranjera, la oposición logró defender que el Estado debía estar dispuesto a pagar hasta el doble por unas máquinas de fabricación nacional.¹⁷ En 1852, varios fabricantes barceloneses se dirigieron al ministro de Marina ofreciendo sus instalaciones para fabricar máquinas, siempre que no superasen los 350 cv. En respuesta, recibieron la invitación para participar en el concurso para construir «un juego de máquinas de vapor marinas de las llamadas oscilantes y con una fuerza colectiva de 120 caballos, con calderas tubulares». La oferta fue ganada por Navegación e Industria, porque su precio era 400 reales por caballo más barata. La Armada tenía sus dudas sobre el éxito de este contrato, y hasta de ver las máquinas terminadas y dispuestas para iniciar la construcción del casco. El acoplamiento de las máquinas al casco se realizó en 1856.

Tan decidida estaba la empresa barcelonesa por la industria de guerra que el 8 de enero de 1853 Miguel Díaz Brito presentó una oferta para construir en Barcelona un buque de madera mixto (vela y vapor) con ruedas de paletas de 120 cv y de eslora 166 pies.¹⁸ No hubo respuesta de la Marina, pero el proyecto sirvió de base para que el Arsenal de Cartagena construyera el *General Liniers*.

La Armada quiso crear una Escuela de Maquinistas en los propios talleres de Nuevo Vulcano, se redactó un reglamento de funcionamiento y las condiciones de ingreso, potenciando la experiencia previa en construcción, montaje y ajuste de máquinas.¹⁹ Si esta Escuela, que hubiera formado segundos y terceros maquinistas, hubiera sido una realidad, Nuevo Vulcano se habría encontrado, además, con el monopolio de las reparaciones de la Armada, asegurándose con ello el cliente más importante del mercado nacional. Pero el proyecto se frustró y la academia acabaría creándose en Ferrol. Allí se formó Antonio Serrallach, nombrado en 1850 profesor aspirante de la escuela de Ferrol y que durante seis años estudió en Bélgica y Alemania, llegando a ser nombrado ingeniero mecánico de la Armada; pero no aceptó, y en lugar de presentarse en su destino se incorporó a Nuevo Vulcano, donde llegó al cargo de director.

En 1857, Nuevo Vulcano ya era capaz de proyectar sus primeras máquinas de vapor, y con un diseño de Serrallach y fabricadas por Esparó, fueron instaladas por Venancio Ibáñez en el *Cid*, cuyo casco se había construido en Mahón. A partir de esta época la producción se diversificó. Entre los trabajos diversos podemos señalar los siguientes: en 1857, construyó para la sociedad La Ascensión, de Amposta, dos locomóviles diseñados por Serrallach, motor de 15 cv y velocidad 15 km/h, lo que significó adelantarse casi treinta años al nacimiento oficial de los coches de Benz en 1886. En 1861, se construyeron cuatro grúas giratorias para el puerto de Barcelona, con un precio de 100.000 reales, para la realización de los trabajos de construcción de los diques este y oeste.²⁰ En 1907, se constru-

17. *Diario de Sesiones del Congreso*, 3-XII-1851.

18. AGMAB, Buques, leg. 1.176/433, carta de Díaz Bricio, 5-I-1852.

19. AGMAB, Maquinistas, leg 7.901, Reglamento de maquinistas, fogoneros y peleadores para el servicio de la Armada, 25 de mayo de 1884.

20. «Grúa de vapor de eje giratorio construida para las obras del Puerto de Barcelona por la Sociedad de Navegación e Industria en sus talleres del Nuevo Vulcano bajo la dirección de su ingeniero D. Antonio Serrallach y Mas», *Revista de Obras Públicas*, 20 (1862), pág. 243-248.



Desplome accidental del brazo de la nueva grúa movida a vapor ante los Talleres de Nuevo Vulcano. Pintura votiva por la mediación de la Virgen para evitar daños a los trabajadores. Autor desconocido (Museu Nacional d'Art de Catalunya).

yó una máquina de vapor de 400 cv para la empresa Aymerich, Amat i Jover, de Terrassa, que se instaló en uno de los edificios más emblemáticos de la industria textil catalana, en la Rambla Egara, con diseño de Lluís Muncunill y donde la cubierta de 12.000 m² está sustentada por 300 pilares de hierro fundido salidos de Nuevo Vulcano. Otros muchos trabajos de fundición de la empresa forman parte del modernismo catalán, y como ejemplo podemos señalar las verjas del parque de la Ciudadela de Barcelona.²¹ Hay muchos casos donde todavía puede verse en las calles de Barcelona el logo de Talleres Nuevo Vulcano, y entre los más significativos están las farolas del paseo de Gracia.

A pesar de las decisiones políticas de proteger la industria nacional, la verdad era más dura. En efecto, la Marina prohibió a los armadores nacionales comprar o carenar sus buques en el extranjero, pero siguió comprando los suyos en Londres y los reparaba en Glasgow. Por ello, la Maquinista Terrestre y Marítima y Navegación e Industria denunciaron en la prensa de Barcelona, a lo largo de 1860, al ingeniero general Zavala y le acusaron de desprecio sistemático a la industria nacional. Los arsenales españoles no lograron adaptar sus estructuras a los nuevos tiempos, buques y maquinaria, y en 1869, el ministro de Marina, Juan Bautista Topete, se mostró partidario de privatizar su gestión y transferirla a empresas que pudieran hacerlos funcionar. La oferta era tan atractiva para la sociedad civil catalana, que se movilizó, y el 12 de julio, una serie de empresas enviaron una carta abierta al Ministerio aceptando el reto de gestio-

21. *La Ilustració Catalana*, I-8 (20-IX-1880).

nar los contratos que adjudicaran a los arsenales, siempre que se cobrase de la misma forma que las empresas extranjeras. Nada se hizo. La privatización de los arsenales llegaría con la ley de Antonio Maura de 7 de enero de 1907.

Al morir Mr. White, le sucedió en la dirección Eduardo Font, creador de un tipo de máquina Compound y de un generador de vapor con tubos de humos que fue instalado en gran número de fábricas de Sabadell, Terrassa y Manresa. En 1868, con 300 trabajadores, toda la plantilla, incluidos los jefes, era española.

La habilidad de la adaptación de Nuevo Vulcano a la transformación que supuso para la navegación la incorporación del vapor, hizo que se fuese moldeando a las necesidades del momento. El vapor no sólo modificó el método constructivo naval, sino el modo de operar los buques. Los astilleros construían cascos y las fábricas motores y calderas. El ensamblaje solía hacerse en un tercero, que suministraba los jefes de montaje y que embarcaban como responsables del funcionamiento de la propulsión. Con ello nació una cadena de profesiones: maquinista, fogonero o calderero.

Cuando el arrendador decidió trasladar la descarga y el almacenamiento de carbón desde el Muelle de San Beltrán al nuevo Muelle de Levante, en los espacios de Nuevo Vulcano, invocando la cláusula de rescisión, Navegación e Industria se negó en redondo, alegando que ese traslado no era por exigencias de las obras del puerto y además, que el almacenamiento produciría serios trastornos a la Barceloneta por el paso diario de más de tres mil carros cargados de carbón. La Sociedad logró paralizar el traslado y consiguió nuevas concesiones, que se le otorgaron en 1876.

En la Armada, la costumbre de embarcar personal extranjero para manejar los buques empezaba a tener contestación por los oficiales del Cuerpo General, que veían disminuida su capacidad de mando. Había que reciclar a los oficiales, y se plantearon dos alternativas: enseñarles las nuevas máquinas o sólo conocer su influencia en la navegación.²² Finalmente, se decidió por esta última, contratando a maquinistas extranjeros e incluso llegando a comprar vapores con toda la tripulación inglesa. Pero esta situación no podía alargarse, y en 1890 apareció el Cuerpo de Maquinistas, propiciado por marqués de Molins, ministro de Marina.²³ Pero hasta que estuvieran formados ¿quién operaría los buques en lugar de los extranjeros? Y en ello Navegación e Industria vio una oportunidad de ocupación para su personal que podía paliar la falta de contratos de construcción.

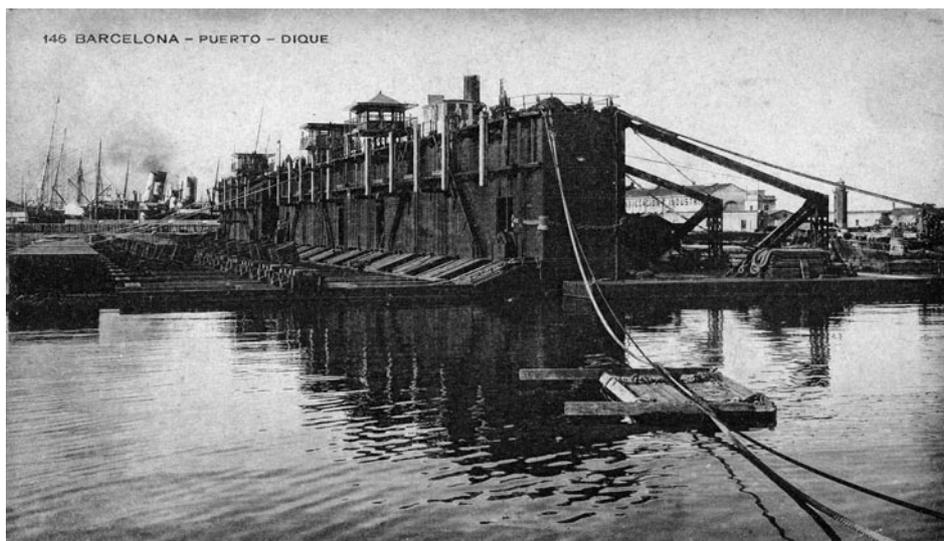
A finales del siglo XIX, la sociedad civil barcelonesa sintió la necesidad de ampliar el puerto y dotarlo de elementos y diques de carena, necesarios para la reparación de los buques que atracaban.²⁴ Tras un largo periodo de gestación, se inauguró un dique flotante y deponente con cuatro secciones y eslora de 151 m, 18,57 de manga y 5,79 de calado. Con este dique, Barcelona se convirtió en el puerto con mayor capacidad de varada del Mediterráneo. De la flota española, sólo el *Alfonso XIII* de Trasatlántica²⁵ no podría vararse en él.

22. Antonio DE LA VEGA BLASCO, *El cuerpo de maquinistas de la Armada Española, 1850-1950*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.

23. AGMAB, Maquinistas, leg. 7.901, carta, 25-V-1884.

24. Situación fielmente reflejada en un artículo del presidente de la Asociación de Ingenieros Industriales de Barcelona, José Antonio Molinas, publicado en el núm. 4 de la *Revista Tecnológica Industrial* (abril 1890).

25. *MJOPB* (Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona), años 1889, 1893 y 1900.



El dique flotante y deponente del puerto de Barcelona a principios del siglo xx (Arxiu del Port de Barcelona).

En 1900, Navegación e Industria ya disponía de 6.219 m² junto a la vieja fábrica y de 3.600 m² situados entre el mar y la batería de La Farola. En 1905, obtuvo la autorización para la construcción de nuevos talleres, con garantía de permanencia durante los siguientes cincuenta años. A pesar de ello, por nuevos pleitos o intentos de desahucio, los talleres no se construirían hasta 1924.²⁶

A medida que los arsenales iban consolidando su actividad, Nuevo Vulcano vio como disminuía el volumen de obra subcontratada, y por tanto, su facturación. En 1909, cuando la gestión de los arsenales pasó a la “Naval”, Nuevo Vulcano dejó de ser suministrador exclusivo de la Marina de Guerra. A pesar de ello, la Armada siguió utilizando sus instalaciones para el mantenimiento de la flota de submarinos con base en Cartagena, donde aún no funcionaba su dique flotante.

De la constitución de la Compañía Transmediterránea a la desaparición de Nuevo Vulcano, 1916-2010

El 25 de noviembre de 1916 se constituyó, ante el notario Antonio Sasot, la Compañía Transmediterránea, con un capital de cien millones de pesetas; un hito en la historia de la marina y culminación del ambicioso proyecto de los navieros valencianos Juan José Dómine y Vicente Ferrer Peset y los catalanes Joaquín María Tintoré y Enrique García Corrons, de Navegación e Industria. Transmediterránea nació con 45 buques, 5 de ellos aportados por Navegación e Industria, así como los Talleres Nuevo Vulcano.

26. *MJOPB*, 1924.

Sólo pasaron nueve años²⁷ y la nueva compañía separó sus actividades navieras de las industriales (factorías y astilleros) con la creación, el 11 de abril de 1925, de Unión Naval de Levante, integrada por los veteranos Talleres de Nuevo Vulcano, Astilleros y Talleres Gómez, de Valencia, y Astilleros de Tarragona.

En 1924, y casi coincidiendo con la constitución de Unión Naval de Levante, se produjo un incendio que destruyó buena parte factoría. En la medianoche del 21 de mayo, el fuego se inició en la carpintería, propagándose rápidamente a los demás pabellones, colapsando el edificio en menos de una hora.²⁸ Alfonso XIII, que se encontraba en el Real Goals Club de Pedralbes se personó rápidamente, acompañado por el general Primo de Rivera.²⁹ Comprobó la magnitud del siniestro y visitó las ruinas, humeantes todavía, de los talleres, mientras recibía explicaciones del director Augusto Miranda. Ante este panorama, el presidente del Directorio prometió un nuevo taller sobre aquellas cenizas. Los trabajos de auxilio se organizaron con rapidez y al Servicio de Incendios se unió toda la dotación del crucero *Río de la Plata*, los marineros adscritos a la Comisión Oceanográfica y un gran número de los operarios que vivían en la Barceloneta. Las pérdidas se valoraron en unos cuatro millones de pesetas (el seguro sólo cubría hasta 700.000) y supuso la pérdida momentánea de empleo de los 500 trabajadores.³⁰

El 11 de junio se concedió una ampliación de la concesión para poder iniciar sin demora –de acuerdo con los deseos del monarca– los trabajos de reconstrucción, vallado y construcción de instalaciones provisionales.³¹ La idea de la construcción de un nuevo edificio ya se manejaba con anterioridad al incendio; no obstante, la feliz coincidencia de la visita del rey pudo facilitar la aprobación de licencias y concesiones.



Los Talleres de Nuevo Vulcano después de 1924 (Arxiu del Port de Barcelona).

27. *La Correspondencia de España*, 25-II-1920, y *La Época*, 20-III-1920, publican la creación de Ansaldo Transmediterránea.

28. *La Vanguardia*, 22-V-1924.

29. *El Globo*, 24-V-1924, y *Siglo Futuro*, 22 y 23-V-1924.

30. *La Época*, 23-V-1924.

31. AMMB (Archivo del Museo Marítimo de Barcelona), Fondo documental Talleres Nuevo Vulcano, caja 581, concesiones 1905-1966.

Se convocó un concurso internacional³² para el proyecto del edificio, al que acudieron empresas españolas y alemanas. Finalmente, se adjudicó la obra a Proyectos y Construcciones de Ingeniería SA por un precio de 704.325 pesetas, sin incluir la distribución interior y los servicios generales. El edificio debía de tener una longitud de 221,75 m, 20 de ancho y 14 de alto máximo.

Con las obras ya finalizadas, el 30 de marzo de 1927 se produjo un nuevo incendio, iniciado también en los talleres de carpintería, aunque, por la rápida actuación de los bomberos, se evitó que se propagase a los demás edificios. Las pérdidas se evaluaron en unas 100.000 pesetas.

Dado que los requisitos de seguridad de la Real Orden de 23 de octubre de 1917 exigía la entrada en dique de los submarinos cada tres meses para una recorrida del casco y pintura posterior, era frecuente y esperada en aquellos años la presencia de submarinos en Barcelona, por los beneficios que representaban para la ciudad las reparaciones y el consumo de las tripulaciones.³³

Fueron notables las reparaciones de los submarinos A-1Monturiol y A-2; el primero, porque se vio afectado de manera notable por las huelgas de 1919, y el segundo porque el día 28 de junio de 1927 se hundió en el muelle al inundarse la cámara de proa durante las pruebas de los tubos lanzatorpedos. Con la ayuda de dos grúas se pudo mantenerlo entre dos aguas hasta su reparación.³⁴



El reflotamiento del submarino A-2 en 1927 (Arxiu del Port de Barcelona).

32. Joan ZAMORA I MESTRE, *El concurs de projectes per al nou edifici dels tallers navals Nova Vulcano*, Barcelona, Port de Barcelona, 1924.

33. Manuel RAMÍREZ GABARRÚS, *La construcción naval militar española, 1730-1980*, Madrid, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares SA, 1980.

34. AGMAB, Buques, leg 1.176/692; MJOPB, año 1930 y *La Vanguardia* 29-VI-1927.

Cuando la Armada decidió convertir un vetusto y anacrónico carguero alemán, construido en Inglaterra en 1901, en una Estación Transportable de Aeronáutica Naval, *Dédalo*, eligió a Talleres Nuevo Vulcano para hacerlo por Real Orden de 18 de noviembre de 1921.³⁵ Este buque ha pasado a la historia mundial por dos motivos. El primero, por participar en el primer desembarco aeronaval de la historia en Alhucemas, en 1925, y el segundo, por ser el primero en cuya cubierta, en Valencia, en 1934, se posó y despegó un “avión”, como era el autogiro de Juan de la Cierva. La reparación, adjudicada sin concurso previo por 8.000.000 de pesetas, incluía material y mano de obra necesarios para su conversión en estación aeronáutica.³⁶ La descripción de las obras excedería el contenido de este trabajo.³⁷ En 1936, la Guerra Civil paralizó su desguace y quedó abandonado en Valencia, hasta que una mañana del verano de 1943 se hundió estrepitosamente, al parecer de forma fortuita.

En el período 1936-1942 las concesiones de terrenos a continuación de los Baños y Deportes Marítimos sumaban 7.522,50 m², y se ubicaron en ellos talleres de 2.738,67 m² de superficie, destinados a reparaciones de buques, con una vía transversal que iba hasta el borde del cantil.³⁸ Quedaban superados, por tanto, los litigios de los años 1900-1905. Con fecha 4 de noviembre de 1985, el Puerto Autónomo de Barcelona aprobó la prórroga de la concesión establecida en 4 de abril de 1946.

A los cuatro días de la sublevación militar del 1936, el Gobierno de la Generalitat publicó un decreto por el que se incautaban, intervenían y ocupaban todas aquellas industrias catalanas capaces de producir material de guerra. Se despojaba a los directivos y mandos de sus funciones y se creaba, en sustitución, un Comité de Dirección con seis delegados de CNT y UGT.

Con las primeras decisiones del Comité se abandonaron todos los trabajos en curso, y los 670 operarios, en jornadas de 14 horas, se dedicaron a la producción de soportes para ametralladoras y blindaje de camiones. Otras decisiones fueron subir los salarios y suprimir el pago de horas extras, lo que provocó una reducción importante de los ingresos.

El 8 de agosto, el consejero de Economía, Josep Tarradellas, visitó las instalaciones para presenciar la salida de los camiones blindados, que no pudieron salir por el excesivo peso del blindaje.

Como ejemplo de que la vida tiene dos caras, *La Vanguardia* describió el trabajo de TNV como «obra fecunda y eficaz» para el triunfo de la Revolución Marxista,³⁹ para, más adelante, referirse a él como «producción de material de guerra para las hordas rojas».⁴⁰

Aunque los daños sufridos durante la Guerra Civil por los talleres fueron evaluados en 1.020.000 pesetas, Transmediterránea decidió iniciar un nuevo proyecto de reparación y construcción de nuevos edificios por un importe de

35. AGMAB, Buques, leg. 1.176/199 y Archivo Mateo Abelló, carpeta 38.

36. *Gaceta de Madrid*, 229 y 266.

37. Enrique GARCÍA DOMINGO, *¿España neutral? La Marina española en la primera Guerra Mundial*, Madrid, Real del Catorce, 2005; y Camil BUSQUETS I VILANOVA, Juan Luis COELLO y Albert CAMPANERA, *Los portaaviones españoles*, Madrid, Aldaba, 1994.

38. *MJOPB*, 1936-1940.

39. *La Vanguardia*, 18-III-1937.

40. *La Vanguardia*, 08-VI-1939.

5.840.000 pesetas, contando para ello con que la Ley de Crédito Naval de 1941 le financiaba hasta 2.400.000 pesetas.

Las obras consistieron en un nuevo edificio de mayor amplitud y capacidad de trabajo, la mejora de la fundición, un edificio administrativo, novedosa construcción de comedores y aseos para los operarios y una escuela de aprendices.

Durante la Guerra Civil, el puerto y el dique fueron objetivos principales de la aviación franquista, y hasta la entrada de sus tropas, objeto de saqueos y atentados por parte de los obreros. Tomada Barcelona por las tropas franquistas, iniciado el exilio y militarizado el puerto en marzo de 1939, su reparación pasó a ser objetivo principal, incluso antes de haber finalizado la guerra.⁴¹ Así mismo, la reparación de los buques hundidos o escorados en el puerto se consideró sensible y de vital y urgente reparación. Esta decisión produjo una importante carga de trabajo en el puerto, dentro de una ciudad totalmente paralizada y sin trabajo, que se prolongó hasta mitad de 1941.

El 10 de marzo de 1939, la Sección de Ingenieros del Ministerio de Marina autorizó la inversión de hasta un millón de pesetas en reparaciones, cifra que fue ampliamente superada, porque cuando se acabaron éstas, el 21 de julio de 1941, se habían invertido 2.139.900,31 pesetas.

Este dique fue operado por el Puerto hasta que el 30 de octubre de 1972, Unión Naval de Levante ganó por concurso su explotación, con un canon anual de 1.638.000 pesetas.⁴² Casi veinte años después, en noviembre de 1991, el dique se desguazó.⁴³

En el Moll del Relotge se conserva la escultura *El sideroploide* de Salvador Aulestia, realizada con restos de chapas de la sección 4ª.

Justo al acabar la guerra, el 29 de abril de 1939,⁴⁴ la Junta de Obras del Puerto aprobó el pliego de condiciones y bases para el concurso de construcción de un dique seco, de carena de 220 m de longitud, con un presupuesto de 35.000.000 de pesetas, pero por las penurias del momento no se hizo realidad. Su necesidad se hizo más patente durante los años de recuperación económica, para recuperar la posición dentro del mercado de reparaciones, no sólo a nivel español sino mediterráneo. La sociedad portuaria de Barcelona, como en el siglo anterior, vio necesario disponer de un nuevo dique, y así, en 1962, el subdirector de Talleres Nuevo Vulcano,⁴⁵ Joan Ribera, destacó que la infraestructura del puerto era incapaz de atender la demanda de trabajos de reparación, y cifró las necesidades mínimas en un dique de hasta 70.000 toneladas de registro bruto, ya que Cartagena disponía de uno de 20.000, Cádiz de 60.000 y Ferrol estaba terminado hasta 100.000.

El 13 de julio de 1972, la Junta del Puerto convocó un concurso para construcción de un dique seco en la dársena del Puerto. Unión Naval de Levante, única empresa presentada, se adjudicó el concurso en 30 de octubre de 1972. El dique proyectado, de 215 m de eslora y 36 de manga, cubrió un amplio abanico

41. *MJOPB*, 1936-1940.

42. *MJOPB*, 1972.

43. FRANCESC XAVIER BARÇA I SALOM i XAVIER MORENO, *El dic flotant i deponent del Port de Barcelona, construcció y posada en funcionament*, Barcelona, Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, 1993.

44. *MJOPB*, 1943-1947.

45. *Diario de Barcelona*.

de buques, desde petroleros hasta 40.000 TRB, los nuevos buques de Transmediterránea, los Transportes *Castilla y Aragón*, o el crucero *Canarias* de la Armada.

En 1974, el proyecto definitivo, de Luis Juanuni, con puerta flotante, con un presupuesto de 900.000.000 de pesetas, fue adjudicado a un consorcio de empresas formado por Dragados y Construcciones, Entrecanales y Távora y SEDRA. Se iniciaron las obras con el desmontaje de los careneros y la fabricación en el muelle Álvarez de la Campa de los cajones de hormigón que formarían la base estructural de la obra civil. En verano de 1976, se empezó con los lentos trabajos de achique, y a finales de año ya estaba seco. La puesta del dique de 140 toneladas fue colocada en marzo de 1978. La inversión final superó los 1.000 millones de pesetas.

Con una inauguración discreta y oficiosa, pero simbólica, el 11 de septiembre de 1978 empezó el funcionamiento del dique. Al día siguiente varó el *Campoalegre*, petrolero de CAMPSA, de 3.775 TRB, para limpiar fondos, y estuvo a flote dos días después. Durante los dos primeros años de funcionamiento se vararon 53 buques, con una ocupación de 300 días/año.

Finalizada la Primera Guerra Mundial, cuando el tráfico marítimo empezó a recuperarse, y con ello la demanda de estancia en diques de reparaciones, se había hecho evidente que el puerto, con su dique flotante y deponente, era incapaz de dar servicio a todos los barcos que lo solicitaban. Por ello, en 1925, Augusto Miranda, director de Talleres Nuevo Vulcano, había reclamado un dique flotante, con el fin de aliviar la carga del existente y atraer más buques a realizar sus reparaciones en Barcelona. Las especiales circunstancias del momento y el devenir histórico después, con las guerras española y mundial, retrasaron hasta 1964 la llegada del dique flotante. Transferido por Unión Naval de Levante desde Valencia, disponía de una fuerza ascensional de 4.500 toneladas (120 m de eslora, 19 de manga y 4,5 de calado) y había sido construido en la Alemania del káiser Guillermo II, y aun así permaneció en servicio hasta 1975. Para sustituirlo se compró, de segunda mano, un dique construido en Polonia, que se mantuvo hasta 2009.

A la rendición de Barcelona en 1939, en el puerto había 34 buques hundidos, y las obras de reparación más importantes correspondieron a los *Andutz-Mendi*, recuperado el 5 de octubre de 1940, el *Villa de Madrid*, donde se invirtieron más de catorce meses en su reparación, o el *Ciudad de Palma*, cuya reparación costó 1.214.708 pesetas. Sería exhaustivo y tedioso relatar, aunque someramente, las reparaciones efectuadas por Nuevo Vulcano en su larga historia, puesto que podríamos hablar de más de veinte mil buques reparados. Consta que durante 1899 se repararon 226 vapores y en 1912 unos 140 buques, manejando más de 2.000 toneladas de materiales. En 1975, se repararon casi 240 buques, con un total de 1.360.806 TRB. En 1978, lo hicieron 610 buques, y en el primer semestre de 1981 se carenaron 93 unidades, de las cuales 46 pasaron por el dique seco, y las restantes por el flotante y careneros.

Son muchas las reparaciones emblemáticas que son recordadas por todos los que tuvieron el privilegio de trabajar en ellos: la reparación, en 1956, del *María R*, un vapor mixto carga y pasaje de Transmediterránea, construido en 1908, la

sustitución del cuerpo central del *Ciudad Rodrigo*, o el alargamiento del *Albufera*, llevadas a cabo en 1961 y 1985, respectivamente.⁴⁶

A pesar de que durante los siglos XIX y XX fueron Barcelona, Bilbao y Cádiz donde se instalaron el mayor número de navieras, Barcelona era la única que no disponía de astilleros de construcción, aunque sí diques y varaderos para repararlos.

Talleres Nuevo Vulcano construyó sus primeros buques, un remolcador y dos gánguiles en 1919, y es en 1959 cuando obtuvo la autorización para construir buques e inició su andadura con dos remolcadores para Guinea Ecuatorial, el *Río Etembue* y el *Río Aye*. Después vendrían más de 70, de muy diversos tipos, entre ellos, 38 gánguiles, barcasas, grúas flotantes o dragas y 20 remolcadores.

A partir de la crisis del petróleo de 1973 y del desequilibrio en el mercado de fletes y la construcción naval en países de la OCDE, la Comunidad Económica Europea decidió reducir la capacidad constructiva de los astilleros en un 30% y sus plantillas en un 50%. En 1982, con un capital social de 1.300 millones de pesetas y 2.500 trabajadores, e integrada en la Corporación Industrial del Banco Central, se presentó un expediente de suspensión de pagos con un pasivo de 5.000 millones de pesetas,⁴⁷ que arrastró a Talleres Nuevo Vulcano en su caída.

Finalmente, once años después de los obligados recortes comunitarios, España abordó el proceso de reestructuración y reconversión de los astilleros. La Séptima Directiva establecía unas ayudas a la inversión productiva, desarrollo de programas tecnológicos y de formación de aquellos astilleros que redujeran su capacidad de producción. Unión Naval de Levante recibió unos 2.134 millones, pero no consiguió positivar sus balances. En este largo proceso, Nuevo Vulcano, con bajas incentivadas, pasó de los 434 operarios a sólo 61, en 1995.

Con las Olimpiadas del 1992 en Barcelona, ciudad y puerto se abrieron al mar con una remodelación que llegó a la zona portuaria donde se ubicaban Talleres Nuevo Vulcano y el Club de Natación Barcelona. Apareció una nueva concesión a Marina Port Vell 92. Las oficinas y talleres de Talleres Nuevo Vulcano fueron cedidos al Club Natación, que los arrendó a Equipos de Urbanismo SA y Angermann & Kruhn, a cambio de unas importantes inversiones. Los talleres cercanos al mar y el nuevo taller de Nuevo Vulcano se cedieron a Marina Port Vell 92, y Nuevo Vulcano pasó a ocupar los antiguos talleres, oficinas y viviendas de apoyo del dique flotante y deponente, que hoy ocupa también Marina Port Vell 92.

En 1991, el Banco Central vendió su corporación industrial, pero no consiguió hacerlo con Unión Naval de Levante. La Sociedad acabó en el Banco de Santander por diversas operaciones, y éste la vendió en 1999 al Grupo Boluda a través de Inversiones Marítimas del Mediterráneo SA, Universal Yard SL y Bisbal Comercial Inc., grupo que disponía de más de 120 compañías y casi 300 buques de 16 banderas distintas.

46. Archivo Personal de Luis Busquets Badanes, *Diario Marítimas*, 20-IX-1985, 10-XII-1985, 10-I-1986 y 24-I-1986, y *Rotación*, diciembre de 1986.

47. *La Vanguardia*, 06-X-1982.

La Corporación Marítima Boluda segregó Unión Naval de Levante en dos sociedades limitadas distintas: Unión Naval Valencia y Unión Naval Barcelona, y casi una década después, en 2010, devolvió la concesión al Puerto de Barcelona y trasladó su actividad de reparaciones al puerto de Valencia, cerrando con ello la historia de Nuevo Vulcano.

