

La constitución de la Unión Naval de Levante en 1924 fue el resultado de un proceso de relaciones y fusiones entre diversas compañías. Los antecedentes se remontan a 1878 con la fundación de Talleres Gómez, cuyas instalaciones se trasladarían al muelle de Poniente en 1906. Un decenio después, Juan José Dómine planteó la construcción de unos astilleros en sus alrededores, creando la Compañía Transmediterránea, fruto de la unión de diversas navieras -entre ellas T. Gómez- [1].

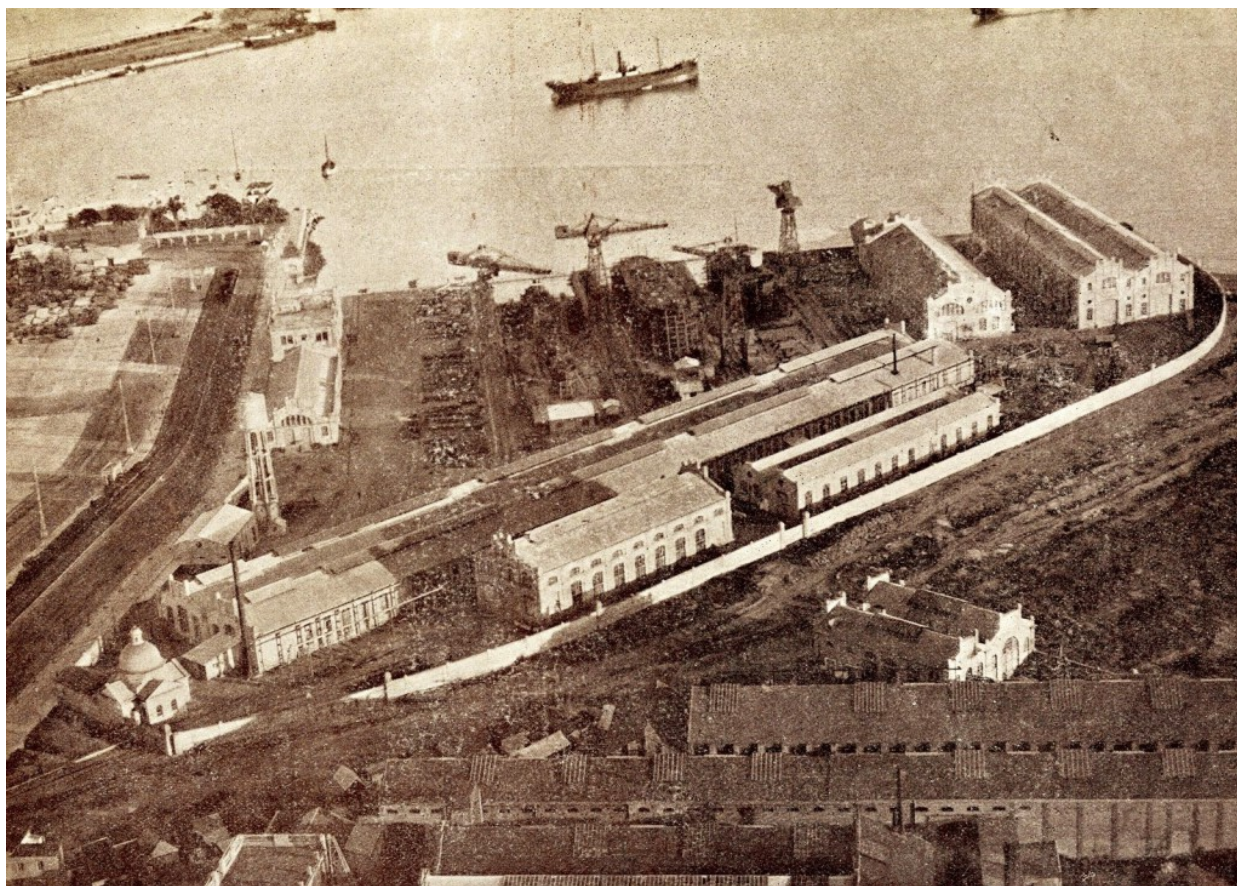
La concesión, otorgada por R.O. el 17 de noviembre de 1917, permitió iniciar el proyecto y las obras, las cuales fueron dirigidas por el ingeniero Justo Gonzalo. En ellas se procedió al desvío del malecón del río Turia y la explanación de terrenos, ganando al mar 16.568 m², tras lo cual se cimentó, se instalaron las vías férreas y se construyeron los edificios de talleres y auxiliares.

Antes de la crisis de los años 20 y la reducción de inversiones, tan solo faltaba por concluir la instalación de grúas-torres e iniciar la cimentación de las antegradas y gradas. Para dar continuidad al proyecto, se decidió crear una sociedad propia: Unión Naval de Levante, constituida por la Compañía Transmediterránea, Astilleros de Tarragona y Fried, Krupp Germaniawerft Aktiengesellschaft A.G., el 11 de abril de 1924 en Barcelona. Al año siguiente, se terminaron las tres gradas y tuvo lugar la inauguración oficial. La primera botadura se llevó a cabo en 1926 con el buque mixto «Ciudad de Algeciras».

Durante la Guerra Civil, los astilleros fueron incautados y su actividad se centró en la producción de armamento, tanques y carros blindados. A lo largo de la contienda, el conjunto sufrió numerosos bombardeos y su infraestructura quedó seriamente dañada [2]. Tras el conflicto, se reconstruyó y se amplió con diversas naves y una nueva grada [3], se desmantelaron los antiguos Talleres Gómez y se construyó la nueva Escuela de Aprendices, economato y biblioteca. El resultado de todo ello configuró la imagen actual del conjunto.

En 1946, la Compañía Transmediterránea adquirió casi la totalidad del capital social. En los años 60 y 70, Unión Naval quedó vinculada al grupo del Banco Central y, posteriormente, al Banco Santander Central Hispano. En 1983, se crean las filiales Unión Naval Valencia y Unión Naval Barcelona, las cuales fueron adquiridas en 1999 por Grupo Boluda [4]. En 2012, la actividad cesó debido a su falta de competitividad con el mercado extranjero. Tras

su cierre, sus elementos han permanecido hasta nuestros días en un estado de conservación óptimo.



Conjunto del astillero y, en primer término, Talleres Gómez, 11 diciembre 1934. (Fuente: Archivo Unión Naval de Levante)



Conjunto del astillero, ca. 1960. (Fuente: Archivo Unión Naval de Levante)

El espacio arqueológico-industrial

Fruto del proceso industrial, de las ampliaciones y transformaciones a lo largo de su historia, el conjunto de Unión Naval de Levante comprende dos recintos claramente diferenciados: los talleres y los astilleros.

El primitivo espacio ocupaba una superficie total de 50.650 m². Los astilleros estaban compuestos por 3 gradas para la construcción de buques y 4 grúas «Cantilever», mientras que los talleres se situaban en tres naves longitudinales frente a la fachada marítima y dos

naves en la parte posterior. El espacio se completaba con una torre de agua y diversos edificios auxiliares para oficinas, capilla, clínica y diversos talleres menores.

En la actualidad, el conjunto de Unión Naval es el resultado de las reconstrucciones y ampliaciones efectuadas tras la Guerra Civil -y también de las demoliciones, como la de los Talleres Gómez-, que dotaron a la factoría de una superficie total de 84.810 m².

A las primitivas naves de montaje y maquinaria se le adosaron las dos naves de mayor volumen del conjunto, llamadas n. 3 y 4, que sirvieron para montaje y maquinaria. A continuación de las mismas, en el muelle del Turia, se construyó un conjunto de ocho naves donde se situaron los talleres auxiliares (calderería de cobre, instalaciones a bordo, montura de máquinas y almacén, etc.). En la parte posterior del primitivo taller de herreros se instaló una nave para albergar el taller de calderería de hierro y un edificio para clínica. Finalmente, junto a las gradas existentes, se finalizó la Grada IV y el llamado muelle del Armamento, donde también fue trasladado el dique flotante.



Relación de los elementos conservados y su disposición en el conjunto. Elementos originales (1917-1920) reconstruidos tras la Guerra Civil (en rojo): 1. Talleres de montaje, carpintería y gálibos, 2. Talleres de herreros de ribera, 3. Grada, 4. Edificio de oficinas, 5. Torre de agua. Ampliación (años 40) (en azul): 6. Talleres de maquinaria (llamados n. 3 y 4), 7. Grada IV, 8. Taller de fundición, 9. Talleres auxiliares, 10. Clínica. Otros elementos y ampliaciones posteriores (en verde): 11 y 12. Grúas, 13. Almacenes, 14. Talleres auxiliares. (Fuente: Manuel Carreres Rodríguez)

La importancia patrimonial

La conservación del conjunto industrial de Unión Naval de Levante ha permitido preservar unos valores intrínsecos y patrimoniales que se corresponden con su singularidad e integridad, importancia histórica, social, tecnológica y territorial [5]. Su integración en el paisaje y la memoria colectiva, lo hace un testimonio imprescindible y valorado en la idiosincrasia de los Poblados Marítimos de la ciudad.

La mayor singularidad del conjunto estriba en su unidad estética, ocasionada por la reconstrucción en estilo y la continuidad de las formas en su ampliación. Asimismo, destaca su integridad, la cual se refleja en la permanencia completa del conjunto, conservándose en su disposición original los talleres y las gradas históricas. Estas características lo diferencian de otros astilleros del estado, donde sus volúmenes difieren entre sí por su carácter aditivo a través del tiempo. Asimismo, su perpetuación también lo convierte en un ejemplo que podría distanciarse de las reconversiones industriales ejecutadas en otros astilleros del estado, cuyas actuaciones han supuesto la eliminación de gran parte de sus elementos.

Por otra parte, el conjunto de Unión Naval está estrechamente relacionado con su contexto histórico y económico, donde los puertos españoles experimentaron un período de expansión debido al aumento del cabotaje y de las transacciones comerciales. Por tanto, su instalación y pervivencia permite hablar de un patrimonio territorial en relación con el gran desarrollo del puerto de València de las primeras décadas del siglo XX.

Su valor arquitectónico también presenta una consonancia formal e histórica con el resto de edificios portuarios, levantados la década anterior, por su estilo ecléctico con reminiscencias de Modernismo en las fachadas principales y de racionalismo en los frentes longitudinales, así como su reconstrucción en estilo tras la Guerra Civil.



El conjunto de astilleros en actividad, ca. 1995. (Fuente: Grupo Antigua Unión Naval de Levante)

Planteamientos previos para la reconversión industrial

En el informe patrimonial realizado desde la Cátedra Demetrio Ribes [6], se propone y enfatizan diversas actuaciones que, las administraciones, deberían llevar a cabo antes de acometer cualquier transformación en el conjunto industrial de Unión Naval de Levante. Principalmente, estas se refieren a la protección legal y a la preservación de sus elementos.

Por su integridad, su estado de conservación y su significación histórica y territorial para el puerto de València, para los Poblados Marítimos y para la propia ciudad, el espacio

industrial debería ser considerado como Bien de Relevancia Local (BRL) en la tipología de «Sitio histórico de interés local», ya que reúne los valores necesarios y las condiciones de la Ley de Patrimonio Valenciano para ser catalogado como tal [7]. De la misma manera, por su relación directa con la Guerra Civil, donde el conjunto fue incautado, bombardeado, destruido y reconstruido, debería catalogarse como «lugar de la memoria democrática de la Comunitat Valenciana» tal como señala la Ley sobre memoria y convivencia [8].

Por lo que respecta a la rehabilitación del conjunto industrial, Unión Naval debe entenderse como una unidad para preservar su particularidad. No obstante, debido al gran número de volúmenes que lo componen, resulta difícil su conservación integral. Por esa razón, resulta imprescindible priorizar la permanencia de aquellos elementos que representen la esencia del astillero, preservando su memoria y desvirtuando lo menor posible su integridad. Aquellos que consideramos esenciales son [9]:

- El **conjunto de cinco naves** más cercanas al cantil (n. 1 y 6). Se trata, junto con las gradas, del núcleo principal del astillero. Está conformado por las tres naves del complejo primitivo, y por las dos naves, de mayores dimensiones, construidas en la ampliación de los años 40. Por su disposición, deben entenderse como una unidad indivisible.
- Las **dos gradas** conservadas (n. 3 y 7). Son el segundo elemento que conforman el núcleo esencial del astillero y, como ocurría con las naves anteriores, también se deben a dos momentos cronológicos diversos. No obstante, por su significancia y tipología deberían ser preservadas ambas.
- El edificio de **oficinas** (n. 4). Se trata de uno de los pocos edificios auxiliares conservados del complejo original. Destaca por sus volúmenes y la estética de sus formas.
- La **torre de agua** (n. 5). También forma parte del complejo original. Se trata de un hito destacable del paisaje de los astilleros.
- **Grúas** (n. 11 y 12). Aunque su instalación es moderna, son los únicos elementos muebles conservados del espacio industrial. Por su localización preservada *in situ* y su monumentalidad, forman parte intangible del paisaje portuario.



Panorámica de las principales naves de talleres, 2018. (© Manuel Carreres Rodríguez)



Detalles de las gradas conservadas. Tras ellas, a la derecha, el edificio de oficinas, 2018. (© Manuel Carreres Rodríguez)

Más allá de estos elementos, imprescindibles para mantener la esencia del astillero, también debería considerarse la conservación y rehabilitación de las ocho naves de talleres auxiliares (n. 9) y la de talleres de carpinteros de ribera o fundición (n. 2 y 8), para usos relacionados con la terminal, o incluso para situar en su interior alguno de los estacionamientos proyectados.

La consolidación y conservación de estos elementos permitiría mantener la memoria colectiva de los astilleros valencianos y su relación con el contexto social, urbano e histórico del puerto y la ciudad. Por ello, debido a su espacio diáfano, la estética y el volumen de sus formas, su rehabilitación permitiría convertir el conjunto en un lugar idóneo para los cometidos de una terminal de cruceros; asimismo, las gradas y grúas preservadas complementarían el lugar como un escenario de aquello que fue la actividad industrial. En definitiva, el respeto por el patrimonio y su rehabilitación concederá el acceso a la ciudad por un lugar histórico dotado de una personalidad propia y, a su vez, moderno y adecuado a las nuevas necesidades.

Notes

[1] Para más información histórica, ver: UNIÓN NAVAL DE LEVANTE (1949), El XXV aniversario de la Unión Naval de Levante (1924-1949), Unión Naval de Levante, València.

[2] CARRERES RODRÍGUEZ, M. (2016), «La reconstrucción arquitectónica y logística del puerto de València tras los bombardeos de la Guerra Civil», Actas del VI Congreso TICCIH-España. El patrimonio industrial en el contexto histórico del franquismo 1939-1975, TICCIH-España, Gijón, pp. 699-704.

[3] ANGULO GATTO DURAN, J. (1946), «Construcción de una grada para buques de 24.000 toneladas de desplazamiento», Revista de Obras Públicas, n. 2.779, pp. 479-486.

[4] GARCÍA ORTELLS, V. (2006), «La Unión Naval de Levante: astilleros valencianos», en AGUILAR CIVERA, I.

(coord.), El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar, Conselleria d'Infraestructures i Transport, València, pp. 228-229.

[5] Plan Nacional de Patrimonio Industrial. IPCE, 2011. Revisión 2016.

[6] CARRERES RODRÍGUEZ, M.; ARCINIEGA GARCÍA, L. (2018), Valoración patrimonial sobre el conjunto industrial de Unión Naval de Levante.

[7] La Ley define estos bienes, en su artículo 46.1, como: «todos aquellos bienes inmuebles que, no reuniendo los valores [...] que justifique su declaración como bienes de interés cultural, tienen no obstante significación propia, en el ámbito comarcal o local, como bienes destacados de carácter histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico o etnológico. [...]»

[8] Contemplado en el artículo 5 de la Ley 14/2017, de 10 de noviembre, de memoria democrática y para la convivencia de la Comunitat Valenciana, así como en el artículo 4 de la Ley 9/2017, de 7 de abril, de la Generalitat Valenciana, de modificación de la Ley 4/1998, del patrimonio cultural valenciano.

[9] Seguimos la numeración reflejada en la Photo 3.

References

Angulo Gatto Duran, J. (1946), «Construcción de una grada para buques de 24.000 toneladas de desplazamiento», *Revista de Obras Públicas*, n. 2.779, pp. 479-486.

Canals Álvarez, S. (1946), «Recalce de una grada en los astilleros de Unión Naval de Levante S.A.», *Revista de Obras Públicas*, pp. 106-112.

— (1940), «Planteamiento de un problema técnico», *Revista de Obras Públicas*, n. 2.701, pp. 57-61.

Carreres Rodríguez, M. (2016), «La reconstrucción arquitectónica y logística del puerto de València tras los bombardeos de la Guerra Civil», *Actas del VI Congreso TICCIH-España. El patrimonio industrial en el contexto histórico del franquismo 1939-1975. Territorios, arquitecturas, obras públicas, empresas, sindicatos y vida obrera*, TICCIH-España, Gijón, pp. 699-704.

Carreres Rodríguez, M.; Arciniega García, L. (2018), *Valoración patrimonial sobre el conjunto industrial de Unión Naval de Levante*, Informe presentado a la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

García Ortells, V. (2006), «La Unión Naval de Levante: astilleros valencianos», en Aguilar Civera, I. (coord.), *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar*, Conselleria d'Infraestructures i Transport, València, pp. 228-229.

Pons Pons, A.; Serna Alonso, J. (2007), «El puerto de Valencia y la ciudad industrial, siglos XIX y XX», en HERMOSILLA PLA, J. (coord.), *Historia del puerto de Valencia*, Universitat de València, València, pp. 205-285.

Unión Naval de Levante (1949), *El XXV aniversario de la Unión Naval de Levante (1924-1949)*, Unión Naval de Levante, València.

Fuentes

Archivo de la Autoridad Portuaria de Valencia

«Autorización a Unión Naval de Levante para modificar la distribución de edificios y servicios, dentro de los servicios concedidos por O.M. de 15-04-1940», 1946. Sig. A-60-45-5.

«Expediente de unificación de concesiones otorgadas a Unión Naval de Levante S.A. con anterioridad a 1936», 1940. Sig. A-60-45.

«Petición de un espacio en el antiguo taller de bloques de la Junta, donde construir una fundición», 1940. Sig. A-60-45-4.

«Proyecto de ampliación de los Astilleros», 19-10-1939. Ing. Vicente G. Ravanals. Sig. A-60-45-1.

Normativa

Ley 16/1985, de 25 de junio, del patrimonio histórico español.

Ley 4/1998, de 11 de junio, del patrimonio cultural valenciano y sus respectivas modificaciones, como la de 2017 (Ley 9/2017, de 7 de abril).

Ley 14/2017, de 10 de noviembre, de memoria democrática y para la convivencia de la Comunitat Valenciana.

Otras

Inventario sectorial de Etnología de la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat

Valenciana. València: fichas 129 a 139.

Plan Nacional de Conservación del Patrimonio Cultural del siglo XX. IPCE, 2015.

Plan Nacional de Patrimonio Industrial. IPCE, 2011. Revisión 2016.

Head Image: Naves de talleres, 2018. (© Manuel Carreres Rodríguez)