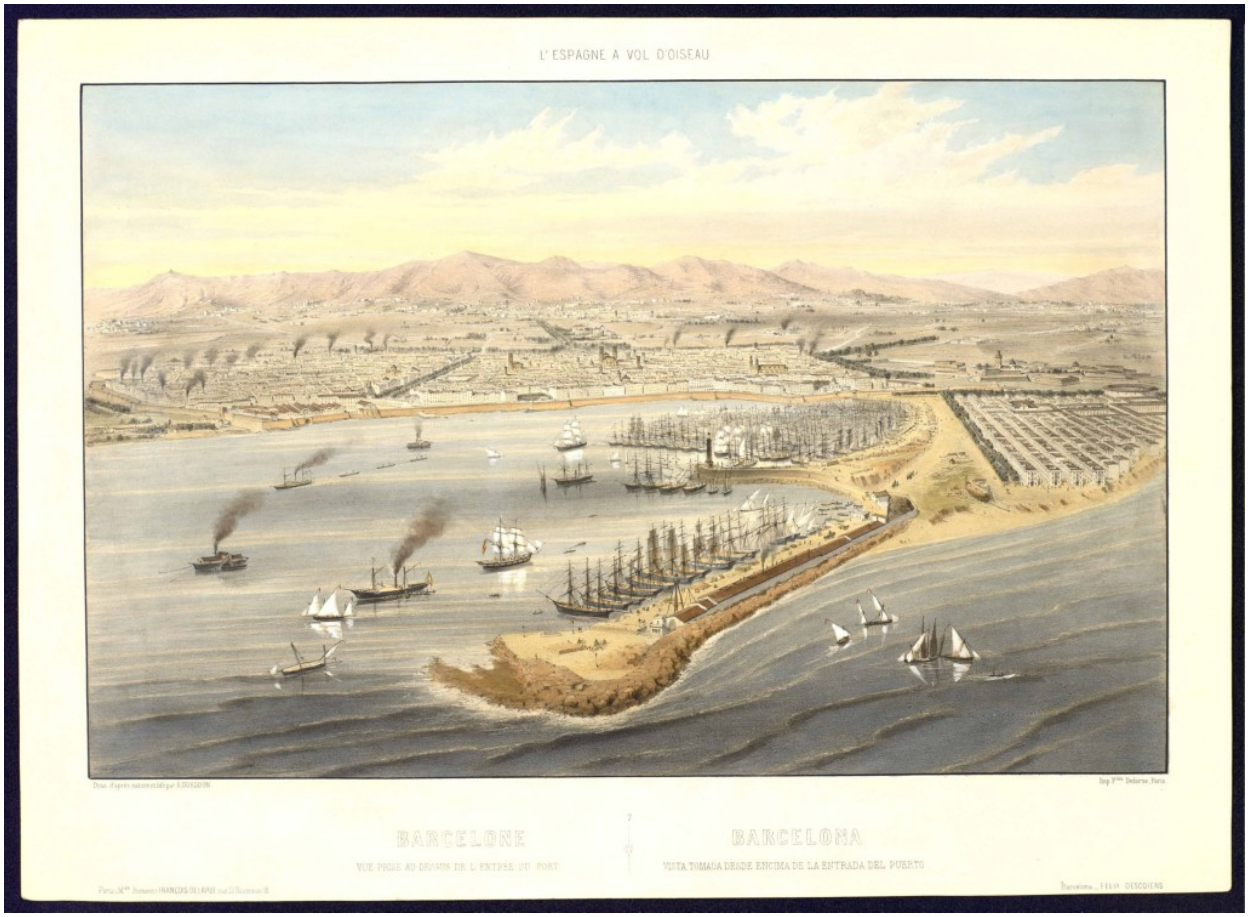
En un gran espacio de ocio y turismo del puerto de Barcelona se mantiene activa una gran área industrial dedicada a la reparación y mantenimiento de barcos. El inicio de la actividad industrial en este espacio cercano al barrio marítimo de la Barceloneta hay que buscarlo en la lejana fecha de 1834 cuando se creó la factoría Talleres Nuevo Vulcano. Desde entonces, se ha desarrollado una industria con un conjunto de instalaciones que ha conformado un especial paisaje industrial con un importante patrimonio portuario. Pese a todos los cambios técnicos en la producción, infraestructurales en el puerto o en la propiedad empresarial de la factoría en este largo período de más de 180 años, se ha mantenido una notable dinámica de trabajo, ahora centrada en la reparación y mantenimiento de grandes yates y embarcaciones de recreo.

La dilatada historia de un área industrial portuaria

La factoría de Talleres Nuevo Vulcano comienza en unas precarias construcciones en el muelle Nuevo dedicadas a mantener y reparar los barcos de una de las primeras navieras españolas dedicadas a la navegación de vapor, la Compañía Catalana de Vapor. Estas primeras instalaciones fueron creciendo a medida que crecía la naviera que en 1841 pasó a ser la sociedad Navegación e Industria. Con el nuevo nombre se indicaba que había dos funciones dentro de una sola empresa: la explotación de los barcos y la industria metalúrgica. En 1841 y 1856 se dibujan sus instalaciones en el muelle Nuevo en un buen plano de la ciudad y en una excelente litografía del puerto, respectivamente. La sociedad Navegación e Industria fue desarrollándose en los siguientes decenios, tanto las actividades navieras como las metalúrgicas. Estas últimas abarcaban desde la fundición de metales (que se realizaba en otro edificio en el barrio de la Barceloneta) hasta la fabricación de calderas y máquinas de vapor, pasando por la reparación naval. A principios de la década de 1840 fabricaron la primera máquina de vapor de España. Talleres Nuevo Vulcano fue una de las grandes industrias metalúrgicas de la época. En 1917 la sociedad Navegación e Industria se unió con otras navieras y factorías para crear una gran empresa de navegación, la Compañía Trasmediterránea, a la que se integró Talleres Nuevo Vulcano. Desde entonces hasta 1999 la factoría del muelle Nuevo del puerto de Barcelona dependió de esta empresa o de Unión Naval de

Levante, creada como sociedad independiente en 1924 para asumir las actividades industriales de la gran compañía naviera. Después de un periodo de crisis en los dos últimos decenios del siglo XX las instalaciones y edificios de Barcelona que habían pertenecido a Talleres Nuevo Vulcano pasaron a depender de un grupo marítimo valenciano que denominó Unión Naval Barcelona a lo quedaba de la antigua factoría. En 2010 este grupo empresarial abandonó totalmente la actividad en Barcelona y sus edificios e instalaciones pasaron a depender, tras un acuerdo con el puerto de Barcelona, de la empresa Marina Barcelona 92 que tenía ya una concesión en esta área para actividades de mantenimiento y reparación naval de grandes yates.



Dibujo de 1856 de Alfred Guesdon del puerto y la ciudad. En primer término, sobre el muelle Nuevo, los Talleres Nuevo Vulcano. (Fuente: Archivo Histórico de Barcelona)

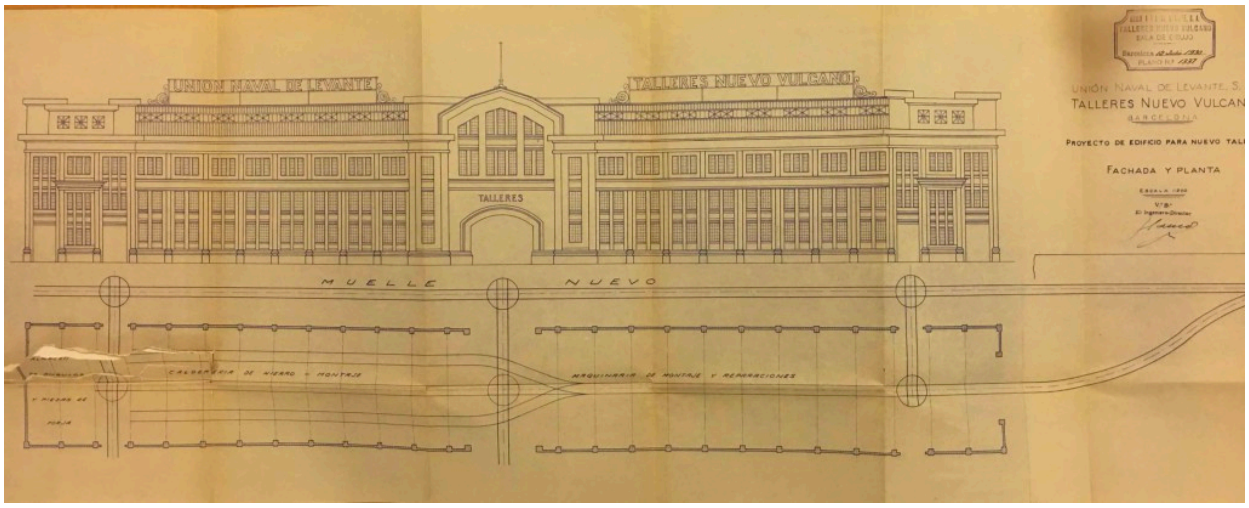
Un amplio patrimonio portuario en un paisaje industrial dinámico

Durante casi cien años, entre 1834 y 1932, los Talleres Nuevo Vulcano dispusieron de una larga y estrecha edificación -que fue renovándose y creciendo durante este periodo- en un muelle también estrecho y largo construido en 1822, el muelle Nuevo. En los primeros años del siglo XX este muelle se amplió considerablemente en el curso de unas importantes obras de crecimiento del puerto que crearon la infraestructura básica que se ha mantenido hasta hoy, conformando el llamado Port Vell (*Puerto Viejo).* También en los años de comienzo del siglo XX se crearon en el entorno cercano del muelle Nuevo nuevas instalaciones, como el dique flotante y deponente para varar y botar los barcos que se habían de reparar situado en una dársena contigua o el nuevo varadero industrial en el extremo de la dársena de la Industria (que más adelante, a finales de siglo, fue substituido por un *syncrolift*). Más adelante, en la década de 1940 se construyeron dos espigones (que a finales de la década de 1980 se unieron para crear una gran plataforma) para atracar los barcos que debían repararse y en la década de 1970 un dique seco que ampliaba considerablemente la capacidad de trabajo de las industrias de la zona.

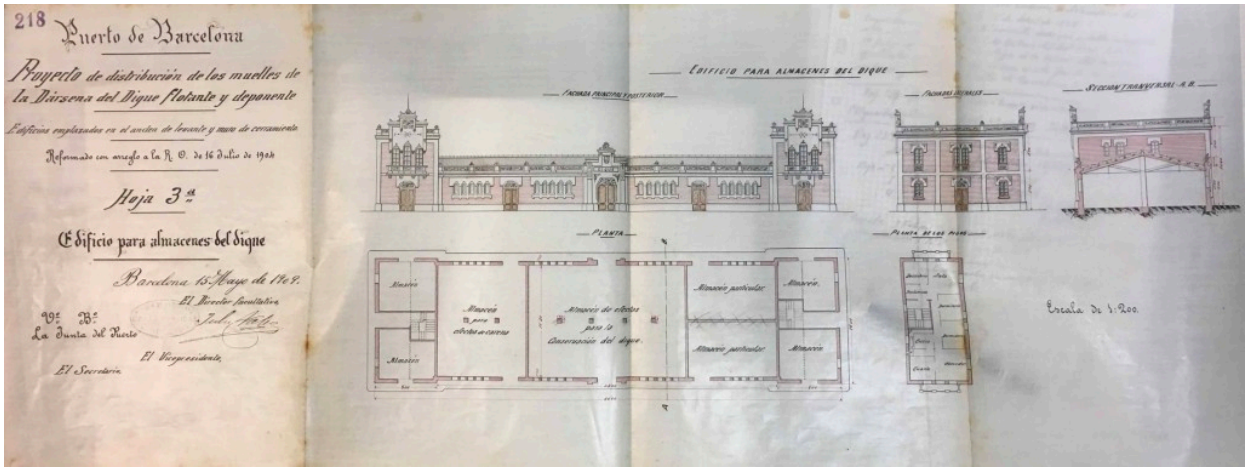
En mayo de 1924 un gran incendio destruyó una parte importante de la factoría. Al mismo tiempo que se producía su reconstrucción se propuso levantar un nuevo y moderno gran edificio, más cercano al cantil del muelle. La lámina de agua del puerto se había alejado de la primitiva ubicación de la factoría cuando el muelle Nuevo fue ampliado y dejaba un gran espacio poco operativo entre el viejo edificio y los barcos atracados para su reparación. El proyecto de nuevo edificio cercano al muelle fue elaborado en 1930 por el director de la factoría, el ingeniero industrial Julio Isamat. Se proyectó y se levantó una gran construcción de 160 m de largo, 20 m de ancho y una altura de 15 m. Con estructura de hormigón, disponía de dos plantas y unas instalaciones interiores modernas, con una grúa puente de 20 toneladas en la planta baja y todas las secciones necesarias para la realización de sus actividades industriales. La estructura fue levantada rápidamente y estaba acabada a fines de 1932, año en que empezó a prestar algún servicio, pero los cerramientos laterales y muchas instalaciones no fueron terminadas hasta 1942 debido a la repercusión de la crisis de 1929, la conflictividad política y sobre todo la guerra civil española. Este gran edificio que se ha mantenido hasta la actualidad tiene una notable presencia en el entorno del Port Vell. Es fácilmente identificable

entre dos altos iconos de la zona, la torre del teleférico del puerto y el hotel W (más conocido como hotel Vela). El viejo edificio que, con diferentes formas y funciones se mantuvo frente a la playa, fue derribado en parte y reconvertido en aparcamiento de un gran club dedicado a la natación y otros deportes de mar.

El nuevo edificio de los años treinta del siglo pasado es el mayor de los edificios industriales que se mantienen en esta área, pero no el único. En el entorno de la dársena del Dique flotante y deponente se proyectaron en 1904 siete edificios de soporte a la actividad industrial que se había desarrollado considerablemente en esta zona del puerto gracias al dique flotante y deponente. Por diferentes causas se retrasó su edificación y un destacado ingeniero portuario, que trabajó durante 35 años en el puerto, reelaboró los proyectos y culminó la construcción de los edificios de Oficinas del dique, almacén de las obras, talleres del dique, almacén de carbón y almacén de botes en el muelle Oriental en el año 1911 y el taller para las obras del puerto y el almacén de boyas en el muelle de Catalunya en 1914 y 1917, respectivamente.



Proyecto de nuevo edificio de Talleres Nuevo Vulcano de Julio Isamat de 1930. (Fuente: Archivo Museo Marítimo de Barcelona)



Proyecto de edificio para almacenes del dique de Julio Valdés y Humaran de 1909. (Fuente: Archivo Puerto de Barcelona)



Estado de la construcción del nuevo edificio de Talleres Nuevo Vulcano en 1932. (Fuente: Archivo del Museo Marítimo de Barcelona)

Situación actual del patrimonio industrial y perspectivas

A lo largo de los más de 180 años de actividad industrial en el muelle Nuevo y en las dársenas de la Industria y del Dique han cambiado considerablemente las tecnologías de construcción y reparación naval, se han producido renovaciones profundas de las instalaciones y se han alternado periodos de gran actividad y de crisis, desapareciendo empresas y creándose de nuevas. Pero la actividad industrial se ha mantenido ininterrumpidamente, incluso durante la guerra civil española. Hoy la industria de reparación vive un momento de crecimiento, ahora centrada en el llamado *Repair and Refit* para las grandes embarcaciones de ocio y los megayates y se está procediendo a la ampliación de espacios para aumentar su capacidad. El puerto de Barcelona y la empresa concesionaria Marina Barcelona 92 están actualmente (marzo de 2019) ampliando la plataforma de trabajo en 24.000 m^2 para aumentar el número de barcos para reparar y poder aceptar en seco embarcaciones de hasta 105 m de eslora. Simultáneamente a la ampliación de superficie se está construyendo un nuevo mecanismo elevador, el *Shiplift,* con potencia de 4.200 toneladas para elevar y distribuir en la plataforma grandes embarcaciones. Con ello se convertirá en una de las principales industrias del mundo especializada en reparación y mantenimiento de estos grandes barcos de recreo.

El resultado de la dilatada actividad en la misma área es **un amplio paisaje industrial portuario en plena actividad** en Barcelona formado por ocho edificios históricos y unas importantes instalaciones especializadas. Los ocho inmuebles históricos del puerto que forman parte de su patrimonio son: el **gran edificio de Talleres Nuevo Vulcano** construido en la década de 1930 y actualmente en actividad; los **dos almacenes del muelle de Catalunya**, también en actividad; el **edificio del Reloj** en la confluencia de los muelles Catalunya y Oriental; los dos antiguos **almacenes de las obras y de talleres del dique**, hoy abandonados y deteriorados pero con proyecto de restauración por parte del puerto; el **almacén**

del carbón, más conocido como **la carbonera**, también muy deteriorado pero con propuesta de restauración; el **almacén de botes** ya restaurado y concesionado al ayuntamiento para la Federación de navegación oceánica de Barcelona (FNOB). A estos ocho edificios industriales cabría añadir porque forman parte del paisaje industrial portuario un edificio de viviendas para los trabajadores portuarios en la calle Escar, construido a principios de la década de 1960, la torre del teleférico del puerto levantada en 1931-1932 y el resto del viejo edificio de talleres Nuevo Vulcano en la fachada de la playa, hoy prácticamente irreconocible. Aunque no tienen valor histórico ni patrimonial, pero si forman parte del paisaje industrial actual también se puede considerar la nueva área dedicada a la reparación de pequeñas y medianas embarcaciones denominada Barcelona Nautic Center y sus dos edificios azules que se encuentra a continuación de los edificios antes descritos, frente la Marina Vela, en el límite de la nueva bocana del puerto.



Actividad frente los dos edificios de Talleres Nuevo Vulcano, aproximadamente en

1970. (Fuente: Archivo del Museo Marítimo de Barcelona)

Dos enseñanzas sobre la planificación y reutilización del patrimonio industrial portuario de Barcelona

El paisaje industrial de la reparación naval del puerto de Barcelona es fácilmente identificable: se encuentra entre dos altas construcciones visibles desde muchos lugares: la torre del teleférico y el hotel W, más conocido como hotel Vela. Más precisamente el paisaje industrial abarcaría el espacio del puerto entre la calle Escar y la nueva bocana, oficialmente Bocana Norte. Es un importante espacio de aproximadamente 1.100 metros de fachada marítima, con una línea quebrada de muelle de casi 2.000 metros, una superficie terrestre de 10 hectáreas y una lámina de agua asociada de 5 hectáreas. El análisis histórico y geográfico de la evolución de este importante paisaje industrial portuario y de su situación actual nos permitiría obtener además de mucha información concreta sobre las características de los edificios y las instalaciones, dos enseñanzas de carácter general:

- Primera, la **preservación de los edificios industriales dedicados a la reparación naval** en el puerto de Barcelona, construidos a lo largo de más de un siglo, y de algunas de sus instalaciones técnicas se ha garantizado a través de su **reutilización para funciones industriales**, pero con otras técnicas y para otro tipo de embarcaciones distintas para las que fueron creados. En este sentido se han mantenido todos los edificios importantes excepto uno, el más antiguo, obsoleto y deteriorado. Dos elementos han sido básicos para la reutilización: la extraordinaria resiliencia del patrimonio industrial y la previsión de las posibilidades de su reutilización en la planificación portuaria, especialmente en el Plan Especial del Port Vell de 1989, que mantuvo en la zona la función industrial. La acertada propuesta actual de restauración de los tres edificios industriales levantados en la primera década del siglo XX en el muelle Oriental, en los acuerdos del puerto y la ciudad de 19 de enero de 2018 y que recientemente se ha difundido por el puerto es una buena noticia para el patrimonio y su reutilización futura. Con ello se habrán mantenido y reutilizado casi todos los edificios industriales importantes de un área portuaria que ha sufrido en los últimos años y está volviendo a vivir en la actualidad una gran transformación.



Edificio de la Carbonera en la actualidad (febrero de 2019). (Fotografia: © Joan Alemany)

- Segunda, la **convivencia de un paisaje industrial activo con un paisaje del ocio y el turismo.** El mantenimiento de las actividades industriales en la misma área del puerto de Barcelona se ha producido simultáneamente a una radical transformación del resto de usos en todo el espacio de su entorno más inmediato. El **Plan Especial del Port Vell** inició, hace ahora exactamente treinta años, una de las primeras y mayores transformaciones urbano-portuarias en la Europa Continental. En un espacio de 56 hectáreas de la parte más interior del puerto y de mayor contacto con el centro urbano se proyectaron actividades turísticas, de ocio y de servicios terciarios que tuvieron un rápido desarrollo y atrajeron a millones de personas cada año. En este plan de urbanismo se calificó el espacio del muelle Nuevo como de Industria portuaria. El paisaje industrial de las dársenas de la Industria y del Dique convive con el nuevo paisaje del turismo

y el ocio desarrollado en los últimos treinta años, a los que se unirá pronto todo el nuevo espacio de la Marina Vela de 14 hectáreas más, sin graves problemas de incompatibilidades. Puede ser un ejemplo de coexistencia de usos urbanos e industriales, una experiencia a estudiar en los planes de transformación de espacios interiores de otros puertos.



Representación de la restauración de los edificios industriales del antiguo muelle Oriental: el primero es la futura estación para la línea de conexión con la Puerta de la Paz; el segundo es la Carbonera; el tercero y el cuarto los edificios de soporte al dique. (Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona)



Convivencia del paisaje industrial del puerto con las actividades turísticas y de ocio de su entorno geográfico más cercano. (Fotografia: © Joan Alemany)

Nota

[1] Artículo basado en el estudio del autor “Construcción y reparación naval en la Barcelona industrial: los Talleres Nuevo Vulcano” que próximamente publicará el Museo Marítimo de Barcelona.

Head Image: Vista actual (febrero 2019) del área industrial dedicada a la reparación

naval. (Fotografia: © Joan Alemany)