



**ASTILLEROS**

## **La fusta, el ferro i la fibra**

**Memòria oral de les darreres drassanes  
de Barcelona (1939-1992)**

Isabel Graupera i Lluís Burillo

**mmb** MUSEU MARÍTIM DE  
BARCELONA



# **La fusta, el ferro i la fibra**

**Memòria oral de les darreres drassanes  
de Barcelona (1939-1992)**

Edita: Museu Marítim de Barcelona i Angle Editorial

© d'aquesta edició: Museu Marítim de Barcelona

© dels textos: Isabel Graupera i Lluís Burillo

© de les fotografies: AHCCB (p. 35, 36, 41, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 i 56), APB (p. 73 i 74), arxiu empresa Holding M. Condominas (p. 77), arxiu Família Garcia (p. 63, 64, 65 i 66), arxiu Família Viudes (coberta, p. 97, 99 i 100), arxiu personal Josep Manuel Basáñez (p. 94 i 95), arxiu personal Nicolás Zapata (p. 73, 105 i 106), arxiu personal Vicenç Forner (p. 28, 31 i 41), MMB (p. 31, 81, 82, 89, 90 i 98), Mundo Gráfico (p. 59).

Foto coberta: Operació d'avarada del vaixell de passatgers *San Francisco*, construït a Astilleros Viudes. Arxiu Família Viudes.

Maquetació i producció: Angle Editorial, SL

Impressió: Liberdúplex, S.L.

ISBN: 978-84-15002-88-8

Dipòsit legal: B-40205-2011

No és permesa la reproducció total o parcial d'aquest llibre, ni la seva incorporació a un sistema informàtic, ni la seva transmissió en cap forma ni per cap mitjà, sigui electrònic, mecànic, per fotocòpia, per gravació o altres mètodes, sense el permís previ i per escrit dels titulars del *copyright*.

# **La fusta, el ferro i la fibra**

## **Memòria oral de les darreres drassanes de Barcelona (1939-1992)**

Xè Premi de Recerca Josep Ricart i Giralt - Museu Marítim de Barcelona

Isabel Graupera i Lluís Burillo



«T'asseies a veure'ls treballar i veies que perdien la noció del temps. Només feien la feina ben feta. Si un vernís calia deixar-lo assecar tres hores, l'operari s'esperava amb el puro a la mà fins que passaven les tres hores i es podia donar la segona capa. Ara, van deixar de ser rendibles.»

VICENS FORNER PUIG





# Índex

<b>Introducció</b>	<b>11</b>
<b>Metodologia</b>	<b>15</b>
<b>Primera part: La construcció naval</b>	<b>19</b>
El context històric	21
Antecedents de la construcció de vaixells a Barcelona	23
La primera postguerra	30
Els anys cinquanta i seixanta: la recuperació	34
La nàutica esportiva	40
La irrupció de la fibra i el declivi de la fusta	42
<b>Segona part: Les drassanes de Barcelona</b>	<b>43</b>
Fitxes d'inventari de les drassanes i dels tallers de reparació	45
Astilleros Cardona	46
Astilleros Escolà	59
Astilleros Viuda de R. Garcia	62
Cooperativa Mare Nostrum	68
Astilleros Millans	71
Talleres Nautilus	76
Talleres Nuevo Vulcano	78
Talleres del Puerto Llastarry	87
Talleres Vasco Catalanes	92
Astilleros Viudes	96
Talleres Zapata	103
<b>Conclusions</b>	<b>109</b>
<b>Relació d'informants</b>	<b>113</b>
<b>Ubicacions geogràfiques</b>	<b>116</b>
<b>Notes</b>	<b>119</b>
<b>Bibliografia</b>	<b>125</b>



# Introducció

El Xè Premi de Recerca Josep Ricart i Giralt, promogut pel Museu Marítim de Barcelona i l'Institut Ramon Llull, va ser concedit al projecte d'investigació que duia per títol *Fonts orals del moviment obrer a les darreres drassanes de Barcelona (1959-1986)*. Aquesta proposta de recerca es fonamentava en la hipòtesi que, tenint en compte el passat industrial del barri de la Barceloneta –amb la implantació al segle XIX de dues grans indústries, com La Maquinista Terrestre y Marítima i Talleres Nuevo Vulcano–, havia d'existir un moviment obrer organitzat a l'entorn d'aquestes factories i de les antigues drassanes, i més tenint en compte el marc cronològic proposat, el del darrer franquisme i la transició.

Els autors de la present monografia vam iniciar les investigacions tot partint de l'esmentada hipòtesi i, quan ja portàvem uns mesos de recerca, vam constatar que no es podia parlar estrictament de moviment obrer a la Barceloneta en el context i el marc cronològic citats. En tot cas, i fent un joc de paraules, podíem parlar d'*obrers en moviment*, tenint en compte la quantitat d'operaris que al so de les sirenes es desplaçaven diàriament des dels seus habitatges a les factories de La Maquinista i Vulcano. Així vam descobrir que el moviment obrer tal com és concebut tradicionalment, és a dir, reivindicatiu, i tal com es manifestava en altres llocs de la ciutat i de la conurbació de Barcelona durant el tardofranquisme i la transició no havia tingut el seu reflex a la Barceloneta, tot i la seva proximitat amb focus històrics de reivindicació obrera, com podien ser l'avinguda del Paral·lel i el barri del Poble Nou.

En què basem, aleshores, la negació de la hipòtesi de partida? En primer lloc, l'activitat industrial de La Maquinista anava de baixa a principis dels anys seixanta i, de fet, la planta de la Barceloneta tanca definitivament les portes l'any 1965. Pel que fa a Vulcano, tot i aplegar en aquells anys gairebé un miler de treballadors, la particular dinàmica de treball de l'empresa –per dir-ho d'alguna manera– no generava la tradicional conflictivitat obrera de l'època, ja que la major part del seu personal residia a la Barceloneta, un barri que en molts aspectes vivia aïllat de la resta de la ciutat. Com veurem més endavant, Nuevo Vulcano era un espai industrial annexionat socialment pels veïns de la Barceloneta, de manera que la mateixa idiosin-

cràsia del barri mariner es traslladava a les naus de la factoria, sense pràcticament discontinuïtat. Vulcano no va tenir presència sindical clandestina i no trobem testimonis de la seva existència fins a l'any 1977, l'any de la legalització dels sindicats, com ho prova el fet que el primer butlletí informatiu del Sindicat Unitari de Treballadors de la drassana no va aparèixer fins aleshores. En resum, no es poden establir fàcilment paral·lelismes entre Nuevo Vulcano i les altres indústries metal·lúrgiques de la ciutat, on es van donar les característiques clàssiques de la mobilització obrera.

D'altra banda, a Barcelona mai no van haver-hi unes grans drassanes a l'estil de les dels ports de Bilbao o Sevilla, que concentrassin diversos milers d'obrers; al contrari, al port barceloní trobem disseminats una considerable llista de tallers de construcció i reparació naval que, en la seva majoria, tenien un marcat component familiar i que, en bona part, eren molt més artesans que industrials. Aquesta és la principal aportació de la nostra recerca: ubicar i posar nom a aquestes petites i mitjanes empreses del sector naval barceloní que es caracteritzaven per tenir una particular manera de treballar.

Així doncs, en aquest estadi de la recerca vam constatar l'absència d'organitzacions reivindicatives d'obrers en un sector –el de la construcció naval– que donava feina a una gran quantitat de treballadors, tot i que, per diverses raons, no generava una conflictivitat laboral prototípica. Aleshores vam adonar-nos de com era d'important i necessari descriure aquest sector productiu i provar d'inventariar-ne tots els actors directament relacionats amb la construcció naval, ja que aquesta era una activitat productiva que havia estat invisible als ulls de la ciutat de Barcelona, com gairebé tot allò que té a veure amb el mar.

Aquest cop de timó en la investigació està íntimament lligat a la metodologia proposada en el projecte presentat al Premi de Recerca: l'entrevista. És a dir, inicialment aquesta era una investigació fonamentada en l'ús de la tècnica historiogràfica de les fonts orals, això és, en l'anàlisi de les entrevistes fetes a testimonis seleccionats del període històric objecte d'estudi. Efectivament, vam cercar i entrevistar aquests testimonis i, de fet, són ells els qui ens van fer veure que la hipòtesi de partida estava esbiaixada en el plantejament original, com acabem d'exposar.

Aquest tombant de la recerca havia de tenir també nous límits cronològics, que ara es remuntaven a l'inici de la postguerra, l'any 1939 –pel fet que es tractava d'un moment de represa històrica– fins l'any 1992 –data en la qual l'esdeveniment olímpic obligava a la transformació física del port de Barcelona i, en conseqüència, determinava d'una forma definitiva el futur de la construcció naval a la ciutat.

En ampliar els límits cronològics, vam trobar-nos que la major part dels informants havien desaparegut o eren indirectes (fills o néts), i és per aquest motiu que no podem dir que presentem una recerca d'història oral

en sentit estricte, perquè no tota la informació que vam recollir es va extreure únicament d'entrevistes. Però és que, a més, resulta que la temàtica de la construcció naval a la Barcelona de la segona meitat del segle xx no havia estat pràcticament estudiada, de manera que, a banda de les fonts tradicionals, vam haver de consultar fonts documentals alternatives, com ara arxius personals i d'empresa.

En definitiva, al mateix temps que fèiem una primera onada d'entrevistes vam creure convenient –per les raons anteriorment exposades– capbussar-nos en els arxius històrics i fer una recerca tradicional a partir de la documentació escrita per contrastar la informació que havíem obtingut des de l'oralitat. Recerca que faríem simultània a noves entrevistes fins a arribar a la totalitat del cens d'informants, com així hem fet. Al final, combinant totes les fonts d'informació, vam poder sumar nous coneixements sobre l'evolució d'un sector productiu i d'una forma de treballar en un indret concret, Barcelona, i un abast cronològic delimitat, de 1939 a 1992. Aquest és, doncs, un treball que es compon d'elements d'anàlisi d'història econòmica i de fragments de vivències personals, a més d'un inventari industrial.

Amb la documentació recopilada i les entrevistes fetes vam redactar el present text, que té dues parts. A la primera part vam contextualitzar el tema d'estudi, la construcció naval, en els límits geogràfics i cronològics preestablerts; a la segona part, vam elaborar el que entenem que és la principal aportació d'aquesta recerca: la relació de les drassanes de Barcelona ciutat en el període 1939-1992. Ara bé, no es tractava de fer una mera llista de noms, sinó de confeccionar, partint gairebé del no-res, les característiques principals de cada drassana i la seva trajectòria històrica.

Cloem aquesta introducció tot agraint l'ajut i la paciència d'Enric Garcia Domingo i Inma González Sánchez, del Centre de Documentació Marítima del Museu Marítim de Barcelona. També donem les gràcies als tècnics de l'arxiu i la biblioteca del Museu Marítim de Barcelona; agraiem la col·laboració de Joan Morató i l'equip d'arxiviers del Centre de Documentació de l'Autoritat Portuària de Barcelona; fem també extensiu el nostre reconeixement a Maria Pont, de l'Arxiu Històric de la Cambra de Comerç de Barcelona; apreciem la predisposició del Reial Club Nàutic de Barcelona; valorem igualment l'ajuda prestada per Carles Jorba, director de la Casa d'Oficis de l'Escola dels Treballs del Mar; agraiem en darrer terme el treball de Maica Blanch, secretària de presidència del hòlding Condeminas; i expressem la nostra gratitud a tots els entrevistats, especialment a Lliurat Garcia, Vicens Forner, Eusebi Marsal i Nicolás Zapata per la seva implicació en el projecte. Tots ells ens van ajudar a desvelar una realitat que, encara avui, és pràcticament desconeguda i que, no obstant això, constitueix un llegat de primer ordre de la història marítima de Barcelona.



## Metodologia

El present estudi va ser, per als autors, un procés de descoberta d'un paisatge humà –artesanal i industrial– que ja no existeix. Per mitjà de les converses a peu de moll, prop de la platja o en la intimitat de les seves llars, els testimonis ens van descobrir una història que intentem reproduir en aquestes pàgines. Vam posar en paral·lel tot el coneixement oral recollit i el vam contrastar amb la documentació recopilada per configurar l'inventari de la construcció naval a la Barcelona contemporània.

Els primers noms d'informants ens els va facilitar el personal del Museu Marítim (Enric Garcia i Inma González) i, posteriorment, seguint l'efecte bola de neu, el professor Carles Jorba, de l'Escola de Treballs del Mar del Consorci El Far, ens va donar noves referències. Va caldre localitzar-los, trucar-los, fer-los una preentrevista per valorar la qualitat dels testimonis i, finalment, un cop validats, fer-los una o més entrevistes.

Com en qualsevol projecte d'història oral, no sempre es poden entrevistar tots els testimonis possibles –ja sigui per raons d'edat o per altres motius–; en qualsevol cas, vam intentar que els informants escollits conformessin un ventall prou representatiu de l'activitat constructiva naval del port de Barcelona. Estem parlant d'una vintena llarga d'informants. Pel que fa a l'aspecte tècnic, vam acudir a les diferents entrevistes amb una gravadora digital per tal de poder fer posteriorment el buidatge de les dades.

Com hem explicat a la introducció, al llarg de la present recerca vam combinar diverses fonts d'informació: en primer lloc, ens vam entrevistar amb una sèrie de testimonis, a qui anomenem *informants directes*, que ens van donar la valoració personal del període i la temàtica d'estudi. Aquestes entrevistes, concertades per telèfon, van ser totes presencials i, com que moltes van tenir lloc al port de Barcelona, en el seu antic entorn de treball, el desplaçament ens va permetre aproximar-nos físicament a la realitat que estàvem estudiant. El lector advertirà que hi ha un apartat final amb els noms d'aquests informants directes i amb una altra llista dels qui hem designat com a *informants indirectes*. Aquests darrers són testimonis que han estat entrevistats telefònicament o presencialment, però la relació dels quals amb l'objecte d'estudi no era en primera persona, sinó que els qualifiquem de personatges secundaris per la seva relació familiar, veïnal o laboral amb els informants directes.

A tots els informants directes els vam fer un qüestionari similar per tal de poder comparar, les respostes, i en tots els casos acudíem amb fotografies aèries del port i de la Barceloneta amb l'objectiu que els entrevistats ens ajudessin a determinar la ubicació geogràfica de les drassanes i tallers objecte de la recerca. Els blocs temàtics que s'hi van tractar foren:

- La formació i qualificació professional.
- La trajectòria professional (mapa de les empreses on s'ha treballat).
- Les condicions de treball i les relacions laborals.
- Els punts forts de la producció de les drassanes barcelonines.
- L'estructura del sector: competència, clients, especialitats dels tallers, etc.
- Les causes de la decadència.

Hi va haver un informant a qui no vam entrevistar nosaltres, sinó que ja ho havia estat amb anterioritat per l'esmentat Enric Garcia, el qual ens va proporcionar la gravació de la conversa perquè el testimoni tenia a veure amb la nostra recerca. I així va ser. L'entrevistat, Manuel González Pérez, va treballar per a Cardona, per a Viudes i per al Museu Marítim de Barcelona; el seu és un cas molt valuós perquè personifica el període final de la fusteria de ribera a Barcelona. És un testimoni colpidor pel fet que es forma de jove per ser mestre d'aixa, treballa molts anys en aquesta especialitat, però és acomiadat als anys setanta amb l'arribada de la crisi del sector, passa una temporada a l'atur i acaba treballant de mestre d'aixa per al Museu Marítim de Barcelona. En certa manera, aquesta ha estat l'evolució de la fusteria de ribera en la nostra història recent: una trajectòria que comença a la drassana de la platja o del port i que acaba a les sales d'un museu com un vestigi del passat.

Pel que fa al treball posterior a les entrevistes, direm que el buidatge d'aquestes ens va servir per anar confeccionant els diferents capítols d'aquesta monografia. Ara bé, com que la memòria és imperfecta i no sempre és fàcil evocar amb exactitud quan s'han esdevingut determinats fets, vam recórrer a la consulta de diferents fons documentals, com ja hem apuntat abans, per contrastar les dades aportades pels entrevistats amb les fonts escrites de l'època. Així mateix, vam cercar amb especial interès testimonis gràfics (plànols i fotografies, principalment) en tant que ens donaven una informació molt precisa sobre les dimensions dels tallers de construcció naval, la seva ubicació exacta i els canvis urbanístics que es van anar produint al seu entorn. Es tracta, doncs, d'una recol·lecció dual: d'una banda, parlem d'unes dades que en direm «toves», de caràcter personal i qualitatiu; de l'altra, aportem unes dades «dures», del tipus quantitatiu, manllevades d'arxius i hemeroteques.



Els arxius consultats van esdevenir veritables pedreres d'informació relativa a la temàtica d'aquest estudi, tot i que vam haver de picar força pedra, si se'ns permet l'expressió. La recerca es va centrar, principalment, en l'arxiu del Museu Marítim de Barcelona i el Centre de Documentació de l'Autoritat Portuària de Barcelona, dues col·leccions extraordinàries que es complementen l'una a l'altra. En el primer vam consultar el Fons de la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona i el Fons de Nuevo Vulcano; en el segon vam cercar documentació relativa a les concessions d'espais del recinte del port. Al mateix temps vam fer consulta a l'Arxiu Històric de la Cambra de Comerç de Barcelona, on es custodia el Fons Cardona, que el darrer representant de la nissaga de mestres d'aixa va lliurar personalment. Aquest fons és molt valuós, especialment pel seu recull fotogràfic. A la biblioteca de l'Institut d'Estadística de Catalunya hi vam acudir a la recerca dels informes anuals de l'Associació de Constructors Navals Espanyols (Construnaves), una informació que ens permetia comparar l'activitat constructiva del port de Barcelona amb la de les altres drassanes espanyoles. Cal esmentar també l'extraordinària col·lecció de dades de l'hemeroteca *on-line* del diari *La Vanguardia*, que ha esdevingut referència obligada per a tots aquells que s'interessen per la història dels segles XIX i XX. Finalment, vam obtenir el permís del Reial Club Nàutic de Barcelona per consultar la seva extensa hemeroteca privada, composta principalment de revistes nàutiques nacionals i estrangeres.

On la recerca va ser infructuosa va ser a la biblioteca del Consorci El Far i a la biblioteca pública La Fraternitat de la Barceloneta, perquè en els seus fons bibliogràfics no hi ha referències relatives al present tema d'estudi. D'altra banda, tampoc vam tenir èxit a l'arxiu del Museu de la Marina de Vilassar de Mar on, malgrat l'esforç del seu personal, no va ser possible localitzar el fons documental que Narcís Cardona va donar en el seu moment. I lamentem, per acabar, la manca de receptivitat del Reial Club Marítim de Barcelona a l'hora de facilitar-nos noms de possibles informants així com l'accés a la biblioteca del club.

En qualsevol cas, la recopilació de les dades obtingudes en aquests arxius i centres de documentació ens va permetre confeccionar una llista força completa dels tallers de construcció i reparació naval actius a Barcelona durant el franquisme i la democràcia fins als Jocs Olímpics. A la segona part d'aquesta monografia es presenta una relació de totes aquestes drassanes amb una fitxa introductòria amb el màxim de dades bàsiques que vam trobar de cada drassana, és a dir, el fundador, l'activitat principal, el període de funcionament, etc. A la part final, hi ha els plànols de localització dels tallers amb les diferents ubicacions geogràfiques que cada drassana va tenir al llarg de la seva trajectòria.



# PRIMERA PART



# LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

## El context històric

L'any 1956, l'almirall Luis Carrero Blanco, ministre subsecretari de la Presidència del setè govern de Franco, pronunciava les següents paraules en el discurs «La importancia excepcional de las comunicaciones marítimas», publicat en el preàmbul de la *Lista Oficial de Buques*: «Nuestra flota mercante es [...] la más vieja del mundo, el 38 por 100 de su tonelaje sobrepasa los cuarenta años; 148.000 toneladas fueron construidas en el siglo pasado y hasta existen todavía dos buques centenarios en servicio. Es cierto que cuidamos los buques como nadie y que sacamos más rendimiento al material que ninguna otra nación, pero a nadie se le oculta lo catastrófico de la situación a que hemos llegado, pues si no se pone a ella un rápido y enérgico remedio, a la vuelta de unos años podríamos quedarnos sin un instrumento tan fundamental para nuestra economía y para nuestra seguridad como la flota mercante».<sup>1</sup>

Amb el llenguatge propi de l'època, l'almirall i mà dreta de Franco es feia ressò del sentiment de preocupació que expressaven els sectors econòmics del país en relació amb l'envelliment de la flota mercant espanyola. Carrero Blanco alertava també de les greus conseqüències que aquest endarreriment podia tenir en el desenvolupament de l'economia espanyola, gairebé vint anys després de la fi de la Guerra Civil. Per posar-ne un exemple, l'any 1954 Espanya tenia una de les flotes mercants més obsoletes del món, ja que el 57% dels seus vaixells era anterior a 1929, segons les dades oficials de la societat de classificació Lloyd's Register. Per a l'almirall, doncs, calia posar-se a treballar urgentment amb l'objectiu de modernitzar el sector naval.

Aquest endarreriment és el motiu pel qual la construcció de vaixells a Espanya durant el franquisme es va convertir en un dels sectors estratègics de la política econòmica de la dictadura, especialment durant el període de l'anomenat «desarrollismo».<sup>2</sup> Després que l'envellida flota mercant i de guerra resultés greument afectada per la Guerra Civil, van caldre llargs anys de recuperació, durant els quals els vaixells es van mantenir en uns paràmetres tècnics i de seguretat absolutament precaris, similars als ante-

riors a la contesa bèl·lica. Durant les dècades de 1940 a 1960 es van reparar tantes embarcacions com la dèbil situació econòmica del país va permetre, però l'autèntica renovació de la flota amb la construcció massiva de noves naus va haver d'esperar temps millors. I és que l'any 1956, les dades oficials del Govern indicaven que el 63,6% dels vaixells espanyols majors de 100 tones encara es desplaçava propulsat per màquines de vapor,<sup>3</sup> una mostra claríssima de l'endarreriment endèmic del sector.

El pas de la dècada dels cinquanta als seixanta va suposar un punt d'inflexió en aquesta terrible dinàmica. La posada en marxa dels anomenats Plans de Desenvolupament –iniciats pel Govern de Franco amb el Pla d'Estabilització de 1959 a instàncies de determinats sectors del règim partidaris de l'aplicació de noves mesures econòmiques– va permetre la industrialització del país, tot posant un especial interès en la construcció naval. Les raons que expliquen la tria d'aquesta indústria i no una altra (tot i que no estan consensuades pels diferents historiadors) tenen a veure amb la poca transparència financera d'aquest mercat, amb el baix cost laboral de la seva mà d'obra i l'escassa conflictivitat existent.<sup>4</sup> Així, durant els diferents Plans d'Estabilització, aplicats entre 1964 i 1975, el sector de la construcció de vaixells va experimentar un creixement espectacular: mentre que l'any 1964 amb prou feines se superaven les 200.000 tones de registre brut de nous vaixells mercants a tot l'Estat, l'any 1975 s'arribava a 1.500.000 tones de registre brut,<sup>5</sup> unes xifres que demostren que l'increment en la producció de vaixells va ser espectacular i que, al capdavall, hi havia una demanda nacional i estrangera.

Però, on i com es van construir tots aquests vaixells? El Govern franquista va decidir que les grans drassanes serien de titularitat estatal i es distribuïrien entre els ports del nord i el sud de la península, concretament a les ciutats de Sevilla, Cadis, Ferrol i Bilbao, que es van convertir així en els principals centres de construcció naval del país. Les característiques del nou sector industrial de la fabricació de vaixells foren aquestes: una forta presència de l'administració de l'Estat; un sector especialitzat a bastir naus de grans dimensions (petroliers i vaixells de càrrega); i un sistema de treball basat en una tecnologia relativament simple, ja que les naus eren d'acer i la producció, seriada.<sup>6</sup>

A més, la Llei de Protecció i Renovació de la Flota Mercant de 1956 i l'Aranzel de 1960 van ser dues mesures legals que van convertir el mercat espanyol en un dels més proteccionistes del món, tot impeding la importació de vaixells estrangers i forçant els armadors nacionals a adquirir únicament vaixells construïts a Espanya. Al mateix temps, la implantació de circuits de finançament privilegiat permetia que les drassanes i els armadors tinguessin grans facilitats per tirar endavant els seus negocis i salvar, d'aquesta manera, les enormes diferències existents entre els preus

nacionals i els estrangers. De fet, durant tot el franquisme, la flota mercant i la construcció naval van ser dos dels sectors que més es van beneficiar dels esmentats circuits de finançament privilegiat promoguts i regulats per l'Estat, que es concretaven en subvencions a fons perdut, primes a la construcció, desgravacions fiscals o crèdits exclusius.<sup>7</sup>

En aquest context caldrà situar-hi el port de Barcelona, en tant que és l'espai on es localitzen totes les drassanes que han estat objecte d'estudi en aquesta investigació i de les quals es parla més endavant. Així doncs, durant el període del «desarrollismo» franquista centrat en la potenciació del sector naval, el port barceloní va esdevenir un cas particular, ja que no va resultar afavorit per la implantació d'una gran drassana com les de Bilbao o Sevilla, amb tots els avantatges que aquesta decisió hauria comportat per al teixit industrial de la ciutat. Cal tenir en compte que, per les dimensions de la ciutat que hi havia al darrere, el port concentrava un trànsit de vaixells mercants molt considerable, especialment a partir de la dècada dels anys seixanta, moment en què la Junta d'Obres i Serveis decideix iniciar l'expansió del port cap al delta del Llobregat, tot guanyant 250 hectàrees més de recinte portuari per poder encabir l'increment d'activitats logístiques que hi tenien lloc.<sup>8</sup>

Per tant, no hi va haver unes grans drassanes però, en canvi, la constant entrada i sortida de vaixells mercants va propiciar el naixement de tallers de reparació navals que aprofitaven els intervals de temps dedicats a la càrrega i descàrrega de les naus per dur-hi a terme les operacions de manteniment que fossin necessàries. Algunes d'aquestes empreses provenien d'antics tallers de construcció naval; altres van néixer de bell nou davant les noves perspectives de negoci que s'havien generat. Com veurem en les següents pàgines, a Barcelona es va desenvolupar un sector naval que, en no poder oferir grans tonatges, es va especialitzar en serveis molt diversificats per a un gran ventall de clients, ja fos la marina mercant, la pesca o la nàutica esportiva.

### **Antecedents de la construcció de vaixells a Barcelona**

En els paràgrafs anteriors hem fet una pinzellada del context polític i econòmic en el qual es va desenvolupar la construcció i reparació de vaixells a Barcelona durant el franquisme. A continuació, pararem esment en els antecedents immediats de la construcció naval barcelonina del segle xx, és a dir, els mestres d'aixa i la indústria metal·lúrgica.

Ja des de la seva creació, a finals del segle xviii, el barri de la Barceloneta, a causa de la seva proximitat amb el mar, concentrava els petits

tallers artesanals de construcció d'embarcacions. Aquestes drassanes, de factura precària i de tradició familiar, solien tenir ubicacions circumstancials, sovint determinades pel tipus i l'envergadura de l'encàrrec. Així, tan aviat es podia construir una nau als molls del port com a la sorra de la platja o als baixos d'un habitatge, però sempre al voltant de la Barceloneta, que és on residien els mestres d'aixa i els seus ajudants. Aquests tallers estaven especialitzats en tres tipus de vaixells: barques de pesca, pailebots i petits bots auxiliars.

Aquesta especialitat s'havia transmès de pares a fills durant generacions des de temps immemorials i a Barcelona es mantenia ben viva en començar el segle xx. Tradicionalment era coneguda com a «fusteria de ribera», pel fet que els seus artesans treballaven amb fusta a la riba de la platja o del port, com hem dit. El màxim expert en la construcció de vaixells de fusta era el mestre d'aixa, anomenat així perquè la seva eina principal era l'aixa, una mena de destrat de fulla ampla i sensiblement corbada utilitzada per desbastar i obrar la fusta.

Segons Martín Rodrigo, citant els estudis de Josep Ricart, el segon terç del segle xix és el període en què es registra el major nombre de velers construïts a la costa catalana, inclosa la capital, on la matrícula era aleshores la més important d'Espanya. Ara bé, aquests anys de plenitud de la marina mercant de vela catalana «coincidieron con los primeros esfuerzos por implantar la navegación de vapor en Cataluña, una tecnología que acabaría eclipsando a los buques movidos por la fuerza del viento».<sup>9</sup>

La implantació al segle xix de dues grans indústries metal·lúrgiques, La Maquinista Terrestre y Marítima i Talleres Nuevo Vulcano, a banda i banda de la Barceloneta, va comportar canvis profunds en la vida quotidiana del barri: el vapor, la sirena i la forja es convertien en nous elements del paisatge d'un veïnat de la ciutat de Barcelona on la tradició marinera pervivia amb especial intensitat des dels seus orígens. Aquestes factories van atraure treballadors forans, però també van captar l'atenció d'artesans navals, que van veure en el treball a la fàbrica una estabilitat i unes condicions laborals que, en aparença, milloraven les que fins aleshores havien tingut. Cal tenir en compte que la construcció de vaixells de fusta solia fer-se a l'aire lliure, per la qual cosa estava subjecta a les inclemències del temps, i també patia els condicionants de les lleis de mercat, que en funció de la demanda donaven més o menys feina als mestres d'aixa. Per tot plegat, la industrialització de la Barceloneta va significar un primer cop a la tradició de la fusteria de ribera que durant dècades s'hi havia desenvolupat.

D'altra banda, l'arribada a la Barceloneta de les dues metal·lúrgiques ara esmentades coincideix amb el període en què arreu del món s'està produint el canvi de les naus de fusta pels vaixells amb buc d'acer —segona



meitat del segle XIX—, i aquesta circumstància podria haver capgirat les coses quant a la construcció naval a Barcelona, ja que la volada industrial que ben aviat prendrien La Maquinista i Vulcano com a productors de maquinària de ferro podria haver propiciat la creació d'unes grans drassanes, sempre que s'hagués adequat un espai al port de la ciutat.

Tal com es comenta en l'exhaustiva monografia sobre el port de Barcelona de Joan Alemany, «el canvi de la vela al vapor i del casc de fusta al de ferro comportava unes condicions de construcció i reparació naval completament diferents. El port de Barcelona tractava de desenvolupar la nova indústria naval. Els enginyers que planificaren el port a la segona meitat del segle XIX sempre tingueren present la possibilitat de disposar de dics per a la construcció i la reparació de nous vaixells de vapor i casc de ferro».<sup>10</sup> Dit d'una altra manera, l'empresariat català i els responsables del port donaven per superada la tradició de la fusteria de ribera i els seus pailebots construïts a la platja. Volien dotar el port de Barcelona de la infraestructura necessària per convertir-lo en un centre de construcció naval a l'estil dels ports anglesos. I si això implicava destinar grans inversions per bastir més molls i nous dics de construcció i reparació naval, estaven disposats a assumir-les.

Altres canvis determinants que es produeixen a la segona meitat del segle XIX, com assenyalen Barca i Moreno, són dos esdeveniments en aparença externs al funcionament del port: es tracta de la promulgació del decret lliurecanvista de Laureà Figuerola l'any 1868 —el qual va suposar un augment del nombre de vaixells de bandera espanyola a causa de l'abolició dels aranzels que gravaven les importacions— i la inauguració l'any 1869 del canal de Suez —esdeveniment que va comportar una reactivació de la navegació per tota la Mediterrània, ara oberta al comerç marítim directe amb l'Orient Llunyà.<sup>11</sup>

Les expectatives generades per la implantació de La Maquinista i Nuevo Vulcano van ser tan grans que a finals del segle XIX i principis del XX es creia que Barcelona es podia convertir en una de les principals drassanes del Mediterrani, tot emulant els grans ports britànics de l'època. L'únic assaig mínimament reeixit d'aquesta voluntat industrialitzadora foren les drassanes que Miquel Cardona i un soci anglès van posar en marxa l'any 1914 a l'aleshores extrem sud del port de Barcelona, al peu de Montjuïc. Aquesta experiència, com veurem més endavant, només va durar uns pocs anys, suficients com per deixar empremta en els qui, ja durant el franquisme, imaginaran un port industrial d'estil anglès i proposaran a la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona reprendre el projecte de Cardona i disposar una bateria de dics secs de grans proporcions destinats a la construcció d'enormes vaixells al mateix punt en què la muntanya de Montjuïc es troba amb el mar.<sup>12</sup> Aquest i altres projectes mai no es van

tirar endavant i La Maquinista i Vulcano –les dues factories amb capacitat tècnica per construir grans naus– van acabar desenvolupant una activitat industrial molt diversificada, orientada tant a les infraestructures terrestres (locomotores, màquines de vapor, obres públiques, etc.) com a les marítimes (petits remolcadors, barcases, gànguils, etc.), però sense arribar mai a convertir-se en unes drassanes d'importància.

De fet, Vulcano es va especialitzar en la reparació de grans vaixells i és per aquest motiu que en el tombant del segle XIX al XX la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona va autoritzar la construcció d'un dic flotant i depositant al moll de Llevant, a tocar de la factoria metal·lúrgica. El dic flotant i depositant era una estructura aquàtica semisubmergida que, gràcies a uns sofisticats sistemes hidràulics accionats per màquines de vapor, permetia extreure un vaixell de l'aigua i depositar-lo en un moll elevat a pocs centímetres del nivell del mar per tal de poder-hi dur a terme actuacions de reparació i manteniment en sec. El fet de tenir aquesta instal·lació donava al port de Barcelona molts punts respecte als seus competidors més propers, com ara Marsella o Gènova, ja que ofería la possibilitat que els vaixells mercants restessin alguns dies més al port català per dur a terme operacions rutinàries o extraordinàries de manteniment.

El procés de construcció del dic flotant i depositant no va ser fàcil, però cal recordar que l'altra gran indústria metal·lúrgica del barri de la Barceloneta, La Maquinista Terrestre y Marítima, no va quedar al marge de l'operació, ja que va guanyar el concurs que les autoritats del port van convocar per construir el dic.

La Maquinista va bastir una estructura –de patent anglesa– que tenia tres gegantines seccions metàl·liques en forma d'ela i que va entrar en funcionament l'any 1904. Uns quants anys més tard, el 1914, aquesta maquinària va ser completada amb una quarta secció, i aleshores es va convertir en el giny més gran mai construït per La Maquinista.<sup>13</sup>

En aquelles mateixes dates, a aquest imponent equipament de reparació naval es va afegir també un escar al costat del moll dels Pescadors. L'escar, conegut popularment abans i ara pel nom de Varadero, consistia en un moll inclinat que se submergia suaument en les aigües del port, de manera que s'hi podien arrossegar embarcacions petites i mitjanes per extreure-les de l'aigua i efectuar-hi les intervencions que fossin necessàries; i a la inversa, l'escar també servia per avarar noves embarcacions i així donar una alternativa més segura al sistema tradicional de fer baixar els nous vaixells per la sorra de les platges. L'escar del port de Barcelona, encara avui en actiu, comptava amb diversos camins i amb uns carros de capacitat diferent per tal de poder arrossegar les embarcacions pels seus pendents. Des d'un bon principi, els terrenys que envoltaven l'escar van acollir petits coberts, barraques i tancats on els pescadors, els mestres d'ai-



Vista aèria de la Barceloneta a l'inici de la dècada dels anys trenta. A l'esquerra, el Varadero. Al centre, on el Passeig Nacional es bifurca, les teulades blanques indiquen la ubicació de les naus dels tallers de Cardona i Millans. Postal Zerkowitz.



Pescadors estenen les seves xarxes entre la via del tren i el carrer prop de la torre de Sant Sebastià. Arxiu personal Vicens Forner.

xa, els mecànics i d'altres operaris guardaven les xarxes o les eines de treball a canvi d'un lloguer que gestionava la Junta d'Obres i Serveis.

Segons Alemany, el dic flotant i deposant i l'escar «oferiren uns amplis i importants serveis durant aquest període: de 1914 a 1959 el dic flotant va alçar, en total, 6.800 vaixells i l'escar 3.500 vaixells en el carro gran i 30.000 embarcacions en el carro petit».<sup>14</sup> Aquestes instal·lacions van ser un pol d'atracció dels professionals dedicats a la construcció i reparació de vaixells i dels especialistes en serveis auxiliars, que fins aleshores havien treballat als carrers de la Barceloneta i havien utilitzat la platja com a sortida natural al mar.

Des de principis del segle xx hi ha constància documental que aquests professionals s'aproximen a les instal·lacions portuàries per tal de servir-se'n i, per tant, necessiten el permís de les autoritats del port per ocupar uns terrenys que són de la seva propietat, ubicats tots ells en els molls més propers a la Barceloneta, és a dir, el moll del Rebaix, el del Rellotge, el dels Pescadors i el Nou.<sup>15</sup> En aquests espais, els fusters de ribera, els ferrers, els artesans dels remes i bossellam, els fabricants de veles, els calafats i tants d'altres vindran periòdicament amb les seves eines en un cabàs de vímet o una caixa de fusta per tal de rematar una feina que han començat a les botigues de les cases del barri, és a dir, a la planta baixa.

Però, qui eren aquests artesans i d'on venien? Com hem dit anteriorment, les drassanes tradicionals de la Barceloneta, les que durant dècades havien construït, principalment, barques de fusta per a la pesca, havien estat sempre ubicades a la riba de la platja o bé en petits locals dels carrers del barri, a les botigues dels habitatges dels seus mateixos operaris. L'estretor dels carrers dificultava enormement les operacions de maniobra de les noves embarcacions, de manera que quan es va produir la primera gran transformació urbanística de la Barceloneta, en el darrer quart del segle XIX, molts d'aquests tallers es van ubicar en els edificis de nova factura aixecats al llarg de l'actual Passeig Joan de Borbó (antic Passeig Nacional), on tenien un millor accés al port i, també, a l'escar del port (d'ara endavant, Varadero).

Com ja hem comentat, a mesura que avançava el segle xx, aquests obradors van anar sol·licitant espais a la Junta d'Obres i Serveis del port, la qual els arrendava en règim de concessió anual amb uns tancats d'entre 10 i 20 m<sup>2</sup> al Varadero o al moll del Rellotge, els més propers al barri. En aquestes petites parcel·les es guardaven a l'aire lliure eines, taulons de fusta i, eventualment, s'hi construïa una barca.<sup>16</sup> Si la feina anava a més, podien, fins i tot, construir-se uns coberts de fusta d'execució molt precària –a causa de la temporalitat de la concessió– a l'interior dels quals es podia seguir desenvolupant la tasca constructiva que havien iniciat en els seus tallers de la Barceloneta. Aquest anar i venir d'artesans havia ocorregut

sempre, però a mesura que la Junta d'Obres i Serveis va anar definint el perímetre de la seva jurisdicció i va anar establint uns ordenaments administratius genèrics, els treballadors de la fusta es van veure obligats a sol·licitar permisos, gestionar llicències i pagar lloguers per dur a terme la seva activitat.

Més endavant, durant els anys posteriors a la Guerra Civil i al llarg del franquisme, les drassanes i els tallers auxiliars que es trobaven al recinte de la Barceloneta van ser desplaçats progressivament cap als molls més propers, com el del Rellotge, el Varadero, el moll Nou i el de Llevant. I és que entre els anys cinquanta i setanta la Barceloneta es va convertir en un pol d'atracció de nous residents, procedents de la immigració, i de visitants, atrets per la platja i els populars *merenderos*; la sobreocupació del barri va exercir una forta pressió sobre les activitats artesanals que fins aleshores s'hi havien desenvolupat. D'altra banda, la urbanització total del Passeig Nacional en tota la seva extensió, el pas creixent de vehicles i els imperatius dels nous temps dificultaven cada vegada més el trasllat d'embarcacions de les drassanes al port, l'estesa de xarxes dels pescadors i, en definitiva, la vida normal d'un barri mariner que veia com la gran ciutat devorava els seus trets distintius.

Durant anys, l'activitat dels *tinglados* del moll del Rebaix, el dia a dia del moll dels Pescadors i els treballs de les drassanes del moll del Rellotge van quedar aïllats rere un mur que recorria el perímetre dels dominis del port de Barcelona i que, en el seu tram del Passeig Nacional, es feia especialment manifest perquè impedia completament la visió del mar des de les voreres. No va ser fins al canvi de la dècada dels vuitanta als noranta que la voràgine olímpica va tornar a escombrar les poques drassanes que encara estaven en actiu al moll del Rellotge. La més damnificada va ser Astilleros Viudes que, per aquesta i d'altres raons, no va sobreviure al trasllat i va tancar portes sis mesos abans de la inauguració dels Jocs Olímpics.

## La primera postguerra

En acabar la Guerra Civil, la ciutat de Barcelona tenia un port completament arrasat per les bombes. El panorama era desolador: vaixells semienfonsats, *tinglados* esberlats, grues i maquinària malmesa, molls destrossats i un llarg etcètera d'avaries que gairebé inutilitzaven totalment la infraestructura portuària. De la mateixa manera, el barri de la Barceloneta també havia patit enormement els bombardejos i presentava un aspecte desolador.

Durant la postguerra, la situació del teixit econòmic del país és precària i el sector de la construcció i la reparació naval a Barcelona no es troba





A dalt, els efectes dels bombardejos a la Barceloneta i barraquisme a la platja durant la postguerra. Arxiu personal Vicens Forner. A baix, el dic flotant del port de Barcelona parcialment destruït. MMB, Memòria, JOPB, 1942.

en un estat gaire millor. Com hem dit, els bombardejos han malmès greument les instal·lacions del port i el mateix barri de la Barceloneta ha rebut desenes d'impactes que han causat greus destrosses. Per exemple, les drassanes del mestre d'aixa Miquel Cardona Josep —el cinquè de la nissaga— van ser arrasades per la caiguda dels projectils llançats per les aeronaus de l'Aviazione Legionaria italiana en el bombardeig aeri del 30 d'abril de 1938.<sup>17</sup> La mateixa sort van tenir els tallers dels germans Garcia, una de les altres drassanes motiu d'estudi, ubicades entre el barri de la Barceloneta i la platja, i de les quals parlarem més endavant.

En tot cas, la necessitat de reflotar vaixells enfonsats, reparar-ne els desperfectes i, al capdavant, reconstruir la flota implica una recuperació relativament ràpida de l'activitat dels mestres d'aixa i de la indústria metal·lúrgica de Nuevo Vulcano. Cal dir que algunes de les drassanes del barri havien estat col·lectivitzades durant el període bèl·lic —és el cas d'Astilleros Cardona, Astilleros Vda. de R. Garcia,<sup>18</sup> La Maquinista Terrestre y Marítima, i Talleres Nuevo Vulcano—<sup>19</sup> a partir del decret de Col·lectivitzacions i Control Obrer d'Indústries i Comerços de la Generalitat de Catalunya de l'any 1936, amb la finalitat d'utilitzar la seva maquinària per tal d'abastir la indústria de guerra o bé la rereguarda. Encara més, segons Narcís Cardona Griera, per tal d'evitar els continus bombardejos a què el barri de la Barceloneta va ser sotmès per la marina i l'aviació dels sollevats, les autoritats republicanes van decidir traslladar la producció d'aquests tallers de fusteria i concentrar-los a la zona de la Sagrada Família, on van continuar amb la seva activitat durant la guerra.<sup>20</sup> Un cop acabada la guerra, els vencedors van crear un organisme anomenat Comisión de Incorporación Industrial y Mercantil N° 2, que es va encarregar de gestionar la devolució dels béns confiscats als seus antics propietaris.<sup>21</sup> Tot i haver consultat els arxius d'aquest organisme, no hem pogut trobar dades que ens confirmin aquest punt, ja que el fons encara està pendent de tractament.

Amb el retorn dels negocis a la propietat privada es reprèn l'activitat econòmica però, evidentment, marcada per les mancances pròpies del període, principalment de matèries primeres i d'abastament energètic. Són uns anys difícils i, per posar-ne un exemple, durant les dècades dels quaranta i cinquanta el sector de l'electricitat a Catalunya va patir una manca d'inversions devastadora. La desastrosa política econòmica de la dictadura va tenir conseqüències fatals: va congelar els preus de l'energia, de manera que a cap empresa li resultava rendible dedicar-se a la producció d'electricitat; va dificultar qualsevol inversió estrangera amb l'argument que Espanya no necessitava el capital inversor d'altres països; i, per acabar-ho d'adobar, el bloqueig internacional al règim feixista no permetia l'entrada de maquinària nova per reparar les instal·lacions envellides o malmeses



per la guerra. Per tot plegat, entre 1939 i 1953 la potència elèctrica instal·lada a Catalunya no va tenir pràcticament cap increment i les restriccions energètiques van ser una constant durant tot el període, de tal manera que entre el 15 i el 30% de la demanda d'electricitat industrial no era abastida per les centrals energètiques.<sup>22</sup> En conseqüència, durant anys es van perdre milers de jornades de treball per causa dels continus talls en el subministrament i, per aquest i altres motius, l'economia catalana va trigar molt a recuperar-se. L'arribada de mercaderies i matèries primeres a Barcelona s'havia de fer, principalment, per mar, però la inestabilitat causada per la Segona Guerra Mundial i la precarietat de la infraestructura portuària barcelonina tampoc no van ser bons aliats per a una ràpida recuperació econòmica.

En definitiva, es feia molt difícil per als constructors de vaixells superar les enormes dificultats de tot tipus amb què es van trobar després de la guerra. Per posar-ne un exemple, l'any 1942 Josep Llastarri, propietari de Talleres del Puerto Llastarri, va haver de renunciar a una parcel·la que alguns mesos abans havia llogat al port de Barcelona, perquè no hi va haver manera que li fessin arribar el corrent elèctric.<sup>23</sup> En aquest període trobem petites drassanes que intenten reprendre l'activitat anterior a la guerra, però que no reeixiran per diverses raons: la falta de relleu generacional, les dificultats per continuar la seva activitat al barri de la Barceloneta, o la impossibilitat de llogar un espai al port per la manca de recursos, o per la negativa de la Junta d'Obres, o bé, com hem vist, per la falta de subministrament d'energia elèctrica. Parlem de les drassanes de Miquel Corbeto,<sup>24</sup> els Tallers Marimon,<sup>25</sup> Astilleros del Mediterráneo,<sup>26</sup> Construcciones Mecánicas Giralt,<sup>27</sup> el taller de Bonaventura Mas i Francisco Pérez,<sup>28</sup> el taller de Miguel Fernández<sup>29</sup> o el fuster de ribera Francesc Vilàs,<sup>30</sup> entre d'altres. Cap dels seus negocis va aconseguir superar els difícils anys de la postguerra.

Per tant, una primera conclusió ens porta a afirmar que en els anys de la dictadura ja va començar el declivi del sector de les drassanes tradicionals del port de Barcelona, perquè no van tenir continuïtat les que ja existien abans de la guerra; així, la crisi del sector es detecta ja en aquestes dates primerenques i, entre d'altres raons, la dura situació econòmica de la postguerra es fa extensiva a les dues primeres dècades del període franquista i tallers com els ara esmentats sucumbeixen a les dificultats.

En canvi, podem dir que les drassanes que sí que van sobreviure van recuperar el pols després de la Guerra Civil amb més rapidesa que el mateix port de Barcelona. Precisament, la infraestructura portuària va trigar molt a reconstruir-se i, malgrat els diferents projectes de millora i ampliació que la Junta d'Obres i Serveis va anar presentant en les dècades dels quaranta i dels cinquanta, la manca de recursos econòmics i la nul·la vo-

luntat governamental només van permetre fer petites intervencions i esperar temps millors. Així, no va ser fins a la dècada dels seixanta que el port de Barcelona va experimentar un auge considerable en volum de mercaderies i passatgers, fet que va portar implícita la reactivació de l'activitat econòmica i una modernització de les seves instal·lacions.

### **Els anys cinquanta i seixanta: la recuperació**

Els anys cinquanta es caracteritzen pel nou impuls que rebrà la construcció i la reparació naval a Barcelona i per la consegüent saturació del Varadero. D'una banda, la progressiva obertura de l'economia espanyola al comerç internacional i el natural increment del trànsit de vaixells mercants comportarà un augment constant de la demanda dels serveis de reparació i manteniment que ofereixen tallers com Nuevo Vulcano, Llastarry, Millans o Viudes; de l'altra, les necessitats del sector pesquer i de la nàutica esportiva i d'esbarjo aviat col·lapsaran el Varadero, com es comenta a la *Memòria del Port de Barcelona* de l'any 1952: «La otra instalación del carenado, denominada Varadero, que puede varar embarcaciones de hasta 300 toneladas de peso, adolece de falta de capacidad adecuada a las múltiples necesidades, cada día más crecidas. Se han redactado 5 Proyectos para ampliar las instalaciones del Varadero, de los que hay solamente aprobados el “Pliego de bases para la adquisición y montaje de un carro de 1.000 toneladas con su vía y mecanismos”».<sup>31</sup>

Si fem cas a la Memòria de l'any 1958 (que aplegava les dels anys 1954 al 1957, les quals no van ser publicades), quan parla del Varadero insisteix en el detall de les seves característiques tècniques, però no diu res de l'esmentat carro de 1.000 tones,<sup>32</sup> tot i haver-se'n aprovat el projecte: «[En el Varadero] se dispone de dos vías de ancho de 1,85 m para carros hasta un máximo de 50 Tn y una vía central de 5,10 m de ancho para carros de 300 Tn. La pendiente uniforme de las vías es del 4,5% y la potencia de los tornos es de 25 HP para los carros pequeños y 75 HP para el carro grande, que permiten efectuar el servicio de varadero a velocidades de los carros de 14 m.p.m. para los pequeños y de 4,5 m.p.m. para los grandes».<sup>33</sup> Per tant, el carro de 1.000 tones es va fer esperar, perquè, com es pot veure, les dades no aporten res de nou i semblen escrites per farcir una memòria que, sorprenentment, va trigar sis anys a redactar-se.

Així doncs, als anys cinquanta, les instal·lacions de construcció i reparació de vaixells al port de Barcelona donen el mateix servei que vint anys abans, però la demanda ha crescut enormement. És il·lustratiu el fet que algunes de les drassanes ubicades encara al barri de la Barceloneta



En primer terme, el pati i la nau d'Astilleros Cardona durant la construcció d'unes barcasses-bolquet per al port de Barcelona. Al darrere es veuen els canons de l'antiga bateria de l'Astillero, ja en desús. Any 1932. AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.



Imatges de l'aparató trasllat i avament de la barca d'arrossegament *Cambio de Rumbo*, des de les Drassanes Cardona fins a la càbria del moll del Relotge. Anys quaranta. AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.

seguiran avarant els nous vaixells des de la sorra de la platja, i no sempre seran embarcacions petites. Això s'explica per la dificultat de manio-brar aquests vaixells pels carrers del barri i traslladar-los fins al Varadero, tenint en compte que en aquestes altures del segle xx s'havien de salvar nombrosos obstacles com l'enllumenat, l'estesa de cables elèctrics, el trànsit rodat i el tramvia, entre d'altres impediments. En altres casos, es tirarà pel dret i, si tècnicament és possible, es baixaran les embarcacions a les aigües del port mitjançant càbries.

Si ens aproximem una mica més al barri de la Barceloneta, constatarem que hi ha dues drassanes d'importància que mantindran l'activitat als seus carrers i és, sobretot, per la seva ubicació privilegiada al damunt mateix de la sorra de la platja. Una és Astilleros Escolà, especialitzada en petites embarcacions de lleure, com ara el cèlebre patí català; i l'altra és Astilleros Viuda de R. Garcia, experts en la construcció de petites embarcacions de fusta, primer per a la pesca, però després sobretot per al lleure i l'esport. Els dos tallers van ocupar uns coberts de fusta entre els carrers de Pontevedra i Atlàntida i van donar servei a una clientela similar, tot i el menor volum de treball que va tenir la primera drassana, la d'Alejandro Escolà. En concret, Escolà va tancar durant el canvi de la dècada dels setanta als vuitanta, i Garcia va fer el mateix deu anys després per motius que tenen a veure, entre d'altres, amb la impossibilitat de mantenir un treball semiindustrial en una zona residencial, com exposarem més endavant.

En canvi, els tallers que han de sortir del barri i han optat per sol·licitar un espai als dominis del port de Barcelona aprofitaran el període de la postguerra —on tot està per fer— per instal·lar-se en petites parcel·les de terreny del recinte gestionat per la Junta d'Obres i Serveis del port. Ens referim a petits solars disseminats pels molls més propers a la Barceloneta que, d'una manera un pèl anàrquica, són gestionats per la Junta d'Obres i Serveis en funció de les peticions de particulars que li van arribant. Segons la documentació consultada, un dels primers tallers de construcció naval de què tenim constància que sol·licita la concessió d'un espai a la Junta d'Obres del Port de Barcelona és el de Josep Llastarri Balcells (1891-1968), que obté el permís per dur a terme una activitat de reparació de vaixells en una nau del moll de Llevant l'any 1942.<sup>34</sup> Se sap, però, d'altres tallers «històrics» que ja desenvolupaven una intensa activitat productiva abans de la Guerra Civil en terrenys propietat del port de Barcelona: es tracta de les drassanes de Manuel Millans, les de Miquel Cardona, les de Manuel Viudes o els Astilleros del Mediterráneo, quatre empreses que estaven localitzades a la «bateria de l'Astillero».

Però, què és la bateria de l'Astillero? Cal dir que el que les autoritats del port de Barcelona anomenaven «bateria de l'Astillero»,<sup>35</sup> els veïns de la Barceloneta en deien «la Muntanyeta», i es tractava d'un descampat entre

el Varadero i la platja de la Barceloneta –l'actual plaça del Mar– que havia acollit una bateria de canons d'artilleria i que, des de l'any 1912, la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona n'havia aprovat la distribució i arrendament a les drassanes que volguessin instal·lar-s'hi, donada la seva equidistància amb la platja i el Varadero.<sup>36</sup>

Després de la guerra, la bateria de l'Astillero s'havia convertit en un espai destruït pels bombardejos, insalubre i refugi de persones sense sostre, però amb les mateixes drassanes que hi havia abans del conflicte bèl·lic. Durant els primers vint anys de dictadura, l'indret va ser objecte d'un llarg litigi per part de les autoritats del port i de l'Ajuntament de Barcelona, que se'n disputaven la propietat.<sup>37</sup> No va ser fins a finals dels anys cinquanta que el conflicte es va resoldre i els terrenys van passar a formar part dels dominis del port. Aleshores, la Junta d'Obres i Serveis del port de Barcelona va decidir arranjar urbanísticament la zona i va comminar els propietaris de les drassanes que hi eren ubicades –a les quals s'hi va afegir la Cooperativa Mare Nostrum, l'any 1942– a traslladar-se al nou espai que els oferia: el moll del Rellotge, a banda i banda de l'edifici de la Casa del Marino.<sup>38</sup> Segons un document de la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona de l'any 1957, els terrenys de la bateria de l'Astillero ocupats per Cardona, Millans i Mare Nostrum estaven afectats per les obres de millora del camí dels molls de la Barceloneta i del «Rompeolas», raó per la qual els arrendataris havien d'abandonar-los en un termini de tres mesos.<sup>39</sup>

La intervenció va significar la desaparició dels vestigis més visibles de l'activitat constructiva de vaixells a la Barceloneta –a excepció dels petits tallers d'Escolà i Garcia, que encara es trobaven entre el barri i la platja–. Cal tenir en compte que els treballs que Cardona, Millans, Astilleros del Mediterráneo i la Cooperativa Mare Nostrum duïen a terme al final del Passeig Nacional anaven acompanyats sempre d'una gran espectacularitat, especialment en el moment de traslladar els nous vaixells fins al Varadero per baixar-los a l'aigua. El pas dels tramvies, la proximitat de la torre de Sant Sebastià i el veïnatge amb les darreres cases del barri de la Barceloneta aportaven un bon nombre de testimonis i curiosos que s'acostaven expectants a veure els moviments dels operaris d'aquests tallers a l'hora de maniobrar les voluminoses i pesants embarcacions. Ara bé, cadascun d'aquests trasllats havia de ser convenientment comunicat a la Junta d'Obres del Port de Barcelona, la qual hi donava autorització per escrit i amb la condició que la maniobra no entorpís el pas dels tramvies i que, per tant, es fes en horaris de mínima aflluència de vehicles.<sup>40</sup>

Aquest espectacle es va acabar a partir de l'any 1957, quan les esmentades drassanes van obtenir el permís per instal·lar-se al moll del Rellotge, als laterals de la Casa del Marino, en un espai del recinte portuari



més apartat de la vida de la ciutat, especialment pel fet que entre les noves drassanes i el Passeig Nacional hi havia un mur que delimitava el pas i la visió dels vianants. Se suposa que la mesura de traslladar els tallers de construcció i reparació naval del mig del carrer als molls del port s'adequava a les necessitats de separació de les activitats civils de les industrials que els nous temps reclamaven, quelcom que contribuïa a la millora de la qualitat de vida dels veïns de la Barceloneta, en tant que minimitzava els riscos i les molèsties implícites de tal sector productiu. No obstant això, l'espai que va quedar lliure va ser envaït per cotxes i noves construccions i ningú no va parar esment en si aquestes transformacions urbanístiques perjudicaven els treballs de les drassanes en concentrar-les en un racó del port o si els espais tradicionals dels treballadors de la pesca de la Barceloneta es veien ocupats per noves activitats foranes al barri.

## La nàutica esportiva

Tan bon punt va haver acabat la Guerra Civil, els grups socials que gaudien d'una posició econòmica més privilegiada van tornar a practicar els seus esports favorits, alguns dels quals tenien a veure amb la nàutica. Ben aviat, hi va haver un col·lectiu d'aficionats als esports relacionats amb la mar que va tenir prou recursos per recuperar les seves embarcacions, construir-ne de noves i organitzar competicions nàutiques per gaudir del seu temps lliure. Aquest col·lectiu s'agrupava en els dos clubs marítics de la ciutat: el Reial Club Marítim de Barcelona (RCMB) i el Reial Club Nàutic de Barcelona (RCNB).

En aquells anys, les dues disciplines esportives que gaudien de més acceptació eren el rem i la vela, la pràctica de les quals es feia majoritàriament en embarcacions de fusta elaborades artesanalment. L'origen d'aquesta afició es remunta als darrers anys del segle XIX, quan a Catalunya es van popularitzar les competicions de rem, vela i, posteriorment, embarcacions de motor. Per això no sobta que en una data tan primerenca com l'any 1940 es crei la Federació Espanyola de Rem i la seva Federació Regional Catalana. Aquestes entitats reanimaran ràpidament la competició en els esports nàutics i, de fet, organitzaran la primera regata de rem de la postguerra el mateix any 1940.<sup>41</sup>

En relació amb la vela esportiva, la classe que predominava aleshores era la dels velers anomenats 6m FI,<sup>42</sup> molts dels propietaris dels quals eren membres de la burgesia del tèxtil catalana.<sup>43</sup> En la seva majoria eren velers adquirits a l'estranger, principalment a drassanes britàniques, però les petites reparacions i el manteniment el feien els artesans locals de Barcelona.<sup>44</sup>

D'una banda, el Reial Club Marítim de Barcelona (RCMB) s'havia reorganitzat després de la guerra i tenia 381 socis l'any 1941, quan organitza la Copa Primavera de Rem i la primera regata Barcelona-Blanes per a velers de la classe 6m FI.<sup>45</sup> Cal dir que els bombardejos que el port de Barcelona va patir durant la guerra van destruir també embarcacions de lleure, per la qual cosa molts dels socis del nou club van voler recuperar els seus vaixells i, com hem dit, no els van encarregar a les drassanes barcelonines, sinó que els van adquirir a constructors estrangers o al mercat de segona mà.

Segons Miquel Rullant –president del RCMB entre els anys 1993 i 2000–, durant el franquisme els socis del club no tenien cap relació amb els mestres d'aixa de la Barceloneta, potser perquè les embarcacions esportives els representaven molta feina a canvi de pocs diners.<sup>46</sup> Així, l'any 1941, data de la introducció de la classe Snipe a Espanya, un veler d'aquestes característiques tenia un cost d'unes 5.000 pessetes.<sup>47</sup> Tot i això, altres informants creuen que sí que hi havia relació entre el RCMB i els mestres d'aixa; és el cas de Ramon Garcia Roig, de les drassanes Garcia, que afirma que el seu taller va viure exclusivament de construir i reparar embarcacions esportives de fusta des de després de la guerra fins al seu tancament, l'any 1990. En una línia similar,





A l'esquerra, sèrie de Snipes construïts per Astilleros Viuda de R. Garcia als anys cinquanta. Fons Vicens Forner. A la dreta, veler Optimist en contraxapat d'Astilleros Cardona. AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.

sabem que les drassanes Cardona van construir a finals dels anys seixanta un miler de velers de la classe Optimist per a diferents clubs de la costa catalana.<sup>48</sup>

Pel que fa al Reial Club Nàutic de Barcelona (RCNB), tot just acabada la guerra els seus socis recomponen les restes del club –l'edifici del qual havia estat destruït durant els aldarulls posteriors a l'alçament militar del juliol del 1936– i l'any 1942 reprenen oficialment les competicions esportives. Com hem dit, en aquests anys predomina la nàutica de vela i les regates organitzades per l'entitat, que tenen una alta participació, fins al punt que entre els dos clubs de la ciutat es formarà la flota més gran de velers de tot el país i una de les més nombroses del Mediterrani. Per posar-ne un exemple, l'any 1965 el RCNB tenia una flota de 160 embarcacions, de les quals 60 eren de competició.<sup>49</sup>

El mestre d'aixa Nicolás Zapata recorda que el gruix dels seus encàrrecs esportius provenia del RCNB, amb qui va mantenir una estreta relació durant tota la seva trajectòria professional. De la mateixa manera, el citat Ramon Garcia Roig comenta que el seu pare, Lliurat, va ser soci dels dos clubs nàutics i, una vegada retirat del treball manual, es passava els dies als clubs fent vida social, però també pendent de captar possibles clients per al taller de la seva família, Astilleros Garcia.

Podríem dir, en conclusió, que si bé a la Barceloneta no hi va haver un constructor especialitzat únicament en embarcacions de rem i vela, els mestres d'aixa dels diferents tallers sempre es van mostrar disposats a construir aquells encàrrecs que els socis dels clubs nàutics els proposaven, encara que fos sobre plànols de fabricants estrangers. Per a aquests fusters, construir un veler no tenia més secret que fer un bot, una barca de pesca o una llanxa motora, sempre que tinguessin una referència clara del que el client volia. Potser caldria analitzar fins a quin punt els socis dels clubs nàutics de Barcelona confiaven o no en aquests constructors, més enllà d'encomanar-los el manteniment i les petites reparacions dels seus vaixells de fusta.

## L'arribada de la fibra i el declivi de la fusta

L'allau de nous materials derivats del petroli que es va esdevenir després de la Segona Guerra Mundial va incidir també, com no podia ser d'una altra manera, en el món de la nàutica. Des de finals dels anys cinquanta a Europa i principis dels seixanta a Espanya, en el sector de la construcció naval a petita escala es va començar a utilitzar el plàstic per fer tot tipus d'embarcacions. Amb el temps, aquest plàstic seria conegut popularment com a «fibra de vidre», tot i que es tracta de substàncies diferents: al principi hi havia el plàstic i després es va utilitzar un compost derivat del silici –la fibra de vidre– per reforçar-lo. La qüestió és que els nous derivats del petroli resultaven ideals per fer vaixells, perquè eren barats, molt fàcils de manipular i, en principi, no semblaven requerir gaire manteniment.

El plàstic dels primers vaixells era, tècnicament, un derivat del petroli anomenat ABS, creat per una empresa americana l'any 1955.<sup>50</sup> Es tractava d'un terpolímer al qual s'hi havia afegit acrilonitril/butadiè/estirè, l'acrònim del qual és ABS. Aquest material va tenir innumbrables aplicacions industrials i, evidentment, també va fer-se un lloc en la nàutica, essent-ne la fusta el principal damnificat.

Quan diem que la fusta en va sortir perjudicada ens referim al fet que el treball dels mestres d'aixa va quedar progressivament arraconat per la irrupció d'una substància sintètica que, *a priori*, no necessitava atencions, es conservava més anys i tenia un preu molt baix. A més, a l'Espanya dels anys seixanta, tot just estrenada la societat de consum i del «desarrollismo», la possibilitat d'adquirir una embarcació a baix preu va anar lligada a les aspiracions d'ascens social d'un nombrós sector de la població, que veia en la possessió d'un utilitari, d'una segona residència i d'una barqueta el sùmmum del seu èxit personal.

Els vaixells de fibra van inundar el mercat d'embarcacions de lleure amb tanta rapidesa que, ja l'any 1974, el 95 per cent de les seves unitats eren d'ABS.<sup>51</sup> De fet, qualsevol professional amb uns coneixements bàsics i un espai mínimament adequat podia atrevir-se a fabricar barquetes de fibra; només calia la matèria primera i uns motllos amb la forma del vaixell desitjat. El col·lectiu dels mestres d'aixa va presenciar amb molt poca simpatia aquesta transformació i la majoria no va saber o no va voler adaptar-s'hi. No és gens estrany, tenint en compte que el nou material era molest de treballar per les emanacions tòxiques que desprenia i era perillós per la seva alta inflamabilitat. Només els fusters de ribera més joves van adaptar-se al canvi, la resta va acabar retirant-se.

# SEGONA PART



# LES DRASSANES DE BARCELONA

## Fitxes d'inventari de les drassanes i dels tallers de reparació

A continuació es fa relació de les principals drassanes i tallers auxiliars que van tenir una activitat significativa durant el període que va des de l'any 1939 fins al 1992. La majoria no va arribar a l'any olímpic perquè va tancar les portes abans d'aquesta data, prova irrefutable de la decadència del sector. Hem respectat la denominació en castellà de cada empresa i les hem ordenat alfabèticament tot obviant la paraula comuna, que sol ser «Astilleros», seguida del cognom del propietari. Hi ha dos tallers que, malgrat van ser absorbits per Nuevo Vulcano, els presentem per separat ja que originàriament eren empreses independents: són Talleres del Puerto Llastarry i Talleres Vasco Catalanes.

Cadascuna de les descripcions té una fitxa introductòria que hem intentat que sigui tan precisa com es pugui. Hem començat amb el «fundador» de l'empresa, aquell que la va posar en marxa, nom que hem omès en el cas de l'única drassana que es va constituir sota la forma jurídica de cooperativa, Mare Nostrum; a l'ítem «activitat» ens referim a si el taller es dedicava a la construcció, a la reparació o a totes dues coses alhora. Per «període d'activitat» entenem tota la trajectòria completa del mateix taller, encara que hagi canviat de mans o d'ubicació; a l'ítem «localitzacions» ressenyem el nombre de locals que ha tingut l'empresa en qüestió al llarg de tota la seva existència i indiquem les adreces de cadascuna; pel que fa al «nombre de treballadors», es fa difícil establir una xifra exacta, ja que els tallers han tingut períodes de més o menys feina, fet que ha condicionat el nombre d'operaris contractats. Cal dir, a més, que no vam trobar gairebé cap document que fes esment d'aquesta dada, de manera que només hem pogut disposar de les indicacions –sovint confuses– dels testimonis entrevistats; en darrer lloc, per «material de construcció» indiquem en quina matèria primera estava especialitzada la drassana a l'hora de fer vaixells, si la fusta, el ferro o la fibra.

## Astilleros Cardona

**Fundador:** Miquel Cardona Mir

**Activitat:** construcció i reparació naval

**Període d'activitat:** 1860 – 1976

**Localitzacions:** cinc

- 1. Passeig Nacional, 66, 67 i 68 (1860 – 1929)
- 2. Moll Nou (anys 1913 – 1922)
- 3. Can Tunis (1914 – 1924)
- 4. Bateria de l'Astillero (1912 – 1957)
- 5. Moll del Rellotge (1957 – 1976)

**Nombre de treballadors:** entre 40 i 800, segons el període

**Material de construcció:** fusta i ferro

Astilleros Cardona és la drassana més emblemàtica de la història contemporània del port de Barcelona. Ho és per tradició, per trajectòria, per nombre de vaixells construïts i pel carisma de la nissaga de mestres d'aixa que li dona nom. Tot i que es conserva documentació suficient per bastir-lo, a hores d'ara encara no existeix un estudi exhaustiu d'aquesta drassana centenària. Caldrà, doncs, esperar.

Pels límits cronològics d'aquesta investigació, en aquestes pàgines ens centrarem en el darrer representant de la nissaga Cardona: Narcís Cardona Griera, actiu professionalment des de l'any 1939 fins al 1976, però també comentarem breument els seus antecedents, que es remunten ben bé fins al segle XVIII. Concretament, el primer avantpassat de Cardona que es va dedicar a la construcció naval es deia Pere Cardona Cardona, menorquí de Ciutadella nascut l'any 1751, el qual fou l'iniciador d'una nissaga de sis generacions de mestres d'aixa.<sup>52</sup> El seu besnét Miquel Cardona Mir, nascut a Maó l'any 1846 i mort a Barcelona l'any 1904, és el responsable de traslladar els coneixements i el negoci dels Cardona de l'illa de Menorca fins al barri de la Barceloneta, on s'instal·la l'any 1860. A la segona meitat del segle XIX comença la història d'unes drassanes barcelonines que, amb la seva trajectòria, il·lustraran fins a quin punt l'ofici dels mestres d'aixa i la construcció naval van estar a prop de convertir Barcelona en un centre de referència internacional.

Si Miquel Cardona Mir va posar en marxa els Astilleros Cardona de Barcelona, fou el seu fill, Miquel Cardona Josep (1883-1936), qui convertiria l'empresa en una drassana de proporcions industrials preparada per fer qualsevol tipus d'encàrrec, fins i tot mercants d'acer de fins a 5.000 tones. Tot i que estem parlant d'uns anys que queden fora del període d'estudi de la present investigació, mereix parar-hi esment per la importància de l'antecedent. Concretament, l'any 1914 Miquel Cardona Josep

i el ciutadà britànic Kendall Park van unir esforços i capitals per crear la constructora naval més important que mai ha tingut Barcelona: Astilleros Cardona S.A., un projecte que només duraria una dècada, però que faria somiar el país en un futur industrial brillant que, malauradament, no va arribar.

La unió de Cardona amb Park va comportar la construcció –en el context de la Primera Guerra Mundial– d’unes imponents drassanes a la platja de Casa Antúnez, o Can Tunis, com se la coneix actualment. Les instal·lacions, inaugurades el 15 d’abril de 1918,<sup>53</sup> disposaven de cinc grades repartides en una superfície d’11.400 m<sup>2</sup> disposades per a la construcció de vaixells de vapor amb buc d’acer. Tot i la curta vida de l’empresa –va desaparèixer l’any 1924– es van aplicar tècniques de muntatge de vaixells pioneres a l’Estat, així com també un sistema de naus prefabricades que havia ideat el mateix Miquel Cardona Josep que resultaria del tot revolucionari. Els primers avaraments van ser apadrinats per les autoritats marítimes i provincials i el ressò mediàtic va despertar enceses proclames patriòtiques, com la de l’insigne periodista i polític Ferran Agulló, de la qual en reproduïm un fragment: «[...] És dia de goig per a Catalunya aquell en què unes drassanes catalanes llancen una nau a la mar. És una nau catalana més, i és, a la vegada, l’afirmació d’una força creadora indispensable a la vida de Catalunya. [...] Avui, l’haver construït un vapor de més de mil tones representa un gran esforç i un gran avenç: que sigui fecund i exemplar. Que ben aviat puguem veure construir en les grans drassanes catalanes vaixells més grans, i, en afirmar la nostra fe en la mar, puguem afirmar que la marina catalana ho és de naixença».<sup>54</sup>

La trajectòria de Miquel Cardona Josep després de la dissolució de la societat que gestionava les drassanes de Can Tunis va continuar lligada als tallers que tenia a l’antic Passeig Nacional i al moll de Llevant, i a la construcció d’embarcacions de fusta i metall, les darreres de les quals necessitaven la infraestructura del dic flotant i deposant del port de Barcelona sempre que es tractés de naus de més de 300 tones.<sup>55</sup> Si no sobrepassaven aquest tonatge, els vaixells es construïen als seus tallers del moll Nou.

La Guerra Civil gairebé va estroncar la nissaga dels Cardona, ja que Miquel Cardona Josep va desaparèixer l’estiu de l’any 1936 després de ser capturat per un escamot anarquista.<sup>56</sup> Mai més no se’n va saber res. Va ser aleshores quan el darrer dels Cardona, Narcís, nascut l’any 1917, es va trobar sense pare i amb l’empresa desmantellada, ja que les autoritats republicanes es van apropiat tot l’utillatge i la maquinària de les drassanes de la Barceloneta per traslladar-la als grans tallers de fusteria que van organitzar prop del temple de la Sagrada Família mentre va durar la guerra, com ja hem comentat abans.

En acabar el conflicte bèl·lic, Narcís Cardona Griera té només una

nau esventrada i buida al final del Passeig Nacional, al costat de la bateria de l'Astillero,<sup>57</sup> però no pot acreditar-ne la propietat, ja que la documentació ha estat destruïda i el seu pare ha desaparegut.<sup>58</sup> A poc a poc recupera alguna de les màquines confiscades i comença a construir sardinals de fusta i barcasses d'acer. Malgrat les enormes dificultats del període, les drassanes Cardona progressen ràpidament, probablement per la força d'una herència mantinguda generació rere generació i que cap guerra podia estroncar. Narcís Cardona recupera operaris, clients i amb vint i pocs anys es posa al capdavant d'un negoci, aleshores ja centenari, que encara havia d'escriure noves pàgines memorables de la història naval catalana.

En un primer moment, Narcís Cardona ha de suprimir bona part de les antigues seccions que el seu pare havia creat per organitzar l'empresa: s'elimina la part elèctrica, la de pintura, la d'ebenisteria i gairebé tota la de caldereria. Només quedarà, per tant, la secció de mecànica, la de mestre d'aixa i la de fusteria de taller.<sup>59</sup> Aleshores comença a rebre encàrrecs, principalment del sector de la pesca, i es dedica a la construcció de sardinals i vaixells d'arrossegament. A poc a poc, el negoci va prosperant i Cardona es veu amb cor d'emprendre nous reptes, un dels quals serà participar en les primeres fires de mostres que se celebraran després de la guerra i, més endavant, amb una petita escola de mestres d'aixa per a joves, una iniciativa que era el reflex de l'escola d'aprenents que havia creat a la Barceloneta. I és que Narcís Cardona sempre va estar amatent a la formació de nous professionals de la fusteria de ribera, ja que creia que serien els garants de la continuïtat de l'ofici.

Durant els anys cinquanta, Cardona aposta per la diversificació: tan aviat construeix per a la pesca com per a la nàutica d'esbarjo i, de fet, amb la irrupció del turisme de masses se li obren tot de possibilitats de negoci amb la construcció d'embarcacions de passatgers destinades als municipis de la Costa Brava i les Balears. Al mateix temps, fruit del seu afany pedagògic i del neguit de conservar la tradició de l'ofici, Narcís Cardona va posar en marxa una iniciativa pionera en col·laboració amb l'Ajuntament de Barcelona: una escola de mestres d'aixa ubicada a les seves mateixes drassanes de la bateria de l'Astillero. Segons Manuel González, alumne de l'escola i, després, treballador de Cardona, a mitjan anys cinquanta la seva era una plantilla envellida que necessitava renovar-se.<sup>60</sup>

Els anys seixanta van ser els de la consagració de Narcís Cardona Griera com el mestre d'aixa més carismàtic i representatiu de la costa catalana, ja que va rebre dos encàrrecs emblemàtics que li van donar projecció internacional. El primer, la proposta de construir dues rèpliques de la nau *Santa Maria*, per a la Corporación Venezolana de Fomento l'any 1964 i per a la Fira Mundial de Nova York l'any 1968; el segon, la comanda del Museu Marítim de Barcelona de projectar i construir la reproducció de la





A dalt, piles de troncs al Passeig Nacional l'any 1851. AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació. A baix, fusters d'Astilleros Cardona treballant a l'aire lliure als tallers del Passeig Nacional l'any 1929. AHCCB, fons Cardona, fot. 62.



A dalt, avarament del vapor *Olesa*, construït als Astilleros Cardona de Can Tunis l'any 1919. A baix, avarament del vapor *Berga*, l'any 1917.

Suplement al n.º 10. Obsequi de les DRASSANES CARDONA S. A., S. A. NAVILERA ESPANYOLA  
i COMPANYIA GENERAL DE CARBONS, als seus accionistes

# CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 10 DE MAIG DE 1919

NÚM. 10

SURT ELS DIES 10, 20 I 30 DE CADA MES

Redacció i Administració: Carrer d'Escudellers, 10 bis : Telèfon A. 184 : BARCELONA



LLANÇAMENT DEL VAPOR *OLESA*  
Construït a les Drassanes Cardona, de Can Tunis

Portada del suplement de la revista *Catalunya Marítima* dedicat a les drassanes de Miquel Cardona. Totes les fotografies: AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.



Llanxa per als pràctics del port de Barcelona construïda per Astilleros Cardona,  
Sense data. AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.





Estand de l'escola de mestres d'aixa a la Fira de Mostres de 1957. AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.



Estand d'Astilleros Cardona a la fira de mostres de 1944. AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.



Bateig del creuer *Costa Brava*, amb capacitat per a 250 persones. A l'esquerra, Narcís Cardona Griera. Data desconeguda. AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.



Construcció de la quaderna mestra de la rèplica de la nau *Santa Maria* per a Venèçuela, any 1963. AHCCB, Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.



*Galera Reial* de Joan d'Àustria per commemorar el quart centenari de la batalla de Lepant, previst per al 1971. Aquestes empreses, realitzades amb èxit, van donar a Narcís Cardona Grieria una glòria i una popularitat com mai abans no havia tingut cap mestre d'aixa de la Barceloneta.

Per raons poc clares, però que tenen a veure amb l'estroncament de la nissaga Cardona, el constructor naval va decidir retirar-se abans de complir els seixanta anys. El 6 de novembre de 1975 Narcís Cardona Grieria va convertir la seva empresa en una societat anònima amb un capital social de sis milions de pessetes en la qual era el màxim accionista, juntament amb els germans Manuel i Francisco Viudes Garcia, que n'eren els accionistes minoritaris.<sup>61</sup> Tot seguit, va vendre la seva part de les accions als germans Viudes, de les drassanes homònimes.

Aquesta venda posava el punt final a una llarga tradició familiar de mestres d'aixa que havia començat a Menorca a finals del segle XVIII i que acabava al port de Barcelona dos segles més tard. En el període que abasten els anys 1939 i 1975, de les drassanes de Narcís Cardona van sortir vint-i-un sardinals, catorze creuers turístics de passatgers, quatre *golondrines* per al port de Barcelona, catorze embarcacions de pesca d'arrossegament, trenta-vuit embarcacions menors per a la Marina de Guerra i un miler de velers de la classe Optimist. Com ja hem dit, va construir tres vaixells històrics i tretze embarcacions metàl·liques de diferents tipus.<sup>62</sup>

Durant els anys següents, Narcís Cardona no es va desvincular del tot de la construcció naval: va col·laborar estretament amb el Museu Marítim durant els anys setanta; a principis dels vuitanta va posar en marxa una escola de mestres d'aixa amb el Consell Insular de Mallorca i l'INEM; i després va estar al darrere d'una iniciativa similar a Barcelona.



## TALLS DE VEU

- En Narcís Cardona era com un pare per a molts nens del barri. Ens asseia a una cadira, ens feia escoltar música i després ens donava berenar, això sí, sempre per aquest ordre. De més gran, recordo haver anat a aprendre l'ofici a l'escola de mestres d'aixa que va muntar a la Barceloneta. NICOLÁS ZAPATA ROMÁN
- En Cardona va muntar als anys cinquanta una escola oficial de mestres d'aixa amb l'Ajuntament de Barcelona. Les classes teòriques les fèiem a l'Institut Esteve Terrades de la Barceloneta i les pràctiques a les drassanes d'en Narcís, que no ens cobrava res i, a més, ens donava berenar. MANUEL GONZÁLEZ PÉREZ
- En Cardona era el millor fent vaixells de pesca, per tradició i pels contactes que tenia, però li va costar molt entrar al món del iot, la tradició li pesava massa. NICOLÁS ZAPATA ROMÁN
- En Cardona era una bona persona i, bàsicament, es dedicava a la fusta. Un parent seu, en Francesc Cardona, era manyà i es dedicava al negoci de la caldereria als mateixos terrenys de la muntanyeta, al costat d'Astilleros Cardona. VICENS FORNER PUIG

## Astilleros Escolà

**Fundadors:** Rafael i Alejandro Escolà Peinado

**Activitat:** construcció i reparació naval

**Període d'activitat:** principis segle xx – finals anys setanta

**Localització:** carrer de Meer, 57

**Nombre de treballadors:** de 10 a 15

**Material de construcció:** fusta

Els germans Rafael i Alexandre Escolà Peinado van posar en marxa els anomenats Astilleros Escolà a principis del segle xx al barri de la Barceloneta, amb la intenció de construir petites embarcacions de pesca i de lleure. Rafael, el germà gran, havia nascut al mateix barri l'any 1887, on va morir al cap de 57 anys dedicats íntegrament a la fusteria naval.

Com s'havia fet tradicionalment a bona part de la costa catalana, els germans Escolà van començar treballant a la mateixa sorra de la platja i, amb el temps, van construir-se un cobert de fusta al carrer de Meer, davant del mar, on podrien dur a terme la seva activitat a recer de les inclemències del temps i recollir-hi les fustes i les eines de treball. Els Escolà foren, juntament amb els Tallers Garcia –que es trobaven just al davant–, uns dels pocs mestres d'aixa que després de la Guerra Civil van continuar construint vaixells en el recinte del barri de la Barceloneta, tal com s'havia fet durant dècades.

La nàutica esportiva del nostre país va rebre de la mà dels germans Escolà una aportació decisiva: es tracta del desenvolupament de l'anomenat patí català de vela<sup>63</sup> en el període anterior a la Guerra Civil. Com apunta Enric Garcia, Rafael Escolà va ser el primer constructor d'aquests patins i, malgrat l'oblit a què el pas del temps l'ha sotmès, és de justícia reconèixer les brillants aportacions que va fer en la configuració d'aquesta petita embarcació, com ara el fet d'afegir-hi un pal i una vela. En canvi, el mestre d'aixa Ramon Garcia, veí i col·lega dels germans Escolà, està convençut que no va ser Rafael Escolà qui va tenir la iniciativa de posar-li vela al patí, sinó els germans Mongé.<sup>64</sup>

Després de la guerra, el patí va viure una popularitat creixent que encara avui es manté, però Rafael Escolà ja no hi va fer més aportacions, ja que va morir l'any 1946, als 59 anys. El seu germà Alexandre va continuar amb el negoci amb el nom comercial d'*Astilleros A. Escolà. Construcciones y reparaciones de carpintería naval*, tot treballant en el taller del carrer de Meer i traslladant-se puntualment al Varadero del port per fer treballs esporàdics a les naus avarades als escars, com consta en la documentació de l'època.<sup>65</sup>

Tot i que el fill de Rafael Escolà, Alejandro Escolà Zaragoza, va con-

tinuar vinculat als patins de vela pel fet que es va fer càrrec de la secció d'aquesta classe d'embarcacions al Club Natació Barcelona, on va treballar tota la vida, Astilleros Escolà va anar minvant la seva producció fins que el taller del carrer de Meer va acabar tancant les portes a finals dels anys setanta.



## TALLS DE VEU

- El meu pare, Lliurat, era íntim amic de Rafael Escolà i ens coneixíem molt bé. Jo sé del cert que l'Escolà no va idear el patí de vela. És cert que construïa patins, però al capdavant eren dues simples caixes unides per uns travessers, i és que els germans Escolà no tenien infraestructura per construir res gaire més gros. RAMON GARCIA ROIG
- L'Alejandro Escolà va haver de plegar, entre d'altres raons, per la manca d'espai. Estaven envoltats de cases i *merenderos* i havien de llançar les barques al mar per la sorra. NICOLÁS ZAPATA ROMÁN
- Mai més no es podrà tornar a fer el que feien aquests *tios*. Els Garcia i els Escolà feien bots de *tingladillo*, patins de vela, Snipes, Optimists i eren extraordinaris. VICENS FORNER PUIG



Portada de la revista *Mundo Gráfico* de l'any 1934, que es fa ressò d'una regata de patins de vela a la Barceloneta.

## Astilleros Viuda de R. Garcia

**Fundador:** Ramon Garcia Barberà

**Activitat:** construcció i reparació naval

**Període d'activitat:** aprox. 1900 – 1990

**Localitzacions:** dues

- 1. Carrer Mestrança (aprox. 1900 – 1939)
- 2. Carrer de Pontevedra, 51 (1939 – 1990)

**Nombre de treballadors:** de 10 a 15

**Material de construcció:** fusta i fibra

La nissaga de mestres d'aixa que duïen per cognom Garcia va néixer quan el primer dels seus representants, un mestre d'aixa de Tortosa anomenat Ramon, va decidir establir-se a la Barceloneta a finals del segle XIX, després d'haver viscut un temps indeterminat al popular barri tarragoní del Serrallo.

En aquells anys, la professió de mestre d'aixa tenia un fort component itinerant, ja que els especialistes recorrien la costa catalana i valenciana fent treballs per a les diferents flotes pesqueres de cada port. Aquest és el cas de Ramon Garcia Barberà, el qual fixa la seva residència al barri mariner de Barcelona i al final del carrer Mestrança, gairebé sobre la sorra de la mateixa platja, on comença a construir les primeres barques d'una drassana que romandrà activa durant quasi cent anys.

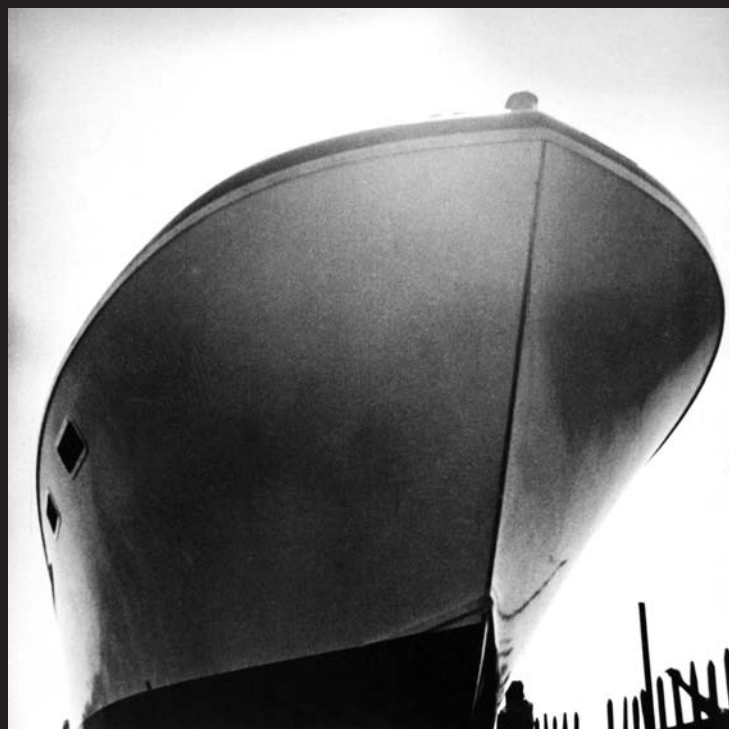
A la mort del besavi Ramon l'any 1925, quatre dels seus vuit fills van continuar el negoci, ara amb el nom comercial d'Astilleros Viuda de R. Garcia. Eren els germans Ramon, Josep (àlies *Baldomero*), Lliurat i Andreu. Com que els bombardejos de la Guerra Civil els van destrossar completament el taller del carrer Mestrança, un cop acabat el conflicte van tornar a aixecar el negoci, però aquesta vegada dos carrers més al sud. Un cobert de fusta –encara dempeus– en el punt on el carrer Pontevedra dona a la platja, fou el taller des del qual la nissaga dels Garcia es va especialitzar en la construcció i reparació de petites embarcacions per a la pesca, però sobretot per a la nàutica esportiva i d'esbarjo.

L'especialització d'aquests constructors navals fou tal que es van convertir en un proveïdor estable dels clients del Reial Club Nàutic de Barcelona i, fins i tot, van organitzar conjuntament dues regates al port de Barcelona amb el nom de Premio Astilleros García en els anys 1943 i 1944.<sup>66</sup> El grau de col·laboració entre la petita drassana i el RCNB el prova el fet que el club organitzava la prova –regida per les normes internacionals de la Unió Internacional de Regates de Iots– i aquesta anava dirigida a les embarcacions de la classe Star, de la qual Astilleros Garcia n'era un constructor experimentat des de la seva introducció a Espanya als anys trenta. En aquells anys, els quatre germans Garcia obeïen les ordres del més gran, en Lliurat,



Imatge de l'any 1922 del primer taller que els germans Garcia tenien al carrer Mestrança de la Barceloneta. Arxiu Família Garcia.









Seqüència d'avarada del iot *Clipper* de l'industrial tèxtil Josep Maria Roca-Umbert a la platja de la Barceloneta. Anys cinquanta. Arxiu Família Garcia.

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES  
NAVALES



==== ASTILLEROS ====

Vda. de R. GARCIA

Especialidad en toda clase de embarcaciones  
: : para el DEPORTE NÁUTICO : :



**PONTEVEDRA, 51**

**BARCELONA**

que va ser soci simultàniament dels dos clubs nàutics de la ciutat, el Reial Club Nàutic i el Reial Club Marítim. Malgrat ser un treballador manual i estar envoltat pels hereus de les fortunes més grans de Barcelona, en Lliurat es va fer respectar i va saber moure's per aquests ambients tan exclusius.

Durant els anys posteriors a la guerra, van sortir desenes de vaixells construïts amb un nivell de qualitat extraordinari, malgrat la manca de mitjans tècnics i materials que patia la indústria del país. La irrupció de la fibra als anys seixanta va fer molt de mal a unes drassanes que tenien en el treball de la fusta el seu tret més distintiu. No obstant això, una nova generació de mestres d'aixa va agafar el relleu als anys setanta i va seguir construint i reparant vaixells fins a la dècada dels noranta, moment en què les drassanes de la família Garcia aturen definitivament la seva activitat.



## TALLS DE VEU

- Els Garcia eren «doctors» en fusta. T'asseies a veure'ls treballar i veies que perdien la noció del temps. Només feien la feina ben feta. Si un vernís calia deixar-lo assecar tres hores, l'operari s'esperava amb el *puro* a la mà fins que passaven les tres hores i es podia donar la segona capa. Ara, van deixar de ser rendibles. VICENS FORNER PUIG
- Per a mi, els Garcia eren la «flor i nata» de les drassanes que treballaven per al Nàutic. A mi em van agafar com un afillat seu, ja que ens coneixíem de tota la vida. NICOLÁS ZAPATA ROMÁN
- El meu avi havia fet barcasses per navegar pel riu Ebre. Pel que sé, el seu pare i el seu avi ja eren mestres d'aixa. Un cop casat i amb fills va anar a parar al barri del Serrallo de Tarragona, on es va dedicar a construir embarcacions de pesca. Finalment, pels volts del 1900 va arribar a la Barceloneta, on va néixer el darrer dels seus vuit fills. RAMON GARCIA ROIG
- El meu besavi formava part d'una colla de fusters que recorria el litoral fent vaixells a la platja, sense cap cobert, de vegades tan sols amb unes veles. Feien fins i tot pailebots, que avaraven al mar des de la mateixa sorra. No es pot parlar d'empreses estables, tan sols de colles d'operaris que es posaven d'acord per fer un encàrrec. LLIURAT GARCIA ROIG

## Cooperativa Mare Nostrum

**Fundador:** desconegut

**Activitat:** construcció i reparació naval

**Període d'activitat:** 1951-1985 aprox.

**Localitzacions:** tres

- 1. Bateria de l'Astillero (1951 – 1957)
- 2. Moll del Rellotge (1957 – 1967)
- 3. Varadero (1967 – 1985 aprox.)

**Nombre de treballadors:** 12

**Material de construcció:** fusta i fibra

La Cooperativa Mare Nostrum es va constituir el dia 10 d'abril de 1951,<sup>67</sup> fruit de l'acord a què havien arribat una dotzena d'operaris que havien estat treballant a la Indústria de Carpintería de Ribera de Benjamín Martínez Moreno, de la bateria de l'Astillero i altres drassanes, com Cardona i Millans.<sup>68</sup> La forma societària que van adoptar aquests treballadors era del tot insòlita a la zona de la Barceloneta, on predominaven les petites societats familiars. De fet, no n'hi ha cap altre cas documentat. Podem creure, però, que la fórmula escollida responia, al cap i a la fi, a l'antiga manera de treballar que havien adoptat tradicionalment les colles de fusters de ribera de la costa catalana i també andalusa: rebre un encàrrec puntual a peu de platja i posar-se d'acord un equip d'artesans per dur a terme l'empresa. Acabada l'obra, acabava el lligam.

Per poder realitzar la seva activitat, els socis de Mare Nostrum van sol·licitar a la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona que els cedís l'arrendament del solar que fins a la seva jubilació havia estat ocupant l'esmentat Benjamín Martínez, petició que els fou concedida el mateix any 1951. Val a dir que la parcel·la era una llenca de terra de 40 metres de llarg per 8 d'amplada tocant al mur dels populars banys de l'Astillero, unes instal·lacions de lleure aixecades el segle XIX al darrer número del Passeig Nacional. Davant de l'allargassat terreny de la drassana de Benjamín Martínez hi havia les naus de Cardona i Millans. Quan els cooperativistes de Mare Nostrum comencen a treballar en aquesta parcel·la, disposen d'un espai de treball d'uns 350 m<sup>2</sup>, dels quals una petita part està ocupada per un cobert provisional de 50 m<sup>2</sup> on desar les eines i resguardar-se en cas de mal temps. L'únic nom que apareix en els arxius és el d'Andreu Ayza Forner, veí de la Barceloneta i president de la cooperativa durant bona part de la seva trajectòria.

Com en el cas de Cardona i Millans, l'any 1957 la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona va demanar als cooperativistes de Mare Nostrum que abandonessin el local del final del Passeig Nacional per tal

d'urbanitzar la zona. En aquest moment, Mare Nostrum també es desplaça al solar que els arrenden al costat de la Casa del Marino, on compartiran un espai de poc més de 1.000 m<sup>2</sup> amb les altres dues drassanes desallotjades, Cardona i Millans.

La convivència entre aquestes tres drassanes en un mateix recinte es trenca l'any 1967, quan la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona comunica als seus propietaris que les seves instal·lacions deixen d'estar en precari i que, per tant, poden aixecar naus industrials de construcció sòlida sempre que presentin un projecte tècnic amb cara i ulls, i tenint en compte que només dues de les tres empreses que ocupen el solar podran mantenir-s'hi, ja que l'espai no és prou gran «porque la superficie de cada uno sería tan sólo de 350 m<sup>2</sup>, demasiado pequeña para cualquier industria actual de astilleros de construcción, por modesta que sea».<sup>69</sup>

Val a dir que la Junta d'Obres i Serveis va tirar pel dret i, aprofitant l'avinentsa que Mare Nostrum no havia pogut presentar un projecte arquitectònic de nau industrial per manca de recursos econòmics, van retirar-los la concessió tot oferint-los la possibilitat de canviar-la per la d'uns baixos del nou edifici d'habitatges construït en el Varadero, decisió que va molestar molt els socis de la cooperativa, perquè consideraven que el canvi d'emplaçament perjudicava els seus interessos, ja que les dimensions dels nous locals no permetien construir embarcacions de més de cinc metres de mànega màxima.

Sigui com sigui, la Junta d'Obres i Serveis va rebutjar totes les alegacions presentades per Mare Nostrum i no va tenir gaire en compte les dificultats econòmiques per les quals passava la cooperativa, com tampoc la seva particular naturalesa societària. De fet, la Llei de Cooperatives de 1942 no oferia cap protecció a aquestes empreses, ans al contrari, s'enquadraven obligatòriament sota l'autoritat de l'Obra Sindical de Cooperación, «que sometía a todo el movimiento cooperativo a una tutela y un absoluto control por parte del sindicalismo corporativista oficial».<sup>70</sup> D'aquesta manera, després d'obtenir la negativa de la Junta d'Obres i Serveis, deduïm que Mare Nostrum va renunciar a seguir batallant amb les altres administracions franquistes, ja que va acabar instal·lant-se en els baixos del nou edifici del Varadero.

Tot i que la iniciativa dels treballadors de Mare Nostrum va ser arriscada i valenta, la resta del col·lectiu que treballava en la reparació i construcció navals no va valorar gaire els esforços d'aquesta cooperativa per tirar endavant i, malgrat la llarga trajectòria de l'empresa –més de trenta anys–, els testimonis destaquen més la poca entesa entre els seus socis que no pas els èxits aconseguits. Suposem, en tot cas, que aquesta valoració es fonamenta en una part de veritat, però també en el tòpic que considera que una cooperativa és una olla de grills.



## TALLS DE VEU

- Molts calafats eren originaris de Tànger, andalusos que havien anat a guanyar-se la vida a l'Àfrica. Eren bons. Al barri els dèiem, afectuosament, «els moros». Treballaven fort: deu homes et podien fer un vaixell de pesca de 25 metres. Com que era gent habituada a treballar en solitari, es van acabar associant en cooperatives. No volien tenir caps. El que sabia llegir duia els números i portava la veu cantant. VICENS FORNER PUIG
- Els treballadors de Mare Nostrum van acabar barallats i els més bons els vaig fer venir a les meves drassanes a finals dels anys vuitanta. A Mare Nostrum només reparaven, perquè no rebien encàrrecs per construir; els clients no es fiaven d'una empresa on avui mana un i demà l'altre. NICOLÁS ZAPATA ROMÁN
- És cert que hi va haver una certa polèmica amb Mare Nostrum pel tema de la nau del moll del Rellotge, però és que ells no tenien capacitat per construir-ne una de nova i com que només reparaven ja estaven bé al Varadero. SEBASTIÀ MILLANS ROSICH

## Astilleros Millans

**Fundador:** Manuel Millans Delmàs

**Activitat:** construcció i reparació naval

**Període d'activitat:** 1920 – 1979

**Localitzacions:** dues

- 1. Bateria de l'Astillero (1920 – 1957)
- 2. Moll del Rellotge (1957 – 1979)

**Nombre de treballadors:** 18

**Material de construcció:** fusta, ferro i fibra

L'emprenedor Manuel Millans Delmàs, pagès nascut a Vinaròs l'any 1886, va obrir unes drassanes al final del Passeig Nacional l'any 1920, concretament una parcel·la de 167 m<sup>2</sup> als terrenys anomenats bateria de l'Astillero.<sup>71</sup> Segons el seu fill Sebastià, Manuel Millans acabava de fer un viatge a Cuba amb el seu col·lega de professió Miquel Cardona Josep i, en tornar, tots dos es van posar al capdavant dels seus respectius tallers.

Ja des d'un bon començament, Manuel Millans construïa el que aleshores s'anomenaven canoes i bots americans amb motor,<sup>72</sup> tot i que després va ampliar el seu catàleg amb una oferta de velers. Aquests velers es muntaven als tallers de Casa Antúnez, al mateix lloc que l'esmentat Miquel Cardona Josep tenia les drassanes de vaixells de vapor que hem comentat al seu moment.<sup>73</sup> L'any 1930, però, el negoci de Manuel Millans va rebre un cop fort, ja que el taller del Passeig Nacional, tot de fusta, va patir un incendi que el va destruir completament.<sup>74</sup>

Malgrat el contratemps, Millans va reprendre l'activitat de construcció i reparació naval fins al punt que, després de la Guerra Civil, va provar d'associar-se amb altres tallers de la Barceloneta per tal de sumar esforços i superar un període tan difícil com el dels anys quaranta. Manuel Millans va constituir la societat Astilleros Navales amb el mestre d'aixa Miquel Corbeto Costa i amb el fuster de ribera dedicat a la construcció i reparació naval Hilari Marimon Surribas (Talleres Marimon). Cal dir que aquesta associació d'empresaris ja havia tingut un precedent semblant dècades abans quan, amb la intenció d'aprofitar la nova embranzida que havia pres el port de Barcelona amb les recents ampliacions i amb la construcció del dic flotant i deposant, l'any 1913 van endegar l'Associació pel Foment de les Indústries Auxiliars de la Marina amb l'objectiu «que el puerto de Barcelona conserve la preponderancia que otros puertos nacionales y extranjeros le quieren arrebatarse».<sup>75</sup> La unió dels Astilleros Navales va durar poc perquè, per aquelles fatalitats del destí, Millans, Corbeto i Marimon van morir amb pocs mesos de diferència entre els anys 1945 i 1947.

En tot cas, els dos fills de Manuel Millans, Francesc i Sebastià Millans

Rosich, van continuar el negoci del pare tot parant especial atenció en la reparació naval. Mentre que en Francesc, el germà gran, se centrava en el dia a dia de l'empresa, en Sebastià es va especialitzar en el peritatge naval i va obtenir una plaça de comissari oficial d'avaries per la Mútua d'Assegurances de l'Institut Nacional d'Indústria (MUSINI), professió que li permetia continuar la tradició familiar i, alhora, proporcionar nous clients a Talleres Millans. Diàriament, en Sebastià recorria els vaixells atracats al port de Barcelona que, per una raó o altra, necessitaven una reparació o un manteniment.

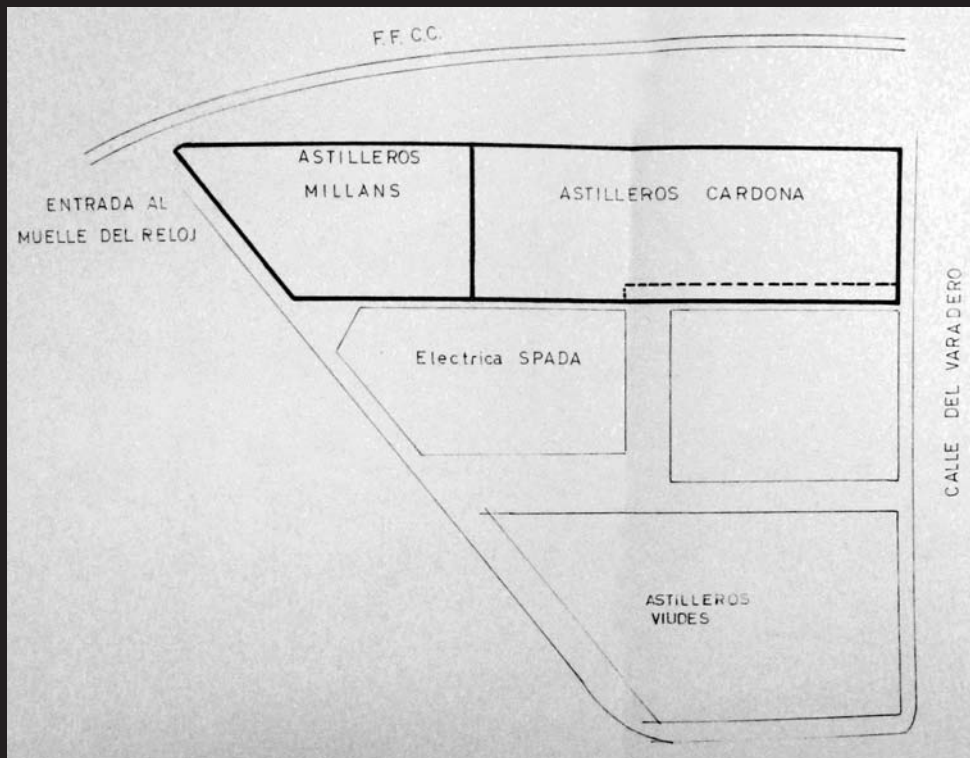
L'any 1957 les autoritats del port de Barcelona van instar Astilleros Millans perquè traslladessin el taller des dels terrenys del final del Passeig Nacional als espais que havien reservat provisionalment per a la construcció naval al moll del Rellotge. A causa del caràcter temporal de la concessió, els primers anys en el nou emplaçament van transcórrer en un cobert de fusta desmuntable. Aviat, però, i en virtut del Pla de Modernització del port de Barcelona, la Junta d'Obres i Serveis del port va convertir la concessió en permanent per tal de fer desaparèixer els coberts de fusta de les instal·lacions del port. Així doncs, el taller provisional –que aviat va presentar un estat ruïnós<sup>76</sup> va poder ser substituït per un edifici més sòlid. L'any 1966 es va projectar una nau industrial de ferro i formigó d'uns 200 m<sup>2</sup>, que se situaria entre l'anomenada Casa del Marino i el Passeig Nacional, en una parcel·la compartida amb les drassanes de Narcís Cardona.

L'any 1968 es va inaugurar la nova seu d'Astilleros Millans, un edifici modern que disposava de les dependències necessàries per poder oferir un servei qualificat: tenia un taller de gairebé trenta metres de llarg, una sala d'eines, oficines, vestidors, arxiu i, fins i tot, un gran magatzem específic per als voluminosos plànols de vaixells. El negoci va estar en actiu fins a la retirada dels germans Millans l'any 1979 i el trasllat de la producció a Roses, on van gestionar la concessió de l'escar del port fins a l'any 2009.





La plantilla de Millans als anys cinquanta treballant en una *golondrina*. El segon per l'esquerra és Nicolás Zapata. Arxiu personal Nicolás Zapata.



Detall del plànol d'ubicacions que acompanyava el projecte presentat per Millans a la JOPB l'any 1967. APB, unitat d'instal·lació 6412.



## TALLS DE VEU

- Després de la guerra no es parava de treballar, ja que cada dia hi havia uns vuit o dotze vaixells als quals calia fer feines de manteniment. Els treballadors de Millans sempre estaven fora del taller, en un vaixell o altre fent reparacions. Si hi havia gent al taller és que no hi havia feina. SEBASTIÀ MILLANS ROSICH
- Els Millans i els Viudes no vivien al barri. Es portaven bé amb els treballadors, però hi havia una distància; sempre els tractaven de vostè. VICENS FORNER PUIG

## Talleres Nautilus

**Fundador:** Francisco Condeminas Mascaró

**Activitat:** reparació naval

**Període d'activitat:** 1958 – anys noranta

**Localització:** moll de Llevant, 14

**Nombre de treballadors:** 20

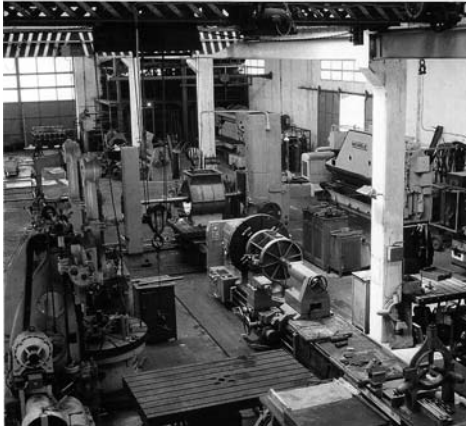
**Material de construcció:** ferro.

El grup empresarial Condeminas, per mitjà de la financera Femport, va constituir la societat anònima Talleres Nautilus l'any 1958 amb la finalitat de donar servei als vaixells de la companyia Naviera Condal, que també era propietat de Condeminas. La nissaga dels Condeminas ha estat sempre relacionada amb els serveis marítims al port de Barcelona i els seus orígens es remunten a mitjan segle XIX.<sup>77</sup>

Des de la seva creació, l'any 1945, els vaixells de la Naviera Condal havien estat revisats i reparats pels tallers Nuevo Vulcano cada vegada que feien estada al port de Barcelona. L'any 1958, però, la creació de Talleres Nautilus posa fi a aquesta relació comercial i el hòlding Condeminas es diversifica una mica més, fins al punt que el nou taller de reparació naval també prestarà servei a naus d'altres armadors –nacionals i estrangers–, tant a port com a bord dels vaixells en navegació.

En el moment que es va crear, Nautilus es va instal·lar al moll de Llevant del port de Barcelona, tot ocupant cinc naus dels nous *tinglados* construïts per la Junta d'Obres i Serveis, en total una mica més de 1.000 m<sup>2</sup> de tallers de ferreria i mecànica per dur a terme les activitats de reparació i manteniment navals.<sup>78</sup>

Durant els anys de creixement econòmic, Nautilus va ser un taller permanentment ocupat, però quan els directius del Grup Condeminas decideixen vendre's la Naviera Condal, l'activitat de la petita factoria es veu molt disminuïda respecte dels anys anteriors. D'altra banda, l'increment progressiu del transport amb vaixells de contenidors comportarà una significativa reducció dels temps de càrrega i descàrrega i, per tant, aquest curt període d'escala no permetrà les intervencions de manteniment i reparació de les naus. Per això, Talleres Nautilus, com altres empreses similars, acabarà tancant portes en la dècada dels noranta.



Imatges de l'exterior i l'interior de Talleres Nautilus per al seu catàleg comercial.  
Anys noranta. Arxiu empresa Holding M. Condeminas.

## Talleres Nuevo Vulcano

**Fundador:** Joan Reynals

**Activitat:** construcció i reparació naval

**Període d'activitat:** 1836 – 2010

**Localització:** dues

- 1. Carrer Alegria, s/n (actual Andrea Dòria) (1834 – 1836 aprox.)
- 2. Moll Nou, s/n (1836 – 2010)

**Nombre de treballadors:** un màxim de 800 en el període d'estudi

**Material de construcció:** ferro

Els orígens dels tallers Nuevo Vulcano es remunten a la primera meitat del segle XIX, en el context de la introducció de la navegació de vapor a Espanya. El seu fundador, Joan Reynals, és un emprenedor que ha obtingut el privilegi reial de construir un vapor a Anglaterra i portar-lo a Espanya per utilitzar-lo amb finalitats comercials. Amb l'ajut d'altres socis capitalistes, posa en marxa la Companyia Catalana de Vapor i inaugura les primeres rutes comercials amb seu al port de Barcelona.<sup>79</sup> En adonar-se de la manca de mitjans de reparació a bord, Reynals crea el seu propi taller de reparació al carrer Alegria de la Barceloneta (actual Andrea Dòria), amb operaris i utilatge anglesos.<sup>80</sup> Alguns mesos més tard, però, els tallers es traslladen a una nau del moll Nou del port de Barcelona. Des d'aleshores fins al tancament de la factoria el juliol de 2010 han estat gairebé 175 anys de construcció i reparació naval en el camp de la metal·lúrgia en una mateixa localització.

No és l'objectiu dels autors reconstruir la història completa de Nuevo Vulcano, sinó fixar-nos en el paper de l'única gran drassana de Barcelona en relació amb les altres petites drassanes artesanals durant els anys del franquisme i la democràcia. Per conèixer part de la història anterior d'aquesta metal·lúrgia remetem el lector a les referències dels treballs de Rodrigo i Alfaro que se citen en aquestes pàgines.

L'any 1939 les instal·lacions de Vulcano es troben en molt mal estat. Els bombardejos han destruït part de les naus i el dic flotant es troba semisubmergit a causa de les vies d'aigua que s'hi han obert. Un detall de la memòria del port de Barcelona de l'època diu: «La Sección 4ª [del dic flotant] estaba hundida y tenía graves averías en las pontonas, cuarto de máquinas y en una caldera. Sus flotadores, hundidos y también seriamente destrozados, especialmente el central, lo mismo que el de la Sección 2ª, asimismo averiado y hundido».<sup>81</sup> A continuació, la memòria fa un inventari dels desperfectes en altres parts de la indústria i ho resumeix tot amb l'expressió «enormes destrozos».

Un altre dels aspectes a què es va haver de fer front acabada la guerra

fou el de la devolució de la propietat –requisada per les autoritats republicanes per atendre les necessitats de la indústria bèl·lica– a l'anterior titular, Unión Naval de Levante. Durant els anys de la postguerra, Nuevo Vulcano recupera el pols d'indústria metal·lúrgica important que havia tingut abans gràcies a l'important nombre de reparacions que necessita la flota destruïda per la guerra, com ja hem comentat en pàgines anteriors. A pesar de la falta de matèries primeres i malgrat els continus talls de llum, Vulcano manté la seva envergadura i, entre els anys quaranta i cinquanta, dóna feina a gairebé un miler de treballadors.

Els treballs d'aquest període són gairebé exclusivament de manteniment i reparació de vaixells, tot i que, eventualment, es construeixin noves embarcacions de proporcions mitjanes. Segons les descripcions dels tècnics d'aleshores, l'enginyer naval Joan Ribera i l'enginyer tècnic Joan Rovira,<sup>82</sup> la factoria s'organitzava en dues grans branques: administració i producció. La segona tenia diverses seccions que es resumeixen en l'esquema següent:

Caldereria	Secció on es reparen les calderes de vapor de la factoria i dels mateixos vaixells. Hi treballen especialistes a manipular les planxes de metall i reblonar-les, però també els llauners, que són els encarregats de les instal·lacions d'aigua dels vaixells. A la disciplina també se l'anomenava «ferreria de ribera», en analogia amb la «fusteria de ribera» dels mestres d'aixa.
Mecànica	Secció on es treballa amb la maquinària del taller i la de bord. Part de la plantilla són antics oficials mecànics de la Marina que ara treballen a terra ferma i apliquen els coneixements adquirits durant els seus anys a la mar.
Marineria	Petita secció els empleats de la qual s'encarreguen del desplaçament dels vaixells als molls o als dics de Vulcano, del moviment de peces pesants i, entre d'altres operacions, de fer proves de càrrega.
Oficina tècnica	Secció dels enginyers que supervisen tècnicament totes les intervencions de reparació i manteniment que es duen a terme.
Ràdio i electricitat	Secció dels especialistes que revisen i reparen els equips de ràdio dels vaixells. També fan el reconeixement i la comprovació dels elements elèctrics en funció de les normatives legals.
Serveis auxiliars	Secció amb professionals diversos que s'encarreguen de donar electricitat i aigua als vaixells atracats i proporcionar-los, així, els subministraments necessaris per poder-hi treballar.

Les seccions de foneria i fusteria de ribera havien tingut un gran protagonisme en dècades anteriors, però després de la Guerra Civil el treball dels seus professionals esdevé prescindible perquè, d'una banda, se subcontractaran els serveis de fosa i, de l'altra, els vaixells tindran cada vegada menys elements de fusta a bord.

Pel que fa a les categories professionals, a Vulcano se seguia una estructura jeràrquica tradicional, és a dir, els diferents nivells de comandament venien determinats pel grau de formació i/o d'experiència dels seus integrants. Així, en ordre descendent per rang professional, la plantilla de la fàbrica es dividia de la següent manera:

<b>Categoria professional</b>	<b>Nombre de treballadors</b>
Enginyers	2
Caps de divisió (enginyers tècnics)	8
Encarregats o contramestres	~20
Caps d'equip	~30
Operaris	~300
Peons especialistes (de 3a, 2a o 1a)	~250
Peons	~100
<b>Total</b>	<b>710 treballadors</b>

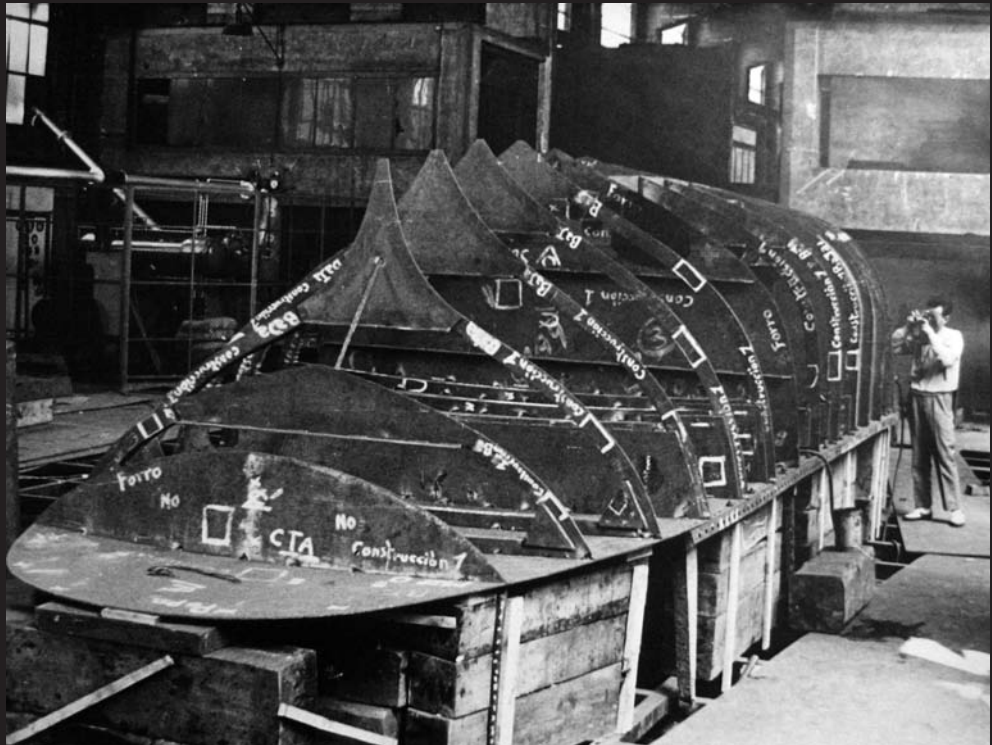
Les instal·lacions de Vulcano en aquells anys ocupen els molls Nou, el de Catalunya, l'Oriental i l'Occidental; en total uns 30.000 m<sup>2</sup> de superfície.<sup>83</sup> Un equipament que augmentarà amb l'adquisició de Talleres del Puerto Llastarry, l'any 1968, i de Talleres Vasco Catalanes, l'any 1970, aproximadament. La infraestructura de Vulcano durant aquest període comprèn diverses naus, tallers, magatzems, càbries i l'antic dic flotant i deposant de 1904.

Aquestes instal·lacions, però, es troben saturades per la quantitat creixent de vaixells que recorren als serveis de Nuevo Vulcano<sup>84</sup> i, de nou, com ja s'ha reclamat nombroses vegades en el passat, sorgiran veus que demanen la construcció d'un dic sec de gran capacitat que pugui acollir naus de proporcions considerables, com les que atraquen en el port de Barcelona. En lloc d'un dic sec, el que arribarà serà el vell dic flotant de 4.200 tones de força ascensional que Unión Naval de Levante té a València i que, en ser reemplaçat per un de més gran, serà enviat l'any 1965 a Barcelona per reforçar l'equipament de Nuevo Vulcano.





Col·locació del motor a un vaixell construït a Vulcano, data desconeguda. MMB, Fons Nuevo Vulcano, unitat d'instal·lació 587.



Fase de muntatge d'un remolcador per a Guinea Equatorial, sense data. MMB.  
Fons Nuevo Vulcano, unitat d'instal·lació 587.

El trasllat del dic flotant de València només pal·liarà momentàniament les necessitats de la indústria de reparació naval de Barcelona, encapçalada per Nuevo Vulcano, ja que se seguirà sense poder alçar vaixells de grans dimensions, cada vegada més comuns. És per això que ja des de principis de la dècada dels setanta, la drassana barcelonina es plantejarà seriosament la construcció del dic sec, que havia estat objecte de desig durant tants anys per part de les associacions empresarials, les cambres de comerç i institucions públiques i privades amb interessos comercials al port de Barcelona.

A la memòria explicativa del projecte de dic sec, presentada l'any 1972 a la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona, Unión Naval de Levante argumenta que l'obra és necessària perquè «Barcelona es un centro nato de reparación naval, como ha sido confirmado en las monografías preparatorias del III Plan de Desarrollo, donde junto con Cádiz y El Ferrol, se han definido como Centros de Reparaciones Preferentes en cuanto a la localización de Inversiones».<sup>85</sup>

El fet és que en el mateix any 1972 expirava la concessió del dic flotant i depositant que el port de Barcelona havia atorgat a Nuevo Vulcano i, segons Joan Ribera, aleshores màxim responsable de la factoria, la Junta d'Obres i Serveis va demanar la renovació de la concessió que aniria lligada a la construcció del dic sec per part de Vulcano.<sup>86</sup> Unión Naval de Levante va acceptar les condicions i va pressupostar l'obra en uns 700 milions de pessetes. La unió temporal formada per les empreses constructores Dragados y Construcciones, Entrecanales y Távora i Sociedad Española de Dragados fou l'encarregada de dur a terme la construcció del dic sec. Vulcano, per mitjà de Talleres del Puerto Llastarry, en va fer la gran comporta metàl·lica de gairebé 200 tones, que servia per tancar la banyera del dic.

Així, al cap d'alguns anys, a la tardor de 1978 va entrar en funcionament el dic sec del port de Barcelona, construït al moll Occidental, amb unes dimensions de 215 metres de llargada per 36 d'amplada, i amb capacitat per a vaixells de fins a 50.000 tones, el més important del Mediterrani, segons la premsa de l'època.<sup>87</sup>

Tot i que els efectes de la crisi del petroli van acabar afectant Espanya al final de la dècada dels setanta, Vulcano va mantenir el volum d'activitat fins ben entrats els anys vuitanta. Aleshores, la forta crisi econòmica, la traumàtica reconversió que va viure el sector naval espanyol i la irrupció dels nous vaixells mercants de contenidors (que escurçaven molt les operacions de càrrega i descàrrega i, per tant, el temps de l'estada a port), van fer caure en picat la demanda d'intervencions de reparació i manteniment a Vulcano, de manera que l'empresa va veure's obligada a tancar les seves filials, Llastarry i Vasco Catalanes.

En començar els anys noranta, Vulcano decideix retirar l'històric dic

flotant i deposant construït l'any 1904 i que fins aleshores havia prestat servei. Tot i els esforços d'algunes institucions i particulars per evitar la desaparició de tal mostra del patrimoni industrial del país, la maquinària del dic va acabar essent desballestada l'any 1991, essent el darrer de les seves característiques que encara estava en actiu a tot el món.



## TALLS DE VEU

Al llarg de la present recerca, els autors vam preguntar a tots els testimonis –tant si havien treballat a Vulcano com si no– que ens fessin algun comentari sobre la històrica factoria del moll Nou. L'objectiu era copsar la percepció externa dels professionals de la construcció naval de la Barceloneta. A continuació es mostren algunes de les declaracions més representatives, les quals, tot i ser bastant crítiques amb la gestió del personal de la drassana, no invaliden la trajectòria centenària de la institució.

- Quan em van enviar a Vulcano l'any 1958 la fàbrica tenia fama de ser un lloc molt desgraciat i estripat. Hi havia un ambient bastant..., un caldo, diguem. Hi havia molt bona gent, però cada dos per tres t'armaven un *tinglado* que, *bueno*. JOAN ROVIRA RIPOLL
- Jo no hagués contractat mai ningú de Vulcano, perquè no sabien treballar. D'una altra drassana sí, però de Vulcano, ni pensar-ho. NICOLÁS ZAPATA ROMÁN
- Després de la guerra, a Vulcano no es parava de treballar. Cada dia entraven de vuit a deu vaixells nous per ser reparats. SEBASTIÀ MILLANS ROSICH
- Vulcano tenia mala fama per la seva baixa productivitat, que arribava al 50%. Fins i tot, el director de Llastarry demanava al de Vulcano: «No m'enviïs ningú de Vulcano, que no els vull!». EUGENIO ÁLVAREZ HERNANDO
- Vulcano estava molt mal vista, i no hi havia cap control. Em sembla que mai no van acomiadar ningú i, d'altra banda, els treballadors estaven molt viciats. De vegades veies un operari que venia de treballar tot brut, negre de dalt a baix, però és que en realitat resultava que havia estat tot el matí dormint dins d'una xemeneia. VICENS FORNER PUIG

- Als anys seixanta sobrava molta gent, però no s'acomiadava a ningú. Hi havia una sala que anomenàvem «la dels inactius», on els treballadors es passaven el dia jugant a cartes fins que els necessitàvem. JOAN RIBERA ALSINA
- Les condicions laborals als anys quaranta i cinquanta eren molt dolentes. Quan arribava un vapor i havien de reparar una caldera, els operaris no tenien temps d'esperar que es refredés, de manera que es posaven sacs d'arpillera mullats pel damunt i així es protegien de l'escalfor. EUGENIO ÁLVAREZ HERNANDO

## Talleres del Puerto Llastarry

**Fundador:** Josep Llastarri Balcells

**Activitat:** construcció i reparació naval

**Període d'activitat:** 1942 – 1968 / 1968 – 1989

**Localització:** Moll de Llevant, s/n

**Nombre de treballadors:** de 40 a 80

**Material de construcció:** ferro

L'any 1942 Josep Llastarri Balcells, nascut l'any 1891 a Cervera i veí del barri de Gràcia, va sol·licitar a la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona el permís per posar en marxa un taller de reparació naval en una parcel·la de 600 m<sup>2</sup> del moll de Llevant.<sup>88</sup> En la sol·licitud, el senyor Llastarri explica que cal una ràpida instal·lació de tallers nous «que ayuden a solventar, en la medida de lo posible, la falta de tonelaje que sufre nuestra Patria, debido en gran parte al gran número de buques paralizados y fuera de servicio por falta de manos y talleres que acudan a tiempo a su reparación».<sup>89</sup> Certament, ja hem dit en pàgines anteriors que la flota espanyola es trobava en aquelles dates en una situació de precarietat total, agreujada, a més, per l'escenari bèl·lic mundial i, posteriorment, pel bloqueig econòmic internacional a què va ser sotmesa la dictadura franquista fins als anys cinquanta.

Malgrat tot, les dificultats esmentades no van ser obstacle perquè l'emprenedor Llastarri tirés endavant un projecte que, amb el temps, es demostraria sòlid i solvent. Amb tan sols quatre anys de singladura, el responsable de la drassana ja demanava a la Junta d'Obres i Serveis que els concedís una ampliació dels terrenys arrendats inicialment perquè «ante el incremento que han tomado los talleres resulta del todo insuficiente el local de que disponemos».<sup>90</sup>

La drassana, que adoptaria el nom de Talleres del Puerto Llastarry –amb el cognom del propietari amb la lletra i grega des d'aleshores–, s'especialitzaria en la construcció i reparació d'embarcacions d'acer de petita i mitjana eslora, tals com llanxes auxiliars, dragues, transbordadors, gànguils o barcases. El progrés del negoci permetria que, de nou, l'any 1959 s'ampliessin les seves instal·lacions amb l'obtenció d'una concessió de vuit naus del *tinglado* que la Junta d'Obres i Serveis havia construït en el mateix moll de Llevant on fins aleshores havien estat les mateixes drassanes de Talleres del Puerto Llastarry.<sup>91</sup>

L'any 1968, però, els Talleres del Puerto Llastarry van viure un sotrac: la mort del seu propietari, Josep Llastarri. Com que l'empresa no va tenir continuïtat en els descendents del fundador, Unión Naval de Levante, a través de Nuevo Vulcano, va decidir adquirir-la i adaptar-la a la seva estra-

tègia de negoci. Aquest fet demostra que, entre d'altres motius, Vulcano no volia deixar perdre l'experiència adquirida per l'equip humà de Llastarry durant més de vint-i-cinc anys de trajectòria professional.

Durant els anys setanta, Llastarry va tornar a estar en actiu com una drassana autònoma –tot i que sota la propietat i les directrius de Nuevo Vulcano– que va seguir amb la seva activitat constructiva i de reparació naval. Per posar-ho en dades objectives, durant tot l'any 1975 Talleres del Puerto Llastarry va efectuar treballs de reparació i manteniment a més de quaranta vaixells, amb una suma total de gairebé 140.000 tones de registre brut, una xifra que cal posar en relació amb les 625.000 tones que va reparar Vulcano en aquell mateix any, o els més de 4.000.000 de tones que es van reparar als Astilleros Españoles de Cadis.<sup>92</sup> D'altra banda, un dels encàrrecs més singulars d'aquest període va venir de la mà de l'empresa matriu de Llastarry i Vulcano, Unión Naval de Levante, que l'any 1978 li va encomanar la construcció de la gran comporta del nou dic sec del port de Barcelona, una immensa màquina d'acer de 35 metres d'amplada i 9 d'alçada que, amb gairebé 200 tones de pes, havia de tancar el dic per la part d'accés dels vaixells.<sup>93</sup>

En els anys vuitanta, Llastarry va viure la seva darrera dècada d'existència. La greu crisi econòmica i industrial que sacsejava el país durant aquells anys va dur al tancament de bona part del sector naval espanyol, especialment en les grans drassanes històriques del nord i el sud d'Espanya, una reconversió que va comportar la pèrdua de milers de llocs de treball i una confrontació social a les ciutats afectades que encara es recorda. El cas de Llastarry va ser molt més pacífic: l'any 1989 Unión Naval de Levante va decidir extingir la societat per raons estratègiques i en va absorbir el personal posant fi, d'aquesta manera, a una de les drassanes més productives del port de Barcelona durant la segona meitat del segle xx.





Una grua mòbil i una càbria efectuen la complexa operació d'avarada d'un vaixell metàl·lic de passatgers construït a Llastarry l'any 1987. MMB, Fons Nuevo Vulcano, unitat d'instal·lació 557.



Petita embarcació metàl·lica davant de les drassanes Llastarry. MMB, Fons Nuevo Vulcano, unitat d'instal·lació 557.



## TALLS DE VEU

- Talleres del Puerto Llastarry tenia llicència de reparació de vaixells, però també per construir-ne, de manera que quan Nuevo Vulcano esdevé la nova propietària de la drassana, la destina, sobretot, a la construcció naval per tal de no perdre la llicència. Però és que, a més, els treballadors de Llastarry eren molt bons construint vaixells d'acer, molt més que els de Vulcano. EUGENIO ÁLVAREZ HERNANDO
- Quan Vulcano va comprar Llastarry estava tot destrossat, amb piles de ferros per aquí i per allà. A més, tenien unes màquines que s'havien construït ells mateixos i ja no servien. Vam haver de començar de zero. Ara bé, tot i dependre de Nuevo Vulcano, ens autofinançàvem! A partir d'aleshores, totes les milleres que fèiem a Llastarry les pagàvem amb els beneficis generats per la nostra mateixa activitat. JOAN ROVIRA RIPOLL
- A Llastarry fèiem petites llanxes de ferro per a la Marina de Guerra espanyola, per a petits remolcadors submarins de la base naval de Cartagena. També fèiem barcasses per travessar l'Ebre o remolcadors per al port de Barcelona. EUGENIO ÁLVAREZ HERNANDO

## Talleres Vasco Catalanes

**Fundador:** desconegut

**Activitat:** reparació naval

**Període d'activitat:** abans de la Guerra Civil - 1970 aprox.

**Localitzacions:** dues

- 1. Avinguda del Paral·lel, 35 (abans de la Guerra Civil - 1959)
- 2. Moll de Llevant, s/n (1959 - 1970 aprox.)

**Nombre de treballadors:** fins a 200

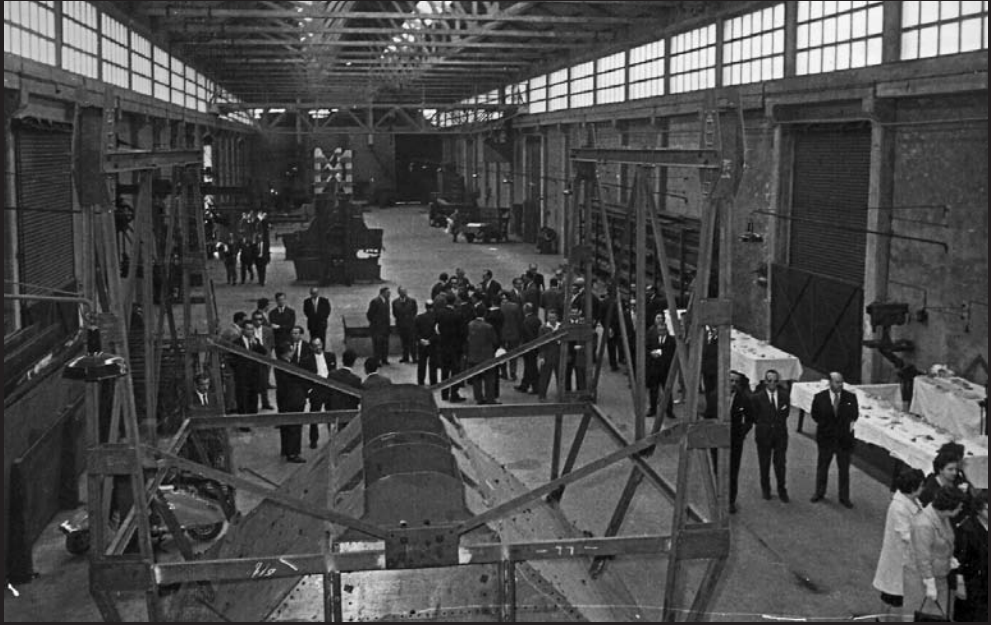
**Material de construcció:** ferro

Talleres Vasco Catalanes no va ser una drassana pròpiament dita, però forma part de la memòria de bona part dels testimonis que hem entrevistat per a aquest llibre i, d'altra banda, va arribar a tenir una de les plantilles de treballadors més grans de totes les empreses aquí descrites: fins a dos centenars d'operaris van treballar en aquest taller.

D'aquesta empresa no hem trobat gairebé cap constància documental a cap dels arxius que hem consultat. Només se l'anomena de passada en llistes de tallers d'alguna memòria anual de la Junta d'Obres del Port de Barcelona. No obstant això, sabem per Sebastià Millans<sup>94</sup> i per Josep Manuel Basáñez<sup>95</sup> que un dels seus responsables fou Luis Basáñez Basterrechea (1911-2007), el qual va dirigir l'empresa durant el període d'expansió en els anys cinquanta i seixanta. En principi, els Talleres Vasco Catalanes van ser fundats en una data indeterminada anterior a la Guerra Civil i la seva primera ubicació va ser en un petit local al número 35 de l'avinguda del Paral·lel de Barcelona. Segons Josep Manuel Basáñez, l'empresa formava part d'un grup empresarial de Bilbao anomenat Soldadora i representava una petita delegació del grup a la ciutat de Barcelona.

A causa de l'augment de la demanda de serveis de reparació naval al port de Barcelona, el mes de maig de l'any 1959 els tallers es van traslladar al *tinglado* número 1 del moll de Llevant, al costat d'on es trobaven Llastarry i Nautilus;<sup>96</sup> d'aquesta manera, els operaris de Vasco Catalanes tenien molt més a prop els vaixells als quals havien d'anar a fer tasques de reparació. En el nou emplaçament del moll de Llevant els tallers Vasco Catalanes ocupaven una superfície de 1.440 m<sup>2</sup>, tal com s'indica en la memòria del port de 1970.<sup>97</sup> Segons Josep Manuel Basáñez, Vasco Catalanes va ser pionera en la introducció de la tècnica de la soldadura en la reparació naval en un període en el qual molts dels vaixells que encara estaven en actiu havien estat construïts amb planxes metàl·liques reblonades. El personal que va treballar a Vasco Catalanes va adquirir una alta especialització i, de fet, pels volts dels anys setanta va passar a formar part del conjunt d'empreses de Nuevo Vulcano.

Segons els testimonis entrevistats de Nuevo Vulcano, Vasco Catalanes va ser comprada per Vulcano pels volts dels anys setanta. Queda, doncs, pendent l'estudi d'aquest taller.





Diferents instantànies de l'acte d'inauguració de la nova seu de Talleres Vasco Catalanes, maig de 1959. A dalt a l'esquerra, vista de la nau amb els convidats a l'acte. A dalt a la dreta, el convidat Narcís Cardona flanquejat pels oficials de la Comandància. A baix a l'esquerra, el capellà beneeix el taller. A baix a la dreta, Luis Basáñez saluda els oficials de la Comandància del Port de Barcelona. Arxiu personal Josep Manuel Basáñez.



## Astilleros Viudes

**Fundador:** Manuel Viudes Cayuela

**Activitat:** construcció i reparació naval

**Període d'activitat:** 1940<sup>98</sup> – 1991

**Localitzacions:** dues

- 1. Bateria de l'Astillero (1940 - 1964)
- 2. Moll del Rellotge (1965 - 1991)

**Nombre de treballadors:** de 40 a 100

**Material de construcció:** fusta, ferro i fibra

Astilleros Viudes va ser creada per Manuel Viudes Cayuela, un mestre d'aixa vingut de la ciutat alacantina de Torrevella que, a les primeres dècades del segle xx, va obrir un taller de construcció naval de fusta a la Barceloneta. Es tractava d'un taller de construcció i reparació de petites embarcacions de fusta que, en origen, va ocupar provisionalment una nau al final del Passeig Nacional en la zona de la bateria de l'Astillero (avui plaça del Mar), dins del perímetre del port de Barcelona.<sup>99</sup>

Manuel Viudes Cayuela va seguir el mateix camí que molts companys de professió: havent construït pailebots i vaixells de pesca a les platges de la costa llevantina, s'havia desplaçat cap al nord a la recerca de millors oportunitats laborals fins a instal·lar-se definitivament a Barcelona, on la conjunció de les activitats pesqueres, mercants i esportives oferia noves possibilitats de negoci.

Ben aviat, però, seran els seus fills, Manuel i Paco, els qui es posaran al capdavant de l'empresa i la convertiran en una de les drassanes més productives del port de Barcelona. A partir dels anys cinquanta, Astilleros Viudes segueix una evolució paral·lela a la d'altres constructors que es trobaven ubicats en els terrenys de la bateria de l'Astillero: per ordre de la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona hauran de traslladar el taller al moll del Rellotge i, mentre no se'ls autoritzi a construir una nau sòlida, es mantindran en precari treballant en un cobert de fusta. Finalment, quan ja se'ls permet construir l'edifici definitiu mercès a una llarga concessió administrativa, efectiva des de l'any 1965, els germans Viudes aixecaran una gran nau de més de 1.000 m<sup>2</sup>.

Aquells foren anys de frenètica activitat. Mentre que Manuel, el germà gran, és més reservat, Paco, de caràcter dinàmic i extravertit, durà a terme una incansable tasca comercial gràcies a la qual la seva empresa es posicionarà en les places capdavanteres del sector de la construcció naval a petita escala a Barcelona. Paco Viudes va estar implicat en l'organització de diverses edicions del Saló Nàutic de Barcelona, va presidir l'Associació d'Indústries Nàutiques (ADIN), va relacionar-se intensament amb el





Paco Viudes al timó d'una embarcació en aigües del port de Barcelona, data desconeguda. Arxiu Família Viudes.



Buc metàl·lic del primer motoverer construït per Viudes, el *Rima III*. Any 1972.  
MMB, Fons JOPB, unitat d'instal·lació 87.



Paco Viudes i dos col·laboradors comanden una llanxa ràpida per a la Marina durant una navegació de prova, data desconeguda. Arxiu Família Viudes.



Avarada del vaixell de passatgers *San Francisco*, data desconeguda. MMB, Fons JOPB, unitat d'instal·lació 87.

Reial Club Nàutic de Barcelona, va ser tripulant dels velers de l'aleshores príncep Joan Carles en algunes de les regates que va disputar, va aconseguir contractes amb la Marina per a la construcció d'embarcacions militars, amb Hisenda per a la construcció de patrulleres i, ja als anys vuitanta, amb el Ministeri d'Obres Públiques per fer dos vaixells oceanogràfics. El sùmmum de la diversificació de l'activitat d'Astilleros Viudes el trobem amb el doble encàrrec que rep a finals dels vuitanta per construir sengles reproduccions de la *Santa Maria*, la nau de Cristòfor Colom, una per a un excèntric empresari japonès i l'altra per a la Comissió del Vè Centenari del Descobriment d'Amèrica. Aquesta tasca la van dur a terme, precisament, a les antigues drassanes de Narcís Cardona, que també havia construït dues rèpliques de la *Santa Maria* a finals dels anys seixanta, i a qui Paco Viudes havia comprat el negoci l'any 1976.

Malauradament, aquesta brillant trajectòria es va estroncar per la conjunció de diversos factors, tots ells desafortunats. D'una banda, pels volts de 1990, Paco Viudes va patir greus problemes de salut que li dificultarien enormement l'activitat empresarial; de l'altra, Astilleros Viudes va veure's afectada directament per les transformacions urbanístiques imposades pels Jocs Olímpics que s'havien de celebrar l'any 1992, en tant que l'Autoritat Portuària de Barcelona va decidir canviar la localització dels terrenys concedits a la drassana i desplaçar-los del moll del Relotge a l'extrem del moll de Llevant; aquests contratemps es van combinar amb un de definitiu, de caire econòmic: l'arribada de la crisi postolímpica, la caiguda en picat de les comandes i la retirada del finançament bancari. Per tot plegat, Astilleros Viudes va haver de tancar les portes en acabar l'any 1991, després de més de cinquanta anys de trajectòria.

Cal dir que Astilleros Viudes va ser, probablement, l'única drassana barcelonina de la postguerra que es va saber adaptar als canvis que en el món de la nàutica comercial i d'esbarjo es van anar produint entre 1940 i 1990. Mentre que els seus orígens com a fusters de ribera es mantindran al llarg de la seva història –quan els encarreguin velers de fusta, per exemple–, ràpidament respondran a les necessitats de nous clients que demanen vaixells d'acer –ja siguin iots, naus de passatgers o patrullers– o que, a partir de la irrupció de la fibra, demanen embarcacions de plàstic per a la nàutica d'esbarjo. En conseqüència, el nombre d'operaris de Viudes anirà en augment fins a arribar a tenir una cinquantena de treballadors propis i una quantitat similar de subcontractats quan hi havia puntes de feina, de tal manera que en alguns moments Viudes va arribar a tenir un centenar d'operaris en actiu.



## TALLS DE VEU

- En Paco Viudes tenia una empenta i una energia extraordinàries. Va estar a tots els fronts i va treballar en moltíssims projectes. EUSEBI MARSAL CALDÉS
- Per tal de no aturar l'activitat de l'empresa, el meu pare va construir la nau definitiva al damunt del barracó de fusta anterior, de manera que quan la nau va estar acabada, van desmuntar el cobert de fusta i van seguir treballant en els encàrrecs que aleshores tenien en marxa. GEMMA VIUDES PORTABELLA<sup>100</sup>
- En Paco Viudes va fer un dels primers vaixells d'arrossegament de fibra que es van fer a Catalunya. Va anar a França amb en Joan Ribera, de Vulcano, per conèixer-ne la tècnica i la van importar a Barcelona. Era un vaixell de 25 metres que després vaig inspeccionar jo mateix. SEBASTIÀ MILLANS ROSICH
- En Viudes no volia o no li interessava el personal de Cardona i el va anar jubilant progressivament. Crec que és perquè aquests treballadors eren experts en fusta i en Viudes tenia la idea de dedicar la nau de Cardona per fer exclusivament vaixells de fibra. MANUEL GONZÁLEZ PÉREZ

## Talleres Zapata

**Fundador:** Nicolás Zapata Román

**Activitat:** construcció i reparació naval

**Període d'activitat:** aprox. 1960 – 1999

**Localització:** dues

- 1. Passeig Nacional, 27 (1960 – 1970)
- 2. Varadero (1970 – 1999)

**Nombre de treballadors:** fins a 15

**Material de construcció:** fusta

Nicolás Zapata Román és un dels exemples de superació més emblemàtics dels representants de les drassanes de la Barceloneta de la segona meitat del segle xx. Nascut al mateix barri l'any 1938, orfe per part de mare des de ben petit i amb el pare empresonat després de la guerra, va haver d'empecar-se-les per sobreviure en un període amb tantes mancances com era el de l'Espanya dels anys quaranta i cinquanta. Segons explica el mateix Nicolás, el pare, mariner mercant de professió, va ser confinat a un vaixell-presó atracat al port de Barcelona; de nit, tot subornant els seus guardes, sortia nedant sigil·losament del presidi flotant per anar a treballar a la Barceloneta i tornava a trenc d'alba, abans del recompte matinal, per no ser descobert. D'aquesta manera podia ajudar els seus fills, que havien quedat sols a casa.<sup>101</sup>

De ben petit, amb tan sols vuit anys, en Zapata feia de noi dels encàrrecs per als operaris d'Astilleros Millans. Quan no li tocava anar a buscar cafès, donava un cop de mà al taller i, de passada, es familiaritzava amb l'ofici. Més tard, als catorze anys va estar un any treballant a les drassanes dels germans Viudes, on el jove va anar a parar cridat per la major prestància de les construccions navals d'aquesta drassana. Durant aquesta època, en Nicolás feia alguna visita a les drassanes de Narcís Cardona, on el mestre d'aixa, desitjós de transmetre els seus coneixements a les noves generacions, oferia classes als joves del barri.

Als quinze anys, en Nicolás va ser reclutat pels germans García, a les drassanes dels quals va aprendre definitivament l'ofici de fuster de ribera. Un dels clients d'aquest taller, veient l'empenta del jove Nicolás, li va encarregar la construcció d'una embarcació a banda dels García, moment que Zapata va aprofitar per independitzar-se i començar la seva carrera professional en solitari.

Durant els primers anys, en Nicolás va haver de pensar-se-les totes per poder sobreviure, com tants d'altres del seu entorn, i en els baixos d'un dels envellits habitatges de la Barceloneta va muntar un petit taller de mobles de cuina, ocupació que mirava d'alternar amb la construcció d'un

bot o alguna embarcació lleugera. A la fi, l'oportunitat que estava esperant li va arribar als vint-i-tres anys, quan el propietari del taller de remes i bossellam conegut com Can Terol, ubicat en el número 27 del Passeig Nacional, li va traspassar el negoci en arribar-li l'edat de jubilació. Va ser aleshores quan en Nicolás va fer realitat l'aspiració de tenir una drassana pròpia, ja que va poder disposar de les eines, la maquinària i els operaris per començar a construir vaixells en condicions acceptables.

Durant els anys següents en Nicolás va perfeccionar el seu mestratge assumint tots els encàrrecs que se li feien, sense discriminar res. En aquest sentit, quan faltava la feina alguns mestres d'aixa arribaven a fer pals de telèfon, avesats com estaven al treball amb els arbres dels vaixells.

A finals dels anys seixanta, la drassana de Nicolás Zapata es va veure obligada a desplaçar-se als terrenys del port, ja que cada dia li era més complicat treballar al local del Passeig Nacional, per les molèsties que els moviments de fustes i embarcacions ocasionaven als veïns i els vianants de la zona. Així, va adquirir un local del nou edifici d'habitatges del Varadero, on va traslladar el seu taller i on treballaria fins que va decidir retirar-se. Durant els trenta anys que va operar al costat del Varadero, en Zapata va construir desenes de vaixells de fusta, molts per a la pesca, però també molts d'altres per a la nàutica esportiva.

De la setantena de vaixells que es van construir a les drassanes Zapata tots van ser de fusta, excepte un: una embarcació de pesca amb el buc de fibra. Segons el mestre d'aixa, l'experiència d'utilitzar el plàstic després de tants anys de treballar la fusta va ser tan decebedora que va decidir no repetir-ho mai més.

Tot i mantenir el ritme dels encàrrecs i la plantilla intactes fins ben entrats els anys noranta, els problemes de salut van superar l'empenta i l'energia de Nicolás Zapata i es va haver de retirar del negoci, no sense abans lliurar el seu darrer encàrrec, un original iot de fusta de teca d'inspiració oriental per al magnat italià Giovanni Agnelli. Amb el tancament d'aquesta drassana desapareixia l'últim gran taller de mestres d'aixa en actiu a Barcelona.





En primer terme, Nicolás Zapata treballant a l'escola d'aprenents de Narcís Cardona. Anys cinquanta. Arxiu personal Nicolás Zapata.



Els operaris de Zapata durant els treballs en el darrer vaixell de la drassana, el iot de teca de Giovanni Agnelli. Anys noranta. Arxiu personal Nicolás Zapata.



## TALLS DE VEU

- En Zapata era molt perfeccionista, tenia mentalitat d'empresari i va saber-se envoltar d'un equip de fusters molt bons i molt treballadors. Com que, a més, era educat, va arribar a tractar amb molta gent del Club Nàutic i això li va permetre fer bastantes embarcacions esportives. VICENS FORNER PUIG



## CONCLUSIONS

La recerca que hem presentat es va iniciar amb la intenció d'analitzar les relacions laborals a les drassanes del port de Barcelona durant el tardofranquisme i la transició, com un treball de fonts orals, amb l'objectiu de descriure-hi un suposat moviment obrer en possible sintonia amb l'ambient polític i sindical de la ciutat en un període tan convuls. Aquesta hipòtesi va quedar falsada en un estadi primerenc de la investigació, perquè a l'única factoria on podia haver prosperat un moviment obrer organitzat era a Talleres Nuevo Vulcano, i els autors d'aquesta recerca no hem trobat evidències que s'organitzés quelcom a imatge i semblança del que tradicionalment s'entén per «lluita obrera». Això no vol dir que no existissin altres mecanismes de contestació que s'articulaven quan hi havia malestar entre els treballadors d'aquesta drassana, com així va ser, però insistim: no hi va haver un moviment obrer entès de la manera tradicional.

D'una banda, a Nuevo Vulcano no existia el treball en cadena, ni tampoc era repetitiu. Les intervencions de manteniment i reparació de vaixelles es feien fora dels tallers, de manera que els obrers tenien mobilitat i sempre es trobaven amb escenaris nous. De l'altra, tot i tenir una gran plantilla de gairebé 1.000 persones, els treballadors tenien més consciència d'artesans especialitzats que de simples obrers. I, finalment, l'ambient de treball estava impregnat dels costums i tradicions populars de la Barceloneta i, en conseqüència, les eventuais protestes –que n'hi va haver– van seguir estratègies diferenciades de les que es donaven, per exemple, a Barcelona ciutat. Per tant, a la recerca d'un moviment obrer organitzat el que trobem és una concentració d'especialistes que treballen en una indústria, però amb mentalitat d'artesans.

En veure el tomb que va donar la investigació després de falsar la hipòtesi inicial, vam trobar-nos que havíem de tornar a començar de zero, per bé que se'ns acabava d'obrir tot un camp verge de coneixement que mereixia ser treballat: el dels tallers de construcció i reparació naval a Barcelona durant el franquisme i la democràcia. Va ser aleshores quan vam apostar per elaborar l'inventari de tallers que en el mateix període es dedicaven a la construcció naval a Barcelona i que, per diverses raons, havien restat gairebé oblidats. Així que vam saltar de la fàbrica al taller per desco-

brir-hi tot un món ocult, on el vell i el nou es barrejaven sense que quedés clar on acabava l'un i començava l'altre. El resultat, doncs, més o menys reeixit, amb més o menys encert, és la llista i la descripció de les darreres drassanes barcelonines de la història naval catalana, les que desapareixen per sempre en acabar el segle xx.

Així, constatem que durant la segona meitat del segle passat a Barcelona estaven actives una dotzena de petites drassanes, dedicades a diverses activitats. La majoria eren drassanes d'origen familiar, algunes amb arrels a les terres de l'Ebre i més al sud, on treballaven unes poques desenes d'operaris, alguns d'ells emparentats. Les que es dedicaven a la fusta eren hereves de la tradició dels mestres d'aixa; les que es dedicaven a la reparació naval solien treballar amb el ferro seguint la tradició de la caldereria naval iniciada al segle XIX a Nuevo Vulcano. Alguns tallers van diversificar la seva activitat i tan aviat construïen vaixells de fusta, com de fibra, com de ferro. Aquests van ser, lògicament, els que sobreviuran més anys.

D'altra banda, la fusteria de ribera va rebre un cop molt fort als anys seixanta amb la introducció dels vaixells de plàstic, innovació que arracona la tradició dels mestres d'aixa fins a la seva gairebé total extinció, i el cas que millor ho exemplifica és el del citat Manuel González, que viu en la seva pròpia pell la desaparició de l'ofici. Actualment, no es pot parlar de cap drassana històrica en actiu a Barcelona que es dediqui exclusivament a la fusta.

En l'afany de localitzar i ubicar aquestes petites drassanes apreciem un desplaçament geogràfic dels tallers a mesura que avança el període estudiat, des d'ubicacions urbanes cap al recinte portuari. Així, mentre que a la postguerra trobem tallers, drassanes i múltiples comerços auxiliars de la nàutica i la pesca disseminats pels carrers de la Barceloneta, especialment al Passeig Nacional i prop de la platja, als anys vuitanta només Astilleros García va conservar la seva particular ubicació, entre les cases i la platja de la Barceloneta. La resta d'empreses ha hagut de traslladar-se als molls del port de Barcelona o ha tancat, excepte els petits negocis que no tenen una activitat aparatosa o molesta per als veïns i que han romàs al barri a causa de la seva naturalesa comercial.

En relació amb els clients d'aquestes drassanes, hem de dir que es troben repartits entre la pesca, la marina mercant i la nàutica d'esbarjo. Com hem dit més amunt, només van poder sobreviure els tallers que van donar servei als tres tipus de clients, alternativament o simultàniament.

Recordem, doncs, que a la recerca d'un hipotètic moviment obrer a les drassanes de Barcelona que s'ha demostrat diferent al de la definició clàssica, hem descobert tot un món amb mil matisos lligat a uns indrets, un temps, una activitat i una manera de viure i treballar que ja no existeix. Es tracta, per tant, d'un patrimoni immaterial, una memòria professional,

que hem intentat dibuixar en la distància del record. No ens hem proposat rescatar les antigues embarcacions que construïen, ja hi ha tot un moviment que vetlla per la salvaguarda del patrimoni material. Modestament, ens donem per satisfets podent concretar avui el mapa dels tallers del port de Barcelona durant el franquisme.

Els autors de la present monografia hem estat conscients dels nostres punts forts i dels nostres punts febles. Dels primers, direm que ens hem esforçat per aportar la nostra experiència en el treball amb fonts orals i que, com en d'altres recerques anteriors, hem volgut alternar els punts de vista que caracteritzen la nostra formació en antropologia i periodisme. En canvi, hem hagut de superar la nostra manca de coneixements tant pel que fa al món de la nàutica com al del territori estudiat. Volem fer constar, també, que hem fet un esforç de recopilació de material gràfic per tal de donar imatge i contextualitzar adequadament la investigació.

En relació amb l'ús de les fonts orals, hem de dir que no ha estat una aposta metodològica a partir de la qual optar per unes fonts d'informació en detriment d'unes altres. Creiem que en aquesta investigació era important recollir la paraula dels testimonis, perquè la seva experiència i els seus relats són, si se'ns permet l'expressió, l'última brasa d'un foc ja extingit. Donem, doncs, per finalitzada la nostra recerca amb l'esperança que doni peu a noves investigacions que corroborin o contradiguin les nostres tesis, però que, sigui com sigui, aportin noves dades per al coneixement de la història marítima de Catalunya.





# RELACIÓ D'INFORMANTS

## Informants directes

Nom	Any de naixement	Empresa/es	Formació
ÁLVAREZ HERNANDO, Eugenio	1957	Vulcano	Administratiu

Eugenio Álvarez va entrar a treballar a Talleres Nuevo Vulcano de ben jove, de la mà del seu pare, que hi era des del temps de la postguerra. Des de finals dels anys setanta l'Eugenio va desenvolupar tasques administratives a Talleres del Puerto Llastarry, primer, i a Vulcano, després, fins al seu tancament definitiu l'estiu de l'any 2010. Des del seu lloc de treball va tenir una posició privilegiada per observar els canvis que va viure Nuevo Vulcano al llarg de gairebé tres dècades.

FORNER PUIG, Vicens	1949	Borrelles	Mestre ferrer
---------------------	------	-----------	---------------

Vicens Forner és un dels pocs informants que encara viu a la Barceloneta. Cronista oficiós del barri, ben aviat va començar a treballar com a ferrer al taller familiar i ha estat testimoni de les transformacions irreversibles que ha viscut la Barceloneta al llarg dels darrers cinquanta anys. El seu taller de ferro i forja va subministrar tones i tones de ferramentes als tallers de construcció naval que hi havia al veïnat.

GARCIA ROIG, Lliurat	1966	Garcia	Mestre d'aixa
----------------------	------	--------	---------------

Lliurat Garcia haurà estat un dels darrers mestres d'aixa que ha heretat l'ofici del seu pare, a diferència dels qui l'han après pel seu compte o en escoles especialitzades. En Lliurat és l'últim representant de la nissaga dels Garcia. Va créixer envoltat de taulons i serradures, va fer tot l'aprenentatge al taller i, després de tancar les portes, ja fa vint anys, segueix vinculat al món de la nàutica amb el seu treball a Livemar.

GARCIA ROIG, Ramon	1925	Garcia	Mestre d'aixa
--------------------	------	--------	---------------

Ramon Garcia, pare d'en Lliurat, va formar part de la tercera generació de la família Garcia, la que es va encarregar de reflotar el taller després de la Guerra Civil tot convertint-lo en un dels principals proveïdors de la nàutica esportiva de Barcelona. Tot i que des dels anys cinquanta va viure a l'Eixample, sempre es va enyorar de la Barceloneta i de l'ambient mariner. Va morir l'estiu de l'any 2011.

<b>GRACIA ALQUÉZAR, Macario</b>	1954	Viudes / Monty North	Soldador
<p>En Macario, aragonès de naixement, va començar d'aprenent als Astilleros Viudes i ràpidament es va especialitzar en soldadura metàl·lica. Durant anys va treballar intermitentment per a Viudes, però també fent soldadura industrial en indrets tan insòlits com a la Central Nuclear d'Ascó. Amb el cuquet de la mar a dins, però, va tornar al món de la construcció naval i amb un altre soci va crear Montynautic l'any 1990, embrió de l'actual Monty North, empresa de construcció i reparació d'embarcacions esportives i de lleure de la qual és gerent.</p>			
<b>MENDOZA BLÁZQUEZ, Joan</b>	1936	Hélices Pons	Pèrit industrial
<p>Joan Mendoza va arribar al món de la nàutica de la mà de la seva família política, que havia obert un petit taller de mecànica naval al Passeig Nacional l'any 1962. En Joan hi entra a treballar l'any 1972 i s'hi ha mantingut fins a l'actualitat. És un gran coneixedor del món de les hèlixs, des de l'època en què les copiaven de models vells o trencats fins ara, que es dissenyen mitjançant sofisticats programes informàtics.</p>			
<b>MILLANS ROSICH, Sebastià</b>	1927	Millans / Vulcano	Pèrit industrial
<p>Sebastià Millans i el seu germà Manuel van heretar el taller de reparacions navals del seu pare l'any 1945. Des d'aleshores es van dedicar a donar servei tècnic als vaixells mercants de les principals companyies navilieres que operaven al port de Barcelona. Els coneixements de pèrit industrial d'en Sebastià li van permetre exercir de comissari d'avaries per a l'Institut Nacional de Industria al mateix temps que gestionava el taller familiar. Tot i la seva avançada edat, en Sebastià segueix estretament vinculat al port de Barcelona des de la presidència del Club Natació Barceloneta.</p>			
<b>PONS MEIAGORRI, José Manuel</b>	1941	Talleres Pons / MB92	Pèrit industrial
<p>José Manuel Pons és l'hereu de l'únic taller mecànic que ha estat actiu al port de Barcelona durant gairebé tot el segle xx. Tota la seva trajectòria ha estat lligada a la mecànica naval, tant d'embarcacions de pesca com esportives, com, fins i tot, de la US Navy. Actualment, la seva empresa forma part de les drassanes MB92.</p>			
<b>RIBERA ALSINA, Joan</b>	1932	Vulcano / Proname	Enginyer naval
<p>Joan Ribera va desenvolupar bona part de la seva trajectòria professional a Nuevo Vulcano, l'única drassana de proporcions industrials que hi havia a Barcelona. Entre 1958 i 1989, Ribera va formar part de l'equip tècnic de la factoria fins a arribar a ocupar-ne el càrrec principal, el de director tècnic. Influid per l'herència familiar de mariners mercants, Ribera va estudiar enginyeria naval i, encara ara, segueix vinculat al món de la construcció i reparació de vaixells a través del despatx d'enginyeria Proname.</p>			

ROVIRA RIPOLL, Joan	1934	Vulcano / Proname	Pèrit industrial
<p>En Joan va començar com a enginyer tècnic a la Pirelli de Vilanova i la Geltrú, però ben aviat li van oferir de formar part de la plantilla de Nuevo Vulcano, proposta que va acceptar a finals dels anys cinquanta. A l'inici, en Joan s'encarregava de pujar als vaixells que s'havien de reparar i distribuïa les operacions a fer entre les diferents seccions de Nuevo Vulcano. Després va ser cap de manteniment de la factoria i, finalment, quan Nuevo Vulcano va adquirir Talleres del Puerto Llastarry, l'any 1969, Joan Ribera va esdevenir-ne el director.</p>			
ZAPATA ROMÁN, Nicolás	1938	Millans / Garcia / Zapata	Mestre d'aixa
<p>Nicolás Zapata va néixer a la Barceloneta durant la Guerra Civil. Durant la seva infantesa es va haver d'espavilar i de ben jove va començar a fer de noi dels encàrrecs per als fusters de ribera que treballaven als diferents tallers del barri. Amb els anys, en Nicolás va esdevenir mestre d'aixa i fou un dels pocs que va tenir la suficient audàcia com per establir-se pel seu compte i sobreviure. Durant dècades va construir vaixells, tots de fusta excepte un, una barqueta de pesca amb el buc de plàstic. Finalment, va haver de tancar el taller per problemes de salut a finals dels anys noranta.</p>			

### Informants indirectes

NOM	EMPRESA / INSTITUCIÓ / VEÏNATGE
AYZA BALLESTER, Josep	Cooperativa Mare Nostrum
BASÁÑEZ VILLALUENGA, Josep Manuel	Talleres Vasco Catalanes
BUSQUETS BADENES, Lluís	Nuevo Vulcano
CONESA MATA, Francesc	Barceloneta
FUENTES BERGADÀ, Joan	Barceloneta
GONZÁLEZ PÉREZ, Manuel	Alejandro Escolà
JORBA MARSÉ, Carles	Consorci El Far
LÓPEZ TEY, Francisco	Barceloneta
MARSAL CALDÉS, Eusebi	La Industrial Velera Marsal (LIVEMAR)
RUTLLANT BANYERES, Miquel Lluís	Reial Club Nàutic de Barcelona (RCNB)
VIUDES PORTABELLA, Gemma	Astilleros Viudes
ZARAGOZA, Francisco	Alejandro Escolà

## UBICACIONES GEOGRÁFICAS



Astilleros Cardona.  
Can Tunis 1914-1924



Talleres Vasco Catalanes.  
Av. Paral·lel, abans  
Guerra Civil-1959



Imatge aèria de la Barceloneta i el Port de Barcelona amb la localització de les drassanes. S'indiquen els anys dels tallers que van tenir més d'una ubicació. MMB



## Notes

<sup>1</sup> SUBSECRETARÍA DE LA MARINA MERCANTE. *Lista Oficial de Buques de 1956*. Madrid, 1956, p. XV.

<sup>2</sup> Per «desarrollismo» entenem el període d'obertura econòmica que nous sectors del règim franquista –els anomenats «tecnòcrates de l'Opus Dei»– van posar en marxa l'any 1959 amb els anomenats Plans d'Estabilització, projectes basats en les directrius del Fons Monetari Internacional i del Banc Mundial que van permetre liberalitzar l'economia i posar fi a l'autarquia i l'intervencionisme d'Estat; al mateix temps, es van propiciar les inversions estrangeres i una nova industrialització al voltant de les principals ciutats del país. La conseqüència de tot plegat va ser un important creixement de l'economia –fins aleshores escanyada per l'absurda política de l'autarquia– acompanyat d'uns extraordinaris moviments interns de població i un creixement desigual de les regions. A: BURILLO, LL.; GRAUPERA, I. *Històries de vida. Fonts orals de la lluita obrera i l'antifranquisme al Baix Llobregat*. Cornellà de Llobregat: Fundació Utopia, 2008, p. 29-30.

<sup>3</sup> *Op. Cit.* nota 1, p. 522.

<sup>4</sup> VALDALISO, J. M. «La industria de construcción naval y los mercados exteriores durante el Desarrollismo franquista». A: *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Santiago de Compostel·la: Asociación Española de Historia Económica, 2005, p. 2.

<sup>5</sup> *Op. Cit.* nota 4, p. 4.

<sup>6</sup> *Op. Cit.* nota 4, p. 7.

<sup>7</sup> *Op. Cit.* nota 4, p. 15.

<sup>8</sup> Per a més informació, vegeu: ALEMANY, J. *El Port de Barcelona: un passat, un futur*. Barcelona: Lunwerg Editores, 2002.

<sup>9</sup> RODRIGO, M. «Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* (desembre 2007), núm. 13, p. 62-92.

<sup>10</sup> ALEMANY, J. *El Port de Barcelona: un passat, un futur*. Barcelona: Lunwerg Editores, 2002, p. 169.

<sup>11</sup> BARCA F. X.; MORENO, X. *El dic flotant i depositant del port de Barcelona. Construcció i posada en funcionament*. Barcelona: Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, 1993 (Col·lecció Techne; 6), p. 16.

<sup>12</sup> Aquestes propostes, tan desmesurades com improbables, es troben recollides a les primeres memòries de la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona publicades després de la Guerra Civil per les noves autoritats franquistes (anys 1942 i 1958).

<sup>13</sup> *Op. Cit.* nota 11, p. 12.

<sup>14</sup> *Op. Cit.* nota 10, p. 185.

<sup>15</sup> Valgui com a exemple la sol·licitud que el mestre d'aixa Miquel Cardona Josep adreça al president de la Junta del Port de Barcelona el mes de març de 1914: «Excmo. Sr. // Miguel Cardona Josep, constructor naval domiciliado en esta ciudad à V.E. atentamente expone: Que deseando construir un cubierto en la parte del solar, que soy arrendatario, según plano que acompaño. Dicho cubierto será de madera y su objeto principal es abrigar de las inclemencias del tiempo à los operarios y construcciones navales que se verifiquen, necesitando para ello la autorización de V.E. (...)». Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 1914, unitat d'instal·lació 972.

<sup>16</sup> Ho demostra aquesta carta de Miquel Cardona Josep a la Junta d'Obres del Port de Barcelona enviada el mes de febrer de l'any 1945: «Excmo. Sr. // El abajo firmado, Francisco Cardona Josep, herrero de ribera con domicilio en Paseo Nacional, nº 65 Barcelona, de-

dicado a Reparaciones Marítimas y especialmente pesqueros, desea arrendar el solar nº 1, dentro del varadero, para facilitar el trabajo de los pesqueros y como depósito de utensilios y materiales [...]». Fons Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 1945, unitat d'instal·lació 972.

<sup>17</sup> *La Vanguardia*, 1-5-1938, p. 2.

<sup>18</sup> Segons entrevista personal amb Lliurat Garcia, de l'11 de gener de 2011.

<sup>19</sup> Segons el llistat d'empreses que cobraven la nòmina de la Comissió de la Indústria de Guerra el 6 de març de 1937 (Arxiu Montserrat Tarradellas i Macià).

<sup>20</sup> *La Vanguardia*, 5-2-1989, p. 35.

<sup>21</sup> Per a més informació vegeu: ARACIL, R. [et al.] *La Comisión de Incorporación Industrial y Mercantil nº 2, 1938-1942: empresarios de la postguerra*. Barcelona: Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, Centre d'Estudis Històrics Internacionals, Museu d'Història de Catalunya, 1999.

<sup>22</sup> ASOCIACIÓN ELECTROTÉCNICA ESPAÑOLA. AGRUPACIÓN DE BARCELONA. ASOCIACIÓN D'ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA. COL·LEGI OFICIAL D'ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA. *Centenari de l'Electricitat a Figueres. Actes del I Simposi Electrotècnic Català. Figueres, 9 i 10 d'octubre de 1997*. Barcelona: Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya: Marcombo, 1999. (Col·lecció: Cultura, Tècnica i Societat; 15), p. 109.

<sup>23</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 12 de novembre de 1942, unitat d'instal·lació 972.

<sup>24</sup> *La Vanguardia*, 5-11-1947, p. 7.

<sup>25</sup> *La Vanguardia*, 10-7-1945, p. 11.

<sup>26</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 29 d'agost de 1947, unitat d'instal·lació 955.

<sup>27</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 2 de setembre de 1947, unitat d'instal·lació 955.

<sup>28</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 12 de novembre de 1952, unitat d'instal·lació 955.

<sup>29</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 2 de novembre de 1942, unitat d'instal·lació 955.

<sup>30</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 9 de juny de 1956, unitat d'instal·lació 972.

<sup>31</sup> JUNTA DE OBRAS Y SERVICIOS DEL PUERTO DE BARCELONA. *Memoria acerca del estado de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1947 (último trimestre), 1948, 1949, 1950, 1951 y 1952*. [Barcelona]: Dirección de las obras y servicios, 1952, p. 99.

<sup>32</sup> Aquest projecte ja s'esmenta a: JUNTA DE OBRAS Y SERVICIOS DEL PUERTO DE BARCELONA. *Memoria acerca del estado de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1935-1936 (primer semestre) – 1939 (once últimos meses) – 1940, 1941 y 1942 con reseña de varias obras para su ampliación y mejora*. [Barcelona]: Dirección de las obras y servicios, 1942. Diu el text: «Se tienen aprobados proyectos para ampliar hasta 1.000 toneladas el peso de las embarcaciones que podrá subir [el varadero] y para instalar otras importantes mejoras». P. 134.

<sup>33</sup> JUNTA DE OBRAS Y SERVICIOS DEL PUERTO DE BARCELONA. *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Barcelona, 1953, 1954, 1955, 1956 y 1957*. Barcelona, 1958, p. 33.

<sup>34</sup> «En 1º de agosto de 1942, y previos los trámites reglamentarios, se otorga a D. José Llas-tarri Balcells la concesión en el Muelle de Levante de una parcela de terreno de 40 metros



de longitud por 15 metros de ancho, equivalente a una superficie de 600 m<sup>2</sup>, destinada a cobertizo-taller para reparación de buques.» A: *Op. Cit.* nota 33, p. 307.

<sup>35</sup> *Op. Cit.* nota 33.

<sup>36</sup> Autoritat Portuària de Barcelona, Cendoc, unitat d'instal·lació s/n, Secretaria, *Autorizacions a precario (1920-1992)*.

<sup>37</sup> *Op. Cit.* nota 33, p. 134.

<sup>38</sup> Autoritat Portuària de Barcelona, Cendoc, unitat d'instal·lació 6423.

<sup>39</sup> Autoritat Portuària de Barcelona, Cendoc, unitat d'instal·lació s/n, Secretaria, *Autorizacions a precario (1920-1992)*.

<sup>40</sup> Autoritat Portuària de Barcelona, Cendoc, unitat d'instal·lació s/n, Secretaria, *Autorizacions a precario (1920-1992)*.

<sup>41</sup> RUTLLANT, M. *Un club..., una ciutat..., un país. La història del Reial Club Marítim de Barcelona en el context en el que es va produir*. Barcelona: Miquel Rutllant, 2003, p. 165.

<sup>42</sup> *Op. Cit.* nota 41, p. 168.

<sup>43</sup> «En aquells temps, una aclaparadora majoria dels armadors i tripulacions dels “Sis metres” de Barcelona pertanyien a famílies, econòmica o socialment, relacionades amb el sector tèxtil: noms com Albareda, Bertrand, Carol, Cuyàs, Furest, Griso, Hostench, Mercader, Miravet, Monjo, Puig, Pujadas...» A: CUYÀS, M. M. ; CUYÀS, J., p. 41.

<sup>44</sup> Segons entrevista personal a Ramon Garcia Roig, del dia 11 de febrer de 2011.

<sup>45</sup> *Op. Cit.* nota 41, p. 168.

<sup>46</sup> Segons entrevista telefònica a Miquel Rutllant del dia 31 de gener de 2011.

<sup>47</sup> *Op. Cit.* nota 41, p. 169.

<sup>48</sup> Arxiu Històric de la Cambra de Comerç de Barcelona (AHCCB), Fons Cardona, unitat d'instal·lació 4.

<sup>49</sup> *La Vanguardia*, 6-2-1965, p. 33.

<sup>50</sup> LEVÈQUE, G. «El ABS en la construcció náutica», *Pesca y náutica. Revista deportiva* (juny-juliol 1974), s/p.

<sup>51</sup> *Op. Cit.* nota 50, s/p.

<sup>52</sup> *La Vanguardia*, 5-2-1989, p. 35.

<sup>53</sup> Retall de premsa, publicació desconeguda, 17-4-1918. Arxiu Històric de la Cambra de Comerç de Barcelona (AHCCB), Fons Cardona. Doc., unitat d'instal·lació 4.

<sup>54</sup> AGULLÓ, F. «Catalunya i el mar». *Catalunya marítima* (1918), suplement al núm. 10, p. 2.

<sup>55</sup> Arxiu Històric de la Cambra de Comerç de Barcelona (AHCCB), Fons Cardona. Doc. (18-6-1935), unitat d'instal·lació 4.

<sup>56</sup> Segons entrevista personal a Ramon Garcia Roig, de l'11 de febrer de 2011.

<sup>57</sup> *La Vanguardia*, 5-2-1989, p. 35.

<sup>58</sup> Autoritat Portuària de Barcelona, Cendoc, unitat d'instal·lació s/n, Secretaria, *Autorizacions a precario (1920-1992)*.

<sup>59</sup> TORRENTS, LL.; MONTLLÓ, J. «Narcís Cardona Griera, el darrer d'una nissaga de mestres d'aixa». *Singladura* (1993), núm. 16, p. 24.

<sup>60</sup> Segons entrevista d'Enric Garcia Domingo a Manuel González Pérez, de l'1 de febrer de 2007.

<sup>61</sup> Autoritat Portuària de Barcelona, Cendoc, unitat d'instal·lació s/n, Secretaria, *Autorizacions a precario (1920-1992)*. Acta notarial de constitució de la societat Astilleros Cardona S.A.

<sup>62</sup> *Op. Cit.* nota 55, p. 24.

<sup>63</sup> GARCIA, E. «El primer constructor de patins a vela», *Mardemars* (març-abril 2003), núm. 32, p. 40-41.

<sup>64</sup> Segons entrevista personal de l'11 de febrer de 2011.

- <sup>65</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 30 de desembre de 1951, unitat d'instal·lació 955.
- <sup>66</sup> *La Vanguardia*, 21-02-1943, p. 9 / 13-02-1944, p. 9 / 16-02-1944, p. 11.
- <sup>67</sup> Autoritat Portuària de Barcelona (APB), Cendoc, *Astilleros Millans SL. Proyecto de nave industrial en el Muelle del Reloj del Puerto de Barcelona*. 1967, unitat d'instal·lació 6421.
- <sup>68</sup> Segons entrevista personal a Sebastià Millans, del dia 12 de juliol de 2010.
- <sup>69</sup> Autoritat Portuària de Barcelona (APB), Cendoc, *Astilleros Millans SL. Proyecto de nave industrial en el Muelle del Reloj*. 1966, unitat d'instal·lació 6421.
- <sup>70</sup> ROMERO, C. «De la Ley de Cooperativas de 1942 al Reglamento de sociedades cooperativas de 1978: un análisis crítico». *Agricultura y Sociedad* (1981), núm. 18, p. 33-63.
- <sup>71</sup> Autoritat Portuària de Barcelona, Cendoc, unitat d'instal·lació s/n, Secretaria, *Autorizaciones a precario (1920-1992)*.
- <sup>72</sup> *La Vanguardia*, 26-6-1928, p. 17.
- <sup>73</sup> Segons entrevista personal a Sebastià Millans Rosich, del dia 12 de juliol de 2010.
- <sup>74</sup> *La Vanguardia*, 18-7-1930, p. 23 i 20-7-1930, p. 2.
- <sup>75</sup> *La Vanguardia*, 24-2-1913, p. 5.
- <sup>76</sup> Autoritat Portuària de Barcelona (APB), Cendoc, *Astilleros Millans SL. Proyecto de nave industrial en el Muelle del Reloj*. 1966, unitat d'instal·lació 6412.
- <sup>77</sup> Segons dades aportades per Maica Blanch, secretària de presidència del Holding Condeminas.
- <sup>78</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 20-1-1965, unitat d'instal·lació 774.
- <sup>79</sup> *Op. Cit.* nota 9.
- <sup>80</sup> ALFARO, C. «La sociedad Nuevo Vulcano, la Armada y los orígenes de la navegación de vapor en España, 1834-1855», *Drassana: Revista del Museu Marítim de Barcelona* (2007), núm. 15, p. 74-83.
- <sup>81</sup> *Op. Cit.* nota 32, p. 18.
- <sup>82</sup> Segons entrevistes personals a Joan Rovira, del 25 de juny de 2010, i a Joan Ribera, del 28 de juny de 2010.
- <sup>83</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 2n semestre de 1965, unitat d'instal·lació 779.
- <sup>84</sup> Prova de la saturació de Nuevo Vulcano és la següent dada: «En els anys 1962, 1963 i 1964 Vulcano ha avarat anualment més d'un centenar de vaixells al seu dic flotant i depasant, i el període d'espera entre la petició i l'aixecament del vaixell és d'uns vint dies». Autoritat Portuària de Barcelona (APB), Cendoc, *Proyecto de instalación en el puerto de Barcelona de un dique flotante de 4.200 Tns de fuerza ascensional, propiedad de Unión Naval de Levante, S.A.*, 1965, unitat d'instal·lació 12472.
- <sup>85</sup> Autoritat Portuària de Barcelona (APB), Cendoc, *Memoria preliminar del proyecto de construcción de un dique seco en la dársena del actual dique flotante y deponente de la «Junta del Puerto de Barcelona»*, 1972, p. 4, unitat d'instal·lació 17903.
- <sup>86</sup> Segons entrevista personal del dia 28 de juny de 2010.
- <sup>87</sup> *La Vanguardia*, 13-9-1978.
- <sup>88</sup> *Op. Cit.* nota 81, p. 307.
- <sup>89</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 27 de juny de 1942, unitat d'instal·lació 972.
- <sup>90</sup> Museu Marítim de Barcelona (MMB), Fons JOPB, 7 de març de 1946, unitat d'instal·lació 972.
- <sup>91</sup> *La Vanguardia*, 14 de juliol de 1959, p. 20.
- <sup>92</sup> *Construnaves*, 1975, s.p.

<sup>93</sup> *La Vanguardia*, 17-3-1978, p. 23.

<sup>94</sup> Segons entrevista telefònica del dia 10 de febrer de 2011.

<sup>95</sup> Segons entrevista telefònica del dia 21 de febrer de 2011 i entrevista personal del dia 24 de febrer de 2011.

<sup>96</sup> MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO. DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARÍTIMAS. *Puerto Autónomo de Barcelona. Memoria Anual Año 1980*. Barcelona: Servicio de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Departamento, 1981, p. 60.

<sup>97</sup> MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO. DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARÍTIMAS. JUNTA GENERAL DEL PUERTO. *Memoria Anual del Puerto de Barcelona. Año 1970*. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Departamento, 1971, p. 14.

<sup>98</sup> GARCÍA, L. «Els vaixells clàssics i el patrimoni cultural», *Argo* (2010), núm. 7.

<sup>99</sup> Segons entrevista personal a Gemma Viudes Portabella, del 18 de febrer de 2010.

<sup>100</sup> Segons entrevista personal del dia 11 de febrer de 2011.

<sup>101</sup> Segons entrevistes personals dels dies 28 de juny de 2010 i 10 de febrer de 2011.



## BIBLIOGRAFIA

- ALEMANY, J. *El Port de Barcelona: un passat, un futur*. Barcelona: Lunwerg Editores, 2002.
- AGULLÓ, F. «Catalunya i el mar», *Catalunya marítima* (1918), suplement al núm. 10, p. 2.
- ALFARO, C. «La sociedad Nuevo Vulcano, la Armada y los orígenes de la navegación a vapor en España, 1834-1855», *Drassana: revista del Museu Marítim de Barcelona* (2007), núm. 15, p. 74-83.
- ANUARIOS BAILLY – BAILLIÈRE – RIERA. *Anuario general de España*. Barcelona: Anuarios Bailly – Baillièrre y Riera Reunidos, 1945, 1950, 1957 i 1960.
- ARACIL, R. [et al.] *La Comisión de Incorporación Industrial y mercantil nº 2, 1938-1942: empresarios de la postguerra*. Barcelona: Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Centre d'Estudis Històrics Internacionals. Museu d'Història de Catalunya, 1999.
- ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES NAVALES. *La construcción naval en 1962. Informe a la asamblea plenaria del servicio técnico-comercial de construcciones navales*. [Madrid]: [Construnaves], 1963.
- ASOCIACIÓN ELECTROTÉCNICA ESPAÑOLA. AGRUPACIÓN DE BARCELONA. ASOCIACIÓ D'ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA. COL·LEGI OFICIAL D'ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA. *Centenari de l'Electricitat a Figueres. Actes del I Simposi Electrotècnic Català. Figueres, 9 i 10 d'octubre de 1997*. Barcelona: Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya: Marcombo, 1999. (Col·lecció: Cultura, Tècnica i Societat; 15.)
- BARCA F. X.; MORENO, X. *El dic flotant i deposant del port de Barcelona. Construcció i posada en funcionament*. Barcelona: Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, 1993. (Col·lecció Techne; 6.)
- BURILLO, LL.; GRAUPERA, I. *Històries de vida. Fonts orals de la lluita obrera i l'antifranquisme al Baix Llobregat*. Cornellà de Llobregat: Fundació Utopia, 2008.
- CUYÀS, M. M.; CUYÀS, J. «Del Meye al Acacia. Una llegenda negra i un llarg somni». *RCNB* (hivern 2010-2011), núm. 44, p. 40-43.
- GARCIA, E. «El primer constructor de patins a vela», *Mardemars* (març-abril 2003), núm. 32, p. 40-41.
- GARCÍA, L. «Els vaixells clàssics i el patrimoni cultural», *Argo*, (2010), núm. 7.
- JOANQUET, A. *Esports de mar*. Barcelona: Museu Marítim, Drassanes Reials de Barcelona, Angle, 2006.
- JUNTA DE OBRAS Y SERVICIOS DEL PUERTO DE BARCELONA. *Memoria acerca*

- del estado de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1935-1936 (primer semestre) – 1939 (once últimos meses) – 1940-1941 y 1942 con reseña de varias obras para su ampliación y mejora.* [Barcelona]: Dirección de las obras y servicios, 1942.
- *Memoria acerca del estado de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1943-1944-1945-1946 y 1947, con reseña del Plan de Obras de 670 millones de pesetas.* [Barcelona]: Dirección de las obras y servicios, 1947.
  - *Memoria acerca del estado de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1947 (último trimestre), 1948, 1949, 1950, 1951 y 1952.* [Barcelona]: Dirección de las obras y servicios, 1952.
  - *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Barcelona, 1953, 1954, 1955, 1956 y 1957.* Barcelona, 1958.
  - *Memoria Anual del Puerto. Ejercicio de 1958.* Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, 1959.
  - *Memoria Anual del Puerto de Barcelona. Año 1962.* Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, 1962.
- LEVÈQUE, G. «El ABS en la construcción náutica», *Pesca y náutica. Revista deportiva* (juny-juliol 1974), s/p.
- MARSAL, E. *Tota una vida dedicada a la familia i al treball.* (Còpia de difusió privada.) Madrid: Memoralia [2009].
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO. DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARÍTIMAS. JUNTA GENERAL DEL PUERTO. *Memoria Anual del Puerto de Barcelona. Año 1970.* Madrid: Servicio de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Departamento, 1971.
- *Puerto Autónomo de Barcelona. Memoria Anual Año 1980.* Barcelona: Servicio de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Departamento, 1981.
- PLA, J. *Real Club Náutico de Barcelona, 1873-1997. 125 años de historia.* Barcelona: Real Club Náutico de Barcelona, 1997.
- RODRIGO, M. «Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870», *Transportes, servicios y telecomunicaciones* (diciembre 2007), núm. 13, p. 62-92.
- ROMERO, C. «De la Ley de Cooperativas de 1942 al Reglamento de sociedades cooperativas de 1978: un análisis crítico». *Agricultura y Sociedad* (1981), núm. 18, p. 33-63.
- RUTLLANT, M. *Un club..., una ciutat..., un país. La història del Reial Club Marítim de Barcelona en el context en el que es va produir.* Barcelona: Miquel Rutllant, 2003.
- SUBSECRETARÍA DE LA MARINA MERCANTE. *Lista Oficial de Buques de 1950.* Madrid, 1950.
- *Lista Oficial de Buques de 1956.* Madrid, 1956.

- . *Lista Oficial de Buques de 1965*. Madrid, 1965.
- . *Lista Oficial de Buques de España. 1970*. Madrid: Dirección General de Navegación, 1970.
- TORRENTS, LL.; MONTLLÓ, J. «Narcís Cardona Grieria, el darrer d'una nissaga de mestres d'aixa». *Singladura* (1993), núm. 16, p. 23-24.
- VALDALISO, J. M. «La industria de construcción naval y los mercados exteriores durante el Desarrollismo franquista», a: *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Santiago de Compostel·la: Asociación Española de Historia Económica: 2005.

### ARXIUS

AHCCB – Arxiu Històric de la Cambra de Comerç de Barcelona  
 APB – Centre de Documentació de l'Autoritat Portuària de Barcelona  
 IDESCAT – Institut d'Estadística de Catalunya  
 MMB – Museu Marítim de Barcelona

### HEMEROTEQUES

La Vanguardia  
 Reial Club Nàutic de Barcelona (RCNB)  
 Universitat Autònoma de Barcelona - Biblioteca de Comunicació i Hemeroteca General (CEDOC)

### ARXIUS PERSONALS

Josep Manuel Basáñez Villaluenga  
 Vicens Forner Puig  
 Lliurat Garcia Roig  
 Ramon Garcia Roig  
 Eusebi Marsal Caldés  
 Gemma Viudes Portabella  
 Nicolás Zapata Román

### ARXIUS EMPRESARIALS

Arxiu empresa Holding M. Condeminas







## Xè Premi de Recerca Josep Ricart i Giralt - Museu Marítim de Barcelona

**estudis 17** El present estudi recull el testimoni dels darrers treballadors de les drassanes de la ciutat de Barcelona durant el període comprès entre la fi de la Guerra Civil i la celebració dels Jocs Olímpics. Mig segle d'història en què la construcció naval barcelonina va viure la progressiva desaparició d'una llarguíssima tradició de mestres d'aixa, al mateix temps que s'introduïen nous materials constructius com la fibra, i tancava l'última gran drassana metal·lúrgica de Catalunya, Nuevo Vulcano. El lector hi trobarà l'inventari dels tallers de construcció d'embarcacions que van treballar al port de Barcelona, així com la memòria professional dels seus antics operaris, entrevistats expressament per tal de recuperar un patrimoni immaterial lligat a un lloc, a un temps i a un ofici ja extingits.

museu marítim

**mmb** MUSEU MARÍTIM DE  
BARCELONA



Ajuntament de Barcelona



Port de Barcelona

Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona

Amb la col·laboració de:



INSTITUT RAMON MUNTANER  
Institut d'Estudis de Cultura i Història de l'Àrea Urbana



Generalitat de Catalunya  
Departament de Cultura  
Centre de Promoció de la Cultura  
Popular i Tradicional Catalana

Amb el suport de:



Institut del Patrimoni Tecnològic de Catalunya



**fundació**  
**museu marítim**  
Drassanes Reials de Barcelona