

festes populars 09

10, 11, 12, 13 i 19 de setembre

barri de Sant Marcel·lí -València



Organitzades per
l'Associació de Veïnes i Veïns
del barri de Sant Marcel·lí

<http://festespopulars2009.blogspot.com>



Devís, MACOSA y los barrios de San Marcelino y Cruz Cubierta



Francisco Signes
Martínez

Corría el año 1922 cuando Daniel Devís en nombre de la sociedad Hijos de Miguel Devís solicitaba al Ayuntamiento de Valencia construir «unas cubiertas» en una parcela de su propiedad situada en el Traste 3 de la carretera de Casas del Campillo a Valencia, firmaba el proyecto el arquitecto Javier Goerlich, la parcela lindaba al norte con la vía del *trenet* de la estación de Jesús a Nazaret y al oeste con las vías de acceso a la estación de Norte, y estaba atravesada por la acequia del Brazo de Jesús y sus subsidiarias la del Roll de Gorrita y del Cabañal.

Con estas naves se iniciaba un proyecto industrial de levantamiento de unos talleres que son, sin ninguna duda, una de las vigas maestras del tejido industrial valenciano. La familia Devís, gente de la

industria donde los haya habido en Valencia, cerraba sus talleres en Marxalenes insuficientes y mal emplazados, y se iban a unos nuevos con amplias posibilidades de expansión y mucho mejor ubicados que se comunicaban con toda la red ferroviaria y tranviaria de la ciudad.

Literalmente estaban en medio de la huerta, con algunas alquerías y barracas a su alrededor y, este y no otro, fue su entorno hasta los años cincuenta del pasado siglo. La instalación de la nueva fábrica en el eje de la carretera dio lugar al nacimiento de un corredor industrial y fabril a lo largo de la misma entre el camino de Tránsitos y la Cruz Cubierta, citarían algunas instalaciones desaparecidas tales como el Molino de Arrocerías Jardín que se encontraba en lo que hoy es el edificio

Iturbi, Hilaturas Navarro y Cabredo, entre lo que hoy son las calles Marqués de Bellet y Joaquín Navarro. En los años 40 y 50, y contiguas a Construcciones Devís, surgen el Molino de Vicente Belenguer, los talleres y almacenes de Hierros Miguel Mateu y la fábrica de Cervezas el Turia.

Todo ello ha configurado, desde sus inicios, una zona de actividades y tránsitos industriales, aunque todas las instalaciones que lindaban con las vías del tren tenían accesos propios, en el caso de Construcciones Devís, fabricante de material ferroviario, era su salida natural. El desarrollo del transporte automovilístico empezó a hacerse notar a lo largo de Camino Real a Madrid el cual, poco a poco, se iba llenado de casitas de un piso, de las cuales aun quedan algunas muy representativas de la arquitectura de su época, enfrente de Hierros Mateu y entre ésta y la fábrica de Cervezas el Turia.

En vísperas de la Guerra Civil los talleres han duplicado su superficie cubierta inicial y se proyecta e inicia una nueva gran nave, es la actual nave de máquinas con su característica cubierta *shed* o de diente de sierra, diseñada por el ingeniero Vicente Llorens y el arquitecto Antonio Gómez Davo.



Iniciada la Guerra Civil, los talleres pasan a ser regidos por los trabajadores, el acta de la asamblea de 28 agosto de 1936 relata «*se tomo, por aclamación, el acuerdo de proceder a la incautación de los talleres por abandono de los patronos, nombrándose al efecto una comisión para efectuar las gestiones que se precise*», manteniendo en parte su actividad ferroviaria su principal cometido es la fabricación de material de guerra: proyectiles de artillería, coches blindados y otros equipos. Al inicio de 1937 la Subsecretaria de Armamento y Municiones decide acabar la inconclusa nave de máquinas, la cual pasa a depender de la citada subsecretaria como Fábrica nº 9 dedicada a la fabricación de cartuchería de fusil. A mediados de 1938 la citada subsecretaria decide



incautarse de los Talleres Devís que pasan a depender de la misma y llamarse Fábrica nº 30 manteniendo la fabricación de proyectiles de artillería.

AUVACA que iba a Catarroja y que salía de la plaza de San Agustín y en última instancia a la bicicleta como forma de transporte *in extremis*.



Estas necesidades no eran sino el reflejo de la situación social, económica y demográfica de la ciudad y su entorno. Empezaba a despegar y recuperarse la actividad económica e industrial, pero seguían existiendo difíciles condiciones de vida de las clases más humildes a las cuales se añadían una inmigración interna en busca de trabajo y mejores

condiciones de vida y necesitadas, fundamentalmente, de vivienda. Acabada la Guerra Civil la fábrica retorna a los hermanos Devís y es entonces cuando lo principal era reparar y reconstruir el parque ferroviario destruido o inutilizado por la guerra (más de la mitad del parque de locomotoras y casi dos tercios de los vagones y coches de viajeros). Los talleres se vuelven a ampliar y se adquieren nuevas parcelas entre el Molino de Belenguer y Hierros M. Mateu para nuevas actividades, y de los 300 trabajadores de 1939 se pasa a los 1800 en 1945.

Para paliar esta necesidad una de las primeras actuaciones fue promovida por Marcelino Olaechea, arzobispo de Valencia que en 1948 fundó el Banco y el Patronato de Nuestra Señora de los Desamparados con el objetivo de construir viviendas sociales.

En 1947 con la fusión entre Construcciones Devís y la catalana «La Material», nace MACOSA convirtiéndose esta denominación en la referencia histórica moderna, que ocupa, por derecho propio, un lugar destacado en la historia industrial española como gran empresa fabricante de equipos industriales y material ferroviario.

La primera actuación en 1949 fueron los denominados bloques de viviendas de San Marcelino, obra del arquitecto Pablo Soler Lluch, situados en mitad de la huerta de la Cruz Cubierta y muy cerca del Camino Real de Madrid. Adjudicados los pisos mediante sorteo, son ocupados entre 1953 y 1956, y poco a poco veremos como se consolida, alrededor de este núcleo inicial, un barrio que siempre se llamará San Marcelino. Una parte que no sabría cuantificar son familias cuyos miembros trabajan en MACOSA y que en las sucesivas ampliaciones de los barrios de San Marcelino y Cruz Cubierta se fueron a vivir allí los hijos de aquella primera generación.

La existencia de toda esta actividad industrial y los cambios sociales fue propiciando que cada vez más trabajadores buscaran vivienda cerca de la fábrica, en unos momentos en que los desplazamientos no eran nada fáciles ni fluidos, circunscritos al tranvía -que cerró la línea nº 20 de Valencia a Silla en 1955- o a la línea de

El año 1957 registra dos sucesos importantes para los vecinos, la riada de

octubre que afectó gravemente a la zona contigua a la *Rambleta* y el incendio de MACOSA que destruye lo que fue el taller de carpintería y vagones de la fábrica original que linda con el Camino Real de Madrid.

A finales de los 60 Cervezas El Turia promueve en el barrio San Marcelino la construcción de dos bloques de viviendas para sus trabajadores.

Siendo el camino Real de Madrid o calle de San Vicente Mártir la salida natural, y la única durante mucho tiempo, para los vecinos tanto de la Cruz Cubierta como de San Marcelino, está en la memoria de todos ellos los impactos tanto en el tráfico privado como del transporte público y en la vida diaria que suponía la presencia de la fábrica y sus conflictos sociales.

La vieja MACOSA atesora una historia de tradición sindical y política que sobrevive de uno u otro modo en una larga posguerra y es una de las referencias del movimiento sindical a partir de los años cincuenta; en 1958 se dio paro de unas horas por conflictos al introducir los cronometrajes. Posteriormente al inicio de los 60 desde el jurado de empresa se da una notable y fructífera actividad para lo que eran aquellos tiempos, se firma el primer convenio colectivo en 1962, de los primeros que se firman en toda España, y se crean y administran con la participación del jurado el economato, los comedores y otros acuerdos sociales que suponen unas mejoras para los trabajadores.

MACOSA es una de las grandes fábricas del metal valenciano en donde resurge el movimiento sindical de la mano de Comisiones Obreras

(CCOO) en 1966. A partir de ese momento la actividad sindical más bien interna y clandestina, con mayor o menor actuación e implantación, ya no cesará en ningún momento, realizándose más de una reunión clandestina de CCOO en la iglesia de San Marcelino.

Pero es a partir de enero de 1976 cuando los trabajadores salen a la calle: las primeras asambleas en el «callejón» -la calle Fernández de Mesa- la primeras manifestaciones y el llenar las aceras de camino a las escuelas profesionales de San Vicente Ferrer para reunirse en asamblea, la huelga de 23 días en febrero-marzo de 1979 con concentraciones diarias ante la fábrica y asambleas multitudinarias tanto en las escuelas de San Vicente Ferrer como en el cine que había en la Cruz Cubierta ¹ o en el campo de fútbol de San Marcelino y en otros sitios cercanos, el cine Ribalta entre ellos. En esos primeros años era costumbre citarse en la puerta de la fábrica y salir agrupados para acudir a las manifestaciones, entre ellas cabe señalar la manifestación de 1977 en demanda de *l'Estatut d'Autonomia*.

Mencionar las veces que cortamos el tráfico o los embotellamientos al salir de la fábrica en manifestación hasta sitios en la otra punta de Valencia como la Cigüeña -Conselleria de Treball- en los duros años





de las reconversiones y los expedientes de regulación entre 1984 y 1990, y en la no menos disputada negociación colectiva de esos años, sería largo pero seguro que es recordado de uno u otro modo por el vecindario.

Pero también hay que recordar la intensa actividad industrial de la vieja MACOSA y como por la calle de San Vicente Mártir salieron hacia el puerto alrededor de 240 locomotoras para Brasil e Irak entre los años 1971 y 1980. Eran siempre transportes especiales, a altas horas de la noche, escoltados por la guardia civil de tráfico y la policía municipal. Salían por la calle Fernández de Mesa previamente despejada de coches, y os lo podéis imaginar: una cabeza tractora MACK de 500HP con una góndola de 25 m de 60 ruedas y encima una locomotora.

Y después estaba la otra salida, la llamada puerta principal: por allí salieron con el mismo sistema y horario grandes depósitos de 215 m³, unos 11 Km de tuberías para turbinas en secciones de unos 12 m, 15 turbinas y unas 350 compuertas convenientemente despiezadas. Más adelante con la construcción de grúas de puerto y torres de petroquímica hubo que abrir una puerta nueva encarada a la calle Joaquín Navarro para poder sacar las torres y las plumas de las grúas, además de la guardia civil de noche, etc. La maniobra era como sigue: la tal torre de unos 30 m

de larga en la correspondiente plataforma salía hacia la calle Joaquín Navarro -previamente despejada- para poder maniobrar y salir de cara por la calle de San Vicente Mártir. No sé cuantos noctámbulos habrían en la barriada pero a buen seguro que más de uno recordará esto que he ido contando.

Todo ello llegó a su fin en 1996-1997 cuando, con el nombre de ALSTOM, se trasladó toda la actividad industrial a la nueva fábrica en el polígono de Albuixec, se cerró la vieja fábrica de la calle de San Vicente Mártir y se vendieron los terrenos a una inmobiliaria de Bancaixa.

Lo que ha acontecido en esta década ha tenido un impacto diferente en el vecindario, las actividades de los chatarreros y demás, la existencia de un colectivo marginal ocupando la fábrica con los problemas de todo tipo que ello conlleva, no hizo sino fraguar entre el vecindario una opinión en contra de la existencia de las naves abandonadas y un clamor por su demolición como forma de sanear un foco muy problemático e insalubre.

Llegados a mediados del pasado año y en el marco de las actuaciones urbanísticas en el Plan del Parque Central es cuando ya se anuncia ante la opinión pública el derribo total de las naves. Dicho anuncio lleva a un colectivo plural de antiguos trabajadores de la vieja MACOSA, a un proceso de reflexión sobre su propia historia en el aspecto

de conservación del patrimonio arquitectónico industrial valenciano y al surgimiento de la iniciativa ciudadana «*Salvemos las naves de MACOSA*» que presentan su manifiesto en octubre del año pasado y que de inmediato recoge numerosas adhesiones no solo en Valencia sino en el resto de España y el apoyo de los sindicatos.

Nuestro objetivo era fruto de una profunda reflexión entre lo posible y lo imposible, no se podía por las buenas intentar conservar 55.000 m² con la mayor parte de las naves profundamente deterioradas para hacer un no sé que. Había pues que llegar a tiempo de ser parte en decisiones urbanísticas muy complejas tomadas largo tiempo atrás por las diversas administraciones, se trataba de hacer tomar conciencia a las administraciones de algo que en su momento no fue tenido en cuenta o suficientemente valorado y desde luego en ningún caso salió nadie en su defensa. Nosotros, a decir verdad, tampoco. El núcleo sindical del “Salvemos” estábamos en lo nuestro, que es el sindicalismo, en un momento 1997-1999 y 2004-2005 de graves problemas industriales que hicieron peligrar la continuidad de la fábrica de Albuixec.

En un primer momento hubo incomprendiones ante el temor justificado de ver perpetuada la situación de ocupación de las

naves, pero explicada la alternativa conservacionista ante la Federación de AAVV y recibir su respaldo y con una campaña de recabar apoyos y explicarse en los más diversos ámbitos tales como los colegios de ingenieros industriales y arquitectos, otras organizaciones sociales y económicas, así como la Sociedad Valencia Parque Central, los grupos municipales del Ayuntamiento, *Les Corts Valencianes* y también dirigirse al *Consell Valencià de Cultura*, etc., dio paso a una negociación con el Ayuntamiento de Valencia en la que se acordó conservar la nave de máquinas y los refugios antiaéreos de la guerra y destinarlos a usos culturales o educativos al estar dentro de una parcela reservada a estas dotaciones.

Significativo, por su importancia, ha sido el dictamen del *Consell Valencià de Cultura* en el sentido de reconocer su valor patrimonial y conservar la nave de máquinas y los refugios antiaéreos.

La nave a conservar y rehabilitar representara una muestra significativa de la arquitectura industrial valenciana de antes de la guerra y una centenaria historia industrial valenciana, así como la historia de los hombres y mujeres que la hicieron posible.

¹ Cine Veracruz

PERFIL

Francisco Signes Martínez (Valencia 1946) escritor, fotógrafo e investigador de temas ferroviarios e industriales, ingresó en 1962 como aprendiz en MACOSA y toda su vida laboral se desarrolló en Control de Calidad, su compromiso sindical se inicia en 1971 cuando es elegido jurado de empresa, ingresa en CCOO en 1977 y su trabajo sindical ha sido siempre en el sector de material ferroviario hasta su prejubilación en 1999. En la actualidad continúa colaborando con la Federación de Industria de CCOO.

Ha escrito diversas colaboraciones y libros entre ellos «Del taller de los Devís al Centro Tecnológico de Vossloh» y ha comisariado la exposición fotográfica «Las Mikado de MACOSA» que ha sido expuesta en la Universidad Politécnica de Valencia y en el Museo del ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

Es uno de los promotores de la iniciativa ciudadana **Salvemos las naves de MACOSA**.