



**RUTAS DE
LA MEMORIA
OBRERA III**

La Ley de Memoria Democrática establece, como *deber ineludible* para fortalecer las virtudes cívicas y los valores constitucionales, conocer y divulgar la trayectoria y sacrificios de los movimientos colectivos y personas individuales que participaron en la lucha por sus derechos y por la libertad de todos.

En ese contexto, la reivindicación de la memoria obrera ocupa, en nuestra opinión, un lugar central por cuanto la lucha de quienes en los tiempos oscuros rompieron el silencio impuesto y se levantaron contra la injusticia y por la dignidad del trabajo fue clave en la reconstrucción de la razón democrática, articulando la defensa de sus reivindicaciones sociales y económicas con la demanda de libertades civiles.

Tales son los objetivos a los que, modesta pero decididamente, pretendemos contribuir desde la *Fundación de Estudios e Iniciativas Sociolaborales (FEIS)*, promovida por la Confederación Sindical de Comisiones Obreras del País Valenciano, mediante la publicación de una serie de *rutas de memoria obrera* que reivindicquen la centralidad de la lucha sindical en la conquista de la democracia y puedan utilizarse tanto de documentación complementaria para itinerarios urbanos como de guía docente en centros educativos, funciones ambas avaladas por la más reciente legislación en materia memorialista y educativa.

RUTAS DE LA MEMORIA OBRERA III

Pere Beneyto Calatayud
Alberto Gómez Roda
(coords.)

EDITA



PATROCINA



Colección Rutas de la Memoria Obrera
Serie Menor, 3

Colección Rutas de la Memoria Obrera
Serie Menor, 1

Dirección del proyecto editorial:

Ismael Saz Campos (Universitat de València)
Mar Esquembre Cerdá (Universidad de Alicante)
Odet Moliner García (Universitat Jaume I)

Coordinación y edición del volumen 3 a cargo de:

Pere Beneyto Calatayud
Alberto Gómez Roda

Autores:

Pere Beneyto Calatayud, Alberto Gómez Roda,
Carlos Salinas Salinas, Francisco Signes Martínez

Edita:

Fundación de Estudios e Iniciativas Sociolaborales

Patrocina:

Delegaciópn de memoria Democrática

Colabora:

Federació d'Educació de Comissions Obreres del País Valencià

Cartografía:

Institut Cartogràfic Valencià GVA



Fotografía de la cubierta:

Treballadora del tèxtil d'Ontinyent. Arxiu Fotogràfic L'ETNO. Col·lecció Caparrós.

Fotografía de la contracubierta:

Concentración de trabajadores de la construcción ante la CNS. Alicante, 25 febrero 1976.

Diseño: Espirelius

Imprime: La Imprenta CG

DL: V-1783/2026

ÍNDICE

5 PRESENTACIÓN

Pere J. Beneyto

10 LAS HUELGAS DE 1976 Y EL CONFLICTO DE LA MADERA EN VALENCIA

Pere J. Beneyto

40 ALICANTE, 1976: HUELGA DE LA CONSTRUCCIÓN

Carlos Salinas Salinas

62 TREBALL I MOVIMENT OBRER EN ONTINYENT I LA VALL D'ALBAIDA 1950-1980

Alberto Gómez Roda

104 TREBALL I MOVIMENT OBRER EN LA COSTERA I LA CANAL DE NAVARRÈS 1950-1980

Alberto Gómez Roda

162 MEMORIA OBRERA DE MACOSA: LA GRAN FACTORIA METALÚRGICA VALENCIANA

Francisco Signes Martínez





**MEMORIA
OBRERA
DE MACOSA:
LA GRAN FACTORIA
METALÚRGICA
VALENCIANA**

Francisco Signes Martínez



Vista aérea de los antiguos Talleres Devís Noguera, en el centro de la manzana, calle Arzobispo Fabián y Fuero, 1993. En la actualidad es un centro de formación de la Fundación Laboral de la Construcción.

1. CONSTRUCTORES FERROVIARIOS: EMPRENDEDORES, OBREROS Y ARQUITECTOS, 1897-1936

A finales de 1897, dos emprendedores valencianos treintañeros, Miguel Devís Pérez y José Noguera Chuliá, de profesión caldereros, constituían la sociedad Devís y Noguera con un capital de 2.500 pesetas. El taller se ubicaba en unos terrenos lindantes con la actual calle Arzobispo Fabián y Fuero, en el barrio de Marchalenes. En la actualidad sigue en pie la nave principal. En mayo de 1911, de mutuo acuerdo, Miguel Devís adquiere la parte de José Noguera. Seguidamente se constituye la sociedad Devís e Hijos. El 50% lo detenta Miguel Devís Pérez y el otro 50% se reparte entre sus hijos Miguel, Daniel, Francisco, Ricardo, Remedios y Concepción. Es en este periodo cuando la empresa alcanza una implantación considerable para la época: una parcela de 4.251 m² con 2.111 m² cubiertos compuestos por una gran nave, además del citado edificio de oficinas y otras pequeñas construcciones auxiliares.

En mayo de 1921 cambia el nombre de la sociedad, que pasa a denominarse Hijos de Miguel Devís. El patriarca Miguel Devís Pérez cede el timón a sus hijos mayores, el trío formado por Miguel, Daniel y Francisco – Ricardo falleció en 1917– que detentan a partes iguales el capital de la nueva sociedad y se plantean edificar unos nuevos talleres. Para estos nuevos talleres había que buscar no solo nuevos terrenos, sino que además estos tuvieran acceso a la red ferroviaria. La zona elegida, junto a la actual calle San Vicente Mártir, reunía todas las características. Lindaba con las vías de acceso a la Estación de Norte, las de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia (CTFV) y las del ferrocarril a Villanueva de Castellón. Con estas naves se iniciaba un proyecto industrial de levantamiento de unos talleres que constituye sin ninguna duda una de las vigas maestras del tejido industrial valenciano. La familia Devís, gente de la industria como pocos los ha habido en Valencia, cerraba su taller en Marchalenes



Las naves originales de Javier Goerlich, desde las vías del tren, 1926.



Vagones frigoríficos para Pescaderías Cantábricas. De pie en tierra, el tercero por la derecha, Miguel Devís Ahuir, el "tío Quelo", 1928.

y encomendaba a Javier Goerlich, el gran arquitecto de la Valencia del siglo XX, la construcción de unos nuevos talleres con posibilidades de expansión, mucho mejor situados y comunicados. Las obras concluyen en 1925.

Los nuevos talleres se componen inicialmente de una parcela de poco más de 10.000 m² con dos naves de cubierta a dos aguas. En un quinquenio se ampliarán considerablemente bajo la dirección de Javier Goerlich hasta alcanzar los 37.000 m², la mitad de ellos cubiertos con nuevas naves. En ese mismo año, el Ayuntamiento de Valencia adquiere el taller de Marchalenes para destinarlo a depósito municipal de los servicios de limpieza, que estará en servicio hasta los años 70 del siglo pasado. En noviembre de 1928 muere el patriarca familiar Miguel Devís Pérez. Poco después, en enero de 1929, se disuelve Hijos de Miguel Devís constituyéndose Construcciones Devís S.A. dirigida por los tres hermanos Devís.

Los primeros contratos con construcción de tranvías, furgones, vagones y coches de viajeros (mayoritariamente de madera, a excepción del bastidor y tren de rodadura) dio lugar a ampliar los talleres y a la antigua plantilla de caldereros y forjadores, se añadieron torneros, fresadores, ajustadores, carpinteros y ebanistas, alcanzándose una plantilla de unos 300 trabajadores. Las consecuencias de los cambios legislativos operados en esos años (Estatuto Ferroviario de 1924, Caja Ferroviaria...) significaron un importante esfuerzo inversor entre 1925 y 1930, que supuso el verdadero despegue y consolidación del sector de fabricantes de material ferroviario español. En los cinco primeros años de Construcciones Devís, se construyeron para las compañías ferroviarias Norte, MZA, Andaluces, Oeste, Central de Aragón y propietarios particulares de vagones (Bodegas Augusto EGLI, Pesquerías Cantábricas y otros), unos dos millares de vagones y plataformas, un centenar de vagones cuba, cisternas y frigoríficos, otro centenar de furgones diversos y coches correo y una quincena de coches de viajeros. También se construyeron tranvías: una quincena para Tranvías de Sevilla y otros tantos, más cuatro tractores para la CTFV.

La II República, proclamada con gran entusiasmo popular en 1931, tuvo que afrontar el impacto de la crisis del capitalismo mundial iniciada en 1929 en EEUU. Indalecio Prieto, como ministro socialista de obras públicas del primer gobierno republicano, mantuvo la inversión pública ferroviaria. En 1932, Construcciones Devís consigue el primer gran contrato de 5 locomotoras de vapor serie 1000 para la Compañía del Oeste y a continuación, asociándose con la Suiza Secheron, 24 locomotoras eléctricas para Norte, la futura serie 7400 RENFE. Cautelosos tras unos años de economías, pero firmes en su proyecto, los Devís en 1935 inician la ampliación de las instalaciones con



Consejo de Administración y directivos de Construcciones Devís. De izquierda a derecha: Pedro Raurell (director general), Luis Boixareu (secretario), Daniel Devís, Miguel Devís, Paco Devís y Antonio Maestu, 1936.

un proyecto de nueva nave, obra del ingeniero Vicente Llorens y del arquitecto Antonio Gómez, construcción que se verá paralizada por el estallido de la guerra del 36. Esta es la famosa nave de máquinas de cubierta en dientes de sierra tipo shed que bajo la denominación de nave nº 13 se salvó del derribo del 2008, tal como explico en el epilogo de este trabajo. Pero la tarde del 17 de julio de 1936, el ejercito de África se levanta en armas contra el Gobierno de la República... la Guerra Civil ha comenzado.



Sello del Comité Talleres Devís / Sindicatos UGT-CNT.

2. LA GUERRA CIVIL Y LAS COLECTIVIZACIONES DE FÁBRICAS, 1936-1939

Al poco de iniciarse la sublevación y la guerra se desata el terror en la retaguardia de ambos bandos, con el asesinato sistemático del contrario o sospechoso de serlo. Los hermanos Devís, presos del pánico, huyen a la "zona nacional". Por su parte, los trabajadores de Construcciones Devís construyen por su cuenta un tren blindado apro-

vechando el material que había en la fábrica y lo entregan al ejército de la republica, el cual combatirá en los primeros meses de guerra en el frente de Teruel.

Ha transcurrido poco más de un mes de la sublevación militar cuando los trabajadores, reunidos en asamblea el 24 de agosto de 1936, empiezan a regir sus destinos. Por aclamación, la asamblea acuerda "proceder a la incautación de los talleres por abandono de los patronos, nombrándose al efecto una comisión encargada de efectuar las gestiones que se precisen". Y eligen un Comité provisional para gestionar la fábrica. Lo componen José Monleon, Ricardo Sendra, Manuel Gil, Vicente Urdiel, Martínez Ballester, Bernardo Pareja y Javier Robles. Dos meses más

1

Presidente. Ricardo Sendra.
Secretario. Vicente Urdiel.

Sesión del día 24 de Agosto de 1936.

En la ciudad de Valencia, a las seis de la tarde del día veinticuatro de agosto de mil novecientos treinta y seis, en los locales del Sindicato Metalúrgico reunidos los trabajadores de Construcciones Devis S.A. convocados a trabajar por el Comité de fábrica de la antedicha entidad, y abierta la sesión por el camarada Morán, la Asamblea da por aprobada el acta anterior. -

A propuesta del sindicato convocada se acuerda el nombramiento de Presidente de Mesa de discusión, recogiendo en el camarada Sendra que acto seguido se prosigue en la presidencia concediéndose la palabra al camarada Morán el cual explica a la Asamblea los trabajos realizados por el Sindicato Comité, presentando las facturas y los recibos correspondientes a la inversión de fondos que hasta la fecha se habían efectuado. -

La Asamblea aprueba los trabajos realizados por el Comité, y por aclamación toma el acuerdo de proceder a la incautación de los talleres por abandono de los patronos, nombrando al efecto una comisión encargada de efectuar las gestiones que precisen, cuya comisión quedará integrada por los camaradas devi. Morán, Presidente, Javier Sendra Secretario, Manuel Gil y Vicente Urdiel, considerándose a los mencionados camaradas plenos poderes y un ampliado de confianza.

El día veinticuatro a la Asamblea del nombramiento de Delegado de los Trabajadores Administrativos reune en el camarada Martínez Ballester y asimismo del oficio correspondiente al Sindicato a que pertenece, presentando la Asamblea su conformidad al nombramiento del mencionado camarada. -

Igualmente se dio cuenta del oficio recibido del Sindicato de Electricistas nombrando Delegado y subdelegado a los camaradas Sendra y Gil respectivamente, siendo aceptado por la Asamblea que pasen ambos a formar parte del Comité de fábrica. -

Habiendo las manifestaciones del camarada Morán que no obstante pertenecer a la Asociación de Electricistas no habiéndose el com. de restitución encargada tomado parte en la designa

Acta de la Asamblea de Trabajadores de Construcciones Devis S.A., convocada por el Comité de Fábrica, del 24 de agosto de 1936, que "por aclamación tomó el acuerdo de proceder a la incautación de los talleres por abandono de los patronos". Archivo del Reino de Valencia.



Tren blindado CNT / UGT construido en los Talleres Devís entregado al ejército republicano.

tarde, el 26 octubre, se realiza una asamblea que aprueba un reglamento en el cual se definen las funciones del Comité Talleres Devís – UGT- CNT, así como los criterios de elección y revocación de los delegados. Dos días más tarde, en otra asamblea, se ratifican los cinco miembros del Comité y sus cargos: J. Monleon presidente y gerente, S. Martí secretario, M. Francés sub- gerente y ponente administrativo, R. Sendra ponente de personal y Vte. Barbarroja ponente de asuntos sanitarios y de accidentes y enfermedades. Este grupo inicial de trabajadores, con unos pocos cambios producidos por dimisiones o incorporaciones a filas, será el que dirigirá los talleres durante toda la guerra.

B I O G R A F Í A

José Monleón Martínez (Caudete de las Fuentes, 1899-1979)



Dirigente sindical que llegó a ser el presidente del Sindicato Único Siderometalúrgico de la CNT en Puerto de Sagunto, por su participación en las huelgas de 1929 y 1930 fue despedido de Siderurgia del Mediterráneo. Posteriormente se trasladó a Valencia y en 1932 entró a trabajar en Construcciones Devís. Tras el estallido de la guerra civil, los trabajadores de Construcciones Devís colectivizaron la empresa y presidió el comité elegido por la para dirigirla. Al terminar la guerra, fue detenido y encarcelado, permaneciendo en prisión hasta 1944. Posteriormente entró a trabajar en los astilleros de Unión Naval de Levante, hasta su jubilación a mediados de los años 1960.

Siendo conscientes de la necesidad de una dirección profesional, el Comité propone recuperar a Pedro Raurell, el antiguo director general, pero la asamblea rechaza tal propuesta y se nombra a los ingenieros Peregrin Soler y Vte. Llorens como director y subdirector respectivamente. La fábrica opta principalmente por la producción de proyectiles de artillería. Los problemas relacionados con este producto acapararán la atención del comité y los ingenieros. El desconocimiento e inexperiencia del nuevo trabajo, las exigencias del cumplimiento de los contratos y los plazos dan lugar a numerosos cambios en la organización del trabajo y control y calidad del mismo, requieren nuevas prensas de embutir proyectiles, tornos e incrementar la plantilla, en especial con torneros cualificados, trabajar dos o tres turnos todos los días de la semana y establecer un riguroso control de presencia y puntualidad, que mira por donde estuvo en activo hasta 1992.

En octubre de 1936 se inicia el debate para establecer los salarios y categorías profesionales, tras una propuesta del comité que precisa que los incrementos no deben sobrepasar las economías cifradas en 162.520 Ptas. y el "criterio de unificar a los empleados técnicos y administrativos a las categorías del personal de talleres". Dadas las escasas referencias existentes sobre los salarios en ese periodo, su detalle es interesante:

Jefe de talleres: 140 ptas.

Encargados: 120 ptas.

Oficiales de 1ª: 91 ptas.

Oficiales de 2ª: 80,50 ptas.

Ayudantes y peones: 70 ptas.

La jornada de trabajo será de siete días a la semana, es decir, de 56 horas semanales.

En diciembre de 1936 se da cuenta de los acuerdos para fabricar proyectiles: "El precio será de 85 ptas. por proyectil si Sagunto o el Estado se hacen cargo del material defectuoso; en caso contrario el precio sería de 97,26 ptas." En enero de 1937 se firma un contrato de fabricación de 30.000 proyectiles del 7,5 y otro por 30.000 vasos de proyectil, comprometiéndose el Comité a entregar 300 proyectiles y 6.000 vasos semanalmente. Los precios y las condiciones de los contratos se tratan de modo riguroso. En noviembre se cita la firma de otro contrato por 10.000 proyectiles de 10,5 y a renglón seguido se solicita el incremento del precio del mismo, por haber incrementado a su vez el precio de la materia prima la fábrica de Sagunto.

La fabricación de material ferroviario se estanca en parte por falta de suministros y se pasa a fabricar otros equipos y material de guerra, algunos de ellos desconocidos hasta este momento. Así, en julio de 1937 se recibe el encargo de 100 remolques de camión de 1,5 Ton. y de otros 100 de 1Ton. En octubre del mismo año se entregan los primeros 10 coches blindados, unos meses antes una serie de cartas cruzadas con UNL sobre el intercambio de materiales y componentes de los coches blindados nos permiten afirmar que estos eran del modelo conocido como UNL-35, un automóvil blindado derivado del modelo ruso BA-20.

Por otra parte, la Subsecretaría de Armamento y Municiones, dependiente del Ministerio de Defensa, decide reemprender en enero de 1937 las obras de la nave proyectada en 1935 que estaban paralizadas, terminándolas seis meses después y constituyendo la Fábrica nº 9, dedicada a la fabricación de cartuchería de fusil. Su director será Manuel Ajenjo, y la gestión, equipamiento y contratación de personal estará completamente separado de los Talleres Devís.

Nada más iniciase la sublevación y la guerra se constituye en Valencia el denominado Comité Ejecutivo Popular (CEP), integrado por sindicatos y partidos de izquierda, que se erige como un órgano de doble poder en medio de la legalidad republicana al rechazar la "república burguesa de papel" y preconizar un "nuevo orden social republicano". El CEP promueve, mediante una decreto de Bases Reguladoras de marcado carácter anarcosindicalista, los procesos de colectivización de todas las actividades productivas - industria ,agricultura, servicios públicos etc. Más pronto que tarde, el proceso colectivizador choca con la gestión y proyectos del gobierno de la Republica, más aún cuando el socialista Juan Negrín, ministro de Hacienda en el gobierno del ugetista Largo Caballero desde septiembre de 1936, sustituye a éste en la presidencia del gobierno en junio de 1937. Se impone el control gubernamental de la economía de guerra y de las industrias necesarias para el esfuerzo bélico republicano, mediante la gestión mixta de comités e interventores del Ministerio de Hacienda o, sencillamente, por la incautación de las fábricas por el Estado. Decretos leyes y órdenes ministeriales de obligado acatamiento hacen que las Bases Reguladoras para las colectivizaciones promulgadas por el CEP queden inoperantes hasta la disolución del propio CEP en enero de 1937.

El debate entre colectivización o intervención gubernamental se dio en diversas asambleas de los trabajadores de Talleres Devís, en las cuales fuerzan su intervención dirigentes sindicales del CEP contrarios a la intervención o incautación por parte de gobierno. El Comité y UGT en especial manifiestan su adhesión al gobierno y ser partidarios de la intervención de toda la industria de guerra. Finalmente, los trabajadores se decantan mayoritariamente por la intervención y el nombramiento de un interventor del Estado.

El 6 septiembre de 1937, el Ministerio de Hacienda y Economía nombra a Fidel Mocada interventor-delegado. Se procede en asamblea a la elección, bajo el criterio de la orden de intervención, de un Comité Directivo del cual el interventor-delegado es el presidente nato. La asamblea elige a José Monleon (vicepresidente), Salvador Martí (secretario) y como vocales a Francisco Chornet, Vicente Barbarroja, José Martín, Javier Robles y José Soler. Consta que el interventor Fidel Moncada participó poco en la gestión diaria del Comité Directivo. Con José Monleon a la cabeza, el Comité asumió con competencia la dirección de la fábrica, la gestión económica y de la producción, así como la relación – no siempre fluida ni exenta de dificultades – con la Subsecretaría de Armamento y Municiones y con la Comisión Nacional de Ferrocarriles, que a su vez eran los clientes principales por no decir los únicos. Finalmente, en agosto 1938 el Ministerio de Defensa dio un paso más y decretó la incautación de los Talleres Devís, constituyéndose la Fábrica nº 30 dedicada a la producción de proyectiles de artillería. No obstante, el Comité seguirá dirigiendo los talleres hasta el final de la guerra.

El 30 de marzo entraron en Valencia las tropas del ejército sublevado al mando de general Aranda. Al día siguiente, Franco firmó el famoso parte de fin de la guerra. Las represalias de los vencedores fueron inmediatas: los despidos y detenciones, los enjuiciamientos sin garantías, con penas de cárcel, cayeron sin duda alguna sobre un número indeterminado de los trabajadores más comprometidos y los miembros del Comité. De todos ellos solo sabemos que Monleon sufrió una condena de 5 años de cárcel. Al término de la misma entro a trabajar en Unión Naval de Levante, donde trabajó hasta la jubilación. Con todos ellos, que afrontaron honesta y dignamente una época crucial de nuestra historia, tenemos contraída una inmensa deuda de gratitud y reconocimiento a su trabajo y militancia sindical. Sirvan estas páginas como modesto recordatorio.

3. LA EXPANSIÓN DE CONSTRUCCIONES DEVÍS EN LA POSGUERRA HASTA LA CONSTITUCIÓN DE MACOSA

Con la victoria franquista y el fin de la República, los hermanos Devís regresan a Valencia e hacen los trámites pertinentes para recuperar la titularidad y gestión de la empresa. El 21 de abril obtienen autorización de la Comisión de Incorporación Industrial y Mercantil nº 3, del Ministerio de Industria y Comercio, para tomar posesión de la fábrica y el 12 de mayo se reemprende el trabajo. La depuración de la plantilla se resuelve con numerosos despidos y un estricto control político sobre la misma. Las imágenes conservadas de la visita del General Aranda a la fábrica en 1940 así como más tarde los actos y mítines de la Falange, con asistencia obligada de toda la plantilla, muestran cómo los franquistas se encargaron de dejar bien claro quiénes eran los ganadores y quiénes los perdedores.

Reveladora, no por lo que dice, sino por lo que no puede decir, es una declaración jurada de Pedro Raurell, repuesto como Director General, que se adjunta al informe-balance del ejercicio de 1939, donde podemos leer que “no se han tomado en consideración los daños sufridos por la empresa durante el periodo rojo razón a que unos, por escasez de tiempo, no han podido ser cifrados todavía y otros por inexistencia real y jurídica de ente responsable”. Dicho de otra manera: no podemos demostrar que ha habido daños y perjuicios en el patrimonio industrial y económico de la empresa...

El desarrollo de la contienda provocó en España que el 30% de las locomotoras, el 60% de los coches de pasajeros y el 40% de los vagones de mercancías no estuvieran en condiciones de realizar ningún servicio y que, dadas las condiciones intensivas de explotación a lo largo de la guerra, todas las locomotoras que estaban en servicio necesitaran una gran reparación. Constituye un objetivo apremiante de las nuevas autoridades franquistas conseguir que se restituya el servicio ferroviario, prácticamente la



Discurso del General Aranda a los trabajadores, en la nave de máquinas (actualmente nave nº13), 1940.



Los trabajadores, convocados a asistir obligatoriamente al mitin, en la nave de máquinas. En primer término a la derecha, un torno checoslovaco suministrado durante la guerra por la URSS.



Mitin falangista en la nave de máquinas (actualmente Nave 13). En la mesa, al lado de los jefes falangistas, el tercero por la derecha es el director general Pedro Raurell, 1943.

única infraestructura de comunicaciones capaz de vertebrar el país en aquellos momentos. A pesar de todas estas circunstancias y dificultades, son notables los logros de la empresa y sus empleados en la reparación de vagones coches y locomotoras, al tiempo que se reanudaban los trabajos en la reparación y obra nueva de locomotoras y automotrices eléctricas, entregándose en 1940 los automotrices “cincuenta” para la CTFV, que se empezaron a construir antes de la guerra, así como el resto del pedido de las locomotoras del Oeste, números 1031 a 1038.

También las compañías ferroviarias retomaban sus planes anteriores a 1936. Un Decreto-Ley de mayo de 1939 autorizaba al Ministerio de Obras Públicas a adquirir un máximo de 750 locomotoras. Un primer lote de 150 locomotoras debía construirse en dos años. En este pedido se englobaban las locomotoras pendientes de construir del pedido de 1935. De ellas, la Compañía de Andaluces encarga a Construcciones Devís la construcción de 15 máquinas de la serie 4201. Entregadas entre 1942 y 1943, se remunerarán como RENFE 240-2431 al 2465.

La constitución de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) el 24 enero de 1941 supuso la nacionalización de las compañías ferroviarias existentes. La Comisaría de Material Ferroviario, creada en marzo de ese año, fue el órgano encargado de intervenir activamente en la reparación del parque ferroviario y en los nuevos pedidos de locomotoras. En agosto de 1941, RENFE hizo su primer encargo de 130 locomotoras de diversos modelos, que se repartieron entre todos los fabricantes españoles. Construcciones Devís se adjudicó la fabricación de 28 unidades, muy parecidas al modelo construido para Andaluces, que se entregarían entre 1945 y 1948. En este periodo también fue importante la reparación de locomotoras tanto de vapor (41 unidades) como eléctricas (18 unidades), así como la reparación y construcción de vagones y coches de viajeros de diversos tipos, no menos de 3.527 vagones y furgones. También es de destacar la construcción entre 1944 y 1950 de 24 locomotoras eléctricas con licencias de Secheron, serie RENFE 7400 a 1.500 c.c. Era la primera generación de locomotoras eléctricas españolas de postguerra realmente modernas. Contratadas por Norte antes de la guerra, RENFE asumió dicho contrato.



Planta de la fábrica en 1941:

- las naves originales de 1925.
 - la ampliación de la parcela en 1928.
- la ampliación de edificaciones en 1928.
 - la ampliación de la parcela y edificaciones en 1941.



Trabajadores y directivos ante locomotoras vapor 240 2600, 1946. De derecha a izquierda, el primero es Uriona (jefe de ajuste), el tercero es Pedro Raurell (director general), el sexto es Miguel Devís, el séptimo es Adolfo Pizcueta (gerente), el octavo detrás es Jean Ruf (ingeniero de la empresa Secheron), el noveno es Pablo Navarro (jefe del taller eléctrico), el décimo detrás es Emilio Monfort (ingeniero), el resto son trabajadores sin identificar.

Más importante aún fue la expansión de las instalaciones en Valencia y el equipamiento masivo de máquinas herramientas. La fábrica se configura en dos grandes unidades productivas:

- la llamada *factoría principal*, comprendiendo forja, calderería, máquinas-herramientas, carpintería, material móvil (coches viajeros), montaje y reparación de locomotoras y ajuste, servicios auxiliares, almacén y parque de materiales, así como las oficinas administrativas, oficina técnica, dirección general y clínica con unos 37.000 m², configurando las divisiones I^a a VI^a.

- y el taller de vagones, poco más que un gran descampado con una línea de grandes cobertizos y lleno de vías (se le conocerá como el "rancho grande") que alcanzará en principio los 9.000 m², llegando posteriormente en 1959 a los 18.000 m².

Configurándose con la ampliación y nuevas naves como la VIII^a división de construcción ferroviaria.

Ambas unidades estarán separadas de por vida por el molino de harinas de Vicente Belenguer.

También se adquiere una fundición en Carcagente (VII^a div) y Construcciones Devís entra como socio, con una participación importante, en la fundición de Talleres Zaragoza, que estaba ubicada en la actual Avenida Cardenal Benlloch de Valencia.

La oportunidad de participar en la masiva reparación de vagones de todo tipo y nuevas construcciones, según el plan de urgencia proyectado por la Comisaría de Material Ferroviario – no menos de 3.500 vagones nuevos tipo J – hace imprescindible la ampliación de la capacidad industrial, no basta con los talleres de Valencia que no pueden ampliarse.



Los trabajadores y mandos del taller de locomotoras eléctricas posan ante la locomotora eléctrica RENFE 7403, 1945.



Los trabajadores en el acto de entrega a RENFE de locomotoras de vapor 240 2600 y eléctricas 7409, 1946.

Por ello se planea construir un nuevo taller para la reparación de vagones, la primera idea de construirlo en Catarroja no cuaja y por ello se decide adquirir unas bodegas de 34.000 m² en Alcázar de San Juan, propiedad del valenciano José López Borrás. Las bodegas ya disponían de un apartadero a la estación de Alcázar, importante nudo ferroviario en esa época. A principios de 1942, los trabajadores y empleados de Construcciones Devís son unos 1.200 en Valencia, 400 en Alcázar de San Juan y 30 en la fundición de Carcagente.

En septiembre de 1941, Construcciones Devís realiza una primera ampliación de capital a 15 millones de pesetas, cubierta solo en parte. La revitalización de la empresa va a ser notable con esta inyección económica. El salto definitivo se da en 1943, cuando los hermanos Ignacio y Juan Villalonga a través de la CTFV y su grupo financiero BANCOR adquieren una importante participación en la empresa al completar la ampliación de capital de 15 millones de ptas., que trae aparejada la formación de un nuevo Consejo de Administración presidido por Joaquín Reig Rodríguez, del Banco de Valencia, con Miguel Devís como vice-presidente, y Juan Villalonga Villalba de consejero-delegado. El resto del consejo lo componen entre otros Vicente Boluda, Francisco y Daniel Devís, Rafael Cort Álvarez (director general de la CTFV); Pedro Raurell continuará como director general.

En 1945, en la ejecución del Plan Quinquenal de RENFE que preveía construir 200 locomotoras de vapor de diversos tipos de las que al final solo se construyeron 122, Construcciones Devís recibió el encargo de construir otras 16 locomotoras del mismo modelo que las de Andaluces, que serían conocidas como las Renfe series 240-2400 / 2600 / 2700. En 1946, Devís da otro paso adelante en su expansión con una ampliación de capital de veinticinco millones de pesetas, quedando un capital escriturado y desembolsado de 40 millones de pesetas. Asimismo, se adquiere la totalidad de las participaciones de la fundición Talleres Zaragoza.

4. LA PRIMERA DÉCADA DE MATERIALES Y CONSTRUCCIONES S.A. MACOSA, 1947-1957

El 31 de diciembre de 1947, previo acuerdo de sus consejos de administración, presididos respectivamente por Joaquín Reig Rodríguez y Juan Villalonga Villalba, se fusionan la valenciana Construcciones Devís y la barcelonesa Material para Ferrocarriles y Construcciones (Can Girona), dando lugar a la empresa Material y Construcciones S.A. (MACOSA). Los hermanos Ignacio y Juan Villalonga consiguen con esta operación fundar una nueva empresa metalúrgica que formará parte de las empresas industriales controladas por su grupo bancario, BANCOR. Se aseguran el ciclo constructivo de uno de los objetivos principales de sus inversiones: la generación hidráulica de energía eléctrica por las empresas del grupo (Saltos del Nansa, Hidroeléctrica del Chorro, Eléctricas Leonesas y Saltos del Sil) y de otras como FECSA, en la que tienen una importante participación. El Consejo de Administración de MACOSA lo presidirá Juan Villalonga Villalba, con Joaquín Reig Rodríguez de vicepresidente. Entre sus consejeros se encuentran



Directivos y Consejo de Administración de MACOSA, 1956. El primero por la izquierda es el gerente, Adolfo Pizcueta. Por la derecha, el primero es el director general Pedro Raurell, el tercero es Paco Devís y el quinto es Ramón Trénor. En el centro, sentado, el presidente del consejo Juan Villalonga.

los hermanos Devís, Miguel y Daniel, y Antonio Noguera. Ramón Hernández Francés, director de Ferrocarriles de Cataluña, será el consejero delegado.

La nueva sociedad resultante de la fusión tiene una gran capacidad productiva, dada la complementariedad de los productos de las empresas fusionadas. Juan Villalonga diseña una estrategia para evitar duplicidades y especializar los centros de trabajo. La de Barcelona en Poble Nou es una



Vista de la nave de montaje de locomotoras de vapor; en posición, los primeros 10 bastidores de las locomotoras MIKADO, 1953.



Locomotoras MIKADO RENFE 141 2281 a 2285, preparadas y encendidas para ser entregadas, estacionadas en la vía acceso a la fábrica, 1955.

fábrica siderúrgica y también se dedica a la construcción y reparación de coches de viajeros, vagones y unidades de metro. La fábrica de Valencia, con 55.000 m² y 1.657 trabajadores, se dedica a la construcción y reparación de locomotoras de vapor y eléctricas, coches de viajeros, vagones, tranvías y trenes suburbanos. La de Alcázar de San Juan, con 34.000 m² y 406 trabajadores, complementaria de Valencia, está dedicada a la reparación y construcción de vagones.

Mediado el año 1949, el gobierno aprueba el Plan General de Reconstrucción, conocido como "Plan Guadalhorce", refundiendo planes anteriores y pedidos no entregados, añadiendo 125 locomotoras nuevas. Se escogió el tipo 141 Mikado y, dada la necesidad de disponer rápidamente de las nuevas locomotoras, hubo que recurrir a la industria extranjera. RENFE se decidió por la británica North British Locomotive de Glasgow, que en 1953 suministraría directamente las primeras 25 locomotoras. Las otras 100 se construirían en España. Sucesivas ampliaciones del pedido original alcanzaron un total de 217 locomotoras que se repartieron de la siguiente manera: MTM, MACOSA y Babcock & Wilcox con 53 unidades cada una y 58 unidades Euskalduna, que se entregaron entre 1953/1960.

Miguel Devís Ahuir, el popular "tío Quelo", el auténtico "patrón" de la empresa durante veinticinco años, no llegó a conocer esta expansión pues falleció en 1950. En 1954 fallece también Daniel Devís Ahuir, el segundo de los hermanos Devís que representa los intereses de la familia en MACOSA y la CTFV.

En estos primeros años de la nueva sociedad, Juan Villalonga promueve nuevas políticas gerenciales, superando las antiguas prácticas. Se implanta la contabilidad analítica y su seguimiento a través del control presupuestario. Se apuesta decididamente por la formación y la cualificación del personal mediante cursillos de formación y con la creación en 1951 de Escuelas de Aprendices en las tres fábricas. La de Valencia destacará por su alta cualificación, constituyendo el vivero de los mejores profesionales de la fábrica. En el concurso de destreza en el oficio denominado Voluntad de

Resurgimiento conseguirá un importante número de, incluso un primer puesto en el concurso internacional. Se crea también un Comité de Ideas respaldado por una avanzada política de comunicación interna con la publicación de la revista de empresa VIDA Y TRABAJO entre 1953 y 1961.

Con la constitución en marzo del primer Jurado de Empresa, presidido por Juan Villalonga, se inicia una política de relaciones laborales muy avanzada para su época. Su composición es la propia de la época: mandos en el colegio de técnicos y guardas jurados en el de mano de obra no cualificada. No obstante, en la representación de la mano de obra cualificada hay varios antiguos cenetistas que reciben un importante número de votos, Rigoberto Miñana 648 votos y Ricardo Esteban 587 votos, prueba de su ascendencia entre sus compañeros. Con todas las limitaciones existentes, procurarán que se hagan cumplir las leyes y reglamentos, también se ocuparán de atender las quejas de los compañeros. Tímidamente ha empezado "la lucha dentro de los cauces legales".



Los aprendices clasificados como campeones provinciales y de sector en el concurso de "Voluntad de resurgimiento" posan en el Taller Escuela, 1955.

Casani, Gómez, Ferragud, Schawb, Garcia Gimeno, Ferrandis, Castells // Salvador Gas (mtro.taller), Durá, Cebellán, Alejos, Aguilera, Soler, Azzati, Ortega, Moreno, Luján // Soler, De los Santos, Alapont, Sanchis, Cabrelles, Bertomeu, Almela



[19/1136] Los aprendices de la 1ª y 2ª promoción posan ante una locomotora de vapor MIKADO 141 2281, 1956.

Salvador Gas (maestro de taller), Azzati, Soler, Pedrós, Rodríguez, Bolea, Peiro, Gonzalez, Vázquez, López Morales, Aldeguer (bedel), Matias Martí (maestro de taller), Arias // Garcia, Pont, Aparisi, Alejos, Alapont // Robles, Garcia, Bautista, Sanchis, Suria, Rausell, Iranzo



Escudo de la Escuela de Aprendices de las factorías de MACOSA en Valencia, 1953.



[Arriba] Vista del Taller Escuela, bancos de ajuste los aprendices montando tornillos de banco Devís, 1954.



[Abajo] Prácticas de soldadura en el Taller Escuela. El aprendiz de la izquierda está soldando una probeta "a techo" con soldadura autógena, 1955.

En 1955 comienza la implantación de sistemas de verificación, lo que hoy llamamos de control de calidad, y en 1957 empiezan los primeros pasos para introducir técnicas de Organización Científica del Trabajo (OCT) por parte de un grupo de jóvenes ingenieros, innovadores y pioneros, entre ellos Ildefonso Carrascosa, José Jürschik, José M^a Ardevol y José Luis Gordillo, que empiezan sus actividades en la fábrica de Barcelona, extendiéndose posteriormente al resto de fábricas. La implantación de la OCT será motivo de fuertes tensiones laborales. Hasta ese momento, en Valencia funcionaba el llamado sistema de "boletos" a cada trabajo un importe en pesetas como resultado de multiplicar el tiempo medido en horas estimado por el mando (encargados, contra maestros, jefe taller) por el coeficiente de 4,60. El beneficio obtenido se cobraba mensualmente, era la denominada "prima". A primeros de 1957, Carrascosa expone al Jurado de Empresa la nueva OCT que sustituirá al sistema de boletos. Sus cuatro puntos fundamentales son: cronometraje de tiempos, clasificación de los trabajos (los grupos), precios de los grupos de trabajo y liquidación semanal del beneficio. Se empezará por la 1^a División Tornos y Máquinas y hay un cierto consenso para empezar a aplicarse. Es un salto enorme. Supone pasar de los compases de gruesos e interiores al micrómetro y las tolerancias, fijar las normas del trabajo (revoluciones, pasadas, avances etc.) y los tiempos de ejecución, también los tiempos improductivos o muertos, y estar además sometidos al control de calidad. Todo ello desborda y supera las antiguas condiciones de trabajo, que se fundamentaban en la habilidad del trabajador, en un control laxo y unos procesos de fabricación completamente artesanales.

5. PRIMER CONFLICTO OBRERO Y PARO EN LA DICTADURA, MARZO - JULIO 1958

A finales de 1957 se entrega al Jurado de Empresa un escrito de los trabajadores de la 1ª División, rechazando el nuevo sistema de trabajo y pidiendo volver al anterior de los boletos. En lo fundamental el escrito dice:

- 1.- Que se desestime esta modalidad de trabajo que no reporta beneficio proporcional al esfuerzo realizado.
- 2.- Supone la deshumanización del trabajador al efectuarse una desmedida y exorbitante labor de control que lo desestabiliza.
- 3.- Por ser complicado dado el excesivo detalle del mismo y la multitud de particularidades que encierran que dificultan la comprensión del mismo.

A primeros de 1958 y ante la convocatoria de elecciones sindicales, la parte social del Jurado de Empresa pide aplazar la discusión sobre la nueva OCT hasta que se elija un nuevo Jurado, reiterando que debe revisarse el precio de los grupos. Esta reivindicación será una constante de ahora en adelante en todas las reuniones del Jurado.

La rígida implantación de la OCT está provocando una gran insatisfacción en los talleres. En protesta, el 28 de marzo de 1958 se convoca un paro masivo a las 10 de la mañana en el puesto de trabajo. Se reúne de urgencia el Jurado de Empresa y los representantes de los trabajadores manifiestan no tener nada que ver con su organización, pero explican que: "El paro se produce al no contestar favorablemente la empresa a la petición de un plus por carestía de vida y por disconformidad del personal con el nuevo sistema de trabajo a incentivo, que les supone unos beneficios inferiores al anterior sistema de los boletos".

Acuden a la reunión los altos cargos del sindicato vertical provincial: el delegado Clemente Cerda, el Vicesecretario de Ordenación Social, J. Albert, el jefe del sindicato del metal, Gil Escartí, el de la sección social del mismo, José Collado (trabajador/encargado de MACOSA), y el inspector de trabajo Alfonso Pérez, que presionan para la vuelta al trabajo. Este se reinicia a las 12:15 h. con el compromiso de la dirección de reunirse con el Jurado de Empresa para tratar las causas del paro.

El 12 de abril de 1958 se reúne el Jurado de Empresa con la alta dirección (Raurell, Jurschik. ...) para tratar lo sucedido. La empresa relaciona el paro con la campaña de agitación para la Jornada de Reconciliación Nacional, que el PCE ha convocado para el 24 del mes, y anuncia una serie de mejoras. Se creará un economato y comedores. Para atender a los nuevos encargos ofrece la realización masiva de horas extras con un incremento del 50%, en vez del 30% vigente. Pero señala que:

... el establecimiento de la organización del trabajo es facultad de la empresa, que esta modalidad que aquí está en periodo de experimentación se ha realizado según las normas de la Comisión Nacional de Productividad y que hace tiempo se implantaron en Barcelona sin ningún problema y no tendría inconveniente en que una delegación del Jurado visitara Barcelona para examinar el sistema allí implantado.

A continuación, la alta dirección y el jurado de empresa se reúnen con una delegación de trabajadores, elegidos en los talleres y oficinas, encabezada por Mariano Ibáñez y Rafael Giménez, los cuales explican los problemas que está causando la aplicación rígida de

procedimientos de la nueva OCT y solicitan solucionarlos. Raurell reitera la determinación de la empresa en la implantación del nuevo sistema y añade que el ingeniero Carrascosa se reunirá con los trabajadores en grupos para tratar los casos concretos y dar explicaciones porque, a su parecer, en muchos casos no se comprende ni conoce con profundidad.

Durante los siguientes dos meses se siguen discutiendo en los plenos del Jurado los problemas que se originan por la nueva OCT, sin llegar a ningún tipo de acuerdo. Finalmente, el 29 de mayo hay una reunión del Delegado de Trabajo, Catalá, con la parte social del Jurado de Empresa y presiona para llegar a un acuerdo. Prosigue la reunión el día siguiente, con la presencia de la alta dirección de la empresa y el jefe del sindicato vertical provincial del metal, Secarte, y el de la sección social Collado. En ella se fuerza el acuerdo, reflejado en las actas del Jurado de Empresa.

El 31 de julio de 1958, tras celebrar elecciones sindicales, se reúne un nuevo Jurado de Empresa. De los anteriores vocales solo repite Rigoberto Miñana, pero ya se incrustan algunos antiguos cenetistas, posteriormente cinco puntistas. Los cincopuntistas, como Luis Silvestre, eran antiguos militantes de la CNT que pactaron con José Solís, Ministro-Secretario General del Movimiento y Delegado Nacional de Sindicatos, su integración en el aparato del sindicato vertical.

Tras constituirse el nuevo Jurado de Empresa, se trata el tema de la OCT y lo acordado por el anterior Jurado el 29 de mayo pasado, que queda refrendado con una serie de salvedades: la consideración de tiempos muertos, los grupos mínimos por categoría, los precios de los grupos, de las cuales la empresa toma nota y prevé resolver. Esto se consigue a medias, pero se acuerda la validez general del conjunto del acuerdo y su vigencia por dos años.

6. PRIMERA NEGOCIACIÓN COLECTIVA Y PRIMER CONVENIO DE MACOSA, 1962

La época de construcción y reparación de locomotoras de vapor llega a su final y la empresa se encamina hacia la fabricación de bienes de equipo, componentes metálicos para obras hidráulicas, y a la reparación de locomotoras eléctricas, en lo que se especializa la fábrica de Valencia (21 unidades en 1954 y 24 en 1957). Para ello se adquieren grandes maquinas herramienta y se levanta una gran nave de maquinaria pesada que concentrará calderería y mecanización en la llamada factoría principal. El antiguo taller de vagones se amplía con nuevos terrenos y otras grandes naves para la reparación de locomotoras eléctricas, concentrándose allí la construcción ferroviaria: será la llamada VIIIª División.

Terminada la época del vapor, la dieselización de la tracción es el futuro inmediato. Por gestiones de Joaquín Reig Albiol, se firman acuerdos con General Motors y su división ferroviaria Electro-Motive Division (EMD). Permiten a la empresa estadounidense posicionarse en el mercado ferroviario español y a MACOSA asociarse tecnológicamente con el gigante norteamericano de la tracción diésel eléctrica.

Fallece Pedro Raurell (1892-1958). Procedente del mundo de la representación comercial e importación de máquinas herramientas y suministros, fue nombrado director general de Construcciones Devís en 1936, artífice de la expansión de la empresa en la posguerra, continuó en el cargo también en MACOSA, hasta su fallecimiento.

En 1960 empieza a funcionar el economato y el servicio de comedores, que será administrado por el Jurado de Empresa en la persona de Rigoberto Miñana.

A mediados de 1960 tiene lugar una reunión extraordinaria del Jurado de Empresa en la que la dirección notifica la falta de trabajo en todas las divisiones, salvo la de reparación de locomotoras eléctricas. De continuar así, se plantea la posibilidad de tramitar un expediente de crisis a final del año. En estos términos también se informa al Delegado Provincial de Trabajo. La coacción por parte de la empresa es evidente. Silvestre y Miñana, acompañados por el jefe de la sección social del sindicato provincial vertical del metal Collado, se entrevistan posteriormente en Madrid con el Ministro de Trabajo, el jefe del sindicato nacional del metal y el director de RENFE para conseguir pedidos antes de fin del año. Se consiguen así nuevos contratos de reparación de locomotoras de vapor, insuficientes a la larga, pero que permiten sortear la amenaza de crisis por falta de trabajo.

A finales de 1960 se elige un nuevo Jurado de Empresa. En el estamento técnico son elegidos peritos y encargados, pero en el resto de estamentos, administrativos y talleres, son elegidos trabajadores muy capaces y con prestigio entre sus compañeros: Luis Hernández Potet, Rafael Giménez, Fernando Martínez Zarraquino, Mariano Ibáñez y otros. El nuevo jurado, consciente de la provisionalidad de los acuerdos sobre OCT y los cambios unilaterales de los mismos por la empresa, solicita el 13 de marzo de 1961 la apertura de negociación para un convenio colectivo que fije claramente las condiciones de trabajo.

En septiembre de 1961 es detenido el miembro del jurado Mariano Ibáñez en mitad de la negociación del convenio. La policía ha conseguido detectar su asistencia al VIº Congreso del PCE en Praga en la Navidad de 1960, es juzgado por su militancia comunista y condenado a tres años de prisión. La empresa lo despide "por faltar al trabajo".

En ese mismo año de 1961 fallece Paco Devís Ahuir. Con su muerte se extingue la saga de los Devís en su relación con la empresa.

Finalmente, en abril de 1962 se llega a un acuerdo de convenio por dos años, hasta 1964, en la línea de los acuerdos anteriores. Seguramente no se podía llegar más lejos. La mala coyuntura del trabajo y la detención de Ibáñez pesaron en la necesidad de llegar a un acuerdo que al menos estableciera unas normas que no pudiesen ser alteradas unilateralmente sin más por la empresa. No obstante, no resolvía el problema fundamental: que los grupos anulaban las categorías profesionales tradicionales.

1er Convenio Colectivo

Vigencia: del 1 abril de 1962 al 1 abril de 1964

Jornada de Trabajo: 48 h. semanales, vacaciones 14 días.

La MACOSA valenciana fue una de las primeras grandes empresas metalúrgicas españolas que firmó un convenio colectivo a principios de los años 60, junto a la Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona), Altos Hornos de Vizcaya (Baracaldo y Sagunto), CAF de Beasain, y la Unión Naval de Levante (Valencia).

Mariano Ibáñez Palomar

(Valencia 1928 - 2017)



Ajustador de profesión, ingresó en Construcciones Devís en 1943. Elegido jurado de empresa en 1960, fue de los que promovieron la negociación del 1er. convenio colectivo de MACOSA. Firmado en 1962, fue uno de la primera docena que se firmaron en España. Militante del PCE, la policía detectó su participación en el VI Congreso del partido en Praga, en 1960. Fue detenido en octubre 1961 y condenado a tres años de prisión por pertenencia al Partido Comunista. Durante su encierro en prisión, sus amigos y compañeros Antonio Benavides y Juan López establecieron una discreta red solidaria que,

mediante rifas ficticias sobrentendidas (“es lo de Mariano”) recaudaba mensualmente una cantidad equivalente a su salario. Así pudieron sostener económicamente a su familia en esos tres años de cárcel. Al salir emigró con su mujer Marina Caballero y sus hijos a Argelia y Francia, donde continuó vinculado el PCE. Tras su retorno a España se acogió a la amnistía laboral de 1977 y reingresó en MACOSA, incorporándose a la sección sindical de CCOO, donde de manera discreta ejerció un indudable magisterio. Jubilado en 1988, se incorporó a la Federación de Pensionistas y Jubilados de CCOO. Convocado para luchar contra el derribo de las naves de MACOSA en 2008, fue uno de los promotores y firmantes del manifiesto de la iniciativa ciudadana “Salvemos las naves de MACOSA”.



Talladora de engranajes MAAG SH 180, en su momento la de mayores dimensiones y capacidad existente en España, operada por J. Sánchez, 1953.

Vista de la nave de máquinas, actualmente nave nº 13. A la derecha pueden verse los tornos de perfilar ruedas, con José Cortes; a la izquierda, la prensa de calar ejes y ruedas de locomotoras de vapor, 1956.



Torno vertical de dos cabezales SHIESS 3KV \varnothing 3000/6000 torneando la cámara del rodete de una turbina tipo Kaplan para la central hidroeléctrica de Arbon (Asturias), 1970.

7. ELECCIONES SINDICALES Y EXPEDIENTES DE CRISIS EN 1964 Y 1967

Se celebran nuevas elecciones sindicales en 1963 y los vocales del Jurado que gestionaron la firma del convenio son reelegidos, siguen en los estamentos de técnicos los consabidos mandos pero también surgen nuevos dirigentes sindicales como Pascual Pont, vinculado a la JOC, que obtiene el mayor número de votos de su colegio electoral.

En ese año la empresa toma una iniciativa inédita. Por su cuenta construye una locomotora diésel eléctrica modelo EMD-GL12, la primera locomotora de su clase que se construye en España y se la cede a RENFE para probarla. Esto le permite posicionarse en el mercado ferroviario español y, a finales de 1963, consigue el primer contrato de 60 locomotoras modelo GM 16. Con ellas se inicia el diseño ferroviario en la fábrica valenciana. Posteriores adjudicaciones elevaron lo cifra total a 103 locomotoras encargadas por RENFE a MACOSA.

Asimismo, MACOSA se posiciona como una empresa líder y referente en España en la fabricación en Valencia de componentes metálicos para obras hidráulicas (compuertas, turbinas etc.) y grúas de puerto de diverso tonelaje, de 3 a 30 ton.

En junio de 1964 es detenida la organización del PCE en MACOSA: Diego Ballesteros, Amadeo Pérez, Rafael Ferrer, Eusebio Francisco Trigueros. Juan Castro y José Polluelo. Todos ellos pasaron un año en prisión. Cuando los juzgan, Ballesteros es condenado a 3 años de cárcel y los otros son absueltos con penas menores, posteriormente fueron readmitidos por la empresa.

En la negociación del convenio de 1964 representaba a la empresa Juan Izquierdo Santonja, directivo de UNL. El Jurado se proponía ante todo restablecer las categorías profesionales. La empresa en principio lo aceptó, pero con precios inferiores a los



Maniobra de levante ante bogies de la locomotora eléctrica RENFE 7642 en reparación, en la nave de montaje de locomotoras eléctricas, 1961.

solicitados y manteniendo las asimetrías anteriores, cuando no las aumentaban. En la negociación cedió la empresa y se acordó establecer un sistema mixto en el cual se reconocían las categorías y se mantenían los grupos, de forma que se compensasen las diferencias. Se firmó por dos años, pero surgieron problemas en el desarrollo y aplicación del convenio, pues los técnicos de organización cobraban menos que los grupos de taller más cualificados. Al final la empresa incrementó el salario a los técnicos de organización al margen del convenio.



Locomotora diesel eléctrica MACOSA GL 12 (RENFE 1401) con los colores originales en periodo de pruebas, conducida por José Sorando (MACOSA) y Alberto Ten (RENFE). Esta fue la primera locomotora diesel eléctrica de línea construida en España, 1963.

2º Convenio Colectivo

Vigencia: del 1 agosto 1964 al 1 agosto 1966.

Jornada de trabajo: 48 horas semanales, 2.280 horas anuales.

Vacaciones de 14 días, dos pagas extras de 10 días en julio y Navidad.

Ese mismo año por motivos de salud dimite de la presidencia Juan Villalonga Villalba, que fallecerá en 1968. Le sustituirá Joaquín Reig Rodríguez que también presidirá el Banco de Valencia.

[De arriba a abajo]

Tubo pantalón de tubería forzada del embalse de Barrios de Luna (Leon); al lado, Angel Muñoz, 1956.

Mecanizado, en el mandrino pesado Gilly, de la cámara espiral de una turbina tipo Francis para la central hidroeléctrica de Santa Ana (Huesca), operador José Martínez, 1956.

Fabricación, en la Nave 41 de calderería pesada, de una cámara espiral para turbinas de la central hidroeléctrica de Arbon (Asturias), 1968.





[Izquierda] Carga a barco, con la grúa flotante de la Junta de Obras del Puerto de 80 toneladas, de una locomotora 6200 RFFSA para Brasil, 1971.



[Abajo] Locomotoras diesel eléctricas GM 16- RENFE 1900 en proceso montaje, en la nave de montaje de locomotoras, 1965.



Transporte pesado desde la fábrica al puerto de una locomotora diesel/eléctrica 926 CVRD para Brasil, a su paso por las torres de Serranos, 1979.

EL EXPEDIENTE DE CRISIS DE 1964

En marzo de 1964, apoyándose en un comunicado de RENFE que informa de su intención de suprimir la reparación de coches y vagones por empresas privadas, MACOSA planea cerrar estas secciones. En su respuesta, el Jurado evita entrar en la decisión de RENFE y trata de demostrar que la falta de trabajo en esas secciones podrá ser compensada por otros pedidos de material ferroviario (Brasil y RENFE) y la nueva producción de diversos equipos industriales (reductores Hansen) y de componentes metálicos para obras hidráulicas. Incluso se necesitaría más personal.

Sorprendentemente, el aparato del sindicato vertical hizo suyos los informes del Jurado acerca de la cuantía de los nuevos pedidos en términos de más horas de trabajo, incremento que la empresa negaba insistentemente, y solicitaba la reconversión profesional de los afectados. También facilitó las gestiones de una delegación del Jurado en el Ministerio de Trabajo para explicar el problema y sus alternativas. En las reuniones siguientes en la Delegación de Trabajo, la empresa se siguió negando a facilitar datos sobre la cuantía en horas de trabajo que suponían los pedidos de Brasil y RENFE, pero sin refutar los datos avalados por el sindicato vertical.

Finalmente, el 14 de mayo el Jurado y la empresa llegaron al acuerdo de emitir informe favorable a la Delegación Trabajo en los siguientes términos: reducir los iniciales 290 calificados como excedentes a 200 trabajadores, que pasarían por un curso de reciclaje profesional de seis meses en el Instituto de formación profesional San Vicente Ferrer, al término del cual regresarían a la empresa. Los mayores de 60 años se podrían jubilar con el 100% como si tuvieran 65 años, con cargo al Fondo de Protección al Trabajo. El Delegado de Trabajo hizo suyos estos acuerdos, resolviendo en esos términos el expediente el 21 del mismo mes.



Pascual Pont Martínez (Xàtiva 1937-2025)

Ingresó en la Escuela de Aprendices de MACOSA en 1952, completando su formación en Suiza en los Ateliers de Secheron de Ginebra. Allí entró en contacto con la JOC, incorporándose al trabajo sindical. Regresó a España y en 1963 fue elegido vocal del Jurado de Empresa. Fue el referente sindical de MACOSA en Valencia hasta su renuncia voluntaria en 1971. Siempre trabajó de fresador. En 1984 fue promovido a encargado de máquinas herramientas hasta su prejubilación en 1995. Participó activamente en el movimiento vecinal y cultural del Barrio de San Marcelino, en Valencia. Convocado para luchar contra el derribo de las

naves de MACOSA en 2008, fue uno de los promotores y firmantes del manifiesto de la iniciativa ciudadana "Salvemos las naves de MACOSA".

8. BLOQUEO DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA, COMISIONES OBRERAS Y REPRESIÓN, 1966-1970

En la negociación del convenio de 1966 no se llega a ningún acuerdo y desemboca en una Norma de Obligado Cumplimiento (NOC) dictada por la Delegación de Trabajo por dos años, a partir de agosto de 1966, que solo se refiere a los salarios con un incremento medio del 16'5%, manteniéndose sin cambios el resto del articulado.



Vocales del Jurado de Empresa y otros trabajadores de MACOSA de Valencia, 1967.



- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| 1.- Pascual Pont | 8.- Rafael Giménez |
| 2.- José García-Puertas | 9.- Joaquín López Briñas |
| 3.- Juan Bautista Mompó | 10.- Julio Palencia |
| 4.- Fernando Martínez Zorraquino | 11.- Francisco Climent |
| 5.- César Llorca Tello | 12.- José Sanfeliu |
| 6.- Luis Silvestre | 13.- José Aliaga |
| 7.- Juan Sanchis | |

Norma de Obligado Cumplimiento (NOC)

Vigencia: del 1-8 -1966 al 1-8 -1968.

Jornada laboral: 48 horas semanales (2.280 horas anuales).

Vacaciones: 14 días.

Pagas extras: 2 de 10 días.

Incremento salarial medio: 16,5%.

Un acuerdo entre el jurado y la empresa el 8/3/1967 incrementara el precio de las horas extras en un 34%, cuestión que estaba congelada al no contemplarla la NOC.

En las elecciones sindicales de octubre de 1966 son reelegidos líderes sindicales como Pascual Pont y otros muy reconocidos como Fernando Martínez Zarraquino, ambos con 556 votos en su colegio electoral. También son elegidos líderes de CCOO como Cesar Llorca o Rafael Giménez, pero con 250 votos. En el colegio de no cualificados resulta elegido Julio Palencia, de CCOO. Por primera vez los elegidos en los colegios de administrativos y técnicos son trabajadores, no mandos, destacando Francisco Climent, de CCOO. No obstante, también son elegidos algunos trabajadores ligados a la jerarquía de la CNS y su aparato clientelar de la Obra Sindical Educación y Descanso, como José Sanfeliu, así como "cincopuntistas" procedentes de la antigua CNT, como Luis Silvestre.

El 11 de diciembre de 1966 tiene lugar la reunión fundacional de CCOO en Valencia. Entre los asistentes se encuentran los trabajadores de MACOSA: Llorca, Trigueros y Castro. En febrero de 1967, CCOO sale de la clandestinidad al llamar a una colecta en la puerta de la fábrica para los huelguistas de Laminados de Bandas en Frio de Echévarri, recogándose unas 8.000 ptas.

EL EXPEDIENTE DE CRISIS DE 1967

La empresa intentó repetir la jugada de 1964. El 30 de abril notifica en un escrito al Jurado de Empresa la gran cantidad de horas perdidas por falta de carga de trabajo, lo que justificaría prescindir de 240 trabajadores. En contestación, el Jurado empezó exigiendo que se cumpliesen los procedimientos legales: que la empresa lo solicitara en forma y modo y ya se vería. La empresa no tuvo más remedio que acceder y empezar el trámite argumentando los motivos del excedente y añadiendo una lista de los afectados. El Jurado respondió con un contrainforme ejemplar, redactado como en el expediente de 1964 por Pascual Pont, que consideraba arbitraria la confección por la empresa de la lista de afectados y buscaba soluciones no traumáticas para los posibles excedentes de empleo. Esta vez fue la Inspección de trabajo la que hizo suyo el informe del jurado y, aun reconociendo la falta de trabajo, discrepaba de cómo había elaborado la empresa la lista de candidatos al despido y asumía la posibilidad de unas jubilaciones anticipadas a cargo del Fondo de Protección al Trabajo. La empresa intentó decidir quiénes podían optar a la prejubilación y el Jurado defendió la libre opción de los interesados, que el Delegado Trabajo aceptó siempre que se llegara a 110 aspirantes a prejubilarse. Al final fueron 130 los solicitantes que alcanzaron una jubilación al 100%.

El Decreto Ley 15/67 del 27 de noviembre de 1967, tras una devaluación de la peseta que establece la paridad de 1 dólar igual a 70 pesetas, decreta la congelación general de salarios tanto en el sector público como en el privado y la prórroga de los convenios colectivos hasta final del 1968, por tanto prorroga la NOC de 1966 hasta el 31 de diciembre de 1968 con el mismo nivel de retribuciones vigentes a día 18 de enero de 1967. Significaba en la práctica una congelación y, para reducir su impacto en pérdida de poder adquisitivo, el Jurado de Empresa presenta el 20 de junio de 1968 a la empresa la petición de un aumento de 50 ptas. diarias (el salario de un oficial de 1ª era de 186 ptas. más incentivos) y cinco días más de vacaciones. Como medida de presión, acuerda por mayoría convocar un paro de 15 minutos en el puesto de trabajo, lo que permite a la empresa ir a por quien quiera.

La empresa suspende de empleo y sueldo a Pascual Pont y César Llorca, vocales del Jurado de Empresa, y les abre expediente que concluye con 21 días de sanción para el primero y despido del segundo. Los trabajadores se movilizan solidariamente, con concentraciones de entre 200 y 300 asistentes a finales de junio en la puerta de la fábrica y ante gobierno civil a finales de julio.

El 9 noviembre de 1968 son detenidos 36 militantes, tanto del PCE como de CCOO, entre ellos Llorca, Castro, Climent, Palencia, Torán y Trigueros. La mayoría de ellos fueron puestos en libertad vigilada a lo largo de los tres meses siguientes y readmitidos en la empresa. Al final solo tres fueron juzgados por el TOP: Llorca, Palencia y Trigueros, que obtuvieron el sobreseimiento cuatro años más tarde, el 20 diciembre 1972.

El 16 de diciembre, en el acto de conciliación en Magistratura, la empresa rebaja a falta la sanción a Pont pero mantiene el despido de César Llorca. CCOO entra en crisis y se deshace en MACOSA tras las detenciones de noviembre de 1968. Climent y Giménez dimiten como vocales del Jurado, dando paso a sustitutos muy conservadores y conciliadores con la empresa.

3er Convenio colectivo

Se firma sin ningún problema. El Jurado controla sin ninguna oposición la situación.

Vigencia 1969/1970.

Jornada laboral de 2.280 horas anuales y un **incremento salarial medio** del 7,6% sin revisión, pero las horas extras se incrementan en una media del 23,8%.

El 29 de julio de 1970 entra en vigor la Ordenanza Siderometalúrgica.

Ese mismo año se retira Joaquín Reig Rodríguez de la presidencia de MACOSA; le sucederá su hijo Joaquín Reig Albiol.

En octubre de 1970 hay una caída de CCOO, al ser detenidos 16 militantes a la salida de una reunión sobre el convenio provincial metal convocada en las EEPP San José, entre ellos Daniel Girba y Juan Castro, trabajadores de MACOSA. Aunque la mayoría de los detenidos salieron en libertad provisional a las pocas semanas, temiendo ser también detenidos César Llorca y su compañero de militancia en CCOO Carlos Boils pasaron al exilio en Francia, evitando males mayores. Julio Palencia se ocultó durante un tiempo y es despedido por la empresa por ausentarse

del trabajo. Por el contrario, Daniel Girba fue readmitido en la empresa. En el juicio en el TOP a finales de 1974 se decreta la absolución de casi todos excepto de los huidos Llorca y Boils.

4º Convenio colectivo

Se firma sin ningún problema.

Vigencia: 1971/1972.

Jornada laboral 2.280 horas anuales y un **incremento salarial medio** del 18,5% y las horas extras se incrementan en una media del 66%, la revisión para 1972 supone un incremento salarial medio adicional del 5,7%.



Maquina verificadora de engranajes Klingelberg PFSU 1200, 1973. De derecha a izquierda: Mariano Gómez Reina, detrás Pascual Pont, Francisco Signes y a la izquierda Antonio Bolos.

9. UNA NUEVA GENERACIÓN DE JÓVENES SINDICALISTAS EN MACOSA, 1971-76

En las elecciones sindicales del 29 mayo 1971 se renueva la mitad del Jurado de empresa. Una nueva generación de jóvenes sindicalistas comprometidos se abre paso para “luchar desde dentro de la CNS”. Salen elegidos Daniel Girba y Francisco Signes, pero el resto de los elegidos se suma rápidamente a los anteriores jurados, conformándose un Jurado de Empresa más bien conservador, donde más pronto que tarde salta el enfrentamiento con los jóvenes.

La negociación del convenio 73/74 arranca despacio y la empresa de primeras rechaza la propuesta del Jurado de Empresa. La división ferroviaria, la VIII División, espontáneamente empieza un boicot a las horas extras durante dos semanas pero, al no acordarlo previamente con el resto de trabajadores, solo consigue unas pocas adhesiones en la factoría principal. Durante este tiempo se suceden en la citada división por primera vez las asambleas en la pausa de la comida, donde los jóvenes jurados informan a los trabajadores del desarrollo de las negociaciones. No obstante, la asamblea no pasa de allí ni se es capaz de organizar una respuesta a la actuación de la mayoría

Francisco Signes Martínez (Valencia, 1946)



Ingresó en la Escuela de Aprendices de MACOSA en 1962 y toda su vida laboral se desarrolló en el área de Control de Calidad. Su compromiso sindical se inicia en 1970 cuando es elegido enlace sindical y poco después en 1971 jurado de empresa. Ingresó en CCOO en 1977, secretario de la sección sindical de CCOO de MACOSA en Valencia entre 1982 y 1998, su trabajo sindical se ha desarrollado fundamentalmente en el ámbito de la Federación del Metal de CCOO del País Valenciano y en el sector de material ferroviario de la Federación del Metal de CCOO. Prejubilado en 1999, continuó colaborando activamente con

la Federación del Metal PV hasta el 4º Congreso de Burjasot en 2009. Simultáneamente tras su prejubilación se dedica a la investigación de temas ferroviarios e industriales, publicando diversos libros sobre la historia de la empresa, así como numerosos artículos en la prensa valenciana sobre el mismo tema y otros industriales ferroviarios. A raíz del anuncio del derribo de las naves de MACOSA en 2008, fue uno de los promotores y firmantes del manifiesto de la iniciativa ciudadana "Salvemos las naves de MACOSA", ejerciendo de coordinador y portavoz de la misma.

conservadora del Jurado de Empresa, que tiene en la factoría principal y los administrativos un gran predicamento. Se agosta así el incipiente conflicto. La mayoría de vocales del Jurado están por aceptar la oferta de la empresa, pero la minoría disconforme fuerza que se decida en votación. Tras mucho discutir, la empresa acaba aceptando y una especie de comisión electoral recorre la fábrica con una urna para recoger los votos. Entre los opositores más beligerantes hay división sobre participar o no. Al final vota menos de la mitad de la plantilla, con el resultado de 424 síes, 155 noes y 29 nulos. El convenio se firma por la mayoría conservadora del jurado de empresa.

5º Convenio colectivo

Vigencia 1973/74.

Jornada laboral de 2.097 horas anuales.

Incremento salarial medio: 33,5%.

Incremento medio sobre el valor de las horas extras: 38,4%.

Incremento salarial medio adicional para 1974: 11,95%.

En el Jurado de Empresa dimiten los jóvenes vocales Signes y Girba, disconformes por cómo se ha desarrollado la negociación y la postura conservadora de la mayoría. Los sustitutos acentuarán el conservadurismo del Jurado.

Tras esta experiencia, una minoría escarmentada rechaza el trabajo dentro de los cauces legales y propugna el asamblearismo como forma de lucha. Nacen así las Plataformas Anticapitalistas, a imagen y semejanza de las experiencias del Valles Oriental en Cataluña.

6° Convenio colectivo

Se firma de prisa y corriendo. Los administrativos y técnicos no lo aceptaron, pero sí el taller, que era mayoría en el Jurado de Empresa.

Vigencia: 1975/1976.

Jornada laboral: 2.000 horas anuales, un incremento salarial medio del 35% y las horas extras se incrementan en una media del 50%.

La revisión para 1976 supone un incremento salarial medio adicional del 18,4%.

Ante las elecciones sindicales de 1975, CCOO lanza las Candidaturas Unitarias y Democráticas, CUD. En la fábrica de MACOSA en Valencia, la CUD vertebró una extendida corriente de opinión partidaria de renovar el Jurado, apartando a la mayoría conservadora enquistada en el mismo. Así confluyen más gente en CCOO, algunos refundarán la CNT, pero no las minoritarias Plataformas Anticapitalistas empeñadas en negar los cauces legales y fiarlo todo al asamblearismo. La candidatura democrática CUD gana en MACOSA de Valencia por mayoría absoluta en los talleres, pero se queda a medias entre los técnicos y administrativos, donde continúan antiguos *cinco-puntistas* con un cierto predicamento entre los mismos. Se constituye la Junta Sindical Laboral, organismo compuesto por jurados y enlaces. Empieza así una práctica sindical de potenciar las UTT a imagen y semejanza del modelo que CCOO impulsa en la comarca catalana del el Bajo Llobregat en Cataluña.

En el debate sobre la revisión salarial para 1976, las posturas están enfrentadas y el Jurado de Empresa solicita incrementos mayores. El 14 de enero de 1976 se realiza un paro de tres horas y los trabajadores se reúnen en asamblea, desbordando al mismo jurado. La empresa responde con un cierre patronal de cinco días, del 14 al 19 de enero. Se reanuda la negociación pero la empresa no cede y al final se acepta la revisión prevista con un 11,95 % de incremento medio salarial.

10. DE LA JUNTA DE REPRESENTANTES AL PRIMER COMITÉ DE EMPRESA, 1976-1978

En el transcurso de 1976, el Jurado de Empresa nacido de las candidaturas democráticas va perdiendo su impulso renovador. Se suceden las dimisiones y abandonos, se desmorona poco a poco. Ello lleva a que los sindicatos clandestinos (CCOO - Plataformas Anticapitalistas y CNT) elaboren una alternativa de ruptura con el sindicato vertical. En esencia se propone la elección directa de representantes por secciones, uno por cada 25 trabajadores, constituyéndose una nueva representación sindical elegida al margen de la CNS, la Junta de Representantes. La propuesta es aceptada por la empresa, que reconocerá su legitimidad al menos dentro de la fábrica. Sobre 42 representantes a elegir, el resultado fue de 28 de CCOO, 10 de la CNT y 4 sin adscripción. A renglón



[Arriba] El callejón de la VIIIª división y la asamblea de trabajadores en paro que decide las huelgas a seguir, 1976.



[Izquierda] La policía vigilando el callejón el primer día del *lock out* (cierre patronal) como castigo por los paros, 1976.

seguido se constituye la sección sindical de empresa de CCOO en MACOSA de Valencia, en la que Domingo Rozalén es elegido secretario general.

La empresa empezó a considerar en 1973 la necesidad de una nueva fábrica. Ildelfonso Carrascosa será el impulsor del Polígono Industrial del Mediterráneo en Albuixech, donde MACOSA adquiere una gran parcela para levantar una nueva factoría. A principios de 1977 ya estaba construida la primera fase.

En mayo de 1977 la empresa solicita la autorización a la Delegación Provincial de Trabajo, para aplicar un plan de traslado a las nuevas instalaciones en Albuixech. Al

7º Convenio colectivo

Vigencia: 1977/1978.

Jornada laboral: 1.975 horas anuales el 1er año y 1.950 el segundo.

Incremento salarial medio del 45 % y las horas extras se incrementan en una media del 21,8 %. La revisión para 1977 supone un incremento salarial medio adicional del 3,13%.

En la negociación del convenio hubo movilizaciones: 6 días alternos en diciembre con una hora de paro y un paro en asamblea de tres horas en enero. En respuesta, la empresa decretó un cierre patronal de seis días.



Vista aérea de la antigua factoría de Valencia en la calle de San Vicente Mártir, 1981.

afectar inicialmente a muy pocos trabajadores, no se consigue la movilización y por ello la Junta de Representantes fuerza a la negociación encerrándose 24 horas en la fábrica. Plantea una serie de reivindicaciones y compensaciones por el traslado, pero no se llega a un acuerdo. Oídas las partes, el Delegado de Trabajo dicta un laudo el 22 de julio aprobando los planes de la empresa pero obligándola a establecer un servicio de autobuses para trasladar a los trabajadores y un plus de compensación por el tiempo empleado en el desplazamiento.

La consolidación de CCOO y su masiva expansión como sindicato se inicia a finales del 1976, estructurándose mediante congresos en uniones y federaciones. El resultado es una militancia con amplísima mayoría vinculada al PCE, lo que lleva a diversas valoraciones y alternativas en el seno de la izquierda sindical radical. Los de Plataformas Anticapitalistas se auto disuelven y se integran en CCOO. Una tendencia de CCOO vinculada al MCPV e inspirada por José Moreno Purroy se escindirá de CCOO y se integrará en USO.

La revisión salarial pactada para 1978 es anulada y reabsorbida por un acuerdo en aplicación del RDL 43/1977 del 25-11-1977, derivado de los Pactos de la Moncloa, que se cuantifica en 88.000 ptas. lineales por trabajador y supone un incremento medio salarial del 22%. Conocida al final de 1978 la evolución del IPC, de haberse mantenido las revisiones acordadas en convenio, el incremento al final de 1978 hubiera sido del 24%, es decir, se perdió un 2%.

A finales de 1978, la Junta de Representantes convoca elecciones con el anterior sistema para renovar la misma. La empresa notifica que no las reconocerá por no cumplir con el vigente RDL 3164, de 6 de diciembre de 1977, de elecciones sindicales, pero se realizan a pesar de la advertencia y se abre así un vacío de representación sindical inasumible por ambas partes. Al final y tras largas negociaciones se llega al acuerdo de la empresa con USO y CCOO de "legalizar" la elección, que es aceptado por la asamblea de trabajadores. La empresa acepta una Junta de Representantes / Comité de Empresa reducida de 31 miembros, 24 por ley más 7 internos. La componían 24 representantes de CCOO y 7 representantes de USO. En estas elecciones la CNT no participó.

11. DE LA HUELGA INDEFINIDA A LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA BAJO EL ANE Y EL AI, 1979-1983

CONVENIO DE 1979

Las negociaciones están condicionadas de primeras por el RDL 43/1977 de 25 de noviembre, sobre política salarial y empleo, que cifraba en un 13% el incremento salarial máximo para todos los convenios colectivos a negociar, tanto en las empresas públicas como privadas. Las posiciones son irreconciliables y tras seis días alternos de paros en enero y febrero, la asamblea general decide ir a la huelga indefinida. La huelga transcurre entre el 15 de febrero y el 12 de marzo, en total 23 días con masivas asambleas semanales y manifestaciones. La negociación se estanca en un callejón sin salida y al final la propia asamblea desconvoca la huelga y rompe la negociación, abocándose a un Laudo de Obligado Cumplimiento dictado por la Delegación de Trabajo que prorrogara todo el articulado del convenio y decretara un incremento salarial del 12,68%.

Domingo Rozalén deja la dirección de CCOO en la empresa para ser candidato municipal en Paterna, donde será concejal los siguientes 24 años. Le sucede Alberto Paniagua, que al poco tiempo es sustituido por Salvador Senis.

LA CRISIS DE 1979

Los éxitos conseguidos por la fábrica de Valencia durante los últimos años en la contratación de locomotoras y grúas (93 locomotoras serie 333 para RENFE, 54 locomotoras para Irak, 66 para Brasil, 60 grúas de puerto, etc.) no salva los resultados negativos de la sociedad, que acumula grandes pérdidas en la laminación y fundición de Barcelona. Estalla la crisis y se suceden los ceses, en primer lugar de todos los directores de fábrica, pero el Banco Central interviene y toma el control directo. Cesa a los altos directivos responsables de las pérdidas y nombra un nuevo consejero delegado, Juan Ignacio Muñiz, con la misión de sanear y reestructurar la empresa. Muñiz empieza por cerrar laminación y fundición en Barcelona y además decide un recorte de gastos e inversiones que paraliza el proyecto de nueva fábrica en Albuixech. Además nombra nuevos equipos de dirección.

Entra en vigor la Ley 8/1980 del 10 de marzo 1980 el Estatuto de los Trabajadores.

En abril 1980, una parte de la USO encabezada por Nicolás David y J. M^a Corell se integrará en CCOO PV; en MACOSA, los militantes del MC que se habían escindido y pasado a la USO se reintegran sin más en CCOO.

8º Convenio colectivo

En la negociación del convenio hubo 4 días alternos de paros de 6 horas. Finalmente se llegó a un acuerdo con la empresa:

Vigencia: 1980/1981.

Jornada laboral: 1.940 horas anuales para 1980 y 1.920 horas para 1981.

Un incremento salarial medio del 13 %+ 2,25 de la revisión.

Las negociaciones se estancaron y hubo tres días de huelga en abril. En medio de las negociaciones hay 3 despidos por problemas en el trabajo. Los despedidos denunciaron el despido y la Magistratura lo declaró despido improcedente, pero acogiéndose a la ley la empresa optó por no admitirlos e indemnizarlos. En la negociación del convenio hubo 4 días alternos de paros de 6 horas. Finalmente se llegó a un acuerdo con la empresa:

La asamblea de trabajadores acepta el acuerdo en una votación con el resultado de 565 votos a favor, 270 en contra y 39 en blanco. Rechaza una propuesta de huelga indefinida todos los jueves hasta la readmisión de los tres despedidos por 260 votos favorables, 451 en contra y 146 en blanco. Previamente, la Junta de Representantes anuncia su dimisión como paso previo a nuevas elecciones sindicales.

ELECCIONES SINDICALES 1980

CCOO + exUSO: 7 delegados en talleres + 2 delegados en administrativos y técnicos / UGT: 4+3 / CGT ex CNT: 5+2



Locomotora RENFE serie 333, 1974

Presentación de expedientes de regulación de empleo (ERE) en las tres fábricas. Hay acuerdo con los comités de empresa respectivos mediante prejubilaciones y bajas incentivadas: 42 en Alcázar de San Juan, 192 en Barcelona y 76 en Valencia.

A finales de 1980, la empresa plantea, dentro de su estrategia de recortar gastos, el cierre de la escuela de aprendices. Tras una larga negociación con el comité de empresa se llega a un acuerdo de cierre pactado por el que ningún aprendiz se quedaba atrás ni era abandonado. Tras completar su formación de FP2 en otros centros de formación, los afectados por el cierre se irían incorporando escalonadamente a la empresa entre 1980 y 1985.

Hay un renacer en 1981 con los nuevos contratos de RENFE de 48 locomotoras eléctricas y 70 automotores, pero en 1983 el nuevo gobierno socialista de González anula el Plan General Ferroviario de UCD y suspende la contratación de material ferroviario, abocando a todo el sector a la crisis. MACOSA, al igual que todo el sector, ira consumiendo la cartera de pedidos sin que haya nuevos contratos de obra nueva para mantener la actividad. Se avecina un futuro de expedientes de crisis.

Se producen graves discrepancias en el seno de CCOO de MACOSA de Valencia en la negociación del convenio en torno al rechazo del ANE – Acuerdo Nacional de Empleo firmado para 1982 por CCOO, la UGT, la CEOE y el Gobierno – por la dirección de la sección sindical, que elabora una plataforma en contra del mismo. Interviene la Federación del Metal de CCOO del País Valenciano, sin que se llegue a ningún acuerdo. La dirección de la sección sindical mantiene su posición de rechazo al ANE. Al final se divide el voto de CCOO y, de acuerdo con UGT, se negocia dentro del ANE. Finalmente la asamblea aprueba la firma del convenio por 332 votos a favor frente a 164 negativos.

9º Convenio colectivo

Vigencia: 1982.

Jornada laboral: 1.880 horas anuales, incremento salarial medio 10,50% + 3,4 % de la revisión

Hubo movilizaciones con paros de tres horas durante cuatro días alternos, entre febrero y marzo.

La Comisión Ejecutiva de CCOO del País Valenciano sanciona la convocatoria fraccional del 1º de Mayo por el MCPV-LCR, alternativa a la oficial de CCOO. Senis, el secretario general de la sección sindical de MACOSA y uno de los promotores de la convocatoria alternativa, es suspendido seis meses de militancia. El resto de la dirección de CCOO de MACOSA ni acepta ni acata la sanción, y se niega a preparar la conferencia convocada con anterioridad. Finalmente, la Federación del Metal de CCOO del PV cesa a la dirección del sindicato en la fábrica y nombra una gestora para que prepare la conferencia, con un informe general, reglamento etc.

Aquella primera conferencia de la CCOO de MACOSA Valencia se desarrolla en medio de una gran tensión, las fuerzas están prácticamente empatadas. Surge una irregularidad en la comisión de candidaturas: la propuesta mayoritaria no es aceptada por la antigua dirección y presentan otra fuera de plazo y forma, que no es admitida por la presidencia de la conferencia. La reacción de la antigua dirección es promover el abandono de la conferencia de casi la mitad de los presentes, a pesar de que la presidencia advierte lo irregular de la actitud y que ello no supone de ningún modo la suspensión de la conferencia, que seguirá con los presentes. A los seguidores de la antigua dirección se ofrece la posibilidad de recurrir a la Comisión de Garantías del sindicato, lo que nunca hicieron. Finalmente es elegida una comisión ejecutiva encabezada por Francisco Signes como secretario general. La nueva dirección cuenta con el total apoyo de la Federación del Metal PV y supone el regreso de CCOO de MACOSA a la mayoría sindical confederal. Además, al ser gran empresa, queda vinculada directamente a la Federación del Metal de CCOO y



Asamblea de la Sección Sindical de CCOO de MACOSA Valencia. Antonio Montalbán, secretario general de CCOO PV, se dirige a los asistentes. A su derecha está Francisco Signes, secretario general de la Sección Sindical, y a su izquierda César Pertusa, portavoz de CCOO en el Comité de Empresa, 1983.

a la Coordinadora de Constructores de Material Ferroviario, donde jugará un destacado papel.

En las elecciones sindicales celebradas en julio 1982 se confeccionan las candidaturas de CCOO a las elecciones mediante una votación entre los afiliados, pero la antigua dirección no quiere participar en la designación y fuerza que no haya candidatura en administrativos. Además, llama al boicot contra CCOO tachando unas 40 papeletas, que así se convierten en votos nulos. Por otra parte, surge una candidatura independiente de trabajadores promovida por la empresa y apoyada en los sectores más conservadores de la fábrica, enemigos declarados de CCOO, que durarán hasta 1992, en que tras la jubilación de sus líderes se integraran en UGT.

ELECCIONES SINDICALES 1982

CCOO: 5+0 delegados / UGT: 4+2 delegados / CGT: 3+2 delegados
/ CTI: 4+3 delegados

Joaquín Capilla es nombrado como nuevo director de Valencia.

En marzo de 1983, viéndose sin remedio en minoría, una veintena de miembros de CCOO, vinculados al MC y la LCR, seguidores de la antigua dirección, abandonan CCOO y se constituyen, a semejanza de los ESK-CUIS vascos, en el Colectivo de Izquierda Sindical, toda su práctica se reducirá a considerar a CCOO como el enemigo a exterminar, duraran, tras la marcha de sus líderes en 1992, hasta las elecciones sindicales de 1994 en donde desaparecerán en las urnas.

El 10º convenio colectivo se negocia bajo el Acuerdo Inter Confederal firmado en 1983 por CEOE, Cepyme, CCOO y UGT. A pesar del Acuerdo Inteconferencial, las negociaciones se enquistaron por parte de la empresa y hubo paros de dos horas con asambleas durante 10 días alternos, de abril a junio.

10° Convenio colectivo

Vigencia: 1983.

Jornada laboral: 1.860 horas anuales, incremento salarial medio 11% + 2,5 % de la revisión

12. MACOSA Y LA POLÍTICA FERROVIARIA DEL PSOE EN EL GOBIERNO, 1984-1989

Tras dos años de espera e incertidumbre, agotándose la cartera de pedidos, el nuevo Contrato-Programa 1984-1986 supone una drástica reducción de la inversión de RENFE, muy lejos de los promedios anteriores, y lleva a todo el sector de construcción ferroviaria a la crisis por falta de trabajo. El impacto en el empleo es inmediato y tremendo. A mediados de 1984, todas las empresas del sector han presentado expedientes de regulación de empleo. La Coordinadora de Material Ferroviario y los responsables federales del sector del metal de CCOO fracasan estrepitosamente, pues no se consigue abrir ningún proceso de negociación ni con la patronal sectorial CEMAFE ni con el Ministerio de Industria. Tampoco consiguen coordinar ninguna acción sindical conjunta, sino que cada empresa va a su aire. Las empresas del INI (MTM, ATEINSA) y también CAF de Zaragoza acuerdan con sus respectivas direcciones EREs con planes de jubilaciones y bajas incentivadas. Al final MACOSA se queda sola.

En definitiva, la falta de mercado y la ausencia de alternativas llevan a la empresa a la debacle de los años 1984, 1985 y 1986. En estos tres años, la facturación desciende de los 13.850 en 1984 a los 10.500 millones ptas. en los años 1985 y 1986, mientras las pérdidas en esos tres años ascienden a 30, 756 y 1.500 millones ptas. respectivamente. No hay más contratos de material ferroviario, pero Valencia capea la crisis con la construcción de numerosas grúas de puerto. A partir de 1984 y hasta 1989, MACOSA presenta EREs, uno tras otro. La falta de carga de trabajo la cifra en horas y con ella presenta el expediente para capear el temporal, a la espera de tiempos mejores. En casi todos los expedientes, al no haber acuerdo con el comité de empresa, resuelve la Delegación de Trabajo, que concede mayormente lo solicitado por la empresa.

11° Convenio colectivo

Vigencia: 1984.

Jornada laboral: 1.826,27 horas anuales, incremento salarial en todos los conceptos: 7,5% + 0,35% de la revisión

Sin acuerdo en el Comité de Empresa, UGT y CTI organizan un referéndum. En él no participa la mitad de los trabajadores, pero les permite firmar el convenio por sumar mayoría en el comité. En el transcurso de la negociación hubo movilizaciones: paros de dos horas durante seis días alternos, en abril y mayo.



Campaña de elecciones sindicales de 1986, asamblea de la SSE de CCOO MACOSA. Juan Ignacio Marín secretario general de la Federación del Metal de CCOO se dirige a los asistentes. A su derecha Fco. Signes secretario general SSE, en el extremo izquierdo de la mesa Domingo Rozalén y en el derecho Enrique Martínez que encabezan las candidaturas de CCOO.

2ª CONFERENCIA DE LA SECCIÓN SINDICAL DE EMPRESA DE CCOO

El informe de gestión del periodo 1982/84 es aprobado por unanimidad y también por unanimidad Francisco Signes es reelegido secretario general y delegado sindical. También se eligen las candidaturas de CCOO a las elecciones.

II CONFERENCIA SSE MACOSA

FEBRERO 1984

RESOLUCIONES APROBADAS :
Informe de gestión



ELECCIONES SINDICALES 1984

CCOO: 5+1 delegados / UGT: 2+1 delegados / CGT: 3+1 delegados /
CTI-sindicato independiente 4+3 delegados / CIS 2+1 delegados

12º convenio colectivo

Vigencia 1985/1986

Jornada laboral 1.826 horas anuales.

Incremento salarial para 1985 del 6,9%+1,1% revisión, en 1986 el 6% +2,3% revisión.

Como novedad se introduce la flexibilidad retribuida de la jornada laboral (artº 13), siendo una de las primeras empresas de su clase en España que implanta tal medida.

Hubo movilizaciones, paros de 2 y 4 horas durante 14 días alternos, de marzo a junio.



Campaña de elecciones sindicales de 1984, asamblea de la SSE de CCOO MACOSA. Francisco Signes secretario general SSE se dirige a los asistentes a su derecha Juan Ignacio Fernandez Toxo, secretario general de la Federación del Metal de CCOO, a su izquierda Antonio Herrero, secretario de organización de la misma federación, en el extremo derecho de la mesa David Verdoy, que encabezaba la candidatura de CCOO en talleres.

HACIA el
IV^a CONGRESO de
COMISIONES OBRERAS
del PAIS VALENCIANO



III Conferencia S.S.E.-MACOSA
informe de gestión

Abril 1986

3^a CONFERENCIA DE LA SECCIÓN SINDICAL DE EMPRESA DE CCOO

El informe de gestión del periodo 1984/86 es aprobado por unanimidad y por unanimidad Francisco Signes es reelegido secretario general y delegado sindical, también se eligen las candidaturas de CCOO a las elecciones.

ELECCIONES SINDICALES 1986

CCOO 5+1 delegados / UGT 3+2 delegados / CGT 3+1 delegados /
CTI-Sindicato Independiente 4+3 delegados / CIS 1+0 delegados

La dirección de la empresa intenta capear la crisis mediante un Plan de Empresa 1987-1989 que propone la moderación salarial y un ajuste no traumático de plantillas mediante prejubilaciones y bajas incentivadas. La negociación fue llevada por una representación proporcional de los sindicatos presentes en la empresa. Creímos llegar a un acuerdo con UGT en un plan similar a CAF, pero el desarrollo de las negociaciones evidenció un acuerdo de UGT con la empresa (jubilaciones, prejubilaciones y bajas incentivadas, un convenio de tres años y 39 h en 1988), pero no contemplaba un

tratamiento unitario y solidario en los EREs que se siguieron presentando según cada centro de trabajo. CCOO rechazó el acuerdo, pero la CTI se adhirió al mismo. Al final este acuerdo fue sometido a referéndum en los tres centros de trabajo y ganó la UGT, a pesar de boicot de CCOO en Barcelona y de CGT y CIS en Valencia. El resultado global fue de 1.260 síes y 842 noes, y una abstención de 420 trabajadores. El resultado en Valencia fue de 445 síes y 332 noes, con 245 abstenciones. En el conjunto de la empresa hubo 352 jubilaciones y prejubilaciones y bajas incentivadas; en Valencia fueron 103 jubilaciones y prejubilaciones.

13º convenio colectivo (Plan de empresa)

Vigencia 1987/88/89.

Jornada laboral 1.805 horas en 1987; 1.790 en 1988 y 1.775 en 1989.

Incremento salarial finales: 1987 el 5%; 1988 el 6,03%; 1989 el 7,31%.

En Valencia, la negociación del convenio se alargó y enquistó al mezclarse con las negociaciones del Plan de empresa, aprobado, este se trataba de cerrar el convenio en los términos aprobados en el plan, UGT y CTI organizaron un referéndum en el que no participo la mitad de los trabajadores, pero que les justifico y permitió firmar el convenio por ser mayoría en la cte. empresa, hubo movilizaciones: paros de dos horas durante 14 días alternos de marzo a junio.

En marzo de 1987 fallece Joaquín Reig Albiol. Le sucede en la presidencia de MACOSA Eduardo Santos, antiguo Director General de Industrias Siderometalúrgicas con el Ministro de Industria Carlos Solchaga.



[Arriba izquierda] Concentración ante la fábrica contra los expedientes de regulación de empleo, 1985.

[Arriba derecha] Manifestación hacia la Delegación Territorial de Trabajo contra los expedientes de regulación de empleo, 1985.

[Izquierda] Manifestación en paro a las puertas de la fábrica por el convenio colectivo: *Por un convenio justo. Equiparación salarial ¡Yá!, 1990.*

13. REESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR DE CONSTRUCTORES DE MATERIAL FERROVIARIO Y FIN DE MACOSA

Mediado 1988 se lleva a cabo la Reconversión del Subsector del Acero Común con fondos remanentes de la CECA, operación capitaneada desde MACOSA por Eduardo Santos - que también presidía Nueva Montaña Quijano - y el gobierno socialista y que completaba flecos sueltos de la reconversión industrial de 1984. La laminación de Barcelona, cerrada desde 1980, volvió a ser encendida y a laminar por unos días, justificando ante visita de la comisión inspectora la inclusión de MACOSA en la reconversión. La negociación se efectuó a nivel de las federaciones del metal de CCOO y UGT. Las condiciones fueron superiores al Plan de empresa 1987/1989 en base a prejubilaciones a los 52 años y bajas incentivadas a las que se acogieron 304 trabajadores en Barcelona, 70 en Valencia, 28 en Alcázar y 4 en las oficinas de Madrid

Entre el Plan de empresa 1987/1989 y la Reconversión del Acero Común, MACOSA pasó en el periodo de diciembre de 1988 a diciembre de 1989 de 2.617 trabajadores a 1.859, es decir, 758 trabajadores menos.

El gobierno socialista elabora el Plan de Transporte Ferroviario (PTF) en 1987 y el Contrato Programa 1988-91 que relanza la contratación de material ferroviario. MACOSA consigue pedidos para construir 60 locomotoras RENFE 310 y la rehabilitación de 78 locomotoras ex RENFE 1900- Pero el gran contrato del Plan sera la licitación de 24 ramas de tren de alta velocidad AVE, que se llevaran MTM y ATEINSA, y 75 locomotoras eléctricas RENFE 252 que se llevaran Siemens y MACOSA. Su resultado estará ligado a la reestructuración del sector de material ferroviario proyectada por el gobierno socialista, que será el final de MACOSA.

Locomotora eléctrica RENFE 252 en las vías adyacentes a MACOSA en Valencia (1991).



Placas de constructor de Construcciones Devis S.A. (1933) y MACOSA (1956 y 1989).





Manifestación ante la Conselleria de treball (La cigüenya) por un convenio justo, 1991.



Asamblea en paro dentro de la fábrica para decidir sobre el convenio colectivo, 1991.



Manifestación del 1º Mayo de 1985.

14º convenio colectivo MACOSA ó 1º convenio de MEINFESA

Vigencia 1990/1991.

Jornada laboral: 1.775 h. anuales.

Pagas extras: se incrementan en 50.000+25.000 ptas. lineales, incremento salarial final en 1990: 12%, en 1991: 6,6%.

Movilizaciones: incluyendo un paro con manifestación ante la Conselleria de trabajo, hubo 48 días alternos entre febrero y agosto en los cuales hubo paros de una, dos y cuatro horas, totalizando 97,30 horas de paros.

4ª Conferencia de la Sección Sindical de Empresa de CCOO

El informe de gestión del periodo 1984/86 es aprobado por unanimidad y también por unanimidad Francisco Signes es reelegido secretario general y delegado sindical, también se eligen las candidaturas de CCOO a las elecciones.

ELECCIONES SINDICALES 1990

CCOO 5+1 delegados / UGT 3+2 delegados / CGT 3+1 delegados /
CTI-Sindicato Independiente 2+2 delegados / CIS 2+1 delegados

EL FINAL DE MACOSA

En el ámbito de la reestructuración del sector de material ferroviario decidido por el gobierno y para cumplir los acuerdos suscritos entre MACOSA y GEC ALSTHOM, a principios de 1990 la vieja MACOSA es troceada. Se traspasan sus activos industriales pedidos y plantillas a una nueva empresa creada exprofeso: Mediterránea de Industrias del Ferrocarril S.A. (MEINFESA). Lo que queda como MACOSA deviene en una empresa inmobiliaria al retener la propiedad de los 200.000 m2 de la fábrica de Poble Nou en Barcelona. Asociándose con Kepro, filial de Kempres USA, constituye la sociedad Diagonal del Mar. Todo ello conduce a un gran proyecto de especulación urbanística en el marco de las actuaciones urbanísticas adyacentes a la villa olímpica con motivo de la Olimpiadas del 1992, que destruye la trama industrial de todo el barrio. Al mismo tiempo, MEINFESA se encamina a ser adquirida junto con MTM y ATEINSA por la multinacional franco británica GEC ALSTOM para dar lugar a la filial de la multinacional en España. Es el final de la historia de MACOSA, que en los siguientes años se integrará en otras empresas multinacionales europeas de la construcción ferroviaria.

Así sucesivamente, en el 2005, Alstom como solución a su crisis financiera procede a la venta de su centro de trabajo de Albuixech a la alemana Vossloh. Tras un fruc-



Fábrica de Stadler en Albuixech, 2025.

tífero periodo hay un cambio productivo estratégico que conlleva la venta de Albuixech en el 2016 a la suiza Standler

La historia de la integración en cada una de estas multinacionales y el protagonismo del centro de trabajo de Albuixech en su implantación y desarrollo en España, hasta llegar a la actual Stadler Valencia y su proyección y desarrollo hasta convertirse en una referencia mundial en el diseño y fabricación de vehículos ferroviarios: desde potentes y avanzadas locomotoras eléctricas multitension+baterías y duales (modelos EURO) hasta tranvías y trenes suburbanos (LRV) tanto eléctricos como diesel (modelos Tramlink y Citylink-TrenTram) está recogida en diversos libros corporativos que he ido escribiendo y que están enumerados en la bibliografía adjunta.

ELECCIONES SINDICALES 2023

CCOO 6+4 delegados / CGT 5+4 delegados / UGT 4+2 delegados

14. A MODO DE EPILOGO: SALVEMOS LAS NAVES DE MACOSA

Ante el anuncio por parte de la sociedad Valencia Parque Central, en septiembre del 2008, de la demolición de la vieja fábrica de MACOSA en la calle de San Vicente, empiezo a escribir una serie de artículos en Las Provincias donde relato su historia y defiendo una política de conservación del patrimonio industrial. Me planteo pasar a la acción recabando la colaboración de viejos amigos y el 24 octubre 2008 se presenta el manifiesto fundacional de Salvemos las naves de MACOSA en el Centro Sindical 1º de Mayo de CCOO en Valencia. La promueven antiguos directivos y sindicalistas de MACOSA: tres ex directores generales (Ildefonso Carrascosa, J. Domingo Zamaniño y Joaquín Capilla), dos ex jefes de la Oficina Técnica/Ingeniería (Carlos Ferrer y Rafael Ara), el arquitecto Rafael Tamarit que proyectó la fábrica de Albuixech, y la vieja guardia sindical representada por Mariano Ibáñez, Pascual Pont, César Pertusa y Francisco Signes, que ejercerá de coordinador y portavoz.



Imagen corporativa de la iniciativa Salvemos las naves de MACOSA, diseñada sobre una representación pictórica de la fábrica en 1940.

El acto y el manifiesto encuentran un amplísimo eco en la prensa, así como la web <https://salvemoslasmavesdemacosa.org/site/> Ello permite abrir un proceso de información y captación de apoyos, con entrevistas con el Colegio Ingenieros Industriales (COIICV), FEMEVAL, ETSII-UPV, AAVV, y grupos políticos. También se requiere la intervención del Consell Valencià de Cultura, que acordó en una resolución su respaldo a la alternativa del manifiesto de conservar la llamada Nave nº 13, como ejemplo de arquitectura industrial valenciana de principios del siglo XX y cuna de Devís-MACOSA. Ello permitió conseguir la interlocución y apertura de un proceso negociación con Valencia Parque Central y el Ayuntamiento de Valencia. Estas conversaciones culminaron el 11 de diciembre del 2008 en un acuerdo con el vice alcalde Alfonso Grau y con José Salvador Martínez, Director General de Valencia Parque Central, para conservar la antigua nave de máquinas de 1937, la Nave nº 13, salvándola del derribo como ejemplo de la arquitectura industrial valenciana de principios del siglo XX, para destinarla en un futuro a usos culturales y educativos, también se incluyen los refugios antiaéreos que fueron excavados en el 2012

La web sigue abierta recogiendo noticias y artículos de opinión sobre la historia de Devís-MACOSA y atendiendo a solicitudes de diverso tipo relacionada con la Nave 13.



[Arriba] Los firmantes y promotores del manifiesto Salvemos las naves de MACOSA. De izquierda de derecha: José Domingo Zamanillo, Joaquín Capilla, Ildefonso Carrascosa, Rafael Ara, Francisco Signes, Pascual Pont, Carlos Ferrer, César Pertusa y Mariano Ibáñez.

[Abajo] Acto de presentación de la plataforma Salvemos las naves de MACOSA en la Fundación de Estudios e Iniciativas Sociolaborales FEIS, en el Centro Sindical 1º de Mayo de CCOOPV en Valencia, 2008. En la mesa, de izquierda a derecha: César Pertusa, Carlos Ferrer, Ildefonso Carrascosa, Francisco Signes y Pascual Pont.





Reapertura del acceso a los refugios antiaéreos, 2012.
Vista interior del refugio antiaéreo, 2012.



La Nave de Máquinas o Nave Nº 13 salvada del derribo, 2009.

BIBLIOGRAFÍA

- F. Signes, *Del taller de los Devís al Centro Tecnológico de Vossloh (1897-2006)*, Vossloh España, 2007.
- F. Signes y Alberto Gómez Roda, *El invierno caliente de 1978-79 en Valencia: la huelga indefinida de MACOSA*, FEIS, 2010.
- F. Signes y J. Capilla, *El legado de la ingeniería valenciana: 115 años de los Devís a Vossloh (1897-2013)*, COIICV, 2013.
- F. Signes, *De los Devís a Stadler: 120 años fabricando trenes en Valencia (1897-2017)*, Stadler Rail Valencia, 2017.
- F. Signes, *MACOSA, Barcelona, Valencia y Alcázar de San Juan. Una historia compartida (1948-1990)*, Stadler Rail Valencia, 2019.

FUENTES

El autor ha sido trabajador y sindicalista de CCOO en MACOSA, por lo que dispone de un conocimiento de primera mano de la empresa y su personal. No obstante, toda la información aportada está documentada en su archivo personal y en el Fondo Devís – MACOSA del Archivo de CCOOPV.

En el apartado referido a la Guerra Civil hemos dispuesto de bastante documentación económica e industrial de la empresa, pero ninguna documentación o fuente oral que nos indicara cómo estaban implantados los sindicatos dentro de la empresa. Suponemos que estarían CNT y UGT tal como estaban por aquellos tiempos en Valencia. Es a partir de la guerra civil y la colectivización cuando disponemos de unas fuentes precisas y muy valiosas: los libros de actas de las asambleas de trabajadores y de las reuniones del Comité Talleres Devís - UGT- CNT, el órgano de dirección de la fábrica colectivizada. Nos permiten escribir sobre el periodo de la guerra con fuentes nuevas inéditas y absolutamente fiables.

Para los años de la dictadura franquista se dispone de abundantes y fiables fuentes relativas a la empresa y su funcionamiento, sobre todo documentación sindical del jurado de empresa en forma de actas de reuniones, escritos, recursos, etc. En cambio, no se conocen fuentes relativas a la actividad sindical o política, obligatoriamente clandestina.

FOTOGRAFÍAS

Todas las imágenes en formato de fotos o planos proceden de la Colección Fotográfica de Ferrocarriles e Industria y al Archivo de documentación industrial y sindical propiedad de Francisco Signes Martínez, excepto aquellas que especifiquen otra autoría o propiedad.

PRESENTACIÓN

Pere J. Beneyto

1

LAS HUELGAS DE 1976 Y EL CONFLICTO DE LA MADERA EN VALENCIA

Pere J. Beneyto

2

ALICANTE, 1976: HUELGA DE LA CONSTRUCCIÓN

Carlos Salinas Salinas

3

TREBALL I MOVIMENT OBRER EN ONTINYENT I LA VALL D'ALBAIDA 1950-1980

Alberto Gómez Roda

4

TREBALL I MOVIMENT OBRER EN LA COSTERA I LA CANAL DE NAVARREÀS 1950-1980

Alberto Gómez Roda

5

MEMORIA OBRERA DE MACOSA: LA GRAN FACTORIA METALÚRGICA VALENCIANA

Francisco Signes Martínez



EDITA

feis
Fundació d'Estudis i
Investigacions Sociològiques
CCOO

COL·LABORA



Diputació
de València

Memòria
Democràtica