

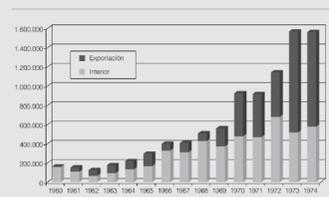
ASTILLEROS, POBLADOS MARÍTIMOS Y MALVARROSA. FÁBRICA Y BARRIO

I. UNIÓN NAVAL DE LEVANTE, ASTILLEROS DE VALENCIA

La Sociedad Anónima Unión Naval de Levante (UNL) se creó en 1924 y cerró en 2019 como Unión Naval de Valencia, mediante un expediente de regulación de empleo promovido por el empresario Vicente Boluda. A lo largo de su historia, UNL estuvo ligada a la Compañía Transmediterránea y al Banco Central. Se dedicó a la construcción naval, civil y militar, así como a la reparación de navíos. Construyó buques para Noruega, EEUU, Panamá, México, Francia, Italia, Grecia, Inglaterra o Argelia. La UNL, conocida popularmente como "Astilleros", entró en crisis en los años 80 y fue perdiendo plantilla en los 20 años posteriores. El progresivo cierre de la fábrica marcó el deterioro del barrio de Malvarrosa, donde vivían muchos de sus empleados con sus familias, perdiendo de su identidad obrera.

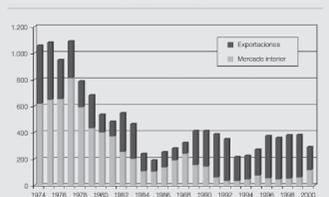
► **Crisis y reconversión de la construcción naval en España**
Fuente: VALDAVISO, Jesús M.: "Crisis y reconversión de la industria naval en el País Vasco", *Ekonomiaz* 54, 3er cuatrimestre 2003.

Construcción naval en España según mercados de destino, 1960-1974 (en TFB)



Fuente: Elaboración propia a partir de Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables. Tonnage en-registro, en TFB.

Construcción naval en España según mercados de destino, 1974-2000 (miles de toneladas)



Fuente: Construcción y Generación del Sector Naval.

1. ORÍGENES DE LOS ASTILLEROS DE VALENCIA

1.1. Los Talleres Gómez

El primer antecedente de la Unión Naval de Levante fueron los Talleres Gómez en la calle Santa Ana del Grao, hoy Padre Porta. Fundados en 1878 por Manuel Gómez Jiménez, el origen de los talleres estuvo en la existencia de una flota de buques con base en el puerto de Valencia y la necesidad de una industria pesada de calderería para la reparación de máquinas. El empresario Juan José Sister, que dirigía la primera compañía de barcos de vapor del puerto de Valencia, se convirtió en el primer valedor y cliente de Talleres Gómez.



Talleres Gómez en una imagen de 1912.

1.2. De la Valenciana de Navegación a la Transmediterránea

La Compañía Valenciana de Navegación fue creada por Juan José Sister. Se fusionó en 1910 con la naviera La Roda Hermanos, cuyo gerente era José Juan Domine, para ganar un concurso del Estado y cubrir las líneas oficiales de los correos con África. Tras la unión de ambas compañías se transformó en la Compañía Valenciana de Vapores y Correos de África. En 1916 se constituyó la Compañía Transmediterránea, que reunía las empresas de Dómine, Vicent Ferrer, Joaquín Tintoré y Enrique García. De Valencia eran la Cia. Vna. de Vapores Correos de África y Ferrer Peset Hermanos, y de Barcelona la Línea de Vapores Tintoré y la Sociedad de Navegación e Industria, con 18, 15, 7 y 5 barcos cada una. El accionista principal era el contrabandista mallorquín Juan March y Ordinas, uno de los principales financieros del posterior golpe de Estado de julio de 1936. Fue en aquel contexto que J.J. Dómine tomó la determinación de impulsar, con Talleres Gómez, un astillero en el puerto de Valencia, que haría el papel de las instalaciones de Matagorda para la Transatlántica y de la Eskuldaina en Bilbao.



Retratos de Ricardo Gómez Cano, empresario de Talleres Gómez, y de Justo González Garrido, ingeniero del proyecto de astilleros.

1.3. Construcción de los astilleros

En 1912 Ricardo Gómez Cano, hijo de Manuel Gómez, había ideado con la ayuda del ingeniero de puertos Justo González Garrido la construcción de unos astilleros. Ese mismo año, José Juan Dómine fundó la Compañía Transmediterránea y llegó a un acuerdo con Talleres Gómez por el que se puso en marcha la construcción de los astilleros. Por Real Orden de 1916 se concedieron para su construcción 58.350 metros cuadrados de terrenos situados entre el malecón del Turia y el Muelle de Poniente del Puerto de Valencia. Las primeras instalaciones se terminaron en 1919.



Primeras instalaciones de los astilleros, en primer lugar los Talleres Gómez desmantelados tras la Guerra Civil.

1.4.- Unión Naval de Levante

El 11 de abril de 1924 otorgaron en Barcelona la escritura notarial de constitución de UNL. Los representantes de sus tres grupos fundadores. Comparecieron José Juan Dómine por la Cia. Transmediterránea, Alfred de Bac-Flotrou como mandatario de la casa Krupp (Alemania) y José Bonet Amigo en nombre de Astilleros de Tarragona S.A. En 1925 se iniciaron los trabajos del primer buque que se construyó en los astilleros de la UNL de Valencia, el "Ciudad de Algeciras", buque mixto de pasaje y carga para la Transmediterránea.



Foto: Primera botadura de UNL en 1926.

1.5.- Una actividad diversa

Desde su fundación en 1924 hasta 1949 las instalaciones de UNL se dedicaron a la construcción de buques de carga y pasajeros, pontones, barcos para la marina de guerra, petroleros, buques frigoríficos, transbordadores, ferries, grúas flotantes, remolcadores y barcazas. También se hicieron trabajos de reparación, construcción de material ferroviario y maquinaria diversa. En el año 1945 trabajaban en la empresa unos 2100 empleados.

2. ALGUNOS HOMBRES SINGULARES

2.1.- José Juan Dómine (1869-1931)

Médico higienista, compañero de los doctores Francisco Moliner y Peset Aleixandre. El doctor era un prototipo típico del entramado político liberal valenciano, fue diputado y senador durante la Restauración. A la muerte de su padre asumió el negocio consignatario familiar. Participó en la fundación de la Compañía Valenciana de Vapores y Correos de África, cofundó el Banco de Cataluña y la Siderurgia de Mieres. Tras su paso por el Partido Liberal en la Dictadura de Primo de Rivera participó en la Asamblea Nacional Consultiva y en 1927 fue nombrado presidente de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleo (CAMPESA).



Mesa presidida por Emilia Pardo Bazán de un banquete celebrado en Força Calí. De izquierda a derecha, Manuel Candelá, J. J. Dómine, E. Pardo Bazán, Fco. Moliner y Vicente Blasco Ibáñez.

2.2.- La Compañía Krupp, fabricante de cañones

Friedrich Krupp (1787-1826) fue el fundador de la empresa. Su hijo Alfred introdujo el convertidor Bessemer e inició la construcción de cañones de acero. De 1866 a 1945, Krupp fabricó armamento para el gobierno alemán, excepto durante la República de Weimar. Tras la I Guerra Mundial Alemania tuvo vetada la fabricación de armamento, por lo que desvió la aportación técnica y de maquinaria a otros sectores. En el caso de UNL, le proporcionó maquinaria pesada y motores. En los Procesos de Núremberg Krupp fue condenado por el uso de mano de obra esclava en el nazismo. Las autoridades de ocupación estadounidenses lo liberaron en 1953, retomando el control de la empresa. En 1999 se fusionó con Thyssen, formando el grupo empresarial ThyssenKrupp AG que ha fabricado, por ejemplo, los ascensores del metro de Valencia.

2.3.- Juan José Sister (1829-1885)

Nació en Valencia y se mudó a Baleares con 21 años con un pequeño velero de dos palos para iniciar una carrera dedicada al negocio del comercio y la exportación. Se inició en el negocio del bacalao de Terranova. Ya como capitán, en 1870 amplió sus negocios con la exportación de azúcar de Cuba a Inglaterra. Importó el guano chileno para el arroz valenciano y la exportación de vino, a través de Le Havre, a los puertos del norte de Europa. En asociación con Lázaro y los hermanos Roda montó la primera flota de buques de vapor del puerto de Valencia. En 1884 fundó la Compañía Valenciana de Navegación.

Calderero.- Se ocupa de la fabricación de grandes depósitos, estructuras o tuberías, la reparación de instalaciones prefabricadas son oficio del calderero, en el que no faltan el trabajo con la soldadura y los remaches. Además hay que interpretar y hacer planos, desarrollar piezas trianguladas o de *pata*, etc. El calderero tiene que saber soldar. Meterse dentro de un tanque estrecho con un soplete no es nada tranquilizador. Hay que entrar tirado, y después moverse para salir de culo por las estrecheces. A veces hay que realizar las soldaduras valiéndose de espejos para poder ver.

Otras profesiones eran importantes dentro del astillero. Así, el **proyectista** que debía situar en el plano todo tipo de elementos y máquinas para equilibrar los pesos, los **calcadore**s que copiaban los planos para su distribución, los **delineantes** o los **ingenieros** que realizaban el diseño general del buque, etc.



Foto: Vicent J. Vallés.

Gruista.- El oficio es una cadena de aprendizaje entre trabajadores que van transmitiendo su conocimiento a los más jóvenes. Antes de trabajar con bloques como se hace ahora, se colocaba chapa por chapa y se apuntaba todo como si fuera una mina. Las máquinas eran viejas y no tenían parámetros, había que calcularlo todo a ojo: el peso, las distancias con pasos, y se hablaba de mover toneladas.

Carpintero.- El oficio de carpintero es de larga tradición en la manufactura naval. Se encargaba de realizar el *picadero*, que es donde se asienta el barco para su construcción, donde se posa la quilla. En los astilleros de UNL el trabajo de los carpinteros estuvo asociado recientemente a la construcción de los camarotes, que se hacían con amianto más chapa, combinación que garantiza el aislamiento del frío, el calor y el ruido.

Ajustador.- Es el personal encargado de anclar los motores dentro del barco. Alienar un motor requiere una precisión extremada. Los motores grandes, que a veces pueden pesar más de docientas toneladas, venían sueltos en piezas: la bancada, el cigüeñal que había que montar, etc. Además, hay que comprobar todo tipo de motores: los principales, pero también los de una simple escalera o una persiana.

5. VICTORIA FRANQUISTA Y PATERNALISMO INDUSTRIAL

5.1. Borrado del pasado republicano y sindicalista en la fábrica y el barrio

La Falange y las nuevas autoridades nacionalistas se volcaron para sustituir el ideario obrero y republicano, mayoritario en los Poblados Marítimos, por las nuevas *ideas Imperiales*. Los trabajadores de Astilleros fueron depurados, estableciéndose una "paz social" forzada, basada en la represión. Los nuevos encargados llevaban uniformes con pistola al cinto. En los barrios del Distrito Marítimo, locales sindicales como el "casinet" o el de la CNT en la calle Progreso fueron clausurados, los militantes obreros perseguidos y fusilados o en el exilio, los nombres del callejero modificados, y los espacios públicos y nuevos grupos de vivienda social, rebautilizados con nombre de ideólogos de extrema derecha y jercas franquistas: Salas Pombo, Girón de Velasco, Ramiro Ledesma o Ramiro de Maetzu. El chalet de Blasco Ibáñez en la playa de la Malvarrosa fue utilizado como Escuela de Flechas Navales falangista.



5.2. Los astilleros, visita obligada de Franco y Girón en Valencia

En 1939 Franco visitó por primera vez el puerto de Valencia. En 1947 realizaría una segunda visita acompañado de Carmen Polo a las instalaciones de UNL. El Ministro de Trabajo, José Antonio Girón de Velasco, recorrió la empresa en 1952 y arengó a los trabajadores desde la tribuna en uno de los talleres. El régimen se movía para obtener la adhesión de los *productores*. Nicolás Franco, hermano del dictador, será nombrado director de UNL.



El Ministro falangista de Trabajo de la dictadura, José Antonio Girón de Velasco, en su visita a los astilleros de Unión Naval en 1952.



II. LOS ASTILLEROS DE VALENCIA EN REPÚBLICA, GUERRA Y DICTADURA

4. LA REPÚBLICA EN GUERRA

Durante la Guerra de 1936-39, los astilleros fueron colectivizados por los trabajadores y nacionalizados por el gobierno republicano para convertirlos en una industria de guerra. Las centrales sindicales UGT y CNT se repartían la afiliación en la fábrica, que daba empleo a unos 1400 trabajadores. La implantación del anarco-sindicalismo en la fábrica, como en el barrio, estuvo muy presente.



Relieve homenaje a los trabajadores de Astilleros. Victoriano Gómez López, Valencia junio 1938.

4.1. La Fábrica nº 22 de guerra

Unión Naval de Levante pasó a denominarse Fábrica nº 22. En las instalaciones de la fábrica se realizaron diversos modelos de tanquetas y automóviles blindados como el UNL-35 y otro tipo de armamento, ambulancias, etc. Entre enero de 1937 y mayo de 1938 se llegaron a construir unas 130 unidades del modelo UNL-35 bajo la dirección del ingeniero soviético Nicolai Ailimov. Los astilleros llegaron a emitir papel-moneda.



Vehículos blindados construidos en los talleres de los Astilleros para la defensa de la República, 1936.

4.2. Valencia y los astilleros bombardeados por la aviación fascista al servicio de Franco

Los Astilleros, la Central Térmica, la Estación de Mercancías del FC. del Norte y las instalaciones de CAMPESA, fueron objetivo de los Fiat y SAVOIA italianos, que volaban desde Mallorca. A mediados de 1938, la producción de la Fábrica 22 se trasladó a Elda, Petrer y otras localidades para evitar los bombardeos. Durante la visita realizada por Franco al puerto de Valencia el 4 de mayo de 1939, tras el desfile de la Victoria, faltando a la verdad la prensa nacionalista escriba: "Por la tarde, el Generalísimo se trasladó al puerto, donde fue recibido por las autoridades marítimas observando el destrozo causado por los rojos, interesándose por el próximo arreglo".



Las naves de astilleros destruidas por los bombardeos de la aviación franquista, 1938.

FUNDACIÓ D'ESTUDIS I INICIATIVES SOCIOLABORALS (FEIS) ARXIU HISTÒRIC DE COMISSIONS OBRERES DEL PAÍS VALENCIÀ C/ Serrans 13 – 46003 Valencia

PROYECTO RUTAS DE LA MEMORIA OBRERA

Dirección: Ismael Saz (UV), Odet Moliner (UJI), Mar Esquembre (UA)

GUÍAS DE RUTAS DE LA MEMORIA OBRERA

- 1.- Liria: Memoria obrera de la fábrica de Ríos (1929-1974)
- 2.- Valencia: la Jornada de Reconciliación Nacional de 1958 y la Huelga Nacional Pacífica de 1959
- 3.- Puerto de Sagunto: siderurgia y sindicalismo 1917-1984
- 4.- Valencia: la manifestación del 1º de Mayo de 1967
- 5.- Valencia: la huelga de astilleros y el barrio de Malvarrosa en 1974
- 6.- Buñol: la huelga de Cointex, enero de 1976
- 7.- Valencia: la huelga de La Fe y hospitales de Valencia, mayo-junio 1976
- 8.- Alzira: Cartonajes Suñer i el moviment obrer alzirenc
- 9.- Treball i moviment obrer en La Costera i la Canal de Navarres
- 10.- Treball i moviment obrer en Ontinyent i la Vall d'Albaida

@ de la edición: FEIS, 2024

1º ed. DIC.'24 : Con la ayuda de la Diputació Provincial de València

ASTILLEROS. POBLADOS MARÍTIMOS Y MALVARROSA, FÁBRICA Y BARRIO

Textos: Alberto Gómez Roda y José Durbán Aparisi

Imágenes: Arxiu Històric CCOO PV (AJULB), Universitat de València (Càtedra Demetrio Ribes), Archivo Municipal de Valencia, Archivo Histórico del PCE, Manuel Querol, Vicent J. Vallés, José Durbán Aparisi, Pau Díaz Boils.

Diseño y maquetación: ESPIRELIUS
Impresión: LA IMPRENTA COMUNICACIÓN GRÁFICA
Cartografía: Institut Valencià de Cartografia

Depósito Legal: V-2004-2025

Escuela de Aprendices

La Escuela de Aprendices de UNL se creó en 1940. Inicialmente ubicada en la calle de la Barraca, en 1942 se trasladó a un edificio del recinto de los astilleros, actualmente sede de la Autoridad Portuaria de Valencia. Por sus aulas pasaron más de 1.000 alumnos. El 75% de plazas estaban reservadas a hijos de los trabajadores, con lo que se promovía la continuidad de sagas de padres e hijos obreros de astilleros. Se impartían estudios de maquinaria, electricidad, calderería y dibujo. El adoctrinamiento político franquista formaba parte de la formación de los aprendices.



Promoción 1971-1974 de la Escuela de Aprendices de UNL. Imágenes cedidas por Manuel Querol.



Escuela de aprendices, actual Autoridad Portuaria. Foto: José Durbán

Economato

El aumento nominal de salarios que muestran las estadísticas de la empresa en la posguerra quedaba anulado por la carestía y la inflación. El economato de los astilleros fue creado por un orden del Ministerio de Trabajo el 30 de enero de 1941 para facilitar "a precio de tasa" un gran número de artículos alimentarios de primera necesidad. Complementaba así la escasez del racionamiento y, sin eludir penurias y miseria, situaba a los trabajadores de astilleros en mejores condiciones que el común obrero de la ciudad.

Clínica

El trabajo en los astilleros implicaba una altísima exposición a accidentes y productos tóxicos para la salud. Las instalaciones gozaban de una clínica en su interior desde 1928 y además existía un seguro de accidentes de trabajo. Para la prevención de accidentes ferroviarios desde 1941 un Comité de Seguridad e Higiene en el Trabajo, aunque fuera poco efectivo y se ignorasen, en la mayoría de los casos, las medidas de prevención.





Imagen aérea de los astilleros de Unión Naval en 2019, con indicación de las sucesivas fases de ampliación del complejo de astilleros a lo largo de su historia. Fuente: Cátedra Demetrio Ribes (UV).

PLANO DE SITUACIÓN DE LA FÁBRICA

Elementos originales (1917-1920) reconstruidos tras la Guerra Civil (en rojo): 1. Talleres de montaje carpintería y gólbos / 2. Talleres de herreros de obra / 3. Grada / 4. Edificio de oficinas / 5. Torre de agua.

Ampliación (década de 1940, posguerra franquista) (en azul): 6. Talleres de Maquinaria (llamados n. 3 y 4) / 7. Grada IV / 8. Taller de fundición / 9. Talleres auxiliares: chapas, fibras, montura, maquinaria eléctrica / 10. Clínica.

Otros elementos y ampliaciones posteriores (en verde): 11 y 12. Grúas / 13. Almacenes / 14. Talleres auxiliares y tuberías / 15. Dique flotante / 16. Puerta Norte: entrada de obreros y listerías / 17. Puerta Sur: entrada obreros / 18. Explanada donde se convocaban concentraciones y asambleas de trabajadores / 19. Ubicación del antiguo Club Náutico.

III. LOS POBLADOS MARÍTIMOS A LA SOMBRA DEL FRANQUISMO

6 PUEBLO NUEVO DEL MAR

Fundado en 1249 por Jaume I con el nombre de Vila Nova del Mar del Grau, se incorporó al municipio de Valencia en 1879. Hoy los Poblados Marítimos forma una trama urbana continua paralela al mar que comprende de norte a sur los barrios de la Malvarrosa, Cabanyal-Canyamelar, Beteró, El Grau y Nazaret. A lo largo del siglo XIX se instalaron aquí pequeños talleres, almacenes de exportación, también de contrabando, comercios y cofradías de pesca. La población se decantó mayormente por las corrientes liberales y republicanas durante la Restauración y sus clases trabajadoras se vieron fuertemente influidas por el anarcosindicalismo.



IV. LOS BARRIOS OBREROS, EL MOVIMIENTO VECINAL Y LA HUELGA DE ASTILLEROS EN 1974

7 LA VIVIENDA TRAS LA CRISIS DE POSGUERRA

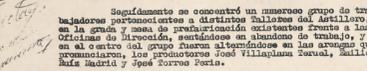
La vivienda social fue el producto de la más cruel necesidad. El paternalismo empresarial y el populismo de la Falange potenciaban la búsqueda individual o familiar, clientelar, del acceso al bien o prestación como favor, no como el ejercicio legítimo de un derecho. La tragedia de las dos riadas de Valencia la de 1949 y la de 1957, la escasez de vivienda producto de los destrozos de la guerra en la barriada portuaria y la fuerte presión migratoria provocaron situaciones de chabolismo, infra-vivienda y precariedad, con practicas de realquileres y sobrecupación de vivienda.



El Bloque de Portuarios (orig. Grupo Ruiz Jarabot, de siete alturas, proyectado por A. Tatay entre 1949 y 1952 para trabajadores del Puerto en el barrio del Clot, insertado en la trama de viviendas y chabolas junto a las vías del tren.

8 RENACE EL CONFLICTO LABORAL Y EL MOVIMIENTO OBRERO EN ASTILLEROS, 1972-1976

A finales de los 50 y principios de los 60, la conquista de nuevos espacios de negociación colectiva y la introducción de demandas concretas, contra el sistema Bédoux, por la reducción de la jornada y el cobro de las horas extra fueron la espita que hizo reactivar la acción sindical de los trabajadores en la UNL. En 1970, alrededor de 2.000 empleados componían la plantilla y más de 500 trabajaban en contratas dependientes de la misma. Astilleros era una de las grandes industrias valencianas del metal. Tras los años de la adhesión inquebrantable el conflicto se reavivaba.



Extracto del informe de la dirección de personal de UNL sobre el conflicto y la actuación de José Villaplana Tenuel, militante de la comisión obrera de la fábrica (AULB UNL).

9.2. La Asociación de Cabezas de Familia de la Malvarrosa

Se había creado en 1970 en el Cine Malvarrosa con la presencia de las autoridades y un nutrido grupo de vecinos. Fue la primera asociación vecinal en Valencia. La asociación demandó infraestructuras básicas necesarias para el barrio: guarderías, ambulatorio, semáforos, alumbrado, zonas verdes, cubrimiento de la acquia de Vera, red de saneamiento. En 1974, El Gobernador Civil Ultra Moltó (conocido como *altra multa*) cerró la asociación a raíz del apoyo que se dio a la huelga de astilleros.

9.3. Grupo residencial de la Malvarrosa: Las viviendas de los comunistas

En 1972, con la participación del joven arquitecto Alberto Sanchis, un grupo de vecinos, mayoritariamente vinculados a la izquierda del barrio y a la Asociación de Cabezas de Familia, promovió un bloque de viviendas que fuera la plasmación de sus aspiraciones comunitarias y alternativas. El proyecto integrará en el bloque de viviendas diversos equipamientos—guardería, lavandería, club social- y espacios comunitarios, a fin de generar nuevos modelos de convivencia familiar y social.

9.4.- El movimiento obrero y el cambio de la ciudad

Paralelamente, además de desplegar una actividad vecinal intensa, la Asociación Vecinal promovió actividades culturales y deportivas dirigidas al barrio, a las mujeres y a los jóvenes. Y se implicó en actuaciones decisivas para el futuro de la ciudad como la campaña *El Saler per al Poble* o el *Llit del Turia es nostre i el volem verd* en 1974-1976.

9.1.- La participación de las mujeres

La concentración de un grupo de mujeres a las puertas de la fábrica o la visita al Gobernador Civil de Valencia no fue casual. La creación de la Asociación de Amas de Casa de la Malvarrosa y el Movimiento Democrático de Mujeres, surgido del apoyo a los presos primero, de las reivindicaciones vecinales y de la mujer después, fue otro importante vínculo que permitió extender el conflicto de la huelga de Astilleros de 1974 por el barrio de la Malvarrosa.



Programa MDM de Valencia, 1970. AHPCE. Avanzando, nº 1. Boletín MDM. Marzo 1975. AHPCE.

6.1. Un tiempo de hambre, enfermedades y precariedad

Durante la Guerra Civil los Poblados Marítimos recibieron una gran cantidad de refugiados. El chabolismo se extendió. Enfermedades como la difteria, el paludismo, la viruela o el tifus afectaron a la población. Las autoridades municipales franquistas se afanaron en proyectar dispensarios y centros de auxilio social, entre otras iniciativas, que en gran parte no se llevaron a cabo. A la Escuela de Flechas Navales instalada en el antiguo chalet de Blasco Ibáñez acudían los jóvenes con la intención de remediar su precaria subsistencia. Algunos de estos muchachos, años después, promoverán el movimiento vecinal.



El Distrito Marítimo en la década de 1940: Chabolas en torno a los puentes de Nazaret en el antiguo cauce del río Turia. Informe del Archivo Municipal de Valencia.

RUTA ASTILLEROS-MALVARROSA

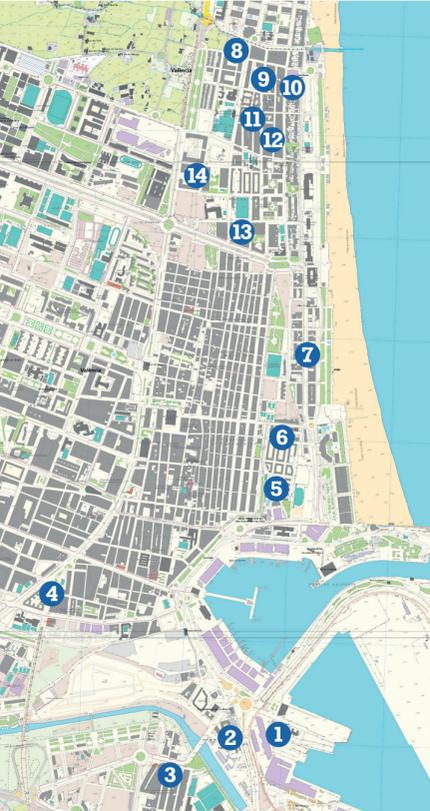
1. Unión Naval de Levante S.A. / Boluda Corp. Marítima S.L. (Paseo Caro s/n)
2. Escuela de Aprendizices y Economato / Autoridad Portuaria de Valencia (Av. Muelle del Turia s/n)
3. Stella Maris (c/ Stella Maris, 1-20)
4. Grupo Salas Pombo (Av. Baleares – c/ Menorca)
5. Grupo de la calle Benassal (c/ Benassal – c/ Montanejos)
6. Virgen del Castillo (Pza. Virgen del Castillo – c/ Omet)
7. Grupo Ruiz Jarabot (c/ Bloque de los Portuarios, 1-36)
8. Iglesia de Vera (c/ Mendizábal, 17)
9. Grupo Papelera Española (Av. Malvarrosa, 130)
10. Escuela de Flechas Navales / Casa-Museo Blasco Ibáñez (c/ Isabel de Villena, 159)
11. Grupo Girón de Velasco / Bloque de Astilleros (Av. Malvarrosa c/ Gran Canarias). Colegio Público Girón de Velasco / CEIP Malvarrosa (c/ Teide, 1)
12. Cine Malvarrosa (Av. Malvarrosa, 84)
13. Grupo Malvarrosa (c/ San Juan de Dios)
14. Grupo Residencial Malvarrosa (c/ San Rafael)

Fuente: Institut Cartogràfic Valencià GVA



6.2. Recatolizar la nación, recatolizar el barrio

Los barrios marítimos, de tradición republicana y anticlerical, no quedaron al margen de la campaña de penitencia y catolización emprendida por los arzobispos del franquismo. Se crearon nuevas parroquias como la de Vera-Inmaculada, la de San Rafael o la parroquia de Nazaret, que se añadían a las ya existentes de los Ángeles y del Rosario o Santa María. En ellas se formaron grupos de HOAC y JOC que trataron de atraer a los jóvenes del barrio con inquietudes sociales, acabando muchos de ellos enfrentados a la dictadura.



6.3. Años de dura resistencia obrera

En 1934, junto a la playa de la Malvarrosa en el término de Alboraya se había instalado una fábrica de la Papelera Española, con una plantilla de unos 1.000 trabajadores. La empresa vasco-alcoyana también construyó una planta de celulosa para suministrar la pasta de papel. Las condiciones de trabajo y los problemas de salubridad a causa de los productos químicos empleados eran lamentables. En 1951, los albañiles que construían la planta de celulosa realizaron un primer paro en solidaridad con otra fábrica similar en el Prat de Llobregat.



Foto aérea de las fábricas de papel y celulosa de la empresa Papelera Española junto a la playa de la Patacona.



Promoción del grupo de viviendas Virgen del Carmen, junto al camino del Cabanyal, 1958-1962.

8.3. La constitución del sindicato del Metal de CCOO
Comisiones Obreras había sido un movimiento sociopolítico de carácter plural y unitario, tolerado y después perseguido, antes de su conversión en sindicato. Una gran parte de los nuevos líderes sindicales del metal valenciano se habían conocido en la formación en sus empresas o en las Escuelas de Capacitación Social, donde coordinaron las primeras acciones colectivas. En la Iglesia de Vera se constituyó el sindicato local del metal de CCOO el 7 diciembre de 1976 y en asamblea del 15 de marzo de 1977 se formó la Federación del Metal de CCOO del País Valenciano.



Primeros actos legales de la Unión Local y de la Federación del Metal de CCOO en Valencia, 1977.

había sido denunciada desde mediados del siglo XX como causante de enfermedades laborales. En la primera década del siglo XXI se produjeron los primeros fallecidos, víctimas del amianto en astilleros. En 2009 y 2019 dos grandes procesos judiciales condenaron a la empresa UNL, que fue obligada a indemnizar a los trabajadores afectados.

10.4. Los Poblados Marítimos entre la identidad y la asimilación

En el final de los años 90 surgieron plataformas como *Salvem el Cabanyal*, en respuesta a la presión urbanística y la desconfiguración identitaria obrera y popular del barrio practicada por el gobierno municipal. Algunas claves podrían explicar inicialmente la pérdida de la identidad popular y obrera de la Malvarrosa, entre ellas; la producida con la reconversión y el cierre de los astilleros y la degradación por la marcha de muchas familias; y su sustitución por una población marginal que introdujo la venta de droga en las viviendas sociales conocidas como las "Casitas Rosas".

10.5. Los lugares de la memoria

A través de la historia de astilleros podemos comprender como fue la evolución de la ciudad en su entorno portuario. Podemos imaginar no sólo la fábrica, sino quienes eran los que las habitaban y qué hacían. Un paseo por astilleros y los poblados marítimos son una invitación a recorrer los lugares de la memoria en los que conflujo el movimiento obrero y vecinal que aspiraban a mejorar las condiciones de trabajo, y también decidir cómo querían vivir y convivir.

6.4.- La Jornada de Reconciliación Nacional

En 1958, respondiendo a la convocatoria de Jornada de Reconciliación Nacional realizada por el PCE, un grupo de trabajadores consiguió parar la papelera e iniciar una manifestación por la Malvarrosa en dirección a UNL. Como consecuencia, varios miembros del Jurado de Empresa, entre los que se encontraban Emeterio Monzón (PCE) y Dionisio Vacas (JOC), fueron detenidos por la BPS, interrogados en la calle Samaniego y despedidos. Era un primer aviso de la resistencia.

6.5 Nuevos actores: emigración y movimiento obrero en la Malvarrosa

Entre los años 50 y 70 se produjo un aluvión migratorio hacia las periferias de las ciudades, procedente de las provincias limítrofes a Valencia. La Malvarrosa será uno de los barrios que más crecerá, entre multitud de problemas sociales y de servicios, producto de la falta de planificación y carencias de todo tipo: falta de infraestructuras y servicios sociales, educativos y sanitarios. En ese contexto surgirá la contestación vecinal en apoyo de una vida mejor y una alternativa de cambio democrático, en un nuevo contexto cultural: el de la relación entre el nuevo movimiento obrero y el asociacionismo ciudadano.

7.1.- La vivienda protegida y la vivienda de renta limitada

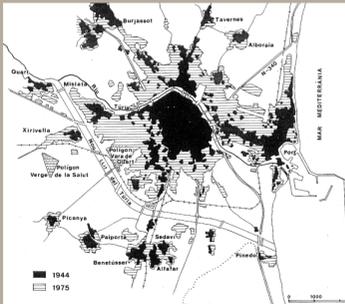
Tanto la Ley de Vivienda Protegida de 1939 como la Ley de Viviendas de Renta Limitada de 1954 trataron de responder a una fuente permanente de conflicto social. De los grupos de viviendas construidos en la ciudad de Valencia, tanto por los organismos del Estado (Regiones Devastadas, Obra Sindical del Hogar...), por el ayuntamiento y, en menor medida, por la Iglesia, casi el 25% se localizan en el Distrito Marítimo, lo que denotaba una realidad incontestable: la importancia de la destrucción y la proximidad de los lugares de trabajo (astilleros y el puerto).

7.2.- Los grupos de viviendas

Tenían una homogeneidad de tipología; manzana cerrada, patio interior, algún servicio común. Los más antiguos fueron construidos en 1942 y respondían a la campaña de Regiones Devastadas, es el grupo conocido como Virgen del Castillo. En 1958 se edificó el Grupo Malvarrosa. En este caso, las superficies útiles oscilaban entre 49 y 56 m² y se pagaban unas 176 pesetas al mes, además de una entrada inicial. El Grupo de Astilleros fue patrocinado por la Obra Social de UNL, siendo de la misma época que los anteriores y de parecidas características.



Mundo Obrero, órgano de prensa del PCE, de Mayo de 1958.



Expansión urbana de la ciudad de Valencia y su entorno de 1944 a 1975.



Bloque de astilleros: fachada y patio interior. Fotos: José Durban

9 DE LA FÁBRICA AL BARRIO Y DEL BARRIO A LA FÁBRICA

Era un tiempo en el que el espacio urbano que se habitaba y compartía cotidianamente formaba parte de la condición obrera tanto como la experiencia en la fábrica.

La huelga de 1974 en UNL reveló la aparición de nuevos actores sociales y de intercambios entre la fábrica y el barrio. En la fábrica surgió un movimiento unitario en el que participaban viejos militantes comunistas, jóvenes trabajadores y comunistas, nuevos actores del mayo del 68 y anticapitalistas, y gentes decepcionadas del antiguo sindicalismo vertical. En el barrio, el movimiento vecinal, los jóvenes estudiantes hijos de los trabajadores, el apoyo del cura de la parroquia de Vera, donde se hacían las asambleas prohibidas en la empresa, y la protesta de las mujeres extendieron la huelga. Todo estaba cambiando en el barrio, en la fábrica y en la ciudad.

► Concentración obrera vigilada por los "grises" (agentes de la Policía Armada) en la plaza de la Ermita de Vera. Imagen cedida por Pau Diaz Bolls.



Manifestación contra el tráfico de drogas en las "Casitas Rosas", Malvarrosa. Imagen cedida por Pau Diaz Bolls.



Actuación del Grupo de Teatro Castañuela, 1971. Imagen cedida por Juan Ortega.



Equipo de Fútbol de la Asociación Familiar Malvarrosa, a la que estaban afiliados muchos trabajadores de astilleros y sus familias. Imagen cedida por Juan Ortega.

10.6.- Para Ganar el futuro

Recientemente, la Cátedra Demetrio Ribes de la Universidad de Valencia, propuso proteger el conjunto industrial como Bien de Relevancia Local, en la tipología de "sitio histórico de interés social". En 2024 se cumple el centenario de la UNL, quizá sea buena ocasión para reflexionar sobre la historia de su legado industrial, social, económico y cultural. Hoy, promovida por la *Coordinadora d'Associacions Veïnals*, resurge de nuevo el hilo de la reivindicación vecinal con lemas como "El corredor es nostre i el volem verd", frente a las decisiones urbanísticas del gobierno local respecto del corredor verde del sur de Valencia. Recuperar la memoria y la identidad resulta así un ejercicio necesario para afrontar el futuro.