A large crowd of people, many holding flags, gathered outdoors, likely at a factory or public square. The background shows a road with cars and a building.

EL CAT:

**la historia de un
sindicato autónomo
en la fábrica de
motores marinos
de Elcano**

José Miguel Vigara Torres

EL CAT: la historia de un sindicato autónomo en la fábrica de motores marinos de Elcano

José Miguel Vigara Torres

Obra ganadora del XVII Premio de Ciencias Sociales y Humanas “Amador Griñó i Guzmán 2021” del Ayuntamiento de Quart de Poblet
Noviembre de 2023



*Quart és Cultura
i Patrimoni*



Corte de la A3: Corte de la autovía realizado por los trabajadores de IZAR en septiembre de 2005. La mayor parte de las banderas sindicales son del CAT,



Foto de la fábrica de Elcano, en una imagen histórica. Fuente: Archivo del Ayuntamiento de Quart de Poblet.



Foto de la fábrica de Elcano, en una imagen tomada el 4 de julio de 2023. Fuente: JM Vígara.

“Hay hombres que luchan un día y son buenos. Hay otros que luchan un año y son mejores. Hay quienes luchan muchos años, y son muy buenos. Pero los hay que luchan toda la vida: esos son los imprescindibles”.

Bertolt Brecht

Dedicado a todos los simpatizantes y militantes del CAT.
Dedicado a mi padre Pedro, a mi madre Josefa y a mi hermano Pedro.
Dedicado a mis hijos Aitor y Mario, a mi esposa Jessica
y a la bisabuela Caridad.



En Quart de Poblet: En septiembre de 2004, los trabajadores de la factoría de Quart realizaron una manifestación que discurrió por el pueblo y acabó en el ayuntamiento. Fuente: Archivo del CAT.

Queda prohibida la reproducción parcial o total de esta obra sin la autorización expresa de los titulares del copyright, por cualquier medio o procedimiento.

Los derechos de propiedad intelectual del texto pertenecen al autor y al Ayuntamiento de Quart de Poblet. Los derechos de las fotografías pertenecen al CAT y al autor.

EDITA

Ayuntamiento de Quart de Poblet
17 edición del Premio de Ciencias Sociales y Humanas "Amador Grinyó i Guzmán 2021"
Plaça del País Valencià, 1.
46930 Quart de Poblet (València)
www.quartdepoblet.es

Depósito Legal: V-3068-2023

Impreso en Gráficas Papallona. València, 2023

Imagen de la cubierta: foto perteneciente al archivo del Colectivo Autónomo de Trabajadores.

Índice

1. Introducción	9
2. Capítulo I.	
El socialismo autogestionario en Elcano: De USO al CAT. (1949-1980)	21
2.1. Origen histórico de un sindicalismo autogestionario y socialista	22
2.2. La Escuela de Aprendices y las comisiones de fábrica.....	25
2.3. El Manifiesto del TAS del verano de 1977.....	27
2.3.1 <i>Rechazo frontal a los partidos y organizaciones sindicales al uso</i>	28
2.3.2. <i>Objetivos y métodos revolucionarios</i>	29
2.3.3. <i>Un movimiento extraparlamentario</i>	32
2.3.4 <i>La fuerza reside en la democracia directa y en la formación</i>	34
2.3.5 <i>La necesidad de reformular a Marx</i>	37
2.4. Las publicaciones revolucionarias: «El Topo Obrero», «Los Cuadernos de Autogestión» y los monográficos temáticos.....	38
2.4.1. «(El) Topo Obrero» y el colectivo del mismo nombre: “Los Topos”.....	39
2.4.2. <i>Los Cuadernos de Autogestión</i>	42
2.4.3. <i>Las Hojas Verdes y la Masía de Xirivella</i>	47
2.5. La Utopía como arma de transformación social.....	50
2.6. La doble militancia: en la fábrica y en el barrio	53
2.6.1. <i>Del mundo de las bandas a la lucha sindical</i>	54
2.7. El paternalismo franquista industrial en la fábrica de Astilleros	55
2.7.1. <i>La lucha de clases en la fábrica</i>	59
2.7.2. <i>El control ideológico y político dentro de la empresa</i>	60
2.8. La lucha en la clandestinidad	63
2.8.1. <i>Los conflictivos años 70: breve cronología histórica</i>	66
2.8.2. <i>Las primeras movilizaciones y la primera “culebra”</i>	68
2.8.3. <i>Las elecciones a Jurados de Empresa y las huelgas del 75 y del 76</i>	71
2.8.4. <i>Los Topos de Quart y Manises se afilian a la USO</i>	74
2.9. El mayor astillero de Europa (AESAs) y la crisis de 1978.	76

3. Capítulo II.

El CAT: un sindicato independiente, primera fuerza sindical en la fábrica naval de Quart de Poblet (1980-2008) 81

- 3.1. Primero de Mayo de 1980, los socialistas autogestionarios de Elcano forman el CAT 81
- 3.2. El CAT: ¿Un sindicato de la empresa o un sindicato de empresa 83
- 3.3. El CAT se siente ninguneado pese a ser mayoritario Jen Manises 86
- 3.4. Vicente Espinós asume la dirección y acomete las grandes reformas pendientes 87
- 3.5. Aquella paella de los cuadros sindicales del CAT con el eurodiputado batasuno Txema Montero 89
- 3.6. La década de 1985-1995: nueva reestructuración y adiós a la marca Astilleros Españoles 90
- 3.7. Las reconversiones industriales y las sanciones de Europa 94
- 3.8. Las reivindicaciones: carga de trabajo y fabricar para el Plan Eólico Valenciano 96
- 3.9. Las protestas se radicalizan tras la crisis motivada por la devolución de las ayudas a Europa 100
 - 3.9.1. *Alcaldes y alcaldesas se movilizan* 103
 - 3.9.2. *Toma del aeropuerto, y cortes de la A-3 y de la línea de Renfe* 104
 - 3.9.3. *Construcción de torretas para carros de combate.* 106
- 3.10. Las sanciones europeas frustran cualquier esperanza de futuro 107
- 3.11. El cambio del modelo productivo: una economía de servicios y turismo 111
- 3.12. Principales hitos de una venta frustrada 114
- 3.13. El Ayuntamiento de Quart y la alcaldesa socialista no venden 120
 - 3.13.1. *El papel de Carmen Martínez en la frustrada venta a Ros Casares* 123
- 3.14. Dos años de duras negociaciones para los dirigentes del CAT 126
- 3.15. El fallido proyecto Elcano 2.0 para unos terrenos valorados en 62,2 millones de euros. 129
- 3.16. Movilización ciudadana para que el Estado ceda los terrenos al pueblo 135

4. Conclusiones 139

Bibliografía 145

Glosario

TAS: Movimiento socio-político de los Trabajadores Autogestionarios Socialistas.

CAT: Colectivo Autónomo de Trabajadores. Sindicato de clase fundado y expandido a partir de la factoría de Elcano de motores marinos.

Elcano: Histórica denominación de la factoría ubicada a caballo de Quart de Poblet y de Manises en la que se fabricaban motores marinos de dos tiempos.

AESA: Astilleros Españoles Sociedad Anónima. Elcano y Astilleros Españoles son las dos marcas comerciales y denominaciones por las que se ha conocido más popularmente esta empresa valenciana en sus cerca de 60 años de historia.

PSPV-PSOE: Partit Socialista del País Valencià-Partido Socialista Obrero Español. Organización política de ámbito estatal. La primera denominación obedece a la confluencia de fuerzas históricas que lo formaron tras la Transición Democrática.

PCE: Partido Comunista de España. Organización política de ámbito estatal.

PP: Partido Popular. Organización política de ámbito estatal.

UCD: Unión de Centro Democrático. Organización política de ámbito estatal.

CCOO: Comisiones Obreras. Sindicato de clase de ámbito estatal.

UGT: Unión General de Trabajadores. Sindicato de clase de ámbito estatal.

USO: Unión Sindical Obrera. Sindicato de clase de ámbito estatal.

PSUC: Partit Socialista Unificat de Catalunya. Organización política de ámbito estatal.

Los Topos: Grupo de activistas de izquierdas que tomaron este nombre de la revista "Topo Obrero" o "El Topo Obrero" que distribuyeron desde 1972 en adelante.

IZAR: Grupo de construcción naval de ámbito estatal. Esa denominación es la que tenía la factoría de Manises-Quart cuando fue liquidada y cerrada.

BPS: Brigada Político-Social de la policía nacional, en la época franquista y en la Transición.

SEPI: Sociedad Española de Participaciones Industriales. Sociedad estatal propietaria de la fábrica de motores de Quart cuando fue cerrada. Su filial Infoinvest posee hoy los terrenos y los edificios de la antigua factoría.

INI: Instituto Nacional de Industria. Emporio público creado en la época del dictador Francisco Franco, a la que perteneció durante años la división naval en la que se encuadraba Elcano.

Navantia: Empresa pública de construcción de barcos civiles y militares. Cuando se cerró IZAR Manises, parte de los trabajadores fueron enviados a sus centros de Cartagena, El Ferrol y Madrid.

Ascasa: Astilleros de Cádiz Sociedad Anónima. La fábrica de Elcano de Quart formó parte de Ascasa en los años 60 del siglo XX.

MDE Co: Manises Diesel Engine Co. Otra de las denominaciones con las que se conoció a esta factoría valenciana.

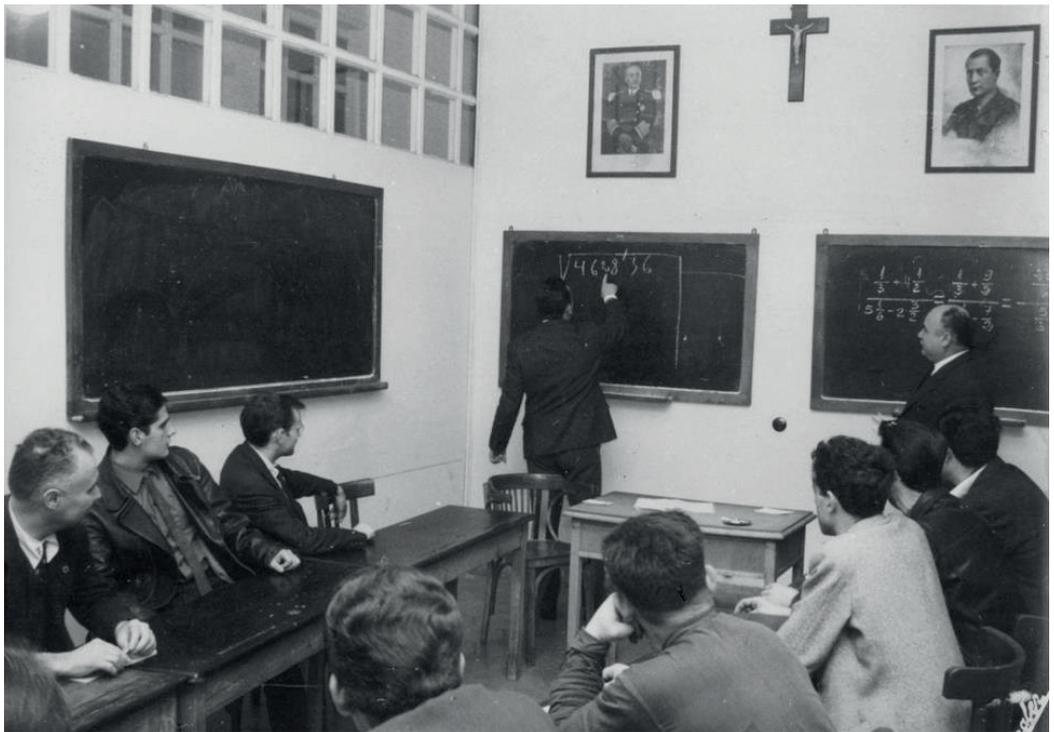
FMI: Fondo Monetario Internacional.

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

CEE: Comisión Económica Europea

CE: Comisión Europea

UE: Unión Europea



Escuela de Aprendices:El centro de formación de “Elcano” preparó a decenas de profesionales durante décadas. Véanse en la foto, al fondo, los cuadros de Franco y José Antonio.

1 Introducción

La resistencia antifranquista fue abanderada en la factoría de Astilleros Españoles Elcano de Manises y Quart de Poblet por un grupo de jóvenes trabajadores que habían adquirido conciencia proletaria por sus circunstancias personales, socio-laborales y culturales. La mayor parte de estos activistas sindicales habían trabado amistad durante sus años de formación, desde mediados de los años 60 del pasado siglo, en la Escuela de Aprendices de la fábrica de motores navales. Estos operarios, —con una media de 20 a 25 años, con una mayor formación que la mayoría de sus compañeros veteranos, y con la energía que les proporcionaba su juventud—, organizaron en la clandestinidad una cédula marxista-libertaria, que defendía y aplicaba los principios del socialismo autogestionario en la lucha por mejorar las condiciones de vida, sociales y laborales de los trabajadores. En 1980, ya con la democracia parlamentaria y amparados en la legalidad del sistema político, estos operarios se convirtieron en la vanguardia obrera sindical de una forma de marxismo, que rechazaba el manual del comunismo leninista y la clásica estructura del Partido Comunista con consignas irrefutables que circulaban de arriba a abajo.

Por contra, esta corriente de pensamiento político, social y sindical, denominada Trabajadores Autogestionarios Socialistas (TAS) propugnaba la autogestión de las bases, la toma de decisiones asamblearias, la formación crítica en los principios marxistas, y la coordinación interna y externa en la factoría con el resto de la resistencia antifascista en su entorno geográfico más cercano. El socialismo autogestionario fue trasplantado al área metropolitana de València, y a otros puntos del País Valenciano, por estos militantes que lo trasladaron desde Cataluña, donde había cuajado con fuerza durante el tardofranquismo. Las tesis y propuestas del TAS se explican en la revista “*Topo Obrero*”, que nació en mayo de 1972 y que, desde enero de 1977, pasa a denominarse “*El Topo Obrero*”, tras introducir una serie de cambios formales. La reconstrucción de aquellos años apasionantes de resistencia al tardofranquismo, en el microcosmos de la fábrica Elcano de Manises-Quart, pero también en los barrios, en las parroquias, en las asociaciones de vecinos, en las universidades, y en definitiva, en las organizaciones de base, constituyen una suerte de *Crónicas de la clandestinidad*. No en vano, sus actores prin-

cipales, tuvieron que enfrentarse a las fuerzas represoras del régimen, los dirigentes de la factoría naval adeptos a la Dictadura, pero también a las presiones y coacciones de la Guardia Civil y de la Brigada Político-Social de la Policía.

Afortunadamente, las normas de clandestinidad que se autoimpusieron y que cumplieron a rajatabla les permitieron no incurrir en errores, y no ser detenidos ni represaliados o torturados, como sí ocurrió con otros camaradas de Elcano que militaban en el PCE y que luego fueron los impulsores de Comisiones Obreras en la fábrica.

El relato histórico y periodístico que sigue en estas páginas, ha sido construido con los testimonios en primera persona de tres trabajadores, que han accedido a contar su historia y que en 1971 constituyen, con otros compañeros, un grupo organizado subversivo y clandestino, que fue conocido en la fábrica de Quart y Manises como *El Topo*, y sus componentes, como *los Topos*. Este colectivo se integra en los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas (TAS) y comienza a aplicar sus tácticas revolucionarias y sindicales en Elcano. Los tres relatores en primera persona son: Salvador Espí Cotanda (Llíria, 1953), con el número 4832 en la plantilla de la fábrica; Luis Latorre Martínez (Los Isidros, Requena, 1952), número 5419; y Manuel Pedro Vicente Tornero (Quart de Poblet, 1952), número 4649. También nos hemos entrevistado con otros dos militantes y dirigentes del CAT -José Valenzuela Aparicio y Enrique Casañ López- para sumar sus aportaciones. El relato está impregnado también de las reflexiones y anécdotas que nos han llegado por razones personales y familiares de otro operario y afiliado al CAT Pedro Vígara Barbero; otra “gruera” y afiliada al CAT Ana María Pedrosa Torres; y la empleada del servicio de cocinas y comedor Caridad Gómez Sáez.

Además, para conocer bien quienes eran los Socialistas Autogestionarios hemos analizado documentos históricos y periodísticos de la época como *El Manifiesto de los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas*, que fue publicado en el verano de 1977; el manual de la clandestinidad que utilizaban los militantes del TAS cuyo ejemplo más eficaz lo encontramos en “La construcción política de la Comunitat Valenciana 1962-1982”, de Benito Sanz y Josep Maria Felip i Sardá, págs, 66 y 67; así como un tratado científico-histórico que publicaron Ramon Arnabat, Joan M. Girona y Núria Pellegrero en el número 3 de “*La Gazeta*”, en 2012, con el título de “El Topo Obrero: De la Clandestinitat a l'al·legalitat (1972-1987)”. Más recientemente, Arnabat presentó también una ponencia titulada “El Movimiento Obrero Autogestionario” y el “Topo Obrero” (1972-1982), una ponencia dentro del apartado *Mobilitzacions socials i esquerra*

radical en Actes del II Congrés: Les altres protagonistes de la transició, 2020, págs. 313-344.

Sobre el origen franquista de Elcano, hemos estudiado el artículo “Programas navales y desarrollo económico: la Empresa Nacional “Elcano” de la Marina Mercante y el sueño industrializador de Suanzes (1942-1963)”, de Jesús María Valdaliso Gago, en la Revista de Historia Industrial, 1997, n.º 12. También hemos investigado otras obras de Valdaliso sobre la época de Suanzes al frente del INI y de la naval valenciana, y de P. Schwartz y M. J. González que publicaron su propia historia del Instituto Nacional de Industria entre 1941 y 1976. Vaya por delante que Franco y su delfín Luis Carrero Blanco, junto a Suanzes, crearon el INI en España mirando al régimen fascista de Benito Mussolini. Aunque España estaba arruinada por la Guerra Civil, sumida en la autarquía económica y pendiente de un reconocimiento internacional que tardaría tiempo en llegar, hubo una apuesta firme e histórica por crear una industria naval potente que fuera capaz de crear una marina mercante civil y militar poderosa para impulsar el desarrollo económico y social en el país. Este era el plan industrial que abanderó Suanzes desde 1942 a 1963, cuando cae en desgracia y Franco se encomienda a los tecnócratas de nuevo cuño. Por eso, en la fábrica erigida en Quart de Poblet no se escatimó en medios materiales, aunque hubo escasez de componentes que obligaron a modificar algunas características iniciales del complejo industrial y que retrasaron su ejecución.

También hemos consultado “La factoría de la Empresa Nacional Elcano en Manises. Una valoración patrimonial”, que es una publicación que resume la historia industrial y arquitectónica de la fábrica de motores navales y que firmó el doctor y profesor en Historia del Arte Adrià Besó Ros, de la Universitat de València, en el Volumen XCI, del Archivo de Arte Valenciano. Igualmente, hemos revisado y releído al menos medio centenar de números de “Topo Obrero” y “El Topo Obrero”, editados entre 1972 y 1987. A todos estos materiales, hemos añadido otros que proceden del archivo personal de Salvador Espí, Manolo Tornero y Luis Latorre. Verbigracia, algunos números de los llamados “Cuadernos de Autogestión y Socialismo” que editó el TAS entre 1975 y 1982; y también dos publicaciones monográficas publicadas por la organización: “Apuntes y discusiones sobre fundamentos científico del comunitarismo o socialismo autogestionario: Fundamentos de historia de las sociedades” (noviembre de 1977); y un dossier monográfico sobre “Sexualidad y Lucha de Clases”, de junio de 1977, por citar solo una parte de las fuentes utilizadas.

Los Socialistas Autogestionarios de Elcano militaron entre 1977 y 1980 en la Unión Sindical Obrera (USO), por ser esta una organización de inspiración autogestionaria socialista y un sindicato de clase a la manera de las grandes centrales sindicales españolas. Este ideario y su espíritu independiente de cualquier partido político sintonizaba con la ideología principal de los líderes sindicales referidos: Manuel Tornero, Voro Espí y Luis Latorre. A partir de 1980, debido a las maniobras de aproximación de USO con la Unión de Centro Democrático (UCD) fundada y dirigida por Adolfo Suárez, los cuadros directivos de USO y gran parte de los afiliados en la fábrica de Quart de Poblet crean su propio sindicato, denominado el Colectivo Autónomo de Trabajadores (CAT). Sorpresivamente, pese a ser un sindicato de empresa, que no de la empresa, fue la fuerza sindical mayoritaria en el astillero valenciano durante toda la historia. Además, llegó a tener una representación del 18-20% en todo el sector naval pues se extendió a otras fábricas de España. De hecho, pervivió hasta 2008, a principios del siglo XXI, cuando la crisis industrial provocada por las ayudas ilegales inyectadas por el Gobierno de José María Aznar (Partido Popular), desde mediados de los años 90, obligó a devolver a Europa 1.200 millones de euros, y condenó al cierre a esta factoría puntera en el Viejo Continente y que llegó a emplear a más de 1.500 trabajadores en sus mejores momentos.

Esta es la historia del CAT en su irrenunciable microcosmos, la fábrica de motores marinos de dos tiempos que a grandes rasgos fue fundada en 1949 como Elcano, que pasó a convertirse en Astilleros Españoles y que acabó formando parte de un gran emporio naval público denominado Grupo IZAR, que dependía de la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI). Y hasta ahí. En 2008, tras un intento de privatizar la factoría y un fallido plan industrial presentado por el Grupo Ros Casares, se tuvo que liquidar y cerrar porque no se encontró comprador de garantías. Fue la propia Comisión Europea quien paró la venta a Ros Casares que durante muchos meses se vio dueño de la misma.

Sobre la metodología y el discurso histórico-periodístico

Desde un punto metodológico lo que tiene el lector en sus manos es un ensayo histórico-periodístico en el que se cuenta de manera paralela el origen histórico del CAT y su evolución desde 1980 a 2008; junto al devenir de la propia factoría con sus constantes reconversiones, ajustes de plantillas y cambios societarios y transformaciones industriales. En ese sentido, aquí, en este relato de parte, el CAT y la fábrica van de la mano, pero

los ojos con que se miran son inevitablemente los de un simpatizante de este sindicato, que supuso una sorpresiva fórmula sindical, que lideró huelgas, protestas, movilizaciones y negociaciones durante décadas. En cuanto al modo de referirnos a la factoría que centra este relato, hemos alternado las denominaciones de Elcano, con Astilleros Españoles o IZAR Manises. Sin embargo, también hemos añadido la localización de Quart de Poblet porque pese a que la mayor parte de los terrenos que ocupa el astillero están en esta población, tradicionalmente se ha concedido en la Comunitat Valenciana y en otros puntos de España por la marca “Manises”. En ese sentido, también pretendemos poner en valor la importancia que ha tenido Quart para este astillero y el propio astillero para Quart. Respecto a la Comunitat Valenciana alternamos esta denominación con la de País Valenciano, referida a la época de la Transición Democrática, porque así se referían a este territorio los sindicalistas y las organizaciones de izquierdas. En cuanto, a España indistintamente usaremos los términos Estado Español, España y Reino de España.

Precisamente, por las propias características de los hechos que se narran, se ha decidido optar por un discurso ordenado de forma cronológica y temporal. De ahí que haya dos grandes capítulos en este trabajo: desde la fundación de la empresa y hasta el nacimiento del CAT tras la resistencia antifranquista y con la llegada de la democracia (1949-1980); y el CAT como protagonista y actor del movimiento sindical en Elcano hasta la desaparición de la propia factoría (1980-2008).

Para la redacción de los contenidos de esta segunda parte, hemos recurrido a otra bibliografía complementaria y mantenido el relato de los tres dirigentes sindicales referidos. También han sido importantes las fuentes periodísticas ya que el proceso de cierre de las empresas que formaban IZAR, desde marzo de 2004 a enero de 2008, fueron noticia en los principales medios de comunicación nacionales -*El País*, *El Mundo* y *ABC*- y en los valencianos -*Levante-EMV* y *Las Provincias*-. En particular, solo del diario *Levante-EMV* hemos analizado una veintena de noticias y reportajes publicados desde mediados de 2004 a principios de 2008. Entre otros, escribieron sobre la crisis industrial de IZAR Manises los periodistas Jordi Cuenca, Andrés Hernández de Sa, José Luis Zaragoza, José Miguel Vígara y Jessica Peña Fernández. Esta última redactora tuvo la difícil tarea de narrar el último día en la fábrica, en un reportaje que se publicó en *Levante-EMV* el viernes 1 de febrero de 2008 con el título: “IZAR Manises apaga motores”. En cuanto a otras publicaciones concretas, cabe destacar el libro titulado “La factoría de Elcano en Manises y CCOO”, que escribió César Llorca Tello, y que se publicó en 2009,

por la Fundació d'Estudis i Iniciatives Sociolaborals (FEIS). Esta es una obra que mira la historia de la factoría ubicada en Quart y Manises con los ojos de los líderes sindicales de CCOO en la fábrica. Pero resulta especialmente interesante para entender los sucesivos planes industriales y reconversiones que fueron jibarizando la factoría valenciana y su plantilla.

Otro libro que no podíamos dejar de consultar es “Relato sobre El Cano. Una empresa de motores de barco”, que fue publicado en septiembre de 2020 en Gráfica Ferse SL de Manises y cuya autoría coral corresponde a un grupo de sindicalistas del Colectivo Autónomo de Trabajadores (CAT). Esta obra está impregnada por una carga sentimental y emotiva que no nos es ajena, pero respecto a esta publicación, el escrito que nos ocupa tiene una visión política y sindical que no encontraremos allí. Más recientemente, el mismo grupo de trabajadores del CAT han reeditado y revisado este libro en 2021, y lo han publicado con el título de “Elcano (E.N.E). Factoría de Manises (Quart de Poblet). Una empresa pública. Relato de una experiencia sindical (C.A.T. Industria Naval)”.

Objetivos planteados en esta investigación

Previamente a la escritura de esta crónica periodística, nos planteamos una serie de objetivos que entendemos debíamos lograr. Así, en el primer capítulo de esta historia sindical y política del CAT, nuestro primer reto ha sido tratar de describir cómo fueron los años de la Dictadura Franquista en Elcano y cómo se gestaron las primeras cédulas marxistas contra este sistema totalitario entre los trabajadores más conscientes y contestatarios. En segundo lugar, pretendíamos poner en valor la tarea antifranquista, -a pequeña escala de València, Quart de Poblet, Manises, el Barrio San Francisco y el Barrio San Jerónimo-, que llevó a cabo el grupo de jóvenes operarios del astillero ubicado en la Avenida de Madrid y que fueron conocidos desde mediados de los años 70 como *Los Topos*. En tercer lugar, nos planteábamos trazar la línea continua que trazaron estos activistas de izquierda desde el Socialismo Autogestionario al CAT pasando por un corto período en USO. En cuarto lugar, quisimos destacar algunas de las peripecias, cuando no actos de sabotaje y de vandalismo antifranquista, que llevaron a cabo dentro y fuera de la factoría para tratar de expulsar del poder al Caudillo y a quienes aún le apoyaban.

Respecto a la segunda parte de este ensayo, nos hemos detenido en mostrar el papel que ha jugado el CAT como fuerza sindical mayoritaria en Elcano. Para ello, hemos señalado cómo fueron las relaciones de este sindicato con la dirección de la fábrica y

con las otras centrales sindicales -CCOO y UGT-. Además, nos hemos esforzado por mostrar los hitos principales de la propia factoría, en su evolución histórica e industrial, ya que en estos acontecimientos los dirigentes sindicales del CAT han sido actores principales cuando no protagonistas.

El traumático fin de esta empresa -que fue una de las más relevantes que ha existido nunca en la Comunitat Valenciana- protagoniza la parte final. Aquí, vemos cómo por primera vez en décadas, los dos sindicatos mayoritarios de la fábrica -CAT y CCOO- se unieron para rechazar de forma unánime el plan industrial que proponía Ros Casares y del que recelaron desde el primer momento.

Lamentablemente, el astillero valenciano público, como todo el sector naval español, ha vivido en una crisis industrial permanente. En los últimos 20 años de historia de IZAR Manises-Quart de Poblet, esta industria pesada sufrió varias reconversiones y sobrevivió a sucesivas crisis por la vía del adelgazamiento de las plantillas. De los 39.229 empleos que tenía toda esta rama productiva en 1984 se pasó a 11.077 a finales de 2004, y el futuro deparó nuevos ajustes. A juzgar de algunos expertos, la industria naval española actuó desde 1996 en un escenario irreal al no tener en cuenta las exigencias de la Unión Europea, lo que se tradujo en varias sanciones por expedientes de ayudas ilegales y en el cierre definitivo de Manises-Quart y la privatización de otros tres centros del resto del país.

Pese a las sucesivas reconversiones, Astilleros Españoles Sociedad Anónima (AESAs) acumuló pérdidas por valor de 2.454 millones de euros entre 1984 y 1999. Bazán, de los astilleros militares, perdió 635 en el mismo período. El nacimiento de IZAR, en el año 2000 fue un grave error, según el criterio del presidente de SEPI Enrique Martínez Robles, durante los gobiernos socialistas de España presididos por José Luis Rodríguez Zapatero. La solución que aportó el ejecutivo del PP y de José María Aznar, así como su equipo directivo en la SEPI y en el Ministerio de Industria para salvar a los astilleros civiles públicos, fue fusionarlos con los militares públicos, de modo que se trasladó el problema a los militares, los cuales tenían viabilidad. Esta es la idea que ha transmitido Martínez Robles. De esa forma, IZAR se convirtió en un problema de difícil solución y siguió sumando pérdidas. De hecho, desde su nacimiento en 2000 registró pérdidas de 457 millones de euros. Tal como veremos en el segundo capítulo de este trabajo, los propios sindicalistas de CCOO, que dieron el visto bueno a esta fusión, confesaron a la prensa, que los gobernantes y los tecnócratas del PP les habían prometido que una vez unido el sector civil y militar en un emporio público, el asunto de las ayudas ilegales

dadas por el Estado a la naval iba a quedar en una pequeña sanción y en lo que se denomina ingeniería financiera e industrial.

Pero nada más lejos de la realidad. El 12 de mayo de 2004, la Comisión Europea (CE) declaró ilegales las ayudas públicas a los astilleros concedidas en 1999 y 2000 por valor de 308 millones de euros, -376 con intereses-. Esto obligó a presentar el estado de quiebra a la empresa que contaba con unos recursos propios de solo 270 millones. La sociedad estatal, además tenía totalmente prohibida la ampliación de capital porque las ayudas anteriores, se dieron como última oportunidad. Los gobernantes del PP y sus directivos de confianza sabían que ese dinero de la UE era para sanear y reconvertir el sector naval público, pero las invirtieron de manera incorrecta. Además, desde 2003, la UE intensificó el control sobre el Reino de España y llegó a cuantificar hasta 3 lotes de expedientes que totalizaban unas ayudas ilegales por valor de 1.200 millones. Con esta espada de Damocles encima de sus cabezas, tuvieron que negociar los sindicatos y la cúpula de la SEPI, la solución final a esta crisis industrial.

El trasfondo de un cierre tan traumático como injusto

Si bien es cierto que la concesión de estas subvenciones ilegales y la sanción de la CE precipitaron el fin de IZAR Manises, hay que subrayar otra serie de factores que contribuyeron a la permanente inestabilidad y falta de viabilidad de esta factoría y del sector naval público en general. El cúmulo de estas circunstancias acabaron provocando el cierre de lo que fue una empresa valenciana líder en el mundo.

1) Solo durante el período al frente del Instituto Nacional de Industria del ingeniero naval Juan Antonio Suanzes, en plena época franquista, se consideró el sector naval público como un sector estratégico de nuestra economía. Esta apuesta por la construcción naviera estatal acabó a mitad de los años 60 y nunca más se volvió a retomar. Ni siquiera con la llegada de la Democracia.

2) Ni los Gobiernos de UCD, con Adolfo Suárez; ni los de Felipe González (PSOE) ni de José María Aznar (PP) fueron capaces de acometer las profundas reformas estructurales que necesitaban los astilleros españoles. Tampoco apostaron por la I+D, lo que hubiera permitido dotar a AESA Manises de una patente propia que la hubiera empoderado frente a un mercado internacional cada vez más agresivo y fluctuante.

3) La fábrica de Manises-Quart fue ejemplo desde mediados de los años 80 de transformación tecnológica y diversificación de la producción. Sin embargo, las administracio-

nes, que habían gastado hasta 6,5 millones de euros desde mediados de los años 80 en modernizar la planta y prepararla para fabricar para la industria armamentística y para el mercado eólico, desistieron de este camino que hubiera garantizado su viabilidad y supervivencia.

4) La producción mundial de barcos y cargueros se transformó desde mediados de los años 80 hacia las naves de tamaño más pequeño. Por tanto, los motores de dos tiempos que se fabricaban en Manises y Quart tuvieron más dificultades para encontrar mercado. Mientras, en particular Corea, construía bajo costes de producción, con mano de obra barata pero suficientemente preparada y practicando una estrategia de dumping que ningún organismo mundial quiso o supo abortar. A favor de los coreanos jugó además la devaluación de su moneda lo que hacía más competitivos sus productos al cambio con el dólar o con el euro, desde la entrada en vigor de la moneda única europea.

5) La reorientación del modelo económico español desde un PIB basado en 1975 en un 28% en la industria y un 49% en los servicios, a un PIB sustentado en 2012 en un 14% en la industria y un 68% en los servicios, demuestra que la estructura industrial española se había reducido a la mitad en el momento del cierre de IZAR Manises. Tanto es así que la entrada de España en la Unión Europea ha acabado jibarizando los sectores productivos estratégicos como el automovilístico, el naval, el siderúrgico, el minero o el armamentístico.

6) La falta de competitividad del astillero de Quart de Poblet frente a sus rivales Corea, Japón o China nunca contó con la ayuda de los aliados europeos de España para invertir la situación y sentar las bases tecnológicas e industriales para solucionar el problema. Alemania, Francia, Italia... actuaron movidos por sus propios intereses. Desde la UE, siempre se invocó lo elevado de los salarios de los trabajadores españoles frente a los asiáticos, y se sancionó a España por atentar contra las normas de la libre competencia del mercado común europeo. Pero, sin embargo, a Alemania y a Francia nunca se las sancionó por subvencionar a sus industrias pesadas a través de sus gobiernos regionales. Además, Estados Unidos se posicionó en contra de nuestro país y se puso al lado de los fabricantes asiáticos en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), para presionar a la UE.

7) En clave interna, la Comunitat Valenciana perdió una oportunidad histórica cuando dejó fuera del Plan Eólico a IZAR Manises. Esta decisión atribuible al Consell presidido por Eduardo Zaplana (Partido Popular), que se comenzó a gestar en julio de 2001 con las concesiones de las diferentes áreas zonales, empezó a sentar las bases de la

futura desaparición de esta factoría valenciana. Zaplana incumplió la palabra dada a los trabajadores y a los valencianos como le recordarían en una manifestación liderada por los sindicalistas del CAT el 13 de marzo de 2002 con una pancarta en la que se podía leer: “Zaplana cumple tu palabra. IZAR-Manises. Plan Eólico”. Lamentablemente, el 31 de enero de 2008 se cumplió la triste noticia. Ese fue el último día en que se trabajó en IZAR Manises. Cuando los últimos 127 trabajadores abandonaron sus instalaciones dentro se quedó toda la maquinaria, hasta que una empresa coreana la compró junto al resto de los equipamientos de la fábrica. Estos activos fueron adquiridos por esta operadora coreana que los transportó a China para montar allí otra planta industrial. Toda una imagen para la historia. Incluso su cierre fue una buena operación económica para el Estado que recibió 25 millones de euros por toda esa infraestructura industrial. Tal como relatan los dirigentes del CAT se desmontó todo: máquina por máquina. Los coreanos se llevaron todo: bancos de pruebas, frenos, grúas... hasta papeleras. Se picó el suelo para extraer los polines y las vigas encastradas que servían para sujetar los motores y las máquinas.

Tal como se recoge en “Relato sobre El Cano. Una empresa de motores de barco”, el libro que han publicado los cuadros sindicales del CAT, el cierre después de casi 60 años de existencia fue “un pésimo negocio para los ciudadanos”. Lo que fue Elcano, después Ascasa, luego Astilleros Españoles, Manises Diésel, IZAR, Navantia... acabó convertido en un cementerio de elefantes donde las naves industriales siguen abandonadas 15 años después. De los 127 supervivientes, 63 trabajadores se acogieron a la prejubilación, 48 optaron por irse al astillero de Cartagena, 5 a Madrid, y 2 al Ferrol. El resto cogieron la indemnización y decidieron cambiar de vida.

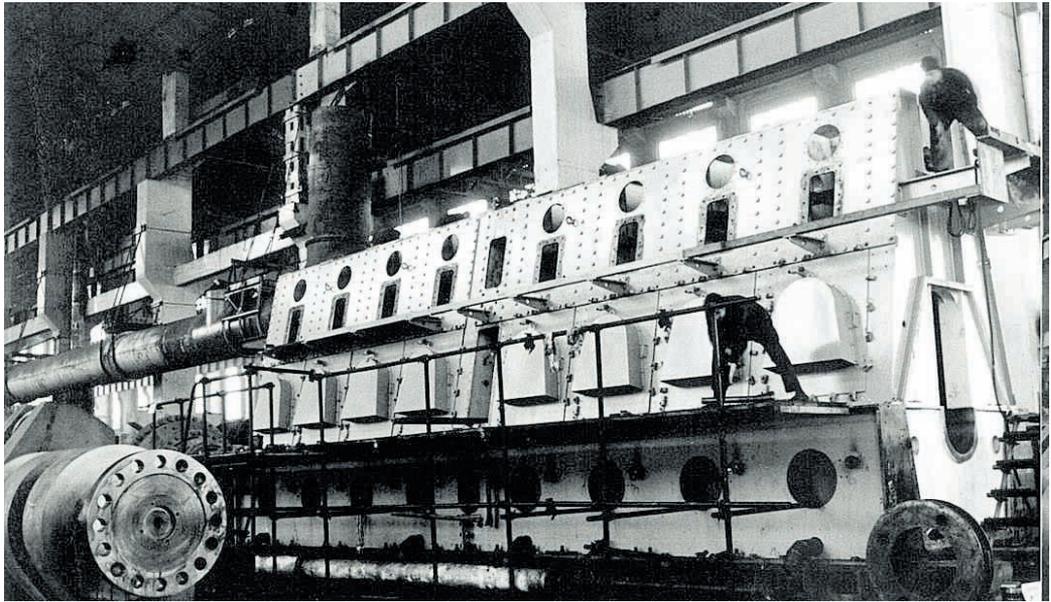
El CAT ha destacado en sus cerca de 30 años “de tenaz trabajo social y sindical” por movilizar a cientos de afiliados y simpatizantes en pro de la mejora de las condiciones salariales y laborales. En este tiempo, se han vivido abruptos procesos de reconversión y de transformación tecnológica, cuando no de cierres, en otras empresas valencianas que también fueron muy importantes como Altos Hornos de Sagunto, Macosa, Ford Al-mussafes, Vilarrasa, Lois, Feycu, Donesa, Little Kiss, Peris Andreu, Bronces Mestre, Unión Naval de Levante, ... casi todas ellas cerraron y dejaron un tejido industrial valenciano muy deteriorado. Las razones de fondo generales para acelerar los cierres de aquellas empresas son las mismas que subyacen en el caso de Elcano.

Elcano paró los motores. Pero nadie olvida al CAT. A sus afiliados y simpatizantes, gritando consignas en favor del sector público naval y de la carga de trabajo necesaria

para tratar de garantizarse el futuro detrás de las pancartas por la carretera principal de Quart de Poblet. Los cuadros sindicales de esta organización autónoma lideraron las manifestaciones desde la factoría a la plaza del Ayuntamiento; y las concentraciones frente al Palau de la Generalitat y ante las Corts Valencianes. No dudaron en ocupar el aeropuerto de Manises ni en quemar neumáticos para cortar carreteras o la línea férrea. El CAT y sus sindicalistas lucharon hasta el final por los trabajadores. Y desde luego, siempre estuvieron al lado de la clase obrera. Frente a Franco, frente a la competencia desleal coreana, frente a los burócratas de la SEPI y frente al fantasma de la privatización y de la especulación.



1948: Imagen de los terrenos donde se levantó la fábrica de motores marinos. Cartel que anunciaba la obra. Foto del Archivo del CAT.



Líder tecnológica: La fábrica de Elcano se situó a la vanguardia tecnológica lo que la permitió producir motores y toda clase de componentes de última generación durante décadas.

2 Capítulo I

El socialismo autogestionario en Elcano: de USO al CAT (1949-1980)

En l'Horta Sud se implanta desde finales de los años 60 una corriente de pensamiento político y social denominado el Socialismo Autogestionario. Un grupo de operarios de la factoría de motores navales de Elcano de Quart de Poblet y Manises lo aplica como base teórica e ideológica en su estrategia sindical en las luchas clandestinas para combatir el Franquismo y para reclamar mejoras laborales y salariales, pero también en su entorno físico más inmediato -los barrios y las comunidades de base- para tratar de construir un nuevo modelo de sociedad más justa. En este capítulo analizaremos la evolución de esta corriente marxista y libertaria desde las postrimerías del Franquismo, los convulsos años 60 y 70, y durante la Transición Democrática. El escenario y el análisis se centra en la fábrica valenciana y en sus cuadros sindicales, pero también se expande a la Comunitat Valenciana y al resto de España. Tres dirigentes sindicales del TAS, el movimiento de los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas, Salvador Espí Cotanda, Luis Latorre Martínez y Manuel Vicente Tornero, nos guiarán en este viaje periodístico y literario, que transita entre lo histórico, lo político y lo ensayístico.

La fábrica de Quart-Manises nació en pleno Franquismo, pero a lo largo de sus cerca de 60 años de historia ha cambiado hasta 5 veces de nombre comercial o denominación industrial. A su vez, la empresa valenciana fue adscrita a diversas corporaciones públicas, y fue rediseñada y reestructurada, en su modelo de negocio con nuevos enfoques. En muchos casos estos cambios organizativos, accionariales o productivos obedecieron también a las directrices políticas que se marcaban desde Madrid, en función de cuál era el partido que mandaba en ese momento: Partido Socialista Obrero Español o Partido Popular. Con independencia de otras consideraciones, probablemente la época más positiva fue la comprendida entre 1985 y 1995, que coincide con el nombramiento de Vicente Espinós como director (la primera fecha) y con la salida de una notable remesa de prejubilados (la segunda). Durante este período se acometen importantes inversiones y se llevan a cabo profundas reformas tecnológicas y organizativas.

La unidad fabril ubicada en la Avenida de Madrid de Quart de Poblet empezó a funcionar en 1949, como taller de fundición, y hasta 1966, perteneció a la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante SA, que había sido fundada en 1942, como una compañía pública participada al 100 por cien por el Instituto Nacional de Industria (INI). Ya en 1966 y hasta 1969, Elcano se integra y opera como Astilleros de Cádiz Sociedad Anónima (Ascasa). Desde 1969 a 1994, la etapa más longeva en la historia societaria de la compañía, se denomina Astilleros Españoles Sociedad Anónima (AESA). Luego, entre 1994 y 2000, recibirá la denominación de Manises Diesel Engine Co (MDE Co); y por último, en el caso final se denominó IZAR Manises (entre 2000 y 2008). Cada cambio de nombre, cada modificación accionarial, supuso una nueva apuesta en el modelo de negocio. No todas estas apuestas salieron bien, lamentablemente, y gran parte de ellas, en términos sindicales y laborales supusieron recortes de plantillas, prejubilaciones y bajas incentivadas. Desde 1980, el CAT fue un espectador privilegiado de todos estos cambios pero también actor y protagonista en parte de esas transformaciones.

2.1. Origen histórico de un sindicalismo autogestionario y socialista

A juicio de Ramon Arnabat, Joan M. Girona y Núria Pellegrero a finales de los años 60 y principios de los 70, confluyen una serie de acontecimientos históricos que favorecen la aparición del movimiento de los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas (TAS), entre otras organizaciones que apuestan por la autonomía obrera, las organizaciones de clase y de base, y que defienden la democracia directa como forma de lucha clandestina y anticapitalista, y como método para establecer las bases de una futura sociedad socialista. En este escenario, dibujado en el tardofranquismo español y valenciano, influyen hechos como la crisis de los Partidos Comunistas occidentales y del modelo soviético; la eclosión social y universitaria del Mayo Francés de 1968 y la Primavera de Praga; o la revolución cultural china. En el ámbito doméstico, los Juicios de Burgos, de 1970; el asesinato de Carrero Blanco, en 1973; o la ejecución con el garrote vil de Salvador Puig Antich, en 1974, también contribuyen a crear un ambiente de efervescencia social y de resistencia al régimen fascista.¹

¹ ARNABAT R., GIRONA J.M. Y PELLEGERO. "El Topo Obrero: De la Clandestinitat a l'al-legalitat (1972-1987)" en nº 3 de La Gazeta. Barcelona. 2012.

Los trabajadores más conscientes y permeables a las tesis revolucionarias de izquierdas, en Astilleros Españoles Sociedad Anónima (AESA) de Manises-Quart, convergen en todas estas influencias ideológicas y las asumen como propias para abanderarlas, en el caso de las aspiraciones de la clase proletaria; o para deplorarlas, en el caso de la represión y los fusilamientos.

El TAS, por su carácter libertario y revolucionario, nunca se organizó como un partido al uso, lo que no quiere decir que no fuera una organización bien articulada y comunicada, entre las ramificaciones que conformaban sus estructuras. El grupo de activistas tripulado por Manuel Tornero, Salvador Espí y Luis Latorre en la factoría del área metropolitana de Valencia obedece al patrón descrito por Arnabat, Girona y Pellegrero cuando se refieren a que el TAS en su implantación desde Cataluña al resto del Arco Mediterráneo y al centro del Estado Español, reunió a aquellos trabajadores que se unieron contra el Franquismo y su capitalismo paternalista-industrial, pero que querían «coordinar los esfuerzos y luchas sin partido». El ideario de estos obreros se cimenta en «la autonomía de la clase obrera y en la capacidad de la misma para generar conciencia y organización, sin mediaciones, ni dirección de elementos políticos ajenos a la misma».²

Por ello, como veremos más adelante, las tesis del TAS chocan muy pronto con las del PCE, CCOO y UGT en el seno del movimiento sindical de Astilleros Españoles de Quart-Manises. En concreto, en los debates sobre estrategias sindicales en las denominadas comisiones de fábrica, en las que Tornero, Espí, Latorre y el resto de socialistas autogestionarios se distinguieron de las otras corrientes revolucionarias de izquierdas. Por tanto, la historia del movimiento TAS coincide con la historia de la progresiva recuperación de la conciencia y de la organización de la clase obrera en los años 60. El modelo «desarrollista» del capitalismo fascista español entra en crisis, desde un punto de vista industrial, moral y social; lo que generó un amplio movimiento social y político de rechazo —en la clandestinidad— por parte de los trabajadores en las fábricas y en los barrios, y de las élites culturales e intelectuales en las universidades y en otras organizaciones. España no es ajena a los acontecimientos internacionales que se viven en ese momento, en especial, el ya citado Mayo de 1968, en Francia, donde los trabajadores y los estudiantes salen a las calles para reclamar más libertades y mejores condiciones para las clases más oprimidas.³

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

En el caso concreto de la factoría naval de Manises-Quart hubo actividad clandestina, comunista y política desde principios de los 60, sobre todo, de militantes del PCE que empiezan a organizar la resistencia contra el Caudillo en todos los ámbitos sociales y económicos. También en los talleres y en las fábricas. Ahí hay una figura notable, por la influencia que ejerció después en los jóvenes más revolucionarios. Se trata de Jaime Cesáreo Fernández Álvarez, quien el 14 de mayo de 1962 fue detenido junto a Rafael Verdejo, también trabajador de Elcano, y otros 50 comunistas. Cesáreo Fernández fue confinado en la Cárcel Modelo de València tras caer en una redada para desarticular la dirección de la organización comunista en el País Valencià. Fue juzgado y condenado a 7 años de los que cumplió 3. Cuando salió en libertad, en 1965 quiso volver a laborar en el astillero valenciano pero la dirección franquista de la época se lo impidió.

Y es que en el Estado Español y en la Comunitat Valenciana, entre 1961 y 1963, las comisiones obreras, movimiento autónomo de la clase obrera para su lucha anticapitalista, se convierten en el motor catalizador de la crisis política y sindical del sistema. Las comisiones obreras se concretan en Elcano en una comisión de fábrica donde estaban representados como jurados de empresas los representantes del PCE, quienes luego constituyeron CCOO —como hoy las conocemos— y los socialistas autogestionarios, que a partir de 1972 serán conocidos como *Los Topos*, ya que desde ese año empieza a publicarse y a distribuirse (*El Topo Obrero*), donde se difunden y retroalimentan las tesis y los fundamentos teóricos del TAS.

Los autogestionarios, a partir de cierto momento, rechazan de pleno el modo de funcionar de las referidas comisiones obreras. No en vano, el ideario del TAS, en referencia al período del 1968 al 1972, señala que «la represión» y «la clandestinidad» lograron «ahogar» el aliento «anticapitalista» de «las Comisiones Obreras de aquella época, verdadera organización de lucha de la clase trabajadora». Comisiones Obreras, a juicio de los militantes del TAS, «va convirtiéndose así progresivamente en un aparato burocrático, manipulador y dirigista, en cuyo interior la democracia interna se ve sustituida por el acatamiento a las consignas de los diversos grupos marxistas-leninistas, y sobre todo, del PCE-PSUC».

En el seno de estas cédulas clandestinas surge el debate entonces: seguir las tesis marxistas-leninistas, con un modelo de distribución del poder de arriba a abajo, y con una vanguardia obrera, formada por los trabajadores más preparados; o acometer «en distintos puntos del Estado Español la construcción de organizaciones de base, de

plataformas de fábricas y de barrios, de escuelas, de hospitales y del campo...» para proseguir «en la lucha anticapitalista». De ahí que el TAS, se desmarca de las luchas internas por tomar el control en CCOO y en otras organizaciones izquierdistas, y constituye sus propias ramificaciones con una amplia red de militantes, que no afiliados, en Cataluña -Penedés, Tarragona, Terrassa, Sabadell y Barcelona- ; Valencia -L'Horta, particularmente en Quart, Manises, Torrent y València ciudad- ; y en El Camp de Túria; pero también en Madrid -Leganés, Carabanchel y la propia capital-; y Extremadura y Navarra, a partir de 1978.⁴

Como confirman los testigos de este relato, y los especialistas mencionados, la lucha de estos operarios de la industria naval se materializó en tres dimensiones:

1) Reivindicativa, para la mejora de sus condiciones de vida, y por tanto, también para reclamar mejoras sociales, laborales y salariales dentro y fuera de su trabajo;

2) Antifranquista, para derrocar al régimen y sustituirlo por una sociedad más justa y socialista donde la clase obrera fuera la auténtica dueña y rectora de su historia;

3) y Revolucionaria, y por tanto, antisistema capitalista, porque persigue una transformación social y política, lo que conlleva implantar un sistema de producción socialista autogestionario, al margen de los partidos políticos y sindicatos convencionales.

2.2. La Escuela de Aprendices y su conexión con las comisiones de fábrica

Voro Espí, que nació en Lliria pero se trasladó a Manises con apenas 2 años, inició su formación en la Casa de los Obreros, con 14 años, que entonces estaba en lo que hoy es el Teatro Talía de València. Con 15 años, ingresa en la Escuela de Aprendices de la factoría Astilleros Españoles Elcano de Manises-Quart. Con 17 años, después de dos cursos, sale titulado del centro de formación dependiente de la empresa naval. Espí recuerda que la Escuela de Aprendices abastecía de trabajadores cualificados a la factoría naval «según las necesidades productivas que esta tenía».

La primera promoción surgió en 1952 y funcionó hasta bien entrado los años 70 ya que hubo hasta 23 promociones. «Cada ejercicio se sumaban 13, 12, 14, 15, 17 o 16 nuevos

⁴ *Ibidem*.

operarios a la plantilla de la fábrica», rememora. Espí trabó amistad en Elcano con Manuel Vicente Tornero, que también pasó por la Escuela de Aprendices entre los años 1967 y 1969; y con Luis Latorre, incorporado desde las escuelas de formación profesional San José (Jesuitas) de València, donde se había formado en el sector de la metalurgia.

No en vano, en los años 60, la oficialía, se estudiaba en este centro ubicado en la Avenida de San Pío XII. Estos líderes juveniles, con una creciente conciencia de clase, con un interés progresivo por la teoría marxista, con una entusiasta militancia anticapitalista y revolucionaria y con una mejor formación que sus compañeros, pronto comenzaron a organizarse en las mencionadas comisiones de empresas, antes citadas, que fueron las precursoras de las posteriores Comisiones Obreras (CCOO), cercanas al PCE.

Espí rememora los contactos juveniles con el partido comunista en la fábrica y cómo les influían los acontecimientos que acontecían en el resto de España. En 1968, las fuerzas represoras del régimen franquista dieron un primer golpe policial contra los comunistas y los afiliados a CCOO en Valencia y el área metropolitana. «Ahí —cuenta Espí— empezamos a montar una Comisión de Fábrica en la que había anarquistas, independientes de izquierdas como nosotros, la gente del PCE y la gente de CCOO».

Posteriormente, en 1970, con motivo de las negociaciones para firmar el convenio colectivo del sector del metal, hubo un encierro de CCOO en la sede de los Jesuitas en la Avenida de Pío XII, con decenas de personas. «Los estaban esperando y los detenían conforme salían a la calle», explica. La policía intervino y actuó con una violencia inusitada porque había clima revolucionario impulsado por obreros y estudiantes, que se movilizaron contra el denominado Proceso de Burgos. Hubo detenciones y palizas por parte de los agentes. La operación se saldó con un importante número de detenidos, de encarcelados—con penas de prisión longevas—y de torturados y represaliados. En la práctica, esa actuación, «supuso la desarticulación de CCOO en Valencia». En Elcano, se detuvo a dos personas, y una de ellas, fue torturada incluso.

En cuanto al TAS, Espí fue el galvanizador e iniciador del grupo, como Latorre, el artífice de la propaganda, y Tornero, el líder natural. Voro fue quien captó para el Socialismo Autogestionario a sus dos compañeros porque fue el primero que empezó a simpatizar en el movimiento. Luego vinieron otras cosas como salir en moto, formar un club de montaña, hacer excursiones y acampadas, conocer chicas ... en fin, al mismo tiempo que la toma de conciencia de clase y el activismo político-social, se estrechan lazos de amistad, que han perdurado casi 50 años.

El caldo de cultivo, antifranquista y revolucionario sindical, que suponían estas comisiones obreras de fábricas entronca con el pensamiento más liberal y en favor del advenimiento de la democracia que promueven ciertas instituciones como las universidades, los jesuitas, y una parte sorprendentemente amplia de la Iglesia, a través de las comunidades de base, en los barrios y en las parroquias humildes, que simpatizan con la causa proletaria, con la lucha para mejorar las condiciones de vida y de trabajo de los más humildes.

2.3. El Manifiesto del TAS del verano de 1977

Hay un documento fundamental para entender los principios que guían a este movimiento y están plasmados en el Manifiesto de los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas, que se publicó y difundió en el verano de 1977. Cronológicamente, la publicación del manifiesto coincide con las primeras elecciones democráticas generales celebradas en España, tras la Dictadura de Francisco Franco, que tuvieron lugar en junio de ese año, y a las que el TAS no concurrió. Por ello, este documento también servía ante la opinión pública, sus militantes y cuadros dirigentes como explicación de la postura política adoptada por el Socialismo Autogestionario de no participar de los comicios auspiciados por Adolfo Suárez y de recelar del diseño del futuro Estado que se estaba pergeñando con una monarquía parlamentaria en la que el Gobierno iba a surgir de unas Cortes Generales votadas en sufragio universal.

El TAS se autodefine como «un movimiento sociopolítico organizado para la lucha por el Socialismo Autogestionario a partir de las organizaciones de base». Este «movimiento» cimienta su base teórica en «el marxismo antiburocrático y antidogmático, el marxismo revolucionario». Además, propugna principios como el protagonismo de las organizaciones de base; el rechazo a instituciones como el Parlamento y la Monarquía; la defensa de la democracia directa y el asamblearismo; la teorización de la práctica social, sindical y política; la consolidación de una conciencia de clase autogestionaria y comunitarista inspirada en los libertarios, anarquistas y anarco-sindicalistas; y la internacionalización del socialismo y de la clase obrera.

Esta corriente marxista declara «la invalidez de las líneas políticas tradicionales de la izquierda» y traza tres formas de marxismo de las que abomina: «la línea leninista-blan-

quista», «la línea socialburocrática» y «la línea socialdemócrata». La crítica a las tesis sociales-burocráticas se torna más explícita al identificarla como: «...la de los Partidos Comunistas, dedicados durante decenios a frenar la Revolución Social (España 1936-37, Francia 1936-48), Italia de los años 60 y 70, Cuba 1957...) y que incluso han colaborado en su aplastamiento cuando ha resultado inoportuna (España 1936-37)». En cuanto a los partidos que han optado por la socialdemocracia se entiende que su «tarea fundamental» ha sido «la gestión del capitalismo en sus momentos de crisis».⁵

2.3.1 Rechazo frontal a los partidos y organizaciones sindicales al uso

Los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas renuncian expresamente a convertirse en un partido político o en una organización al uso, y ven con desagrado a los políticos profesionales y a la propia política en sí. Porque reclaman: «... un profundo cambio en la estrategia y en la táctica del Socialismo, en su teoría y en su praxis». Por ello, «nosotros no somos, ni queremos ser, una organización con programas acabados, líneas completamente definidas, teoría y principios generales hechos de una vez por todas...».

Al contrario: «Dentro de una serie de postulados básicos, entre nosotros existe un pluralismo socialista que fomenta la discusión, unos niveles diferentes de comprensión y enfoque que favorecen el desarrollo de las capacidades individuales y unos diferentes de militancia, tratando de lograr que nadie pueda sentir que su aportación personal es inútil para el desarrollo del Socialismo Autogestionario. Por eso, nos llamamos movimiento y no Partido u organización».

Esta declaración de principios comporta un rechazo de modelos de acción política y sindical como los del PCE, PSOE o CCOO.

No en vano, añade este manifiesto:

«Para nosotros, la política no es algo que deba encomendarse a los políticos profesionales, sean éstos de derechas o de izquierdas. Para nosotros, la política tiene unas relaciones directas con la clase trabajadora con sus esperanzas y con sus derrotas, con sus condiciones de vida cotidiana y con sus miserias o no es una política de los trabajadores».

«Decimos que se trata de un movimiento socio-político porque no admitimos la degeneración de la política de los trabajadores obtenida tras años y años de dominio social-burocrático y socialdemócrata sobre el movimiento obrero y demás movimientos socialistas».

⁵ Manifiesto de los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas. Verano de 1977

Hasta el punto que les repugna la política alejada de los intereses y demandas de los trabajadores:

«La política que a nosotros nos interesa es la política producida por los movimientos sociales, por la lucha de clases: la política que está orientada al mejoramiento de las posiciones de la clase trabajadora en la lucha de clases».

Y van más allá. Proponen la «ligazón» entre las organizaciones de base, las de clase, y la lucha política a todos los niveles. En este sentido: «Proponemos la unidad del movimiento social y político».⁶

De hecho, Espí recuerda que tanto él como Tornero tuvieron ofertas para entrar en los partidos políticos de izquierdas que se estaban formando, en ese tránsito de la Dictadura a la Democracia, pero no las aceptaron. Con el tiempo, bien es cierto, si colaboraron ambos con Izquierda Unida, la coalición en la que se integró entre otras organizaciones el PCE, y que fue fundada en 1986.

2.3.2. Objetivos y métodos revolucionarios

El objetivo último de los militantes del TAS es lograr una sociedad mejor, «dirigida y orientada al beneficio de toda la población». Para ello, el camino tiene que «ser la transformación radical del Modo Capitalista de Producción», de su base económica y social, y de su superestructura, mediante el denominado Socialismo Autogestionario.

Los protagonistas del cambio radical son «todos los miembros de la clase trabajadora (los trabajadores manuales e intelectuales y sus familias)» que posean «un grado al menos mínimo de conciencia de la situación de la clase trabajadora en el capitalismo». Los métodos para derribar la estructura capitalista se aglutinan en la lucha obrera y pueden ser: «... legales e ilegales, sindicales o políticos, laborales y extra laborales, clandestinos o públicos...».

En el caso de los trabajadores de Astilleros Españoles SA de Manises-Quart se emplearon las huelgas, los piquetes, los actos de sabotaje —de servicios públicos, de maquinaria o de arranques de motores—, los cortes de carreteras, las llamadas anónimas telefónicas y la impresión y reparto de hojas informativas, reivindicativas y críticas con el poder establecido.

Durante la parte final de la Dictadura, desde mediados de los años 60 hasta 1977, los socialistas autogestionarios de la empresa de motores marinos combinan la acción

6 *Ibidem*

sindical con la política. Conjugan la aspiración de transformar la sociedad y de acabar con la Dictadura, con las primeras reivindicaciones sindicales de tipo laboral, salarial y social. Lógicamente, en tanto que el régimen prohibía cualquier actividad sindical o política al margen del Sindicato Vertical, de la Falange o de los principios del Movimiento, la estrategia y la lucha, dentro y fuera de la unidad fabril se concreta mediante actividades clandestinas y subversivas, desde el punto de vista del orden antidemocrático establecido en ese momento.

Ya en la Democracia, desde 1977 hasta finales de los años 90 de la pasada centuria, el TAS se centra en la acción sindicalista y social y abandona la política en l'Horta Sud y otros enclaves de la Comunitat Valenciana. Sus militantes se concentran en trabajar por un modelo de sociedad mejor al margen del Parlamento, en los barrios, en las fábricas y en las comunidades de base. Siempre desde una organización basada en la autogestión, las decisiones assemblearias y en la formación crítica en el marxismo.⁷

Retornando al documento publicado en el verano de 1977, se subraya: «Nuestro objetivo último es la desaparición del capitalismo y la construcción de la sociedad socialista autogestionaria». Ello significa que en esa sociedad auténticamente democrática y socialista se darán las siguientes circunstancias:

1) Los medios de producción y distribución son de propiedad colectiva y están manejados de manera efectiva por la clase trabajadora.

2) La planificación democrática de la economía y la sociedad, aunque las grandes decisiones las toman las colectividades de base y de forma descentralizada.

3) Los trabajadores ejercen el poder político y económico con el objetivo de instaurar una sociedad sin clases donde impera la democracia socialista, impuesta «por la mayoría de la población».

4) La autogestión se extiende a todos los ámbitos de la vida social, en los núcleos vivenciales naturales, con «una jerarquía válida: la que impone la elección directa y directamente revocable de los compañeros a los que se encargan responsabilidades concretas».

5) El movimiento obrero camina hacia «la progresiva abolición de la división social del trabajo» entre el trabajo intelectual y el manual. Para ello, se debe implementar la formación profesional y los cursos de reciclaje porque urge cercenar «la división técnica

⁷ *Ibidem*.

del trabajo en el capitalismo» ya que consagra las diferencias entre unos operarios y otros, entre proletarios y agricultores, entre mujeres y hombres.

6) No sólo hay que abolir la estructura económica, sino que hay que acometer una «Revolución Cultural» que requiere transformar «formas de conciencia, ideología, instituciones... de las sociedades capitalistas».

7) El socialismo autogestionario huye de la Dictadura del Proletariado puesto que no comparte en este aspecto la lectura marxista de la historia de la Humanidad. En este sentido, el compendio ideológico del TAS advierte que el socialismo autogestionario «no es la Dictadura de unos pocos en nombre de un pueblo nunca unido, si no la subida al poder de los oprimidos y los revolucionarios».

8) La ciencia y la técnica son instrumentos que favorecen la implantación de una sociedad más justa y equitativa. Los avances tecnológicos no sólo permiten incrementar la productividad, como es tradicional en el capitalismo, sino que también favorecen la superación de la división de clases y del trabajo, y entre el desarrollo industrial y el equilibrio ecológico, entre el maquinismo y el humanismo, y entre el individualismo y el colectivismo.⁸

El proceso de construcción del Socialismo Autogestionario se fundamenta en la edificación de unos cimientos firmes, a partir de la actuación de una serie de actores colectivos que trasladarán la transformación social a la ciudadanía y que implementarían el porvenir de la futura sociedad socialista. Aquí, hay que citar tres agentes del cambio político, económico y social, que acapararían el protagonismo en los procesos de construcción de un nuevo modelo social:

1) El Frente de los Trabajadores

2) Las Organizaciones de Base

3) El impulso del Movimiento Social y la certeza de autodefinirse como un movimiento extraparlamentario.

Conviene aclarar que el TAS sí llegó a involucrarse, primero, y luego, a integrarse, en las Organizaciones de Base; y también es innegable que en ciertos enclaves de la Comunitat Valenciana y del resto del Estado Español constituyó un movimiento social pujante. Más dudas, genera la denominación de Frente de los Trabajadores, que sólo desde un punto de vista teórico se fraguó y que nunca llegó a materializarse en logros

⁸ *Ibidem*.

concretos. Lo cierto es que el Frente de los Trabajadores era un estadio ideal de conciencia de la clase trabajadora que nunca llegó a constituirse.⁹

El Manifiesto de 1977 del TAS define el Frente de los Trabajadores como la existencia de un amplio y combativo movimiento social que garantizará la creación de un auténtico Frente de los Trabajadores: «El preparador y agente de la más grande transformación social de nuestro tiempo».

El Frente de los Trabajadores surgirá por:

“La unidad de todos los trabajadores en un amplio movimiento de masas, que exprese, autónoma y pluralmente, la acción conjunta de todas las organizaciones que los trabajadores hemos creado y crearemos para defendernos y avanzar hacia la Revolución Social: organizaciones de base, partidos, sindicatos, asociaciones de vecinos, cooperativas y comunas, centros sociales y culturales, movimientos de mujeres, organizaciones de jóvenes, marginados, parados y jubilados, etc...”

Las Organizaciones de Base (OdB), en cambio, responden a un concepto muy amplio y heterogéneo en el que convergen la actividad social con la cívica, política y sindical. Por eso, para el TAS son OdB los consejos y las comisiones de trabajadores en la empresa, pero también los barrios, pueblos y escuelas. Los autogestionarios rechazan «el esquema leninista de división del trabajo entre el Partido y el Sindicato», en el sentido, de que niegan que sólo dentro de una organización política al uso pueda tenerse conciencia política. Hasta el punto que estas organizaciones de base «son auténticos motores y gestores del poder de clase, del futuro poder socialista autogestionario» dado que en estrecha relación dialéctica con las organizaciones políticas tradicionales—Partido y Sindicato— tienen que liderar dos tareas fundamentales:

- 1) La destrucción del poder burgués
- 2) La construcción, de forma directa y sin delegaciones, del Socialismo Autogestionario.

2.3.3. Un movimiento extraparlamentario

El concepto de la destrucción del orden burgués, de la sociedad capitalista y del modelo de producción económico-liberal está en la base del rechazo al parlamentarismo que es otro de los principios fundamentales del TAS. Los partidarios de la autogestión socialista

⁹ Cuadernos de Autogestión y Socialismo. “Sobre las organizaciones de clase y las organizaciones de base”. Número 9. Octubre de 1981. Publicado por los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas. pp 10-36.

se autodefinen como un movimiento extraparlamentario. No creen en la política de los partidos ni en el juego democrático de la representación delegada en los parlamentos. No creen en la votación delegada o indirecta a unas candidaturas cerradas porque dudan de que les vayan a representar bien en las instituciones y órganos de decisión institucionales.

El argumentarlo antiparlamentario es amplio y heterogéneo. Por ello, hemos seleccionado algunas de las ideas expuestas en la página 6 de este manifiesto al que nos venimos refiriendo en este capítulo. Obsérvense estos razonamientos:

1) El movimiento autogestionario y socialista es un movimiento extraparlamentario porque la lucha de clases, la lucha obrera «exclusivamente parlamentaria» conlleva «una delegación de las responsabilidades sociales en profesionales de la política separados de la realidad y problemas de los trabajadores»

2) El movimiento autogestionario y socialista es un movimiento extraparlamentario porque «profundiza en la división entre partidos y base social, en la medida en que los senadores y congresistas son personas *preparadas* en política, sobre las que delegar toda responsabilidad social» mientras que la mayoría de los trabajadores queda reducida y condenada «a ser únicamente la productora de una mercancía mal llamada Voto».

3) El movimiento autogestionario y socialista es un movimiento extraparlamentario porque: «Nosotros no nos dejamos engañar con respecto a la importancia del Parlamento en las democracias: creemos que cada vez más las decisiones fundamentales en el terreno económico, social y político —sobre todo en los países del capitalismo monopolista de estado— se dan en los consejos de administración de las empresas transnacionales, la banca y los grandes monopolios y no en los Parlamentos burgueses».

4) El movimiento autogestionario y socialista es un movimiento extraparlamentario porque los verdaderos logros de la clase trabajadora son el resultado de la lucha contra el capitalismo y las clases dominantes a partir de amplios movimientos sociales empeñados en conseguir logros de tipo social, económico y político. A juicio del TAS, «El Socialismo no se ha construido en ningún país mediante movimientos puramente parlamentarios». Al contrario, «la Historia está llena de derrotas para la clase trabajadora cuando la vía escogida fue exclusivamente la parlamentaria y legalista y no acometió con brío la destrucción del Estado y la realidad burguesa a cargo de las Organizaciones de Base».¹⁰

10 Manifiesto de los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas. Verano de 1977

Como se observa en estas cuatro reflexiones, el Socialismo Autogestionario recela de la democracia parlamentaria porque en el fondo, este sistema genera «falsas ilusiones de igualdad y libertad» en los trabajadores. Además, como vemos en los puntos 1 y 2 de este apartado, abomina de senadores y congresistas porque son políticos profesionales que están fuera de la realidad de la calle, de la sociedad y de las clases menos pudientes. Por ende, el voto de cada persona se convierte en una mercancía con la que se trafica o se comercia por intereses políticos, económicos, sociales e incluso sindicales. Hasta el punto, como indicamos en el apartado 3 de la página anterior, que en el Parlamento no se toman las grandes decisiones de la vida local, sino que las decisiones que afectan a la vida diaria de cada persona se toman en los consejos de administración de las multinacionales, en los bancos, incluso en la Bolsa. Si se piensa bien esta reflexión publicada en 1977 cobra más actualidad que nunca si se piensa en cómo afectan las grandes decisiones de las transnacionales y del Banco Mundial y del Banco Europeo al día a día de las clases más humildes de Europa, España y la Comunitat Valenciana. ¿O no es cierto que gran parte de lo que ocurrió en Grecia en 2015 se debió a las imposiciones de un capitalismo deshumanizado?

En definitiva, el rechazo a este sistema parlamentario lleva al TAS a proponer su sustitución por movimientos sociales auténticamente efectivos, equiparando el concepto de movimiento social al de revolución y transformación de las estructuras, una vez destruida la superestructura burguesa, injusta para la clase trabajadora. Por eso, en el punto 4 del apartado anterior se dice que a lo largo de la Historia sólo cuando ha habido un cambio de las estructuras, sólo cuando se han sustituido el Estado y la Legalidad Burguesa por las organizaciones de base, entonces, y sólo entonces, se ha producido la implantación de un sistema auténticamente social, equitativo y democrático. Tanto en la toma de decisiones colectivas como en el reparto de la riqueza.

2.3.4. La fuerza reside en la democracia directa y en la formación

La fuerza del movimiento obrero, en función de los criterios arriba descritos, se basa en cuatro principios: las asambleas son soberanas y plenipotenciarias; la democracia es siempre directa, no se delega ni se representa; cada trabajador tiene la obligación irrenunciable de teorizar y estudiar la práctica social y política; y es preciso reinventar y analizar el marxismo y adaptarlo a los nuevos tiempos. Estas categorías ideológicas conforman la parte final del manifiesto del 77 que hemos venido analizando. Desde

luego, el TAS es un movimiento asambleario pues es en las asambleas de Fábrica, de Zona, de Sector, de Federación o del Frente de los Trabajadores, donde los obreros intelectuales o manuales se dotan de las de los instrumentos idóneos para organizarse: el intercambio de la información, la discusión y la toma de decisiones colectiva.

Por contra, los autogestionarios están en contra de «la representación y el secreto de la democracia burguesa». No en vano, recelan del dirigismo, de las elites *revolucionarias* intelectuales, en definitiva, de lo que Lenin acuñó como *la Vanguardia del Partido*, que debía ser la vanguardia de la transformación social y política. «La democracia directa es la única comadrona que nos ayudará a parir la sociedad de los trabajadores», llegan a afirmar.¹¹ ¿Cuál es el camino para conseguir militantes socialistas auténticamente conscientes y críticos? La formación en el marxismo y la reformulación crítica de los escritos de Karl Marx y de otros autores socialistas que lo interpretaron. Salvador Espí incide en la importancia que tenían los cursos de formación en el colectivo del TAS valenciano, en el contexto de la clandestinidad y en las postrimerías del franquismo. Estos cursos se realizaban en pisos francos, en una alquería de Xirivella que fue cedida por sus dueños a la organización para albergar actividades clandestinas, e incluso en los períodos en que se celebraban huelgas, en el interior de la factoría. La formación se extendía al pensamiento político y social, a principios marxistas, como la plusvalía, la lucha de clases o el materialismo histórico; así como al neoliberalismo de Adam Smith y al capitalismo. Pero también a aspectos vetados en los años 60 y 70 a las clases menos pudientes como la educación sexual y las relaciones sexuales, los anticonceptivos, la tecnología, el cuerpo humano y una amplia batería de temas de debate relacionados con la sociedad, la economía y las comunidades de base.¹²

Voro señala 1971 como un año con «huelgas brutales en las grandes empresas de Barcelona». A partir de 1972, este grupo de trabajadores de Astilleros Españoles empieza a conocerse como *Los Topos* ya que distribuían el fanzine de *El Topo* en la unidad fabril de L'Horta Sud. Toman el nombre del órgano oficial del TAS, los grupos de Trabajadores Autogestionarios Socialistas, que como organización clandestina ya había tomado forma y fuerza. «No en vano, teníamos reuniones mensuales con compañeros que ve-

11 *Ibidem*.

12 Ver Cuadernos de Autogestión y Socialismo. N.º 6. Una crítica marxiana al partido leninista. Abril de 1978. pp 3-37. Publicado por los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas. Y también Cuadernos de Autogestión y Socialismo. N.º 3. El Socialismo Autogestionario. Mayo de 1976. Publicado por TAS.

nían desde Cataluña y Madrid para abordar y debatir temas de actualidad política y para estudiar la estrategia sindical que teníamos que seguir». Para estos simpatizantes de la causa obrera, la formación política, en particular, la revisión crítica y debatida del marxismo fue una seña de identidad. Esta fue una característica, el revisionismo escéptico del marxismo que los diferenció de otras organizaciones de la época como el PCE y CCOO.

Ahora bien, dentro de la legalidad del régimen, las escasas actividades culturales que se podían disfrutar eran los teleclubes y los clubes juveniles. Luis Latorre estaba en uno de Xirivella. Allí se organizaban proyecciones y charlas de películas y documentales. Estos lugares de reunión permitidos por el régimen franquista se convirtieron muy pronto en focos intelectuales de resistencia obrera y revolucionaria. Servían de lugar para encuentros sociales y de amistades, pero también para acceder a la televisión, a películas de cine, a libros y a revistas. En muchos casos, prohibidos por la censura. Además, los chicos que se involucraban en estas actividades tenían inquietudes culturales y deportivas, al margen de las contestatarias políticamente hablando, y llevaban una vida más sana y normalizada. Otros en cambio, compañeros de generación de estos relatores, vivían en riesgo de exclusión social, por su precariedad laboral y económica, y cayeron en la delincuencia, en la violencia de las bandas o las drogas, en muchos casos.

Luis Latorre, antes incluso de ingresar en la factoría de Elcano, ya desarrolló una ingente labor clandestina en la distribución de publicaciones de extrema izquierda. «Los Jesuitas —rememora—, en pleno tardofranquismo, impulsaron las vanguardias obreras, por tanto, hubo numerosos sacerdotes y también, universitarios y profesores universitarios que adoptaron un proceso personal e intelectual que podemos denominar proletarización». Ciertas élites intelectuales e ideológicas dejaron las aulas para volver a las fábricas y luchar por los derechos de los trabajadores. También hubo numerosos religiosos y sacerdotes, sobre todo los de los barrios, que simpatizaron con la causa obrera. «Yo estuve al menos un año—indica Latorre—, vendiendo libros en la Plaza Redonda; eran libros de una editorial denominada CIS, de los jesuitas, que publicaba temas sobre anarquismo y marxismo, sobre historia del pensamiento socialista y sobre historia del anarquismo y Bakunin».

Poco después, pero siempre en un período de tiempo localizado entre 1968 y 1971, «empezamos a distribuir en la fábrica a *Lucha de Clases*, al menos 3 o 4 números, una publicación de la Organización Revolucionaria de Trabajadores (ORT), muy crítica con el PCE». Sin duda, parte del germen del TAS en València, se encuentra en gran parte «en estas vanguardias obreras cristianas que habían impulsado, en los barrios y en las

fábricas, los curas más jóvenes y progresistas, que seguían las recomendaciones del Concilio de Vaticano II».

Del mismo modo, «estudiábamos, una novelita, titulada *El Mercado*, editada por CIS, en el que analizábamos conceptos marxistas como la plusvalía, el trabajo, el mercado o el dinero». Latorre asegura que se reunían «grupos de 10 a 12 personas, para leer y debatir, en casa de algún amigo, o de algún compañero, normalmente en València, en algún piso franco». También «*La Madre* de Gorki, para adquirir conciencia de clase, e incluso veíamos *El Acorazado Potenkin*». En este caso, los interlocutores explican que en cierta ocasión se celebró una proyección de esta película, en la ya citada masía de Xirivella, tan exitosa, que llegaron a participar no menos de 30 a 40 personas. Fue una multitudinaria sesión de cine, clandestina.

2.3.5. La necesidad de reformular a Marx

La obligación de teorizar la propia práctica social y política es otro de los dogmas. Los partidarios del TAS piensan que la mejor teoría para explicar la historia y la sociedad es la teoría marxista. El edificio ideológico forjado por Karl Marx y continuado y reinterpretado por otros autores revolucionarios y socialistas como Engels, Lenin, Rosa de Luxemburgo, Gramsci, Trotski, Mao Tse Tung o Ernesto *Ché* Guevara. Todos estos personajes y sus escritos son reivindicados por el manifiesto del verano de 1977 como las fuentes ideológicas de este movimiento revolucionario. Pero también la Confederación Nacional del Trabajo (CNT) o Andreu Nin, que representan la corriente marxista más libertaria y anarquista y que era vista con simpatía por los socialistas autogestionarios del País Valenciano.¹³

Los testimonios recabados a los operarios de Elcano entrevistados constatan que el marxismo no era una religión ni una fe irrefragable. «Al contrario, de Marx, tomábamos lo que creíamos que era adaptable a nuestra realidad, y lo que no, lo descartábamos», abunda Voro Espí. ¿Qué era lo rechazable del marxismo? Su versión leninista y estalinista, que abogaba por la organización de la clase trabajadora en partidos comunistas y socialistas, que tienen una jerarquía indiscutible y que ordena de arriba a abajo sin debate interno

¹³ Para ahondar en los fundamentos ideológicos del TAS, recomendamos un pasquín denominado León Trotski publicado por Ediciones Rojas, del que conservamos los números 4 y 25, de septiembre de 1977 y octubre de 1977. Ambas publicaciones se titulan respectivamente: "León Trotski. BOLCHEVISMO Y STALINISMO" y "El marxismo en nuestro tiempo". Estos dos opúsculos proceden de la colección personal de Salvador Espí y ejemplifican bien cómo se preocupaban los Topos de Manises y Quart por su formación ideológica-socialista.

posible. ¿Qué no era irrenunciable? Como hemos visto, la construcción de una sociedad más justa, basada en una estructura anticapitalista, en la colectivización de los medios de producción, en la distribución equitativa de la riqueza y en la abolición del modelo económico y político burgués.

2.4. Las publicaciones revolucionarias: «El Topo Obrero», «Los Cuadernos de Autogestión» y los monográficos

Dentro de la vertiente formativa y crítica a la que nos hemos referido, hay que incluir una serie de publicaciones y cuadernos que editó y distribuyó el TAS, primero en la clandestinidad, y luego con la Democracia, en los barrios y fábricas del Estado Español y de la Comunitat Valenciana donde sus militantes y simpatizantes desarrollaban su acción social, laboral y política. Estas revistas y dossiers se utilizaban como base teórica e intelectual para debatir y reflexionar sobre las cuestiones de la vida diaria y formarse en el marxismo.

Tenían un doble objetivo:

- a) Formar a la clase proletaria en temas generales
- b) Mostrar ante la opinión pública, la postura editorial y oficial del TAS sobre los asuntos de actualidad que atañían a los valencianos.

Las tres publicaciones oficiales o líneas de publicaciones del TAS fueron:

a) La revista “*(El) Topo Obrero*” (1972-1987), que fue el órgano oficial del TAS en el Estado Español y también en el País Valenciano.

b) Los denominados “Cuadernos de Autogestión y Socialismo”, que se editan desde mayo de 1975 a junio de 1982.

c) Monográficos sobre temas socialistas y aspectos de la vida diaria, entre 1973 y 1978.

Además, los activistas de Manises y Quart lanzaron unas octavillas clandestinas que se conocieron como *Las Hojas Verdes*, que distribuían en el interior de la fábrica del INI y también en actos de sabotaje puntuales en Valencia y otras localidades del área metropolitana. La Guardia Civil de la comarca anduvo varios años detrás de descubrir quiénes realizaban y distribuían estos pasquines con reivindicaciones laborales y sociales. El autor material principal era Luis Latorre, que junto a sus camaradas—los autores intelectuales—los distribuía por los talleres de Elcano y fuera de la factoría con motivo de huelgas y otras acciones de protesta puntuales.

Una última publicación que debemos asociar al TAS, aunque en realidad, no fue una creación propia sino asimilada de otros movimientos subversivos antifranquistas es lo que hemos denominado el *Manual de la Clandestinidad*. Manuel Tornero recuerda que este cuaderno, de formato pequeño y portada y contraportada de color blanco, llevaba un título parecido a "*Principios del Capitalismo*" y su autor era J. Collins. Era usado por los militantes más comprometidos y expuestos, circulaba de casa en casa, y se guardaba de zulo en zulo. En realidad, era un tratado en toda la regla, con todo tipo de recomendaciones para evitar ser detenido o qué hacer en caso de ser capturado.¹⁴

En las páginas siguientes analizaremos las características y contenidos de todas estas publicaciones y cómo se repartían en los barrios, fábricas y colectivos sociales.

2.4.1. La revista «(El) Topo Obrero» y el movimiento del mismo nombre: "Los Topos"

La revista "*(El) Topo Obrero*" (1972-1987) surgió en Barcelona y se editaba en castellano, como portavoz de los trabajadores autónomos y de los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas (TAS). Llegó a distribuir hasta 2.000 ejemplares que se difundían, en mano, en diversas empresas y barrios del Estado Español. En la Comunitat Valenciana, este grupo de militantes del TAS entre los que figuraban los citados Tornero, Latorre y Espí eran los encargados de repartirlos en la fábrica de Astilleros Españoles y en los barrios de València, Quart, Manises y otras localidades de l'Horta. Por ende, tenían una serie de contactos de confianza en empresas del Camp de Túria, la Costera y del Camp de Morvedre, a los que les hacían llegar los ejemplares que necesitaban. Los contenidos abordaban temas de la coyuntura política española, análisis de política internacional, información sobre reivindicaciones y conflictos obreros, textos teóricos sobre socialismo y marxismo, estudios sobre temas de la vida cotidiana y las relaciones interpersonales, recomendaciones bibliográficas, musicales y cinematográficas, así como viñetas e ilustraciones, en las que se caricaturizaba la actualidad nacional y mundial con una línea editorial anticapitalista y obrera.

14 SANZ DÍAZ. B Y FELIP I SARDÀ. J. M^º, "La construcción política de la Comunitat Valenciana". Institució Alfons el Magnànim-Diputació de València. València. 2006. Los autores incluyen en las páginas 66 y 67 de esta obra un curioso manual de autodefensa para estudiantes en caso de ser detenidos por las fuerzas represoras franquistas. Los Topos tenían su propio manual de clandestinidad que funcionó durante años. Las recomendaciones que figuraban en ambos manuales eran muy similares y servían al mismo objetivo: no ponerse en peligro y no poner en peligro a los demás camaradas. Incluían consejos para afrontar interrogatorios y torturas. También recomendaciones sobre cómo acudir a citas, comunicarse con otros compañeros o cómo asistir a foros con la máxima seguridad posible.

“(El) *Topo Obrero*” nació en mayo de 1972, y con relativa celeridad, se convierte a la vez en una revista y en la organización obrera, TAS, que la había impulsado. Hasta el punto que en Elcano, frente a los afiliados de CCOO, UGT o PCE, el grupo encabezado por Tornero y Espí eran conocidos como *los Topos*, porque eran los que repartían ese fanzine. En la unidad fabril de Manises y Quart, los otros activistas sindicales de otras formaciones los llamaban también, en clave despectiva, «Los nenes de talleres», porque el núcleo fundacional se articuló a partir de la Escuela de Aprendices y de los talleres de monturas y maquinaria. Ahora bien, con el apelativo de *Los Topos* se sentían cómodos e identificados. Como había ocurrido en el resto del Estado Español, la organización estaba integrada por trabajadores provenientes de diversas fábricas, en las que se intentaron crear comisiones de empresa autónomas, flexibles, democráticas y asamblearias.

La mayoría de estos trabajadores habían experimentado varias rupturas ideológicas y personales. Primero con las conocidas Comisiones Obreras y después con las llamadas Plataformas de Comisiones Obreras. Según relatan los líderes sindicales consultados, el



El Topo Obrero. Ejemplares de la revista, cuyo nombre acabó por identificar a los trabajadores autogestionarios que la distribuían como los Topos. Fuente: Archivo del CAT.

nombre del Topo, procede de la metáfora de Karl Marx para explicar cómo debe actuar el proletario consciente y disciplinado. En la clandestinidad, sin aspavientos y sin llamar la atención, va construyendo un túnel, al abrigo de la subversión hasta que sale a la luz, al cabo de muchos kilómetros de trabajo silencioso y callado. El resultado es que esa dedicación tenaz es capaz de horadar la pradera capitalista y de quebrarla como una gruta a cielo abierto. *Los Topos* valencianos eran así. Bien organizados, instruidos, persistentes y contantes. Difíciles de descubrir por el aparato represor franquista, por su discreción y sigilo, pero eficaces en su tarea de destruir la estructura capitalista desde dentro.

El objetivo final del “Topo Obrero”, como declara en su primer número de mayo de 1972, es cavar bajo la tierra para minar el prado capitalista y construir una sociedad más justa, solidaria y autogestionaria. La distribución en el área metropolitana de València se hacía desde la discreción y la salvaguarda de la seguridad de quienes la llevaban a cabo. «Nuestra tarea es la del topo, que va excavando en la oscuridad, debajo de la tierra. Así destruiremos los cimientos sobre los cuales se apoya la sociedad capitalista. Y aparecerá a la luz una sociedad nueva, la sociedad de los trabajadores que hoy vamos construyendo», dice uno de los párrafos más conocidos del Topo Obrero.

Espí recuerda que en la capital de l’Horta se citaban con compañeros provenientes de Barcelona, donde se editaba e imprimía el *fanzine*. «De ahí los cargábamos a un coche y los repartíamos entre varios compañeros de la organización, por los pueblos de la comarca, los barrios y las fábricas». El Topo Obrero llegó a editar 2.100 ejemplares, entre 1977 y 1982. Arrancó con una pequeña tirada de 200 a 500 números entre 1972 y 1973. Entre 1983 y 1987 evoluciona de 1.800 unidades a 1.000. Se publicaba en castellano para poder ser entendida en todo el Estado Español, y fue bimensual durante sus 12 primeros años de vida, (1972- 1983), para convertirse en trimestral, en su época final (1984-1987). Se calcula que el TAS llegó a tener unos 200 militantes, que repartían las revistas a los simpatizantes y a los círculos obreros y vecinales más cercanos, unas 2.500 personas; por tanto, la audiencia máxima podría aproximarse a los 4.000 o 5.000 lectores, en la época de más difusión, entre 1977 y 1982.¹⁵

Los ejemplares se llevaban por carretera, en vehículos privados, desde Barcelona a las otras comarcas catalanas como El Vallés, el Baix Llobregat, el Penedés o el Camp

15 ARNABAT, R. El Movimiento Obrero Autogestionario y el “Topo Obrero” (1972-1982), *Mobilitzacions socials i esquerra radical en Actes del II Congrés: Les altres protagonistes de la transició*, 2020, págs. 313-344. Barcelona. 11 al 13 de octubre de 2019.

de Tarragona. En ellas, el movimiento autogestionario y socialista había germinado y explotado. Desde aquí empezó a extenderse a otros puntos de España: Madrid, Comunitat Valenciana, Extremadura, Andalucía, Euskadi, Navarra y Galicia. En todas estas zonas geográficas, *los Topos* tuvieron una implantación relevante, en cuanto a lucha sindical clandestina. En el territorio valenciano en Quart, Manises, Torrent y València; en el Camp de Túria, en Lliria y Benaguasil; en el Camp de Morvedre, en Sagunt; y en la Hoya de Buñol, en Cheste. En Cataluña, tenían relevancia en ciudades y comarcas como *Barcelona, Tarragona, El Penedés, Sabadell, Terrassa*, amén de las demarcaciones ya descritas. En Madrid, en la capital, Leganés y Carabanchel; y en los otros territorios nacionales citados.

En cuanto a empresas de la época, el TAS estaba organizado y presente en Ford Almussafes, Lois de Benaguasil, Vilarrasa en Mislata -dedicada a la transformación de la madera-, Renfe, Peris Andreu, Doneta (textil), Tang (cerámica), Feicu -en Xirivella, que fue destruida para construir un supermercado- y Little Kiss. En todos estos centros de trabajo había camaradas del TAS que repartían los *Topos* y participaban en actividades sindicales y reivindicativas. También eran estrechas las relaciones con Macosa y Altos Hornos del Puerto de Sagunto, dos fábricas donde el movimiento obrero estaba muy concienciado.

Espí cuenta que hubo contactos fluidos con militantes del País Valenciano, de Madrid, de Barcelona, y también de Extremadura o Navarra, articulados desde Manises y Quart. Se compartían estrategias, información y documentación, desde la absoluta confidencialidad y cumpliendo el manual de normas de seguridad internas. De la importancia de los *Topos* valencianos da idea que la organización de las entregas al resto de España, incluida Madrid, se hacía desde València. Como apunta, Voro Espí bajaban a un enclave seguro, uno o dos coches desde la capital, y allí, se les entregaban cientos de números para enviarlos a la parte Centro y Norte del país. Aunque en capítulos posteriores trataremos este asunto, lo cierto es que los militantes del TAS de Elcano, como ocurrió con el resto de camaradas del Estado Español, evolucionaron desde esta organización a la Unión Sindical Obrera (USO) y luego al Colectivo Autónomo de Trabajadores (CAT), que fue el sindicato creado desde la factoría “quartera” y que se extendió con éxito por otras fábricas del grupo naviero español.

“(El) Topo Obrero”, como ocurría con tantas revistas obreras del momento, era gratuito. Sólo se recaudaba la voluntad, que debido a las precarias economías de los militantes y simpatizantes, nunca era ostentosa. En total se publicaron 83 números ordinarios y 3 extraordinarios. Conviene subrayar la total sintonía entre la línea editorial y los contenidos sustanciales de *Topo*, y la organización y los militantes a los que ponía voz y hacía reflexionar.

Más allá de la lógica coincidencia de principios ideológicos, sociales y laborales, lo auténticamente esencial, desde el punto de vista histórico es que “(El) Topo Obrero” marcó desde el primer día la hoja de ruta de los Topos. La revista era más que un contenedor de artículos o reportajes sobre el socialismo autogestionario: Era el socialismo autogestionario en España, con especial incidencia en Cataluña y la Comunitat Valenciana. Las tomas de posturas ante la Opinión Pública, las grandes decisiones históricas en el movimiento y los principios ideológicos irrenunciables se decidían, pensaban, argumentaban y comunicaban en “(El) Topo Obrero” para que militantes y simpatizantes los aplicasen allí donde estaban.¹⁶

2.4.2. Los Cuadernos de Autogestión

A partir de 1975 aparecen los “Cuadernos de Autogestión y Socialismo” como material didáctico para facilitar el debate y la formación de los militantes y de la clase obrera en aspectos relacionados como el socialismo, el marxismo, la política, la democracia, la lucha de clases y la politización de la vida cotidiana. Se publicaron una decena de títulos, en unas publicaciones con tipología, tipografía y diseño, austeros y modestos, pero con una evidente vocación divulgativa. Se ilustraban con fotografías en blanco y negro, y con viñetas. La portada y la contraportada eran de un material más resistente, como pseudoplastificado que les proporcionaba una mayor durabilidad. Los últimos cuadernos incluyen un tercer color, azul, marrón o rojo para dar realce en la portada. Medían 21,3 por 15,5 centímetros y tenían una paginación bastante diversa en función del tema tratado. Además, los primeros cuadernos de los mediados de los años 70 estaban realizados con máquina de escribir y mediante fotocomposición manual, mientras que los de finales de los 70 y primeros de los 80, ya se confeccionaban con ordenadores y tratamientos de textos, de cierta complejidad tecnológica.

El primero de los cuadernos se distribuye en mayo de 1975 y se denomina *Movimiento obrero y ruptura democrática*. Luego vinieron otros dedicados a *La revolución y guerra española: 1931-1937 y 1937-1939*, el número 2, publicado en agosto de 1975; más, el número 3, de mayo de 1976, centrado en *El Socialismo Autogestionario*; y el número 4, de noviembre de 1976, centrado en *La vida cotidiana en el futuro*. En mayo de 1977, llega el quinto, *Elementos de política nacional e internacional*; en abril de 1978, el sexto, con el título de *Una crítica marxiana al Partido Leninista*; y en mayo de 1979, el séptimo, *Ecología y lucha de clases*.

¹⁶ *Ibidem*.

Finalmente, los tres últimos números, se editan en enero de 1980, *Ecología y revolución Comunitarista* (octavo); *Sobre las organizaciones de clase y las organizaciones de base*, (novenos, octubre de 1981), y por último, el décimo y último cuaderno, de junio de 1982, que se difundió con el título *Sobre el ocio y el tiempo libre*. También se publicaron dos números de unos *Apuntes y discusiones sobre fundamentos científicos del comunitarismo o socialismo autogestionario: Fundamentos de historia de las sociedades* (noviembre de 1977) y *Modos precapitalistas de producción en Europa* (noviembre de 1978); así como un dossier monográfico sobre *Sexualidad y lucha de clases* (junio de 1977); y un seminario de marxismo crítico en base a seis temas de interés (1973-1975).

Es preciso detenerse en este número 3 de mayo de 1976, de “Cuadernos de Autogestión y Socialismo”, titulado *El Socialismo Autogestionario*, porque en diversos apartados se fijan los principios ideológicos de este movimiento social y político donde la autogestión es la base laboral y social del nuevo mundo que se quiere construir. Las reflexiones que se realizan se refieren a todo el Estado Español, aunque como ya se ha señalado fue en el cinturón rojo de Barcelona, en general en Cataluña, en la Comunitat Valenciana y en l’Horta Sud, y en menor medida, en la conurbación urbana de Madrid donde los Topos y los socialistas autogestionarios operaron con más fuerza. En la introducción de esta publicación, se establece una idea fundamental: los autores remarcan que ha sido la revista “Topo Obrero” y los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas organizados en torno a ella “los que han difundido en primer lugar la teoría y la praxis del socialismo autogestionario entre los trabajadores de la Península Ibérica”.¹⁷

Desde el punto de vista de las publicaciones, indican los redactores, solo con consultar las editadas entre 1970 y 1976, basta con comprobar este dinamismo y liderazgo de los Topos en cuanto a difundir los preceptos de la Autogestión y del Socialismo libertario. Ahora bien, en cuanto a la acción política y la praxis social, en mayo de 1976, “comienzan a publicarse historias del movimiento obrero del Estado Español de los años del Franquismo, no podemos dejar de señalar la participación de los Trabajadores Autogestionarios y Socialistas en muchas de las luchas autónomas y autogestionarias de los trabajadores en estos últimos años”.¹⁸

Ahora bien, para el relato que aquí importa, en la presentación de este número 3, se hace mención explícita a que como movimiento socio-político que es el Topo Obrero se preocupó

17 Cuadernos de Autogestión y Socialismo. N.º 3. El Socialismo Autogestionario. Mayo de 1976. p 3.

18 *Ibidem*.

de cómo plasmar en los años 70 del siglo XX esa praxis orientada hacia el Socialismo Autogestionario basado en las organizaciones de base que propugna. “Esta misma preocupación ha llevado a los Trabajadores Socialistas Autogestionarios a ser muchas veces pioneros en las formas de lucha en empresas y barrios”. En ese sentido, protagonizaron, según sus teóricos, “páginas fundamentales” en la praxis comunitarista en las luchas obreras de Philips, Macosa e Ingra, en Barcelona; el textil de Terrassa; Elcano en el País Valenciano, o en CASA, Intelsa y Metal Mazda de Madrid.¹⁹ En cuanto a los preceptos teóricos, hablar de Socialismo Autogestionario implica un cambio en los objetivos estratégicos frente a un socialismo burocrático o leninista. Por ello, se necesita un cambio en la praxis con la máxima autonomía de las organizaciones de base y con la democracia directa; y con cambios en la forma de la organización obrera: con primacía de las asambleas y el debate, frente a las correas de transmisión y a un modelo basado en la delegación de la toma de decisiones en una vanguardia obrera pero elitista.²⁰

Más allá, de las relaciones que fija este artículo ya referenciado de los Cuadernos de Autogestión, entre los Topos y los Socialistas Autogestionarios de Elcano y del resto del Estado Español, son significativas las 13 tesis sobre Autogestión que dibujan una nueva sociedad donde los medios de producción se colectivizan mediante un socialismo libertario, federalista y asambleario. La libertad sindical, de asociación, la libre información y expresión son otros derechos inalienables que el trabajador y la trabajadora tienen y que trasladan a un sistema basado en la gestión directa por parte de la clase obrera. Además, se evalúan las organizaciones de clase y su papel, y el modelo de sociedad socialista-autogestionaria.²¹

Más importante si cabe es la conexión de Los Topos y los Autogestionarios Socialistas con la USO. También en toda España como en la Comunitat Valenciana y en la comarca donde se ubicó la fábrica de motores marinos de Astilleros Españoles. El hecho de que los Topos acabasen militando en USO no fue una elección superflua ni basada en criterios subjetivos. Al revés esa opción sindical era la única posible desde principios de la década de los 60 para los simpatizantes del TAS porque USO abogó al principio por un socialismo autogestionario y en su carta fundacional de 1961 defendió la democracia socialista. Entre otros aspectos esta verdadera democracia debería residir en que las

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ *Ibidem*. p. 4.

²¹ *Ibidem*. pp. 5-15.



Cuadernos de Autogestión y Socialismo. Estas publicaciones perseguían formar a la clase obrera en cuestiones tan dispares como la lucha de clases, la sexualidad, la ecología o el ocio y el tiempo libre. Fuente: Archivo del CAT.

empresas y los bancos -el sistema de financiación- deben pertenecer a la colectividad y “no a unos pocos”. La Autogestión, para la primitiva USO, suponía que todos “debemos participar colectivamente en las decisiones que afectan a nuestra vida”. Los propios trabajadores tienen que elegir a los encargados de dirigir la empresa y decidir y fijar sus objetivos, ligados a los de la propia sociedad, y dentro del concepto general de planificación que debe llevar el progreso a toda la ciudadanía. Por ello, la Autogestión debe extenderse más allá de la empresa también a los presupuestos municipales, la industrialización regional, la enseñanza, la sanidad o la gestión política.²²

La Unión Sindical Obrera nació a finales de la década de los 50, siendo la primera organización sindical democrática que se creó en la posguerra. Tal como especifica su portal oficial en internet apareció en pleno desarrollismo económico dentro de la Dic-

²² La carta fundacional de USO puede descargarse y consultarse en versión PDF en <https://www.uso.es/historia/>

tadura Franquista, tras dos décadas de autarquía y racionamiento. "USO surge como respuesta a las nuevas generaciones de militantes sindicalistas que no habían padecido la Guerra Civil, ante la necesidad imperiosa de organizar y defender a una clase trabajadora privada de libertades sindicales, políticas y sociales", explica la web de este sindicato. Por ello, la Carta Fundacional, aprobada y publicada en 1961, tiene un profundo contenido colectivizador y anticapitalista. La historia de la USO en los casi 20 años que transcurren desde su nacimiento hasta la instauración de la Democracia en 1977 marca hitos relevantes en País Vasco, Asturias y Madrid.

2.4.3. Las Hojas Verdes y la Masía de Xirivella

Las Hojas Verdes eran unos folletos de tipo clandestino, ilegales en tiempos de Franco, disidentes y contrarios a la dirección de la fábrica; y legales, y también de filosofía crítico-reivindicativa-laboral, en la época de la Democracia. Hay tres aspectos a analizar en estas publicaciones que redactaba, confeccionaba y distribuía el equipo formado por Manolo Tornero, Voro Espí y Luis Latorre, junto a otros camaradas del TAS, y lo que luego fue el Colectivo Autónomo de Trabajadores (CAT), ya con los gobiernos de Adolfo Suárez (UCD) y los socialistas de Felipe González.

Los tres elementos a los que nos referimos son:

- 1) Los contenidos reivindicativos y revolucionarios que defendían;
- 2) el modo en que se confeccionaban;
- y 3), la distribución clandestina, dentro y fuera de la fábrica.

Las Hojas Verdes, tal como señalan las fuentes consultadas, reflejaban las demandas del colectivo de trabajadores de la fábrica de Manises como la necesidad de dotar a los operarios de vestuario laboral adecuado y eliminar las horas extras. Para empezar, conviene subrayar que el autor material de las *Hojas Verdes* que buscaba con tanto ahínco la Guardia Civil, y por extensión, la jerarquía de la fábrica, era Luis Latorre. El consejo editorial lo formaban él mismo y sus compañeros más allegados. Como explica con grandes dosis de humor, «pasé horas y horas de mi juventud» en una masía de Xirivella fabricándolas a mano con una multicopista, que llamaban *la Vietnamita*, que había comprado en el mercadillo de la Plaza Redonda de València por 800 pesetas.²³

²³ 1.000 pesetas serían hoy 6 euros. Por tanto, 800 serían 4,61 euros. La cifra solo demuestra cómo han evolucionado los tiempos en la España de la Democracia. Lo cierto es que 1.000 pesetas era una cantidad de dinero con la que se podían adquirir un número considerable de bienes o alimentos.

«En un sólo día llegué a hacer hasta 4.000 panfletos, a mano, porque había que pasar los clichés y embadurnar con tinta de manera casi artesanal», recuerda. Precisamente, una noche tuvo un encuentro con dos miembros de la Benemérita que le pudo costar la cárcel. «Yo estaba imprimiendo las Hojas Verdes, y al acabar, por la noche, salía andando con un montón de papeles en la mano». En la puerta había dos guardias civiles que andaban por allí. Al cruzarse con ellos, los agentes parecieron sospechar. Sin embargo, la dueña de la casa, una venerable anciana, le dijo: «Hijo no me das un beso antes de irte». Y tras fingir este afectuoso saludo, se marchó sin que le dijese nada más. «Fue una suerte que aquella mujer tuviera aquella ocurrencia, porque si me hubieran pillado, me habrían caído dos o tres años de cárcel por tenencia de este material propagandístico», recuerda.

¿Y qué se decía en las Hojas Verdes durante la Dictadura que tanto molestaba? «Básicamente, reivindicaciones de tipo laboral, por ejemplo, la negativa a hacer horas extras, la necesidad de que construyesen vestuarios en la factoría, la exigencia de que se celebrasen elecciones sindicales, la petición de que nos proporcionasen calzado y ropa adecuada...», relata Espí. Pero si fabricarlas resultaba una aventura, repartirlas en el interior de las naves sin que los descubriesen era todo un reto, y desde luego, hasta divertido. «En el turno de la noche nos subíamos a las grúas de las naves, a 10 o 12 metros de altura, y las dejábamos colocadas sobre la pluma. De esa manera cuando se ponían en marcha a primera hora de la mañana, se producía una lluvia de pasquines que inundaba todos los talleres», cuenta Luis Latorre. Los encargados se cogían un enfado monumental ante la lluvia de panfletos que se encontraban los operarios que entraban a trabajar en el primer turno.

Otra práctica muy útil para lograr que el personal leyera estas hojas reivindicativas consistía en envolverlas en el rollo de papel higiénico de manera que cuando una persona se sentaba en el váter, y tiraba del papel, se caían los pasquines. Esta era una forma de eludir a los equipos de limpieza mandatados por la dirección ya que si los lanzaban por debajo de la puerta en los retretes, en cuanto eran detectados, avisaban rápidamente para que los retirasen. Igual que cuando los dejaban o los tiraban en la máquina del café.

El rato del café daba para mucho. Por ejemplo, para intercambiar información acerca de cuándo se iba a hacer la asamblea, dónde se hacía la reunión o para impartir consignas. Los contactos eran siempre verbales, de cara a cara, para no dejar rastros ni pruebas. Lo mismo que las reuniones de las comidas que luego se transforman en

asambleas. Cada cual se reunía en corrillos, de 20, 30 o 40 compañeros, con la fiambre, en los jardines de los talleres, y después de comer se empezaba a hablar de política y de cuestiones sindicales. La histórica Torre del Reloj era entonces otro de los lugares donde se organizaban este tipo de reuniones al aire libre.

Con el tiempo, las reivindicaciones laborales fueron cambiando conforme cambiaban los tiempos y se fueron consiguiendo más ventajas para la clase trabajadora. Al principio se exigía que la empresa proporcionase botas, y otros elementos de seguridad como redcillas para el pelo, pues muchos trabajadores llevaban el cabello largo y cualquier enganchón con una máquina podía causar un grave percance. También se reclamó durante muchos meses que se construyesen vestuarios y duchas adecuados, dado que al principio sólo había unas pilas para limpiarse el aceite y la grasa tras una larga jornada laboral.

Luego hubo conquistas de más calado como la integración de las contratatas, la denominada Conte, en el régimen general de la plantilla; las subidas salariales en el convenio, y la propia firma del acuerdo marco adaptado a otras factorías de Astilleros Españoles donde se cobraba más. Igual que había colaboracionistas del Régimen que dificultaban las acciones de protesta internas o externas, y que trataban de impedir las, como estos repartos de pasquines; también había veteranos del PCE o incluso que habían sido altos cargos de la República represaliados, que trataban de pasar desapercibidos, los más; y que ayudaban a los jóvenes del TAS, los menos, en sus operaciones clandestinas como el reparto de material propagandístico, las reuniones para preparar huelgas o el intercambio de información dentro de la factoría.

Espí recuerda que los pioneros de la lucha antifranquista en Elcano fueron un grupo de compañeros que habían constituido una cédula del PCE y que habían sido despedidos en los años 60. También otro histórico del PCE sufrió una grave paliza en los años 70, después de una acción sindical, en la que la Brigada Política Social realizó una gran redada en València. Los comunistas fueron especialmente represaliados y perseguidos, pero también conformaron el primer ariete que golpeó con fuerza el muro franquista.

Sobre las Hojas Verdes hay que dejar un último apunte que protagonizó Manolo Tornero. En varias ocasiones el entonces joven militante del TAS se vio obligado a visitar el Cuartel de la Guardia Civil de Manises. En una de ellas, un veterano brigada le hizo un interrogatorio cercano a las agresiones, con tortura psicológica y varios conatos de alzarle la mano. Uno de sus ayudantes, cuando el jefe se salía a tomar el aire, le ad-

vertía a Manolo de cuando en cuando: “Cuéntale todo lo que sepas porque como no le digas nada te va a inflar a hostias. Cuanto antes le cuentes lo que quiere oír, antes se acabará esto”. Y volvía el “poli malo”: “¿Quién hace las Hojas Verdes de Elcano?, yo sé que tu estas metido en eso y lo sabes todo”, le decía. Tornero aguantaba como podía y contestaba: “Yo no sé nada de política ni de Hojas Verdes, yo me dedico a trabajar y a jugar al fútbol”.

Al final no consiguieron arrancarle ninguna confesión y le dejaron manchar tras varias horas de retención ilegal. Dentro de la empresa, el reparto de las hojas verdes producía un enorme rechazo entre los mandos de manera que incrementaron la presión para saber quién estaba detrás. Fuera, los trabajadores de Elcano más conscientes empiezan a colaborar con otras formaciones de izquierdas y con otros grupos de operarios de empresas de València y del área metropolitana. “Aquellos venían aquí y nosotros íbamos allí”, dice Espí. Como en una ocasión que, con motivo de la huelga de Little Kiss, Voro acudió a la puerta montado detrás de la moto de un colega y se encargó de lanzar octavillas revolucionarias en la puerta de la fábrica. En definitiva, se creaban grupos de apoyo para que los trabajadores de una empresa acudieran a otra para respaldar las acciones de protesta que se organizaban en cada fábrica. De este modo se trataba de garantizar el éxito de la convocatoria o de la acción de protesta.

2.5. La Utopía como arma de transformación social

La Utopía fue interiorizada por los militantes del TAS como un arma de transformación y construcción social. La Utopía se instala en el ideario socialista e impulsa el debate filosófico y el diseño teórico de la sociedad, las colectividades, las comunidades, las organizaciones y las interrelaciones personales. En un contexto social como el que se vivía desde principios de los 60 a finales de los 70, es posible creer en soluciones utópicas, revolucionarias y colectivistas para los problemas económicos, sociales y políticos que planteaba el país.

En esos años, para situarnos, faltaban multitud de infraestructuras básicas. Numerosas calles y núcleos residenciales de Manises y Quart de Poblet, del Barrio de San Francisco, del Barrio de San Jerónimo o del Barrio del Cristo, como en el resto de la Comunitat Valenciana, carecían de asfaltado, de aceras, de alumbrado público, de al-

cantarillado, incluso de agua potable. Multitud de domicilios adolecían de váteres y de una adecuada evacuación de los residuos fecales porque no había infraestructuras de saneamiento urbano. Tampoco contaban con conducciones que transportasen las aguas negras desde las fábricas a las depuradoras o las pluviales torrenciales a plantas de tratamiento.²⁴

Todas estas carencias minaban la calidad de vida de las personas, agravaban los problemas de seguridad ciudadana, debilitaban la salud pública y corrompían el medio ambiente. Los medios de transporte eran muy limitados y caros. Un alto porcentaje de la población carecía de automóvil propio. Los jóvenes aspiraban a conseguir una motocicleta de baja cilindrada o un *vespino*. Los autobuses públicos no llegaban a casi ninguna parte y no eran tan cómodos ni potentes como hoy. Las carreteras estaban por construir. El teléfono y el correo postal eran los métodos principales para comunicarse y compartir información. Pero tampoco todos los obreros y las clases modestas tenían teléfono en casa, ni televisión, ni lavadora, por citar otras comodidades que se solían comprar en la época a plazos.

Por supuesto, no había Metro ni en la capital ni en el área metropolitana valenciana por lo que la gente se desplazaba a pie, en bici o en moto. En coche, solo lo hacían unos pocos afortunados, con modelos de precarias prestaciones. Los recursos culturales, sociales, sanitarios o de ocio escaseaban. No estaban al alcance de todo el mundo y se localizaban en València, por lo general, o en poblaciones y ciudades cercanas que no estaban bien comunicadas con Quart. No había instalaciones deportivas, salvo algún campo de fútbol; no había apenas parques públicos, ni piscinas, ni bibliotecas, ni casas de cultura ni auditorios, ni cines, ni teatros.... Salvo raras excepciones.

Los ambulatorios y los hospitales estaban mal dotados, -como los colegios-, y escaseaban. No existía una red pública amplia y consolidada de centros de salud o de especialidades... Todas estas conquistas fueron paulatinas y costaron cuantiosas manifestaciones, protestas, asambleas y reuniones vecinales y sociales. Todo estaba por hacer y crear. En particular desde mediados de los 70 comienza la puesta en marcha de infraestructuras de carácter público, dependientes de las administraciones locales,

24 La Asociación de Vecinos del Barrio de San Francisco editó en marzo de 1983 el segundo número de su revista. Era una modesta publicación en la que se reflejaba que la entidad tenía un saldo positivo de 8.731 pesetas y que la cuota se iba a subir a 75 pesetas. Entre otras reivindicaciones, los textos reclamaban una nueva guardería y mostraban el malestar vecinal porque se aumentó el precio del asfaltado de la barriada por parte de las autoridades municipales sin consultar con los vecinos.

regionales y estatales. A todo ello, se unía que la clase trabajadora o campesina carecía de recursos económicos suficientes.

Los sueldos eran muy bajos, también en Astilleros Españoles SA, por lo que los chicos que salían a divertirse no tenían muchas monedas en el bolsillo para disfrutar del tiempo libre. Las opciones tampoco eran amplias. Los teleclubes o el cine si se tenían inquietudes intelectuales, o el fútbol y los toros, si los gustos eran más mundanos. Los sábados por la noche, las cuadrillas salían a cenar y se llevaban el bocadillo de casa. En el bar, servían unos cacaos y unas aceitunas, y la cerveza; y luego el café o el carajillo. Con 25 pesetas en el bolsillo, un operario de Elcano, se tomaba un café, echaba una partida a la máquina de los antediluvianos videojuegos de la época y se compraba un paquete de tabaco negro marca Ducados. Una barra de pan valía en los 70, un duro, o sea cinco pesetas. Un trabajador de la factoría naval cobraba 1.000 pesetas al mes y para conseguir un sueldo aceptable, duplicaba en horas extras, o casi triplicaba, hasta llegar a 2.000, 2.500 o 3.000. Era excesivamente frecuente que se doblasen y casi triplicasen jornadas laborales. Había veces que se entraba un viernes y se salía literalmente el domingo de trabajar. Eso solo se aguantaba maldurmiendo cuando los encargados no vigilaban.

Con Franco, a finales de los 60 y en los años 70, la vida era dura. Una sociedad depauperada, que carecía de múltiples alimentos básicos y de incentivos lúdicos o culturales, se enfrentaba además cada día a la limitación de las libertades personales y públicas. El Régimen coercitivo impedía cualquier atisbo de aire fresco que oliese a transformación o a cambio. Por todo ello, la Utopía era un arma cargada de futuro. Como la poesía de Gabriel Celaya. O las canciones de Raimon. En ese contexto, surgen corrientes de pensamiento que teorizan y abogan por otra forma de vida. Que abogan por otras estructuras sociales y cotidianas. Que reclaman, por ejemplo, desde un socialismo libertario y autogestionario valenciano la colectivización de los medios de producción y también de la propia vida diaria.

Así, no era descabellado hablar de las comunas y las colectividades como patrón de construcción social. Como receta de una sociedad más justa e igualitaria, con un reducido peso de la propiedad privada, y un elevado espacio para compartir bienes, experiencias y vivencias. Estas aspiraciones y este modelo de sociedad construido desde la base, desde las asociaciones, los barrios, las entidades, las familias o los grupos de amigos también latía en el pensamiento sociológico de los hombres y mujeres del

TAS. Porque el contexto social y económico del momento no tenía nada que ver con el actual.

Por ello, soñaron con aplicar estos modelos socio-económicos, donde la comuna podía ser la estructura social de referencia, cimentada y construida en los barrios de Quart de Poblet, Manises y el resto de València.

2.6. La doble militancia: en la fábrica y en el barrio

El compromiso del revolucionario con sus compañeros no se circunscribía a los muros de la factoría hacia dentro. Al revés, los sindicalistas del TAS tenían una doble militancia: en la empresa y en el barrio. Un doble compromiso: cambiar las condiciones de trabajo de la fábrica, pero también mejorar las condiciones de vida en los barrios donde habitaban.

De ahí, que además de militar en el TAS y participar de las estrategias comunes a todo el territorio valenciano, también estaban profundamente implicados en los problemas y reivindicaciones de los barrios y sus pueblos; de las asociaciones de vecinos, en las comisiones de barrios, en las Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos y en los clubes juveniles. En esos estratos sociales trabajaban también por una igualdad de derechos sociales y laborales para todos los valencianos. Desde estos parámetros de actuación, el socialismo autogestionario se inspira en las ideas de autores clásicos como Proudhon, Saint-Simon, Fourier u Owen, que teorizaron en el siglo XIX e incluso llevaron a efecto, la creación de comunas, falansterios o comunidades de bases como estructura básica de vida para las colectividades.

Según Manolo Tornero, «vivíamos unos tiempos de efervescencia social total, con continuas asambleas en las calles y en los barrios, y también en las fábricas». Desde ese punto de vista, «lo que defendíamos, y hoy mismo seguimos defendiendo, es que los servicios básicos como la Educación, la Sanidad, la Energía, el Agua o la Banca, debían ser regulados y estructurados desde la base social, desde los barrios y el pueblo». Coordinados desde las comunidades de base arraigadas en colectivos sociales y asociaciones de vecinos.

De lo contrario, dejarlos en manos del Capital significaba ahondar en las desigualdades sociales y depauperar a la clase obrera, desde un punto de vista material, de sus

necesidades básicas; pero también desde el prisma de las demandas intelectuales y lúdicas de las clases menos pudientes. Fuera del microcosmos de la naval, con independencia de la ideología que moviera a cualquier organización -comunistas, maoístas, trotskistas o anarquistas- el primer objetivo que late es destruir las estructuras existentes y sustituirlas por un orden social y económico nuevo.

Había cuatro objetivos que se buscaban en paralelo: Derribar a la Dictadura, implantar una sociedad más justa y socialista, lograr mejores condiciones laborales y salariales en las fábricas, y reivindicar infraestructuras y servicios públicos para los barrios y los pueblos. En ese camino convergen todos los componentes de una heterogénea clase obrera-deprimida: trabajadores, estudiantes, vecinos, maestros, padres y madres de alumnos.

2.6.1. Del mundo de las bandas a la lucha sindical

Manuel Pedro Vicente Tornero (Quart de Poblet, 1952) pasó su adolescencia, entre los 15 y los 17 años, conectado al mundo de las bandas juveniles. Como se ha dicho, en los años 60 los jóvenes tenían pocas opciones de tiempo libre: estudiar o trabajar, jugar al fútbol, frecuentar los teleclubs, ir a los guateques y a las discotecas, salir los sábados a cenar con el bocata de casa, ... o formar parte de bandas juveniles y caer en el mundo de las drogas y de la delincuencia. En los hogares de la mayor parte de los trabajadores de Quart, Manises, Xirivella, Aldaia o Mislata se vivía con grandes carencias materiales y sociales.

Ese vacío grupal, lúdico y solidario explica que abundasen las bandas juveniles. En Paterna, se hicieron famosos los *Al Capone*; en Manises, *Los Tumbaítos*; en el Barrio del Cristo, *Los Retales*; y en València, *La Banda del Huevo*. Estos grupos de pandilleros tenían entre 50 y más de un centenar de miembros. Tal como relata Tornero, «se agrupaban para ir a las discotecas a pelearse, por edad y por pertenencia al mismo pueblo o barrio». Su filosofía obedecía a una forma de autoafirmación basada en un complejo de campanario combinado con un chovinismo doméstico y violento. «Era un tiempo complicado en el que proliferaron las bandas de delincuentes. Se registraban muchos delitos como violaciones y robos de coches. Numerosos jóvenes, algunos amigos y conocidos, cayeron en las drogas y murieron por sobredosis. En particular, la heroína destruyó la vida de decenas de chavales», subraya Tornero.

Por otro lado, “la falta de información y de medios anticonceptivos provocaba embarazos no deseados y matrimonios prematuros con el drama social que solía llevar a

aparejado». En ese caldo de cultivo social, rescatado para el compromiso con los barrios, fue donde Manuel Tornero, a partir de los 17 años se involucra en la lucha sindical, a partir de su entrada en la Escuela de Aprendices de Elcano y su amistad con Espí, Latorre y otros compañeros jóvenes de los astilleros.

2.7. El paternalismo franquista industrial en la fábrica de Astilleros

Lo cierto es que el Franquismo forma parte del ADN de la fábrica de Astilleros Españoles desde el inicio mismo de su construcción, en 1946, hasta que muere el Dictador el 20 de noviembre de 1975 y probablemente hasta que la Constitución Española entra en vigor el 29 de diciembre de 1978, tras ser ratificada en referéndum el 6 de diciembre de ese año.

La figura del Caudillo fue alargada y condicionó la vida política, sindical y laboral de la factoría Elcano durante más de 3 décadas. No es una afirmación gratuita teniendo en cuenta que dentro de una de las construcciones de la unidad fabril destinada a uso civil, la residencia o el chalé, se especula con que pudo alojarse en secreto, en algún viaje a València, el propio Franco. Físicamente, en este chalet que contaba con un mobiliario, una decoración y un menaje lujoso, también estaba el General dado que había un busto del golpista, de grandes dimensiones, que presidía la entrada principal. Además, durante los años 60 en esta residencia se alojaron ministros y otros altos cargos de AESA y de Industria, de manera discreta, cuando visitaron la capital valenciana.

La propia creación de la empresa obedeció a un plan trazado por los tecnócratas y altos cargos franquistas que diseñaron la reconstrucción económica e industrial de España, tras una terrible Guerra Civil y en un contexto social en el que una gran parte de los ciudadanos malvivía en la hambruna postbélica y en la que el país se había autoexcluido en el ámbito de la diplomacia en una autarquía, como modo de relacionarse con el resto de países democráticos, desde la Dictadura recién instaurada, tras el triunfo del bando nacional.

El historiador naval J.M. Valdaliso detalla que la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante -que fue creada el 20 de octubre de 1943 por el Instituto Nacional de la Industria e inaugurada el 2 de junio de 1949- obedecía a un intento de construir una potente marina civil - y también militar- que pudiera contribuir al desarrollo económico del país.²⁵

Al menos tres personajes fueron claves en la puesta en marcha de esta compañía: Juan Antonio Suanzes Fernández, Luis Carrero Blanco y el propio Francisco Franco. Los

tres tenían en común que eran gallegos y que compartieron formación militar. Suanzes fue ministro de Industria y Comercio entre 1945 y 1951, y el primer presidente del INI, entre otros cargos. Pensaba que una gran nación necesitaba tener una gran flota mercante y bélica. Por ello, imaginó un poderoso emporio con tres sedes: Barcelona, València – que fue Quart-Manises- y Sevilla.

Luis Carrero Blanco, en ese tiempo, era el Subsecretario de Presidencia y el hombre con más influencia sobre el Dictador. La decisión de no instalar una tercera fábrica en Barcelona fue tomada tras desaconsejarlo el Estado Mayor de la época, parte de los miembros del Gobierno y de los directivos del INI, y también la Falange. Pronto fue desaconsejada también por el propio Suanzes y Carrero Blanco también apoyó esa tesis final. Todos estos altos cargos franquistas coincidieron en que era “un peligro” que en caso de que hubiera una posible sublevación en Cataluña, esta infraestructura estratégica, y tan costosa para la época, quedara en manos de los enemigos de la España del Caudillo. Por tanto, se renunció a Barcelona y se procedió a edificar Manises-Quart y Sevilla. En la primera, se fabricarían los motores y la maquinaria auxiliar, y en la segunda, los navíos. La factoría comenzó a funcionar en 1949 con el taller de fundición y fue incorporando otras secciones y naves hasta 1953, cuando prácticamente todas las instalaciones estaban acabadas, excepto el taller de monturas y pruebas. En diciembre de 1966, la Empresa Nacional Elcano y Astilleros de Cádiz se unen y nace Astilleros Españoles SA, que funcionó hasta 2008, cuando fue clausurada.²⁶

Un dato llama la atención especialmente sobre la distribución interior de la unidad fabril ubicada a caballo de Quart y Manises. La planta de la industria ocupaba más de 184.000 m² de los cuales solo la cuarta parte, 36.400 m², se dedicaba a la producción del objeto industrial. El resto eran zonas verdes, espacios deportivos, calles y viales, aparcamientos, parques de materiales...Concretamente la Empresa Nacional Elcano incorporó un notable compendio de dotaciones, infraestructuras y servicios destinados a los trabajadores, y a los mandos de la fábrica, en concreto a los ingenieros.

El conjunto fabril tenía talleres de fundición, monturas, soldaduras, de motores y de herramientas, más las oficinas generales y dependencias administrativas. Todo ello parece lógico en una empresa que fabricaba maquinaria para navíos. Sin embargo, resulta

25 ALDALISO, J.M. “Programas navales y desarrollo económico: la Empresa Nacional “Elcano” de la Marina Mercante y el sueño industrializador de Suanzes (1942-1963)”. **Revista de Historia Industrial**, n.º 12. 1997.

26 *Ibidem*



La fábrica. El conjunto fabril ofrecía a los trabajadores y los directivos todo lo que necesitaban para su día a día en el trabajo pero también para su tiempo de ocio. Fuente: Archivo del CAT.

chocante que en 1958 contase con dotaciones y servicios de ocio y deportivos como no había en gran parte de las ciudades de la Comunitat Valenciana y probablemente de España. Ese año, dentro del complejo fabril ubicado en la Avenida de Madrid ya había una amplia zona deportiva con piscina, campo de fútbol, frontones, pista de tenis, pista polideportiva, vestuarios, y extensas zonas verdes en las que luego se alojan parques infantiles y columpios. Además, se erigió el ya citado chalé para las visitas oficiales y la residencia de ingenieros, un edificio dotado de los últimos avances tecnológicos de la época, donde vivía la clase alta y directiva de la empresa. En muchos casos, estas personas procedían de toda la geografía española que se alojaban -con todas las comodidades- en este inmueble para vivir a escasos metros de su puesto de trabajo. Más la clínica, la capilla, los comedores -para 1.200 personas- , los aparcamientos, el aparcadero para bicis y el garaje. Todas estas son dotaciones que estaban al servicio del empleado.²⁷

Por ende, junto a la planta industrial, se edificó entre 1947 y 1948 un conjunto de 36 viviendas, que se reservaban a ingenieros, peritos y altos cargos. Actualmente pertenecen

²⁷ BESÓ A. "La factoría de la Empresa Nacional Elcano en Manises. Una valoración patrimonial". Universitat de València. Volumen XCI del Archivo de Arte Valenciano. València. 2010. p.p 269-288.

a otros vecinos del pueblo y han sido reformadas. La pequeña urbanización se conoce como “Los chalés del Cano”. El conjunto consta de 10 chalés de planta baja, 6 unifamiliares para los ingenieros y 20 viviendas más pequeñas, construidas como adosados y en hileras. Hay también jardines y zonas comunes. En Mislata, la localidad vecina a Quart, en 1959, se levantó una promoción de 186 pisos para los obreros. Y otra, con 88 viviendas, en 1963. En la actualidad siguen ocupadas. Se pueden ver en la Avenida de Gregorio Egea. En València, en los años 60 y en la Avenida General Elio, se construyó un bloque de 34 viviendas para directivos. En definitiva, trabajo, piso, campo de fútbol, piscina, capilla, comedor, economato... Todo lo que necesitaba una persona para vivir, alimentarse, cuidar de su familia y disfrutar del ocio lo tenía en la fábrica. Dentro o fuera de la misma.²⁸

La instalación fabril obedecía a esa visión global y a lo que se conoce como el paternalismo industrial franquista. El término «paternalismo industrial» ha venido utilizándose para referirse “a ciertas prácticas empresariales en las que los patronos tratan de mejorar las condiciones de vida del obrero, más allá de lo legalmente establecido en materia de salario y de condiciones laborales”, tal como han teorizado Raúl Rodríguez Nozal y Antonio González Bueno. “Tuvieron su apogeo, en la mayor parte de los países industrializados, durante la segunda mitad del XIX y las dos primeras décadas del XX y, en España, resurgirían a partir de los años cuarenta, con la dictadura franquista”, señalan ambos autores.

Elcano y todos sus recursos sociales son un ejemplo perfecto del paternalismo industrial del Franquismo, también conocido como el “subsidiarismo empresarial” o el “feudalismo industrial”. Rodríguez y González razonan que el paternalismo industrial franquista aparece “por conveniencias meramente pragmáticas; la clave era evitar cualquier atisbo de auto-organización obrera y mantener la dominación fuera de la fábrica a través de actuaciones —viviendas, comedores, seguros sociales, etc.—, aparentemente de tinte humanitario, nacidas del deber social de las clases poderosas hacia las más desfavorecidas”.²⁹

Todos estos elementos característicos de Elcano y del paternalismo industrial se repiten en otras empresas y poblados obreros de distintos enclaves de España: Ensidesa de Avilés, la empresa Segarra de la Vall d’Uixó, la colonia Ciudad Pegaso de Madrid, el

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ RODRÍGUEZ R. Y GONZÁLEZ A. “La doctrina social católica en el proceso industrializador de la España franquista: el caso del grupo farmacéutico Alter”. *Dynamis*. 2015. pp. 433-457.

poblado minero de Fontao (Galicia), los laboratorios Alter y el poblado del Parque Móvil del Estado de Madrid, entre otros. Obedecen al catolicismo social y moral que alimentó el edificio ideológico de Falange y del Régimen Franquista desde los años 40 a los 50.

Referido al caso concreto de AESA, en el prólogo de una publicación de 1958, del Instituto Nacional de Industria, sobre la Factoría de Manises de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, encontramos una instrucción que confirma este espíritu paternalista. “Siguiendo las órdenes de la superioridad, que interpretan las directrices reiteradamente expuestas por nuestro Caudillo se ha prestado una especialísima atención al aspecto social de la Empresa. Con este fin se ha procurado dotar al personal de las mayores comodidades posibles, compatibles con las condiciones de trabajo”.³⁰ Aquí apreciamos con toda nitidez lo que hemos venido desarrollando en este apartado.

2.7.1. La lucha de clases en la fábrica

La organización interna de la fábrica obedecía a una división clasista. Los ingenieros y los peritos eran la clase más alta. Los que ejercían el poder y dirigían la factoría. Tenían sus propias casas como hemos visto pero también en el caso de los peritos comían en su propio espacio en el comedor, aparte del resto de trabajadores. Los ingenieros vivían en la alquería, que tenía incluso piscina propia, y toda clase de avances tecnológicos. Comían en la propia alquería y tenían personal de la fábrica a su disposición, tanto de limpieza como de servicio. Los ingenieros navales además solían vivir de manera temporal junto a la fábrica y luego marchaban a otros destinos. Eran técnicos itinerantes del INI y de AESA. En el espacio físico donde se alzaba la alquería, hoy se levanta la Residencia de Personas Mayores que hay en Quart de Poblet.

Los peritos y los ingenieros procuraban no relacionarse con los empleados y la cadena de mando era muy estricta. Por debajo de ellos, los encargados y los jefes de sección eran quienes mantenían el orden establecido y el *status quo* franquista.

El Régimen se encargaba de escenificar este clasismo que a partir de los años 60 se convirtió en lucha de clases y que en los años 70 desembocó en la revolución socio-laboral que acabó generando las huelgas más notables y las movilizaciones más multitudinarias.

30 Instituto Nacional de Industria. Factoría de Manises de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante. Manises. Empresa Nacional Elcano. 1958. Se tradujo al inglés con el título “Manises factory of the Empresa Nacional «Elcano» de la Marina Mercante”. Manises, Empresa Nacional Elcano, 1960.

El control interno estaba garantizado por esta “clase noble” bendecida por las autoridades franquistas y por sus colaboradores necesarios. Entre estos últimos hay que citar a los encargados, los jefes de administración y los jefes de talleres. Todos ellos aseguraban un control político sobre los empleados. Además, no solo funcionaba un sistema interno de información sino también ciertas formas sutiles de espionaje que buscaban perseguir a cualquier sospechoso de difundir propaganda antifranquista y que, si se descubría que era comunista, podía ser denunciado ante la policía secreta, la Brigada Político-Social (BPS).

En aquella época estaban especialmente perseguidos los militantes del Partido Comunista y a cualquier activista de izquierdas se le acusaba de ser del PCE. En la empresa, la disidencia y la organización de estas actividades subversivas, podía dar lugar a la apertura de expedientes, sanciones de empleo y sueldo, e incluso despidos. Fuera de la instalación fabril, la BPS detenía y torturaba a aquellos líderes sindicales que destacaban en estas incipientes movilizaciones laborales.

No en vano, a medida que el movimiento obrero se consolida en Elcano se acrecienta esa doble militancia de cada operario: dentro de la fábrica para reclamar derechos laborales y salariales, y fuera para exigir ante la Dictadura, derechos civiles, sociales y políticos.

Conforme avanza la década de los 60, los trabajadores de Astilleros Españoles empiezan a organizarse en la clandestinidad para realizar acciones de protesta, o incluso pequeños sabotajes, con el fin de reivindicar mejoras. Durante la primera etapa, las demandas son laborales como conseguir botas y calzado de seguridad, redes para el cabello, monos y ropa de trabajo homologada, vestuarios y duchas en condiciones, y por supuesto, mejoras salariales ya que en la empresa de Quart-Manises los sueldos eran muy bajos, apenas si había unas pilas para lavarse y los operarios no tenían indumentaria adecuada. También van consiguiendo otras mejoras como menús baratos y de calidad en el comedor, productos y alimentos a precios competitivos en el economato, y con el tiempo, el autobús gratis para quienes no tenían vehículo propio y las contingencias sociales para quienes caían enfermos o se lesionaban. La lucha de clases y los enfrentamientos de clase, incluidos los choques entre colaboracionistas y resistentes, se hacen cada vez más abruptos y violentos.

2.7.2. El control ideológico y político dentro de la empresa

Como decíamos, el Régimen Franquista solo legalizó el Sindicato Vertical además de la Falange e implantó los Principios Orgánicos del Movimiento Nacional como los únicos

válidos en cuanto a la organización de la sociedad y de la empresa. Todos los sindicatos o partidos políticos estaban prohibidos, igual que militar en organizaciones antifranquistas, realizar actividades *subversivas*, poseer propaganda revolucionaria y practicar cualquier otra acción proselitista en favor de ideologías de izquierdas como el socialismo, el comunismo o el anarquismo.

La Organización Sindical Española (OSE), conocida comúnmente como Sindicato Vertical, fue la única central sindical que existió en España entre 1940 y 1977. Tras la Guerra Civil y el triunfo del bando *nacional* se declaran ilegales sindicatos como la CNT o la UGT, cuyos afiliados y simpatizantes tuvieron cierto protagonismo en el conflicto armado como defensores del bando republicano.

En cuanto a la actual Comisiones Obreras, surge en los años 60, en las denominadas comisiones de fábricas y fueron creciendo hasta convertirse en la primera fuerza sindical de España, con figuras como Marcelino Camacho. Hubo que esperar hasta el 1 de abril de 1977 cuando el Gobierno de Adolfo Suárez (UCD) reconoció finalmente el derecho de asociación sindical, y un Real decreto del 2 de junio de ese mismo año terminó con la afiliación obligatoria al Sindicato Vertical. CCOO, y en menor medida, USO, trataron de infiltrar a sus líderes dentro de las factorías para volar las estructuras franquistas desde el interior. Conforme el Franquismo se debilita las organizaciones clandestinas e ilegalizadas van a cobrar más relevancia. Es el caso de UGT y de otras como CGT, que reaparecen.

En este contexto social y político, no nos debe extrañar que todos los altos cargos de la factoría fueran afines al Régimen al igual que los jefes de taller o los encargados. Se encargaban de cortar de raíz cualquier atisbo de cambio, reivindicación o transformación de las normas dictadas por la *Superioridad* que no era otra que el Caudillo.

Los únicos órganos de representación de los trabajadores que permitía el Franquismo eran los Jurados de Empresa, que estaban copados por adeptos. Entre los mandos, directivos y trabajadores franquistas destacaron algunos personajes. El más conocido fue un comandante de la Legión, Jefe de Personal y Presidente del Comité de Empresa. Este alto mando dirigía el aparato franquista y verticalista en la fábrica y se aseguró de mantener "*la Paz Social*" gracias a otras personas de su máxima confianza: ex veteranos de la División Azul, miembros de la Guardia de Franco en Manises y altos cargos del Sindicato Vertical en Quart de Poblet.

Otro alto cargo franquista influyente fue el Ingeniero Jefe del Taller de Fundición, que presumía de ser el carnet número 3 de Falange Española y de las JONS en Zaragoza.

Durante los años 50 y 60, el Jurado de Empresa fue un órgano de falsa representatividad socio-laboral donde los empleados planteaban sus reivindicaciones del día a día.³¹ Los jurados y los enlaces sindicales, durante la Dictadura y el Tardofranquismo, eran cargos copados por evangelizadores y vigilantes del Régimen que se aseguraban de que nadie se alejase del camino trazado por el Sindicato Vertical. Sin embargo, hacia 1974, los verticalistas pierden el control de los Jurados de Empresa y los antifranquistas se hacen con el poder de este órgano interno de precario sindicalismo interno.

Las represalias para quien era sorprendido con propaganda revolucionaria o pillado en actividades clandestinas, dentro de la fábrica, conllevaban el despido o en el mejor de los casos, sanciones disciplinarias temporales, con suspensión de empleo y sueldo. Por ende, si había chivatazos por participar en manifestaciones u acciones de protesta fuera de la factoría, entonces quien era detenido por la Guardia Civil o la Brigada Político-Social podía ser torturado psicológicamente y físicamente. Con graves palizas y secuelas para toda la vida.

La sola sospecha de ser comunista o de maniobrar contra el orden establecido conllevaba que los implicados fueran cambiados de trabajo, a puestos más sacrificados; que se les cortase su trayectoria profesional y se les privara de acceso; o que se les privara de salir de su taller o de su oficina, durante su jornada laboral.

En ese sentido, los veteranos trabajadores de Elcano que simpatizaban con la izquierda, porque eran represaliados de la Guerra Civil o hijos de republicanos, se cuidaban mucho de significarse en los conflictos laborales que podían surgir en la empresa. Apenas una minoría de estos clandestinos, más mayores y con simpatía por los comunistas, comenzaron a implicarse en la lucha sindical solo cuando bien entrados los años 60 surgió una generación de operarios jóvenes y con empuje renovador, que tenía formación marxista y la energía de la adolescencia y la juventud.

La gente joven que surgió de la Escuela de Aprendices, con edades comprendidas entre los 17 y los 22 años, forjó este grupo de los socialistas autogestionarios que conocemos, y que luego fueron marcados como los Topos. Con nuestros testigos principales formaron equipo otros camaradas como José Valenzuela o Enrique Casañ, que también nos han transmitido sus testimonios y reflexiones de aquella época.

31 LLORCA. C. "La factoría de Elcano en Manises y CCOO". FEIS. València. 2009. pp. 58-59. En esta obra se citan una serie de personas vinculadas al Régimen Franquista.

También otros compañeros surgidos de la Escuela como Leopoldo César Mañas o José García-Melgares Sánchez tomaron conciencia de que había que combatir el fascismo dentro y fuera de Astilleros. A medida que los grupos de resistencia se organizan y se hacen más fuertes, se multiplican las acciones de protesta. Estos dos trabajadores, junto a otros como Vicente Ballester “El Pollo” o Manuel Sánchez Campayo eran activistas comunistas y con el tiempo formaron CCOO dentro de la factoría. La dirección los bautizó despectivamente como “La Banda de la Metralleta”.³² Por el contrario, quienes acreditaban ser franquistas o falangistas, partían con más ventajas que los demás. En 1949, cuando comenzó a funcionar el taller de fundición, los excombatientes del bando *nacional* tenían acceso directo a un contrato. De hecho, al principio fue requisito indispensable para entrar a trabajar. Después, en torno a 1953, aterrizan en la fábrica un buen número de excombatientes de la División Azul llegados directamente de la Guerra Mundial en Rusia. Todos ellos se incorporan a la plantilla. En cuanto a la Escuela de Aprendices, los hijos de los partidarios de Franco y José Antonio, y de quienes lucharon al lado del frente insurrecto, tenían hasta 10 puntos más de ventaja que el resto para entrar en este centro de formación, que al cabo de un par de años daba derecho a entrar en la unidad fabril.

2.8. La lucha en la clandestinidad

Todas las organizaciones revolucionarias que lucharon contra el Franquismo tenían su propio *Manual de Clandestinidad*, sus propias normas para asegurar la seguridad particular de cada militante, pero, sobre todo, para garantizar la supervivencia política y física de todo el grupo u organización.

En este sentido, hay que tener en cuenta una reflexión que realiza Salvador Espí: “Cuando comenzamos a movilizarnos y a participar en actos y acciones de sabotaje contra la Dictadura, tanto dentro de fábrica como fuera, siempre nos preocupamos mucho por pasar desapercibidos y siempre fuimos muy precavidos”. También como activistas del TAS, les favoreció pertenecer a una organización que no utilizaba carnets, por tanto,

32 Los fundadores y dirigentes del CAT que hemos citado -Espí, Latorre o Tornero- tienen un profundo respeto por los líderes de CCOO más veteranos como Leopoldo César Mañas, José García-Melgares, Vicente Ballester o Manuel Sánchez Campayo. Pese a las diferencias que tuvieron durante años, los del CAT reconocen su liderazgo y su compromiso con la clase obrera y Elcano.

era más difícil ficharlos y desactivarlos. E igualmente, apunta Espí, “tanto la Guardia Civil como la Brigada Político-Social estaban centrados en perseguir al PCE y a los comunistas, por lamentable que parezca, por tanto, las otras organizaciones de izquierdas o anarquistas tenían menor presión”. Al menos en lo que a l’Horta Sud y València se refiere.

Las normas de clandestinidad formaron parte de la vida de Luis Latorre, Voro Espí y Manolo Tornero durante años. La primera prevención fue buscarse nombres falsos, motes o nombres de guerra. Tanto que los propios compañeros de militancia o protestas no conocían el verdadero nombre de pila de quien corría delante de los grises a su lado. “Teníamos un librito amarillo -dice Tornero- titulado Principios del Capitalismo por J.Collins, que circulaba entre todos los compañeros y en cuyo interior en realidad se detallaban consejos e instrucciones para garantizar la seguridad propia y del colectivo”. Manolo Tornero era conocido por “El Bruto” y “El Canibal “. Salvador Espí era “Polo” y Luis Latorre, “El Sherpa” por su afición a la montaña y al senderismo.

Entre ellos, sí conocían sus nombres verdaderos, pero no los utilizaban en público, ni siquiera en círculos reducidos. “Después de muchos años -señala Manolo Tornero- he vuelto a encontrar a compañeros y compañeras con las que compartimos movilizaciones y solo entonces, en plena Democracia, supe sus nombres y apellidos verdaderos”. La discreción era un arma básica de autoprotección. “De hecho -dice Espí- cuando participabas en una acción de protesta te cuidabas de saber lo estrictamente necesario. Era la manera de protegerte y de proteger a los demás”. “Si salía mal y te detenían, en caso de que te torturasen no podías dar información ni datos que no sabías ni tenías”, explica.

En cuanto a los contactos con otras cédulas o grupos revolucionarios, los jóvenes de Astilleros Españoles comenzaron a organizarse políticamente como socialistas autogestionarios. Pero participaban en reuniones con asistencia de toda clase de simpatizantes de otras ideologías *subversivas* en pisos francos en València, en la masía de Xirivella que ya se ha citado o en otra de Riba-roja de Túria. Ahí se hablaba de asuntos de la fábrica, pero también de qué ocurría en el barrio, en la capital valenciana, en España o en el mundo: desde Argelia a Cuba pasando por Francia o Berlín. Las comunicaciones entre camaradas eran verbales y siempre bajo el máximo anonimato. Tornero recuerda que durante la Transición era frecuente encontrarse a amigos o conocidos y preguntarles: “¿Cómo va la familia?”. Esta cuestión podía hacer referencia a la reunión que se acababa de celebrar el último fin de semana en un sitio seguro. Pero también al golpe que acababa de dar la

policía secreta en una asamblea clandestina en una universidad o a las detenciones efectuadas en un piso franco que se creía seguro.

Dentro de Astilleros Españoles, la torre del edificio del Reloj o los jardines cercanos a los talleres y naves eran los lugares donde progresivamente se van a reunir los correligionarios para hablar de política y de sindicalismo a la hora del almuerzo o la comida. Con el tiempo, se harán reuniones e incluso asambleas en las que se criticara a la dirección y sus colaboradores sin temor. Primero eran 10, luego 20 y hasta 60 personas, relata Espí.

Las normas de clandestinidad eran muy estrictas. A medida que crece el compromiso de los trabajadores, la empresa aumenta la presión sobre ellos y las represalias también.

Las quedadas eran siempre secretas y solía cambiarse la hora y el sitio varias veces. Los espacios públicos y abiertos como la Estación de Autobuses, la Estación del Norte o las plazas muy transitadas eran más seguros. Porque en caso de tener que huir, el perseguido podía escabullirse o esconderse entre la multitud. Además, en las taquillas de la estación de autobuses y de la Estación del Norte se podían guardar mochilas o bolsas con material comprometido como propaganda, folletos, instrucciones, agendas, números de teléfono o direcciones de camaradas.

Cuando se acudía a una cita, era frecuente ir bastante más pronto, 30 o 40 minutos, para comprobar que no había nadie vigilando o gente rara ajena a la organización. Si se llegaba, por un lado -al lugar de la reunión- lo normal era marcharse por otro. En la puerta, si se trataba de un piso franco se trataba de evitar aglomeraciones o reuniones numerosas que pudieran alertar a los vecinos. La meta era pasar desapercibidos y que nadie escuchara conversaciones indiscretas. Si había que frecuentar un lugar por reuniones o cuestiones operativas, se hacía mediante itinerarios alternativos para no llamar la atención.

Si había un encuentro en un bar, o en un lugar público, donde los participantes estaban sentados, siempre había varias personas mirando hacia la puerta, controlando quien entraba y si era necesario dar la alarma para salir huyendo. Además, en la puerta siempre había alguien vigilando por si venía la policía o se veía a alguien extraño.

Cada vez que se acudía a alguna asamblea o contacto con otros compañeros de otras empresas, se tenían que guardar unas normas de seguridad. Pero ante todo evitar ser seguido y ante la más mínima duda: abortar. Manolo Tornero lo cuenta en primera persona: "En cierta ocasión fui con una compañera a una reunión en Nazaret. Llegamos con tiempo y dejamos la moto a 2 o 3 manzanas. Al andar hacia el sitio donde habíamos quedado descubrimos que nos seguían. Me agaché para simular que me ataba los cordones de las

botas y ahí estaban: un par de hombres que no nos perdían de vista”. Ante esta situación, Tornero decidió que era hora de marcharse sin asistir a la reunión. Así que fueron a toda prisa a coger la moto, pero detrás de ellos un Renault 5 no les perdía el rastro. Al final consiguieron despistarlos por la Avenida del Puerto, de vuelta hacia Quart, acelerando a toda velocidad. Esta es una de las múltiples anécdotas que atesora Tornero de aquella época.

2.8.1. Los conflictivos años 70: breve cronología histórica

Todo el decenio de los 70 fue extremadamente conflictivo en España y en la Comunitat Valenciana. De hecho, se sucedieron una serie de hechos históricos que precipitaron el fin de la Dictadura y el advenimiento de la Monarquía Parlamentaria del hoy denostado Juan Carlos I. Los integrantes del movimiento obrero de la industria de Quart-Manises fueron actores protagonistas de la Transición participando en diversas movilizaciones. *Los Topos* y Socialistas Autogestionarios se implicaron en esa profunda conflictividad laboral, social, sindical y política.

Para comprender la trascendencia de estos hechos, es importante recordar una serie de hitos acontecidos entre 1970 y 1980 que alimentaron y avivaron la efervescencia social y política que vivía el país:

1) Entre el 3 y el 9 de diciembre de 1970 tiene lugar el proceso de Burgos, en el que se juzgan a 16 miembros de ETA acusados de matar a Melitón Manzanas, jefe de la Brigada Político-Social de San Sebastián, así como al guardia de Tráfico José Pardines y al taxista Fermín Monasterio. Las protestas antifranquistas además de las presiones diplomáticas de decenas de países reclamaron que no se ejecute a ninguno de los encausados. Todo el país, pero en especial Euskadi, es un reguero de huelgas y movilizaciones en las calles, las plazas, las fábricas y las universidades. Incluso en las iglesias.

El 4 de diciembre, al día siguiente del inicio del juicio, el Gobierno decreta el estado de excepción en Guipúzcoa, que se extiende al resto del país diez días después. Era una situación sin apenas precedentes después de los “Veinticinco años de Paz”. La sentencia se publica el 28 de diciembre y condena a más de quinientos años de cárcel a quince de los encausados y a la pena de muerte a seis de ellos. Sólo una mujer, Arantxa Arruti, es absuelta. Finalmente, por la presión popular y política -nacional y mundial-, el Generalísimo anuncia en su discurso de Nochevieja que concede el indulto.

2) El 20 de diciembre de 1973, el presidente del Gobierno Luis Carrero Blanco, es asesinado por ETA, con un explosivo que hace saltar su coche a 10 metros de altura.

Era el delfín de Franco, su mano derecha y sucesor natural. La banda terrorista asestó una puñalada mortal en el corazón al régimen fascista y puso al descubierto la debilidad de un sistema policial y militar cada vez más debilitado y yermo de apoyos sociales y políticos. Además, los etarras se ganaban la simpatía de gran parte de los demócratas.

3) El 2 de marzo de 1974 fue ejecutado con el garrote vil el anarquista y antifascista Salvador Puig Antich, en Barcelona. Había sido juzgado y condenado como el autor material de la muerte del subinspector de Policía Francisco Anguas Barragán. Esta ejecución motivó una ola de protestas en toda España y en el mundo civilizado, incluida la Santa Sede, que solicitaron sin éxito el indulto.

4) El 27 de septiembre de 1975, en Madrid, Barcelona y Burgos, fueron fusilados tres miembros del Frente Revolucionario Antifascista y Patriota (FRAP) -José Humberto Baena, José Luis Sánchez Bravo y Ramón García Sanz- y dos de ETA político-militar: Juan Paredes Manot (Txiki) y Ángel Otaegui. Fueron las últimas 5 ejecuciones de la Dictadura y como ocurría durante esta conflictiva década de los 70, hubo paros y huelgas en diversos puntos de España y Comunitat Valenciana. También se repitieron protestas diplomáticas a nivel internacional, de multitud de países europeos y americanos, sobre todo.

5) Franco muere el 20 de noviembre de 1975, tras una terrible agonía y después de varios años de rumores en los que las organizaciones *subversivas* y revolucionarias esperaban esta noticia. Millones de españoles lo celebran en privado, con cava incluso. Los menos lo lloraron, aunque también fueron cientos de miles.

6) Dos días después, el 22 de noviembre, Juan Carlos I de Borbón, que había sido designado como sucesor por el propio Caudillo, fue proclamado Rey ante las Cortes y el Consejo del Reino. El monarca pasa a ser el jefe de Estado y comienza a dar pasos hacia la instauración de una Monarquía Parlamentaria.

7) Carlos Arias Navarro, último presidente franquista de España, dimite el 1 de julio de 1976 y lo sustituye Adolfo Suárez. Este último político puso en marcha una serie de reformas políticas e institucionales que lograron implantar la Democracia en España.

8) La Ley para la Reforma Política, que supuso la abolición de las leyes fundamentales de la Dictadura, fue aprobada por las Cortes franquistas y sometida a referéndum el día 15 de diciembre de 1976. Tras ser aprobada, entró en vigor el 4 de enero de 1977. Esta norma suponía en la práctica la abolición de las principales leyes franquistas que habían sustentado el sistema fascista durante 40 años.

9) Tras la ley para la Reforma Política, Suárez conduce al país a las primeras elecciones generales desde 1938. Los comicios se celebraron el 15 de junio de 1977. Eran las primeras desde la Guerra Civil. La coalición Unión de Centro Democrático (UCD), liderada por el propio Suárez, resultó la candidatura más votada.

10) El 14 de octubre de 1977 (después de las elecciones) se declarará por fin la amnistía total y se reconocen los derechos civiles y políticos básicos como el derecho de reunión, de manifestación o de militancia o sindicación.

11) El 6 de diciembre de 1978 se realiza el referéndum sobre la Constitución Española que es aprobada por mayoría y entra en vigor el 29 de diciembre. Hoy sigue en vigor.

2.8.2. Las primeras movilizaciones y la primera “culebra”

Desde finales de los años 60 y en especial desde principios de los 70 se da el caldo de cultivo necesario para que en Elcano comience a gestarse un movimiento sindical y político clandestino pero potente. Hay una circunstancia industrial que contribuyó a que cambiara el orden establecido. La empresa pasó de construir componentes de los barcos y la industria naval -carretillas, cabestrantes y materiales auxiliares- a motores, concretamente de la marca Götaverken. Esto obligó a aumentar el nivel profesional de los operarios o a buscarlos fuera y ficharlos. A partir de ahí, ya no valía con tener un currículum franquista, *nacional* o *verticalista*, como hasta finales de los 50, para ser contratado, y sobre todo, para estar a la altura de lo que exigía la compañía.

Por eso, las promociones de la Escuela de Aprendices entran cada vez más preparadas y también aterriza gente joven de las Escuelas Profesionales de San José y San Vicente Ferrer (Escuela Sindical), así como de los Jesuitas. Parte de estas renovadas generaciones de empleados del astillero llegan con nuevas ideas, marxistas y anarquistas, con la juventud y la energía que esta proporciona, y con la ventaja de no haber vivido en sus propias carnes la represión lo que les proporcionaba un plus de osadía. Asimismo, los más comprometidos comienzan a trabar contactos dentro y fuera de la factoría con activistas del PCE y participan en las incipientes movilizaciones y actos de protesta contra un régimen cada vez más frágil e impopular.

En ese contexto, se topan con que en fábrica se están haciendo jornadas interminables, pero mal pagadas. Tanto que se necesitaba hacer muchas horas extraordinarias para llevarse a casa un sueldo digno. Entre otras cosas porque la inflación era del 30%

y los precios estaban disparados. Además, las condiciones salariales de Manises eran muy inferiores a la de las otras factorías del grupo naval público.

Entonces, en la factoría había dos turnos: de 8 de la mañana a las 18 horas y de 20 de la tarde a 8 de la mañana siguiente. Quienes hacían horas extraordinarias alargaban la tarde de 18 a 20 horas. También había trabajadores que hacían doble turno: entraban el viernes por la mañana y salían el sábado a las 14 horas. Esos horarios eran dañinos para la salud física y psicológica de las personas. Además, por la noche no se descansaba bien y se daban más situaciones de riesgo y de accidentes dado que se trabajaba con máquinas pesadas que requerían gran atención. Pero la fatiga y el sueño no siempre permitían estar con los cinco sentidos y favorecían este tipo de percances.

Los jóvenes del TAS -como los de CCOO, cuando se organizan – centraron una de sus primeras reivindicaciones en que los salarios creciesen y se asimilasen a los de las contratas externas, la Conte. Para presionar, comenzaron a negarse a hacer horas extraordinarias. Precisamente por ser más jóvenes, no tenían cargas familiares y podían permitirse no hacerlas. No en vano, recuerdan Espí y Tornero, en aquella época, se cobraban 180 horas de trabajo, más aparte 220 de extraordinarias, lo que significa que se estaba doblando de largo la jornada laboral. Hoy esto sería ilegal porque la legislación laboral obligaría a contratar a más personal y a salvaguardar la seguridad de la mano de obra. Así las cosas, entre 1968 y 1972, la resistencia antifranquista era una realidad en Elcano.

Como hemos visto, los del TAS comienzan a organizarse y traban amistad entre sí. Tornero, Espí, Latorre, Valenzuela, Casañ, Serra y otros ya son grupo organizado. Mientras, fuera de la fábrica el PCE lidera la lucha por derribar al Franquismo. Un trabajador de Elcano, el comunista Leopoldo César Mañas, por ejemplo, fue detenido por participar *en actividades contra la Dictadura, procesado y juzgado ante el Tribunal de Orden Público* e ingresó en la Cárcel Modelo de València el 28 de octubre de 1970. Salió en libertad el 31 de diciembre. Estuvo un tiempo sin trabajar hasta que pudo volver. Otros camaradas, también operarios de Elcano, se libraron de caer en manos de la Brigada Político-Social y de la Guardia Civil.³³ Según recuerda Espí, aquella acción de protesta

33 Ver también lo publicado por César Llorca en "La factoría de Elcano en Manises y CCOO" sobre la detención de Leopoldo César Mañas, así como sobre los inicios en la actividad revolucionaria antifranquista de José García-Melgares y Vicente Ballester en las páginas 190 a 192.

tuvo lugar en las Escuelas Jesuitas y por la empresa de Quart-Manises asistieron 4 frezadores: Mañas, Prieto, Espí y Federico Miralles. Los dos que abandonaron el local por la calle directamente fueron apresados, los otros dos, Espí y Miralles, se libraron porque se fueron a un recital.

Al año siguiente, en 1971, como narra Tornero, tuvo lugar un acto de sabotaje contra la estación de autobuses de València y que incluía el intento de derribar un autobús en Quart de Poblet a la altura de la actual rotonda de la calle Joanot Martorell. En esta acción participaron por separado Tornero y Espí junto a otros socialistas autogestionarios. El primero estaba en el comando que tenía como misión pinchar las ruedas del bus y tumbarlo con unas sogas. La idea era volcar el vehículo, pero no se consiguió porque asaetaron con navajas los 4 neumáticos a la vez, lo que provocó que el convoy cayese a plomo y se quedase falcado en el suelo. Luego Tornero y el resto de sus colegas llenaron toda la Avenida de Sant Onofre de panfletos. Como coartada, cuando acabó, El Bruto se fue al cine, en concreto al Cine Nilo, -hace años que desapareció y en su lugar hay un supermercado Mercadona-, y cuando se acabó la película se marchó a su casa. Por su parte, Voro se concentró por sorpresa en la Estación de Autobuses de València y a la señal convenida comenzó a lanzar piedras contra los cristales hasta destrozarlos. Fue una primera gran movilización en la que participaron varias decenas de activistas.

Poco después, entre 1973 y 1974 empiezan las asambleas en la fábrica. En 1973, el grupo de los socialistas autogestionarios apoya a otros compañeros para que formen parte del Jurado de Empresa, pero aún no presentan candidatos porque el colectivo no estaba suficientemente maduro. En 1974, en el centro valenciano de Astilleros Españoles, aconteció un hito importante en clave interna y en el marco de la lucha sindical. Ocurrió el intento de despido de un trabajador -Victoriano Valero Gil- al que la empresa se vio obligada a readmitir por las protestas en la fábrica. *Los Topos* recuerdan aquel momento como la primera gran batalla ganada. Este veterano fue sancionado y despojado de su empleo porque habló en una asamblea vehementemente contra la dirección de la compañía. Sus compañeros organizaron una huelga que incluyó la primera “culebra” de Elcano: la forma más popular de movilización obrera que llevaban a cabo los trabajadores de este astillero.

“La culebra” consistía en una gran fila de huelguistas que iba pasando por los talleres y las oficinas cuando se decretaban paros parciales o totales. Quienes se resistían a parar eran *invitados* por el resto a sumarse a las movilizaciones. Esta acción reivindic-

tiva marcó un antes y un después. Los más mayores, represaliados de la Guerra Civil y simpatizantes de organizaciones clandestinas de izquierdas, vivieron con emoción este episodio de rebelión contra el sistema autoritario. Los más jóvenes eran más conscientes de que la victoria contra el fascismo estaba más cerca.³⁴

2.8.3. Las elecciones a Jurados de Empresa y las huelgas del 75-76

En 1975, la cédula de los Trabajadores Autogestionarios Socialistas de talleres había germinado lo suficiente como para conformar un grupo numeroso y bien organizado. También tenía las conexiones necesarias, tanto internas como externas, para plantearse concurrir a unas “elecciones sindicales” de la época. *Los Topos* eran bastante conocidos por su trabajo en las comisiones de empresa y de barrios. Tornero y el resto de camaradas presentan candidatura al Jurado de Empresa en bloque. Entonces se votaba a la persona, no a candidatos de una lista cerrada porque había listas abiertas. El más votado fue Tornero -con más de 300 apoyos- por delante de García-Melgares. De *Los Topos* salieron 16 delegados, y de CCOO, 4. Los autogestionarios tenían representación en los diversos talleres mientras que el sindicato cercano al PCE controlaba maquinaria y mantenimiento.

Los antifranquistas se hacen con el control del Jurado de Empresa y ya no lo van a ceder nunca. Los *verticalistas* y los *nacionales* se quedan fuera. Ahí al principio estaban todos juntos, socialistas autogestionarios o Topos, comunistas, anarquistas... Luego se consolida un triunvirato sindical que continuará hasta el fin de la propia factoría. Aquí podemos avanzar que los enfrentamientos dialécticos entre Tornero -del CAT- y García-Melgares – de CCOO – fueron una constante durante décadas. Ambos fueron los dos líderes sindicales más populares e influyentes en Elcano. Había compañeros y compañeras, con independencia de que militasen en sus sindicatos de referencia, que esperaban a verlos hablar para decidir el sentido de su voto en la asamblea. Cada uno a su manera representaron unos valores muy firmes en favor de la movilización de la clase obrera, y por eso, siempre tuvieron el reconocimiento de la mayor parte de la plantilla.

Mientras tanto, en 1975 se produjo la huelga con más repercusión hasta ese momento. La naviera de Manises-Quart reclama que su convenio se equipare a los otros centros productivos del resto de España donde se cobraba más. La factoría paró casi al cien por

34 Durante los años 80 y los 90, “la culebra” siguió haciéndose durante otras protestas y movilizaciones tal como nos transmiten otros afiliados del CAT como Pedro Vígara Barbero que participaron en ellas.

cien durante 40 días. El mayor enemigo para el colectivo obrero, además del miedo a la represión policial, era no contar con suficientes ahorros para mantener el pulso a la empresa. Y eso que había caja de resistencia. Pero no llegaba para todo. En el 1976 hubo otros 30 días de huelga. En este segundo ejercicio la protesta buscaba lograr un convenio beneficioso. Los trabajadores consiguieron un incremento salarial del 28% frente a un IPC del 20%. Además, en las negociaciones de los convenios de la época se incluían otras reivindicaciones como el derecho a la huelga, asambleas o representación libre sindical. En aquellos tiempos, los salarios del astillero público eran muy bajos y era frecuente que los empleados de las contratas cobraran más que los de Elcano. Por ello, en los primeros tiempos, la mejora salarial fue una constante en las peticiones de USO, CCOO y del CAT, posteriormente.

Las protestas en el astillero, -unas veces por cuestiones laborales y salariales, y otras para reclamar libertad y derechos civiles-, coinciden con las de los barrios para exigir infraestructuras como el alcantarillado, más zonas verdes o dotaciones culturales en el Barrio del Cristo, el Barrio San Francisco o La Cebollera. Es sabido que algunos sacerdotes abrieron las parroquias a los trabajadores para que pudieran celebrar sus reuniones y asambleas. En el área metropolitana, los párrocos de L'Elia, San Marcelino, el Barrio del Cristo, el Barrio San Jerónimo, el Barrio San Francisco, La Cebollera - Quart de Poblet- y Xirivella ayudaron al movimiento obrero y sindical. Incluso a riesgo de que *los Grises* entrasen en los cenobios para cargar contra los operarios y destrozasen las imágenes religiosas y el resto de elementos del culto.

Una de las asambleas más conflictivas y concurridas, con motivo de esas movilizaciones de 1975 y 1976, tuvo lugar en la parroquia de Santa Cecilia, sita en la esquina de la calle El Palleter con la calle Santa Cecilia de Quart de Poblet. Su párroco, Benjamín Peinado, en un reportaje publicado en el diario *Levante-EMV* con motivo del 25 aniversario de la muerte de Franco, relataba al periodista José Miguel Vigará cómo discurrió aquella tarde-noche. Los manifestantes de Elcano estaban dentro de la iglesia y un capitán de los *Grises*, armado con su pistola, le comunicó al sacerdote que al cabo de unos minutos iban a entrar a desalojar la asamblea. El religioso habló con los dirigentes del Comité de Huelga y les informó de su conversación con el jefe del destacamento.

Tras estas amenazas policiales, los operarios agilizaron la reunión, en la que habría no menos de un centenar de activistas, votaron si daban el sí al convenio y desconvocaban, o lo rechazaban y seguían con las huelgas. Conforme iban ejerciendo el voto, cada uno

de los huelguistas iba saliendo por cada lado del cenobio, según si el voto era afirmativo o negativo, y de ahí a casa, cada cual. Afortunadamente, la policía no llegó a cargar y no ocurrió nada dentro de la parroquia. Eso sí, el párroco Benjamín Peinado sí comunicó a los trabajadores que tomaran sus decisiones con libertad y si finalmente entraban los agentes al recinto sagrado, e incluso se producían destrozos, pues el sacerdote estaba dispuesto a asumirlo. Incluso si se producían roturas de imágenes sagradas.

Por otro lado, estando en esas negociaciones complicadas con Sangüesa y los otros directivos franquistas se dieron circunstancias dignas de referenciar. A finales de 1975, en plenas conversaciones para la revisión salarial, la dirección planteó a los Jurados de Empresa que se sumasen a una moción de condolencia por la muerte de Franco. Tornero y su grupo se negaron a firmarla. De hecho, se abstuvieron. Otros simpatizantes y colaboradores de esta corriente sindical votaron en contra y no firmaron. En aquella ocasión un veterano empleado se encargó de recoger los apoyos para sacar adelante la declaración institucional a favor del Caudillo. A *Los Topos* los presionaron con que, si no daban el "sí" a ese texto, quedaría reflejado en una ficha y el día de mañana podía ser causa de despido directo.

Desde el punto de vista personal, Tornero -que se convirtió en un líder con prestigio y popularidad en Elcano-, vivió dos años complicados. En los meses en los que estaban negociando con la dirección tuvo una escolta no deseada. "Me seguían dos hombres durante todo el día y se alargó durante varios meses", explica. Salía de casa y allí estaban observando. Arrancaba la moto, comenzaba a circular y detrás el coche. Cuando acababa la jornada laboral pasaba igual. Desde la puerta misma de la fábrica le acechaban y le perseguían. "Nunca supe quienes eran, si policías de la secreta, de la Brigada Político-Social o detectives contratados por la empresa, el caso es que durante un tiempo estaban siempre ahí, aunque nunca me hablaron ni me hicieron nada", recuerda. Estas persecuciones discretas pero muy intimidatorias no pasaron desapercibidas para el cura del barrio San Francisco donde vivía Tornero. De hecho, en alguna ocasión le advertía: "Hay gente rara en el barrio, ten cuidado". Tras períodos de presión, durante varias semanas, incluso meses, ... conforme habían aparecido, estos perseguidores desaparecían. Y todo volvía a la normalidad.

O casi. En otra ocasión, a Tornero le citó un alto cargo de la Brigada Político-Social para una entrevista personal en un bar de València. El líder sindical acudió a la cita con protección. Para ello, le acompañaron Espí, Valenzuela y otro compañero del grupo, Pepe *El Rubio*, apodo de José Espinós. Espí y Valenzuela se quedaron en la puerta del local, como

centinelas, y Espinós se situó en una mesa contigua a Tornero. Todos temían que podía ser una trampa y quizá lo que pretendía la policía era detener a El Bestia.

En realidad, todo quedó en un cara a cara en el que el jefe de la BPS le propuso al sindicalista que se convirtiese en informador de las autoridades franquistas. A cambio de conseguir unos ingresos económicos extraordinarios, métodos anticonceptivos -que escaseaban en la época- y quién sabe un ascenso rápido, Tornero tenía que advertir a la policía de los movimientos de los trabajadores. Cuando iba a ver una acción de protesta, si se estaba preparando una huelga, quienes eran los organizadores y cabecillas, ... en fin, tenía que delatar a sus compañeros y amigos. El dirigente del TAS rechazó la oferta y se marchó con el resto de sus camaradas.

2.8.4. Los Topos de Quart y Manises se afilian a la USO

En enero de 1977, se publica el primer número de un modesto fanzine denominado "Paso a Paso", que se auto describe como "Revista de formación e información de la Unión Sindical Obrera" y que se distribuye por 10 pesetas el ejemplar en la zona de Manises y Quart de Poblet más el Barrio del Cristo, el Barrio de San Jerónimo y el Barrio de San Francisco. En la página 10 de esta humilde publicación, los Socialistas Autogestionarios de la naval valenciana pública explican porqué decidieron unirse a la Unión Sindical Obrera (USO), y porqué este sindicato sí les convence.

"Desde una alternativa socialista -dice este opúsculo-, USO no solo plantea la lucha en el terreno económico, también en el social y político, para poder así destruir el sistema capitalista, y construir una sociedad más justa. Una organización sindical que sea fiel a los intereses de la clase obrera y, por lo tanto, controlada por ella".

Aquí vemos dos claves fundamentales en la filosofía que mueve al TAS durante los años 70 y 80, su ramificación de USO posterior y su reinención ulterior en el CAT. Estas dos reivindicaciones básicas son:

1) La destrucción del sistema capitalista y su sustitución por una sociedad auténticamente proletaria, justa y democrática: la denominada Sociedad Socialista Autogestionaria.

2) Un sindicato único que aglutine a toda la clase trabajadora universal.

En el caso de la USO, los Topos se sienten atraídos por este sindicato porque fue fundado por metalúrgicos y mineros del País Vasco y Asturias lo que trazaba lazos de tipo sectorial con los obreros de la industria naval de la Comunitat Valenciana. Para los autogestionarios, el sindicato es el instrumento único y más eficaz para transformar la sociedad. Es

el arma social y política para derribar el capitalismo y sustituirlo por una sociedad cimentada en la colectivización de los medios de producción y en la distribución equitativa de la riqueza.

Los Topos veían en USO un sindicato auténticamente obrero, un Sindicato de Clase, que solo responde a intereses proletarios. Además, entienden que el sindicato tiene que ser autónomo e independiente del Gobierno, de la patronal y de los partidos políticos. Para ello, se necesita la autonomía a tres niveles: organizativo, económico y sindical. A su modo de ver, después de la libertad sindical y a partir de las propias empresas o barrios, de las acciones conjuntas o el diálogo, serán los propios obreros los que irán construyendo la unidad de la clase, con un Sindicalismo Unitario. En esa línea, las organizaciones de base y las comisiones de empresas y de barrios deberían ser los actores sociales principales.

No hay que olvidar que la Carta Fundacional de USO, fechada en 1961, incluye principios totalmente compartidos por el Socialismo Autogestionario. Uno clave es el rechazo al Capitalismo por lo que tiene de sistema “explotador del hombre por el hombre” y porque antepone “el lucro a las necesidades del pueblo”. El sistema capitalista, explica el ideario de USO, niega al Pueblo su capacidad de “ser libre y responsable” y “su participación y control del Poder”. Las estructuras capitalistas actúan “falseando el juego democrático y monopolizando la información, con vistas a mantener un sistema económico-social que fabrica hombres ejecutores sin responsabilidad y consumidores pasivos estimulados por una publicidad creadora de necesidades”.³⁵ Esta filosofía anticapitalista forma parte del ADN de los Topos desde su organización y fundación en el TAS, luego en USO y después en el CAT. Y los va a acompañar a lo largo de toda su interacción social, histórica y sindical desde los años 60 a 2008, cuando cierra el astillero. *Los Topos* siguen siendo anticapitalistas y transgresores. Aún hoy en el año 2022.

Por todo lo relatado, en los prolegómenos de los comicios de 1975, se produce la primera y abrupta ruptura en el movimiento sindical de la fábrica de Quart-Manises. La mayoría de los Socialistas Autogestionarios se mantuvieron como movimiento autónomo interno y pronto terminarían afiliándose a la USO. A partir de 1980, *los Topos* y sus seguidores abandonan la USO y crean su propio sindicato: los Colectivos Autónomos de Trabajadores (CAT).

En cambio, una minoría de los autogestionarios evolucionó a otros postulados y se unieron a la CGT. Fue el tránsito parcial a la UGT y el PSOE, donde acabaron finalmente. Parale-

35 Ver la carta fundacional de USO en <https://www.uso.es/historia/>

lamente, los partidarios del PCE, pronto desembarcaron en CCOO, y conformaron el sindicato más fuerte en el Estado Español pero que en AESA de València siempre se conformó con ser la segunda o la tercera fuerza sindical.

Hasta bien entrado el siglo XXI, tras 4 décadas de luchas sociales y proletarias, la alternancia sindical estuvo marcada por la interacción de estas tres fuerzas sindicales: CCOO, UGT y CAT. Esta última formación, que lideraron Tornero, Espí, Valenzuela, Latorre, Enrique Casañ o José Manuel Serra, por citar algunos, fue la primera fuerza sindical durante 28 años. De hecho, Manolo Tornero fue presidente del Comité de Empresa al igual que Casañ. Valenzuela, por su parte, fue secretario, cargo que el CAT consideró estratégico en la lucha sindical porque redactaba y custodiaba las actas, y porque guardaba también documentación relevante.

El aspecto negativo de estos primeros comicios sindicales es que se escenificó la división del movimiento obrero ante los compañeros no adscritos. Hasta ese instante, todas las tendencias ideológicas convergían en una acción sindical unitaria, pero a partir de ahí se organizan hasta tres ramas distintas. Un sector era el formado por *Los Topos*, que se definen como marxistas no leninistas, y como socialistas autogestionarios.

Una segunda corriente es la liderada por Melgares, Mañas y Campayo: los comunistas que conforman CCOO. Y una tercera corriente, se queda en el socialismo autogestionario y acabará afiliándose a CGT. Después, pasan de este sindicato a UGT. Aquí encontramos a Ángel Carpio y Antonio Castro. Este último además ya en los años 80 y 90 tuvo una larga carrera como dirigente del PSPV-PSOE, donde fue secretario de finanzas y diputado autonómico en les Corts Valencianes. En el seno del Comité de Empresa, conforme avanzan los años 90 y luego en la primera década del siglo XXI, cuando el CAT no desempeñó cargos directivos, se debió a que UGT y CCOO llegaron a acuerdos para que la presidencia la tuviera uno de estos dos sindicatos con el objetivo de apartar al sindicato de autónomos. Todas estas cuestiones se abordarán en el segundo capítulo que sigue a continuación.

2.9. El mayor astillero de Europa (AES A) y la crisis de 1978

Paralelamente a la evolución del movimiento sindical en la empresa, asistimos a una evolución industrial en la que debemos detenernos de forma sucinta. La unidad fabril ubicada a caballo de Manises-Quart ya había nacido en 1949 con ese nombre: Elcano-Empresa Na-

cional de la Marina Mercante. Sin embargo, a mediados de los años 70, se integra en AESA (Astilleros Españoles Sociedad Anónima).

En este cuadro resumimos la evolución industrial e histórica de la fábrica:

Elcano-Empresa Nacional de la Marina Mercante (1950-1966)

Ascasa-Astilleros de Cádiz SA (1966-1969)

Aesa-Astilleros Españoles SA (1969-1994)

MED-Manises Diesel Engines (1994-2000)

IZAR (2000-2008)

Pues bien, hay que destacar que, en 1974, AESA era el astillero más grande de Europa y uno de los 4 más poderosos del mundo. La fábrica valenciana pública formaba parte del emporio naval más importante del país, pero seguía sin resolver los grandes retos productivos y tecnológicos que iban a favorecer durante los años 80 y 90 que no fuera lo suficientemente competitiva y versátil como para garantizar su supervivencia económica a partir del siglo XXI.

El liderazgo de Astilleros Españoles hasta mitad de los 70 fue posible porque desde 1959, hubo un crecimiento sostenido de la producción y la facturación de la industria naval nacional. Esto se debió a varios factores como una intensa demanda sostenida nacional e internacional, derivada de un tráfico marítimo mundial en auge; más unos costes laborales bajos derivados de unos salarios contenidos que primaban en el sector, junto al entusiasta apoyo económico del estado franquista, en plena época del desarrollismo, que consideraba estratégica esta industria al igual que la propia construcción de una armada civil y militar potente que debía servir al Estado, desde la garantía financiera de lo público, pero también con los armadores privados como destacados actores del mercado. A finales de los 50, la producción nacional ascendía a 100.000 Toneladas de Registro Bruto (TRB), mientras que, en 1973, superó el millón y medio. Este dato demuestra cómo había sido esa expansión de la naval española, que también había llevado conllevado un preocupante endeudamiento financiero de AESA y otras grandes corporaciones.

Por si fuera poco, desde 1975 la coyuntura internacional y nacional cambió, y no se pusieron en marcha los mecanismos necesarios para resolver los problemas estructurales de la industria naval española, en general, y de Elcano, en particular. Nuestro sector público y privado tuvo una excesiva dependencia de los mercados internacionales y se acabó especializando en buques de gran tamaño, cargueros y petroleros, dejando atrás la industria auxiliar

y el mercado nacional. Por ende, las empresas públicas navales estaban muy endeudadas lo que llevó a AESA a una situación de quiebra técnica a finales de los 70. En Manises-Quart, en ese momento, trabajaban 1.400 personas, solo en los puestos directos de la plantilla.

Con la llegada al poder de Adolfo Suárez y la UCD en 1976, el nuevo gobierno democrático tiene que enfrentarse a retos de gran calado para poner en marcha las profundas reformas políticas que necesitaba la economía y la sociedad española. Una de estas grandes transformaciones fue la primera reconversión naval ya que Suárez y su ministro de Industria Agustín Rodríguez Sahagún decidieron acometer a partir de 1978 esos intensos cambios en el sector naval. El Gobierno de UCD se planteó incluso cerrar algunos centros de trabajo para reducir el déficit que solo en AESA era de 17.000 millones de pesetas, 102 millones de euros.

En julio de 1978, las federaciones sindicales estatales de CCOO, UGT, USO -donde estaban los posteriores fundadores del CAT- y ELA-STV, el influyente sindicato vasco, firmaron con los directivos de las grandes compañías navales del país -AESA, Astano y Bazán- el denominado Pacto de los Astilleros, que sirvió para garantizar la continuidad de Astilleros Españoles y la mayor parte de los puestos de trabajo en la unidad fabril de Manises-Quart.

El Estado aportó un crédito especial de 27.000 millones de pesetas, 162 millones de euros, que vinieron a sanear las cuentas del grupo empresarial. A cambio, los trabajadores aceptaron un Expediente de Regulación de Empleo que en Manises afectaba a 680 parados temporales. Los empleados afectados por el paro iban rotando a cambio de reducir el impacto económico que supuso en las nóminas de toda la plantilla este ERE. Además, los parados no se quedaron en casa, sino que acudían a la fábrica con sus horarios habituales para participar en diferentes actividades sindicales, formativas o lúdicas.³⁶

El acuerdo que firmaron en Madrid las federaciones estatales con Rodríguez Sahagún estuvo precedido de huelgas y movilizaciones en València y otras ciudades. De hecho, en las calles hubo enfrentamientos con la Policía Armada y lanzamientos de pelotas de goma para reprimir a los trabajadores. Lo más positivo fue que tras cerrarse este pacto nacional, al menos momentáneamente, la fábrica valenciana se salvó del cierre, que ya entonces fue barajado por las autoridades gubernamentales.

36 LLORCA C. "La factoría...". Op Cit.



Primera gran protesta. Primera gran manifestación de todo el sector naval en Madrid, realizada en 1980, con asistencia todos los sindicatos y centros de trabajo de toda España.

3 Capítulo II

El CAT: un sindicato independiente, primera fuerza sindical en la fábrica naval de Quart de Poblet (1980-2008)

3.1. Primero de Mayo de 1980, los socialistas autogestionarios de Elcano forman el CAT.

La Unión Sindical Obrera (USO) buscó posicionarse como tercera fuerza sindical de España, frente a CCOO y UGT, en el contexto de los primeros años de Democracia. Como hemos visto, en 1977, desaparece el sindicato único franquista y hasta 1985, con la Ley Orgánica de Libertad Sindical (LOLS), no se normaliza y legaliza la actividad sindical en nuestro país. En ese período de tiempo, también se están formando las estructuras de los partidos políticos en el Estado Español y la Comunitat Valenciana. Estas



Manifestaciones contra el cierre. Los trabajadores de IZAR Manises realizaron diversas protestas en enclaves estratégicos de València. En la imagen, un grupo de operarios despliega una pancarta en la puerta del Palau de la Generalitat.

organizaciones no estaban tan desarrolladas o consolidadas como en la actualidad. De hecho, no tenían suficientes cuadros orgánicos ni tampoco bastantes candidatos para formar listas en las elecciones estatales, autonómicas o locales. Por ello, reclutan parte de estos mandos y cargos electos en el movimiento asociativo, cívico y sindical.

Paralelamente hay un acercamiento entre los partidos mayoritarios de izquierdas PCE y PSOE, y los sindicatos que adquieren mayor protagonismo en la recién estrenada Democracia: CCOO y UGT. Había -y hay aún hoy- numerosos dirigentes que compartían la doble militancia en el partido y en el sindicato. Sin embargo, en el caso de USO no tenía una organización política de referencia como si ocurría con los anteriores.

Quizá por ello el secretario general más longevo de esta fuerza sindical Manuel Zaguirre fue acusado en la primavera de 1980 de virar hacia el Gobierno centrista de la época y hacia Unión de Centro Democrática, la formación liderada entre 1977 y 1982 por Adolfo Suárez.

Conviene recordar que en USO aconteció una primera ruptura en 1977, en la que parte de la militancia se marcha a UGT, incluyendo el secretario general José María Zufiaur. A partir de ahí, asume la secretaría general de USO Manuel Zaguirre, que plantea una reorientación de la estrategia sindical de esta central que hasta ese momento había sido la tercera más potente en España y la Comunitat Valenciana.

En marzo de 1980, se produce una segunda escisión en el seno de USO que acabó con la incorporación de un notable contingente de cuadros dirigentes y militantes del sindicato a CCOO mientras que el resto de afiliados se quedan en el sindicato ya dirigido por Zaguirre y en pleno viraje al centro. Esta nueva ruptura tiene relevancia para Elcano y los socialistas autogestionarios de la fábrica de Quart y Manises. El nuevo rumbo marcado por Zaguirre supuso una derechización de USO que buscó lograr el respaldo de UCD desde 1978, año en que en plena crisis interna esta organización independiente concurre a las elecciones sindicales. El partido en el Gobierno -liderado por Adolfo Suárez y Fernando Abril Martorell- se aproxima a una formación sindical cercana a sus tesis de la democracia cristiana, y en los posibles escenarios de conflicto laboral, como las negociaciones de convenios o movilizaciones para demandar mejoras laborales, se garantiza que una central sindical defenderá posiciones más cercanas a las suyas. Fundamentalmente, la UCD apuesta por sindicatos que no tengan una base ideológica marxista firme.

Pues bien, en esta segunda escisión, *Los Topos*, los socialistas autogestionarios de Elcano deciden dejar USO, por su movimiento de aproximación a UCD, tal como explica

Voro Espí, y en lugar de desembarcar en CCOO optan por crear su propio sindicato, independiente y de izquierdas: el Colectivo Autónomo de Trabajadores (CAT). El viaje sindical de USO en la factoría valenciana de Astilleros Españoles se extendió de 1975 a 1980. A partir de ahí, y concretamente el Primero de Mayo de 1980, “ya participamos en las manifestaciones del Día Internacional de los Trabajadores como CAT” , cuenta Manolo Tornero.

3. 2. El CAT: “Un sindicato de la empresa o un sindicato de empresa”

En 1980 cuando se crea el CAT, este nuevo sindicato ya tiene entre 140 y 150 delegados, que se integran desde USO, no solo de Elcano sino también provenientes de otras empresas de l’Horta como Peris Andreu, Bronces Mestre, Gardy, CELSA, Doneta, Lois o Vilarrasa. Esta fue una de las razones que llevó a Tornero y el resto del grupo a formar su propia central sindical dado que ya tenían una estructura minoritaria pero destacable. Además, la opción natural para los socialistas autogestionarios de Manises-Quart hubiera sido seguir los pasos de Corell y haberse integrado en CCOO, pero no lo hicieron porque recelaban de un sindicato cercano a un partido político – PCE– y de un modelo sindical direccionado desde la cúpula a la base.

Por ende, cuando aún estaban en USO, *Los Topos* no eran partidarios de firmar los Pactos de la Moncloa, el gran acuerdo de Estado que reunió a los agentes sociales, empresariales y políticos, que sí rubricó CCOO. Por estos factores y por su carácter independiente, optan por formar una organización autónoma de cualquier partido o sindicato. Y nace el CAT, no solo en la fábrica valenciana, sino que muy pronto se extiende al resto de los centros productivos de AESA como Sevilla, Puerto Real, Euskalduna o Sestao. Espí había estado una época como responsable de organización estatal de USO, y esto le sirvió, como él mismo reconoce, para aprovechar los contactos que había hecho en sus viajes e implantar el CAT en estas fábricas con afiliados del USO que se apuntan al nuevo sindicato.

El CAT se alternó el triunfo en las elecciones sindicales de Elcano en los años 80, con CCOO, A partir ahí, desde principios de los años 90 y hasta 2008, cuando se cierra la factoría, siempre fue la fuerza sindical más votada. Sin embargo, como relata Manolo Tornero CCOO y UGT unían sus delegados para que el CAT no pudiera nombrar al

secretario del Comité de Empresa, y en la década del 2000, la presidencia. Sobre una plantilla de 1.200, el CAT llegó a tener cerca de 400 afiliados, y por ejemplo, cuando se cerró la empresa, de los 127 trabajadores que quedaban, 70 eran del CAT.

Según el relato de Manolo Tornero, el liderazgo sindical se lo disputan el CAT y CCOO. A partir de 1995, aumenta el apoyo social para el CAT porque hay también una primera tanda de prejubilaciones de empleados de 55 o más años, que se van a casa con unas ventajosas condiciones salariales. Normalmente, el sindicato independiente gana con ventaja sobre la segunda fuerza sindical, pero al juntarse CCOO y UGT no llegaba a tener mayoría absoluta y la unión de estos dos últimos sindicatos les permitía designar al cargo más importante del Comité de Empresa. Por ejemplo, en el año 2000 la correlación era CAT, 6 delegados; CCOO, 4, y UGT, 3. En los 90, la distribución fue de 10, CAT; 9, CCOO y 4, UGT. Excepto en 1995, donde los autónomos lograron mayoría absoluta.

Según el relato de la historia sindical que hacen los dirigentes de CCOO y UGT, el CAT fue siempre el sindicato de la empresa, lo que explicaría que hubiera notables diferencias y enfrentamientos entre los cuadros dirigentes de estas formaciones. Tornero reconoce las tensiones y diferencias con CCOO y UGT, pero su versión es justamente la contraria. “Desde la llegada al poder del PSOE, tras ganar las elecciones generales en octubre de 1982, CCOO y UGT se convierten en los sindicatos de la empresa mientras que el CAT se mantuvo fiel al lado de los trabajadores”, explica el líder sindical.

Preguntado por las claves que explican que un pequeño sindicato de empresa haya sido durante décadas la fuerza más votada, Tornero señala: “Creo que es porque nunca hemos aceptado prebendas sindicales ni hemos negociado beneficios a nivel personal, como aumentos de categoría o mejoras salariales particulares, sino que siempre hemos priorizado las reivindicaciones para todos los compañeros, siempre hemos demandado mejoras para todo el mundo”, comenta. Los trabajadores que votaban a otros sindicatos dentro de la factoría, “veían como personas afiliadas a ciertos sindicatos, con cualificación profesional inferior o con menos experiencia, pasaban por encima de otras con más méritos para desempeñar el puesto”. Y eso acabó por generar una reputación al CAT que explica que incluso “nos votasen en los convenios o en las asambleas afiliados de CCOO y UGT”.

En cuanto a estrategia sindical, Manolo Tornero explica: “Éramos un equipo de 15 o 20 personas que nunca nos vendimos a la empresa. La mayoría de gente de la fábrica

veía que la gente del CAT continuaba trabajando en el taller mientras los dirigentes sindicales de otros sindicatos estaban liberados o habían promocionado a mejores puestos. Siempre estábamos al lado de la gente, en el taller, no estábamos en Madrid ni en ningún otro sitio. Pienso que por ahí va el asunto. Honradez y coherencia. Vivimos un auténtico sindicalismo de clase, representando al trabajador y no negociando cosas al margen. Eso es lo que nos dio votos durante toda la vida y por parte de gente muy diferente. Nosotros no trabajamos para nuestros afiliados en el sentido de decirles: tu te afiliás al CAT y vas a tener un puesto de trabajo, o mejor dicho, determinado puesto de trabajo; nosotros eso no lo hacíamos” afirma con rotundidad.

Conforme avanzaron los tiempos, los autónomos fueron ganando más prestigio y fuerza. De hecho, se expandieron a otras factorías. “Nosotros llegamos a estar en una representación del 18 o 20% en el sector naval pero la condición mínima era que la gente del CAT no se podía vender. Hemos tenido muchas ofertas por parte de partidos políticos y sindicatos y nunca las hemos aceptado. La gente nos veía seguir trabajando en fábrica. Y supongo que eso es lo que nos daba después la credibilidad”, comenta este líder sindical. Por su parte, Salvador Espí recuerda: “Los del CAT íbamos a Madrid con las dietas que pagaba la empresa, y siempre eran muy inferiores al resto de organizaciones sindicales. En cambio, a nuestros delegados sindicales les sobraba dinero siempre y ese dinero sobrante lo aportábamos a la caja del sindicato, que hoy aún sigue teniendo fondos que se han dedicado a pagar las cajas de Navidad de los jubilados del CAT y a organizar la tradicional comida de hermandad anual de los afiliados”.

Para que se entienda mejor. Cuando la empresa mandaba a trabajar fuera a un operario, por ejemplo, a Sestao o Gijón, se le pagaban dietas para desayunar, comer y cenar. Eran dietas por desplazamientos. Esas cuantías económicas eran muy inferiores a las dietas sindicales que percibían los delegados de las organizaciones sindicales. Pues bien, los representantes del CAT cobraban por ejercer su función sindical en Madrid, o donde tocara, por el mismo dinero que recibían el resto de trabajadores desplazados por motivos laborales. Por tanto, no cobraban las dietas sindicales, que eran el doble, si no como si estuvieran desplazados para hacer algún trabajo, relata Manuel Tornero.

Sobre este extremo, Espí remarca que el CAT apostaba por el concurso-oposición. “Se presentaban los aspirantes y el que mejor nota sacaba pues se llevaba la plaza, ese era nuestro criterio, no si era del CAT o de otro sindicato”, dice este dirigente sindical. Por tanto, el hecho de militar en el CAT nunca fue una ventaja para acceder a un mejor

puesto de trabajo, defienden sus responsables. Tanto es así, que nunca tuvieron liberados al cien por cien, y tampoco tenían piso en Madrid ni tarjeta de gastos pagados por la empresa. A estos privilegios, renunciaron.

3.3. El CAT se siente ninguneado pese a ser mayoritario en Manises

Desde finales de la década de 1980, cambian las relaciones sindicales y se profesionaliza la representación sindical en las grandes empresas públicas como fue Elcano primero y luego AESA. Los convenios laborales, así como las grandes decisiones que afectaban al conjunto de los trabajadores se negocian y se acuerdan en València, pero sobre todo en Madrid. Por eso, comienzan a haber viajes a la capital para reunirse con la cúpula de la empresa y llegar a grandes acuerdos. En esos foros y negociaciones, el CAT, como comentan sus responsables, nunca fue tratado como merecía por tener el 18%-20% de los delegados de toda España. Los dirigentes políticos del PSOE primero y del PP, luego, solo reconocían como verdaderos interlocutores a CCOO y UGT. “En varias reuniones nos llegaron a tirar con la aquiescencia de los directivos de AESA”, subrayan las fuentes del CAT consultadas. Además, los representantes de esta central independiente huyen de “ciertas prebendas sindicales”. Se comportan con un celo especial y en lugar de dormir en buenos hoteles y de comer en restaurantes caros, prefieren alojarse de manera más modesta, ahorrar en dietas y entregar ese dinero al sindicato. Valenzuela o Espí, que han participado en diversas negociaciones en Madrid, señalan que el supuesto trato de favor a UGT y CCOO fue una tónica generalizada. Costó mucho que los representantes de esta organización autónoma lograran el verdadero estatus que merecían por su amplia representación en buena parte de las fábricas de todo el grupo.

A partir de cierto momento, UGT y CCOO se alían en la fábrica de Manises-Quart, pero también en el resto del Estado Español. De hecho, plantean lo que se llama la Unidad de Acción Sindical. Por tanto, las dos centrales sindicales tradicionales negocian y acuerdan en conjunto. En València y en Madrid. Sin embargo, el CAT mantiene su autonomía y suele actuar a la contra de la empresa y de las otras organizaciones sindicales. Por eso se desmarca de una parte de los acuerdos marco del sector y de otras iniciativas que no suscribió porque no las compartía. Un dirigente clave en la expansión

nacional del CAT fue Ildelfonso Calvo que lideró este sindicato en Puerto Real. También otros hechos que fueron traumáticos y violentos son los relacionados con el cierre de Euskalduna, que dio lugar la batalla de Euskalduna, ampliamente documentada en prensa, televisión e incluso en algún libro monográfico.

3.4. Espinós asume la dirección y acomete las grandes reformas pendientes.

En 1985 se produjo el relevo de Luis Barbero Luna, director de la fábrica y de parte de su equipo, por jubilaciones. Lo sustituyó Vicente Espinós que es considerado por las principales centrales sindicales -CAT, CCOO y UGT- como el verdadero artífice de la transformación tecnológica y organizativa de la unidad fabril valenciana. Gracias a los cambios pactados con los sindicatos, según CCOO, se aumenta la productividad hasta un 40%, se implanta una reorganización del trabajo basada en los círculos de calidad y se aumentan los salarios hasta 100.000 pesetas anuales (600 euros).³⁷

Para el CAT, las reformas negociadas con Espinós se concretaron en una serie de acuerdos con la multinacional danesa Burmeister y con otros competidores asiáticos. Se hicieron inversiones importantes, adquiriendo máquinas de otras fábricas como Sestao o la de Euskalduna, que permitieron aumentar la capacidad productiva. También se compraron e instalaron robots en el taller de soldadura y se incorporaron equipamientos para fabricar bancadas y bastidores de una sola pieza, que no precisaban ningún ensamblaje o manipulado industrial. El resultado de todas estas inversiones que entre 1985 y 1996 se han cifrado en más de 1.000 millones de pesetas, de la época, 6 millones de euros, es que la factoría y sus trabajadores se prepararon para una diversificación industrial que les iba a posicionar en el camino de la competitividad que impulsó a la factoría a la vanguardia mundial del sector. El propio Espinós aprovechó también que se cerró la fábrica de la Burmeister en Copenhague para desplazarse a la capital danesa y comprar parte de la maquinaria que luego trajo a València para instalarla y utilizarla.

Espí y Tornero destacan la figura de Vicente Espinós porque fue un hombre con capacidad de anticipar el futuro y de planificar soluciones a largo plazo. De hecho, su tiem-

³⁷ *Ibidem.*

po también fue complicado porque al principio de su mandato se puso sobre la mesa el cierre del astillero. Sin embargo, se recondujo la situación y se sentaron las bases para una etapa fructífera y estable de crecimiento industrial. Gracias en parte a las movilizaciones de los trabajadores y de todos los astilleros en España, el plan de reconversión de 1984 a 1987, permitió salvar la factoría valenciana. Por eso, la época de Espinós al que se le comunicó que había peligro de cierre, se tornó de esperanza al transformar la factoría este directivo.

Los portavoces del CAT recuerdan que las bases para la paz sindical y el auge empresarial del astillero valenciano se fraguaron en una comida celebrada en el restaurante Gijón de Quart de Poblet a la que asistieron por parte de la empresa el nuevo director Vicente Espinós y el jefe de producción Luis Florián; y por parte, del sindicato independiente Tornero y Espí. En el encuentro, tal como relatan los dirigentes sindicales, la empresa pretendía garantizarse la paz sindical para los próximos años ya que junto a las inversiones previstas se vislumbraba un período de expansión para la factoría, que desde 1969 formaba parte del grupo Astilleros Españoles Sociedad Anónima (AESA).

Una las cuestiones que se puso encima de la mesa por parte de la empresa fue que desde la dirección de la factoría de Manises-Quart se ayudaría a que el CAT tuviera, en Madrid y frente al grupo empresarial, el trato sindical que de verdad merecía en función de los resultados electorales que conseguía. A cambio, cuentan Tornero y Espí, la dirección habría pedido al CAT la colaboración sindical que ya le habían garantizado CCOO y UGT.

Los sindicalistas prometieron a Espinós que tendría su apoyo para todo lo que fuera mejorar los equipamientos productivos y tecnológicos de la factoría, sin embargo, no accedieron a darle un cheque en blanco porque a su entender había numerosas reivindicaciones pendientes como que Manises-Quart era la planta de España con salarios más bajos de todo el sector naval. Pese a que no hubo un acuerdo total, siempre existió un clima de entendimiento entre el CAT y Espinós, porque siempre fue un hombre con mucho prestigio dentro de toda la plantilla.³⁸

En definitiva, las mejoras tecnológicas y los cambios en la organización del trabajo introducidas por Espinós propiciaron avances notables. Se redujeron los períodos de

38 "Elcano (E.N.E). Factoría de Manises (Quart de Poblet). Una empresa pública. Relato de una experiencia sindical (C.A.T Industria Naval)". pp. 83-85. Este encuentro también se narra en este libro.

fabricación y entregas de tres meses a uno, explican los portavoces del CAT. Se modernizó el taller de soldadura con robots para soldar, el horno en fundición, las máquinas para hacer bancadas y bastidores de una sola pieza y evitar su ensamblaje posterior.

3.5. Aquella paella de los cuadros sindicales del CAT con el eurodiputado batasuno Txema Montero

Cuando se pregunta a estos dirigentes del CAT cuando comenzó la coyuntura que acabó provocando el cierre de Elcano, la primera respuesta que ofrecen es: “Cuando España entró en la Comisión Económica Europea”. Uno de los encuentros más controvertidos que mantuvieron los dirigentes sindicales del CAT se produce a finales de los 80 con el líder político vasco Txema Montero, que fue eurodiputado y cabeza de lista al Parlamento Europeo en 1987 y en 1989 por Herri Batasuna, la rama política de la organización terrorista ETA. Montero fue expulsado de este partido en 1992 por ser contrario a la violencia de la banda asesina y por defender la vía pacífica y política para lograr la independencia de Euskadi. Antes, a finales de 1987, Txema Montero se reunió en un chalet de l’Horta con un grupo de sindicalistas del CAT, entre los que estaban Manolo Tornero y Voro Espí. Esta reunión, que incluyó la degustación de una paella, sirvió a los dirigentes sindicales valencianos para obtener información de primera mano sobre los planes que tenía la Comisión Europea sobre la industria naval europea, y en particular sobre la española.

El mensaje que traslada en esa reunión Montero a los dirigentes del CAT es que el sector naval español está condenado a desaparecer por los acuerdos firmados en su momento por el socialista Felipe González a cambio que se permitiese acceder a nuestro país a la CEE. Los planes que tenían las potencias europeas para España requieren que desaparezca la industria pesada española, la siderurgia y la metalúrgica, y también, la naval. En particular, Montero informa al CAT de que los eurodiputados de Alemania están presionando mucho para que se aceleren los procesos de reconversión en España y los ajustes de plantilla en los centros de trabajo de nuestro país.

También informa de la actitud colaboracionista de los políticos españoles que se plegaron a los intereses europeos a cambio de comenzar a cambiar las bases de un modelo económico y productivo que pasaba necesariamente por sustituir la industria por

los servicios, la hostelería, el turismo y el comercio. La cita de Montero con el CAT salió en la prensa conservadora valenciana, con una lectura crítica que tenía que ver con el conflicto vasco y la banda terrorista ETA.

“A nosotros nos interesaba quedar con Txema Montero porque tenía mucha información sobre el futuro del sector naval y la cuestión nacionalista no nos importaba para nada”, relata Manolo Tornero. Eso sí, durante un tiempo a los del CAT los acusaron de ser pro etarras, nada más cierto de la realidad. Tornero cuenta que durante meses trataron de reunirse con eurodiputados del PSOE, pero nunca les dieron la información que solicitaban sobre qué se estaba gestando en el Parlamento Europeo sobre el sector naval. De ahí, que al negarles la información los socialistas, optaran por reunirse con Txema Montero en el chalet del padre de Voro Espí, una casa ubicada en la urbanización La Presa de Manises. El eurodiputado había sido invitado a dar una charla en València por un colectivo libertario muy influyente en los años 80 y de paso aceptó la invitación para comer con los sindicalistas de Elcano.

3.6. La década de 1985-1995: nueva reestructuración y adiós a la marca Astilleros Españoles

Como hemos visto en el anterior capítulo, la fábrica de Quart-Manises nació en pleno Franquismo, pero a lo largo de sus 59 años de historia ha cambiado hasta 5 veces de nombre comercial o denominación industrial. A su vez, la empresa valenciana fue adscrita a diversas corporaciones públicas, y fue rediseñada y reestructurada, en su modelo de negocio con nuevos enfoques. En muchos casos estos cambios organizativos, accionariales o productivos obedecieron también a las directrices políticas que se marcaban desde Madrid, en función de cuál era el partido que mandaba en ese momento: PSOE o Partido Popular. Con independencia de otras consideraciones, probablemente la época de mayor expansión fue la comprendida entre 1985 y 1995, que coincide con el nombramiento de Vicente Espinós como director (la primera fecha) y con la salida de una notable remesa de prejubilados (la segunda).

La unidad fabril ubicada en la Avenida de Madrid de Quart de Poblet empezó a funcionar en 1949, como taller de fundición, y hasta 1966, perteneció a la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante SA, que había sido fundada en 1942, como una compañía

pública participada al 100 por cien por el Instituto Nacional de Industria (INI). Ya en 1966 y hasta 1969, Elcano se integra y opera como Astilleros de Cádiz Sociedad Anónima (As-casa). Desde 1969 a 1994, la etapa más longeva en la historia societaria de la compañía, se denomina Astilleros Españoles Sociedad Anónima (AESAs). Luego, entre 1994 y 2000, recibirá la denominación de Manises Diesel Engine Co (MDE Co); y por último, en el ocaso final se denominó IZAR Manises (entre 2000 y 2008). Cada cambio de nombre, cada modificación accionarial, supuso una nueva apuesta en el modelo de negocio. No todas estas apuestas salieron bien, lamentablemente, y gran parte de ellas, en términos sindicales y laborales supusieron recortes de plantillas, prejubilaciones y bajas incentivadas. Desde 1980, el CAT fue un espectador privilegiado de todos estos cambios, pero también actor y protagonista en parte de esas transformaciones.

Vicente Espinós accede a la dirección de la fábrica en 1985 y pone en marcha una serie de medidas innovadoras. Por ejemplo, incorpora psicólogos y crea grupos de auto-control así como círculos de calidad. También atrae inversiones en nuevos equipamientos industriales y tecnológicos. A resultas de todas estas mejoras, la productividad se dispara un 40% y se instaura una sensación de navegar todos en el mismo barco: directivos, sindicatos, empresa y trabajadores.

Las cosas cambiaban a un ritmo vertiginoso. Entre 1978 y 1980, fruto de aquel Pacto de los Astilleros ya hubo una reducción de plantillas y planes de jubilación en AESA, que se extendieron hasta 1985. Además, España entró en la Comunidad Económica Europea (CEE) el 12 de junio de ese año, con la firma del citado acuerdo por parte del presidente del Gobierno Felipe González. Este histórico político socialista había accedido a la presidencia del país, tras ganar las elecciones generales en 1982 por mayoría absoluta. Hasta 1996, González y los socialistas gobiernan en España. En la Comunitat Valenciana, Joan Lerma también del PSOE, gana las elecciones autonómicas en 1982 y revalida sus mayorías hasta 1995 cuando fue desalojado por Eduardo Zaplana, del Partido Popular, que accedió al poder gracias al apoyo de Unión Valenciana.

La entrada en la CEE tuvo consecuencias directas en nuestro país como las importantes inversiones realizadas en infraestructuras, particularmente, ferroviarias (incluido el AVE con el tiempo) y en carreteras. Además de otro tipo de ayudas a sectores como la agricultura. Respecto al sector naval y la fábrica de Quart de Poblet, la inyección millonaria de los fondos de cohesión estructurales, que correspondieron a España y la Comunitat Valenciana como regiones menos desarrolladas, obligaron a efectuar profundas

transformaciones en las empresas. Llegaron más inversiones para nuevas tecnologías, para formar a los trabajadores y para tender a la especialización de los diversos centros de trabajo.

Manises-Quart trabajaba con las licencias de Sulzer, Burmeister y Gotaverken; y estaba especializada en la fabricación de motores marinos de dos tiempos. Sin embargo, los problemas estructurales del sector naval seguían sin resolverse y continuaban lastimando la viabilidad financiera del grupo AESA. España se había especializado en construir buques grandes y Manises-Quart en fabricar los motores de dos tiempos que hacían falta para mover esos barcos gigantes. En las instalaciones de la carretera de Madrid, en la piscina de pruebas, se montaban y probaban motores que medían el equivalente a una finca de 6 alturas. Eran montañas de 800 toneladas de peso.

Pero el mercado y la coyuntura internacional estaba cambiando. La apertura del tráfico marítimo por el Canal de Suez, en 1980, provocó que ya no hicieran falta buques tan grandes para realizar trayectos tan largos. Por tanto, los armadores y las consignatarias comienzan a demandar naves más pequeñas y con motores de 4 tiempos. En Italia, en Gran Bretaña y en Polonia copan gran parte del mercado europeo, mientras que Japón hará lo propio en el resto del mundo. Ya se adivina también la potencia de Corea del Sur y de China, las dos potencias que han dominado el sector naval desde los años 90 hasta la actualidad.

Desde mediados de los 80, se constata que Manises-Quart no estaba en condiciones de competir en el mercado internacional, un mercado al que estaba condenada esta fábrica por otras cuestiones como la progresiva minimización de la flota pesquera de España y la “turisficación” de la economía española, desde la entrada en la CEE de nuestro país y tal como han denunciado los sindicalistas del CAT en diversas ocasiones. La fábrica de Manises-Quart no podía fabricar motores de 4 tiempos, que era lo que estaban demandando los agentes que dominaban el mercado mundial. Sus precios tampoco eran competitivos, entre otras cosas, porque como se acreditó después, los coreanos estaban practicando el dumping -vendiendo bajo costes- con la aquiescencia de Estados Unidos y la OCDE.

Por otro lado, continúan los cambios societarios. Desde 1979, el Instituto Nacional de Industria (INI) poseía el 100% del capital de AESA. Ya en 1980, se crea la División Naval del INI de la que pasó a depender AESA y sus filiales, entre las que estaba la fábrica de Manises. En 1987, se crea la marca Grupo Astilleros Españoles, nombre con el que se

conocía a la División de Construcción Naval (DCN) del INI. De hecho, es la denominación con la que se conoce a la fábrica, junto a Elcano, después de 13 años cerrada y liquidada.

El Gobierno de Felipe González volvió a tener sobre la mesa el cierre del astillero público valenciano. Al final se salvó, pero fue preciso aplicar un nuevo Expediente de Regulación de Empleo (ERE) que se desarrolló entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 1986. Nuevamente, los más de 1.400 empleados de AESA-Manises se fueron al paro en tres turnos. La falta de pedidos, la escasez de la carga de trabajo, se convierte en la gran losa que empieza a pesar en la historia de la fábrica, y que la va a acompañar hasta el último día de su cierre definitivo. Las instalaciones se habían quedado obsoletas y había que reducir y rejuvenecer las plantillas, por ello, se acometieron inversiones tecnológicas notables que buscaban a medio plazo diversificar la producción hacia otros sectores como la fabricación de grandes motores para centrales eléctricas.

Además, Manises-Quart, como en general, todos los centros de AESA y luego de MDE e IZAR, estuvieron lastrados por la falta de una licencia propia, un motor propio de 2 tiempos, que pudiera venderse bajo una marca comercial propia, con una patente española, que no requiriese tener que pagar a un tercero los derechos para fabricar y vender en el mundo estos productos.³⁹

Con todo, en este período de 1985 a 1995, se produjeron dos hitos muy importantes. En 1990, se inicia la exportación de Motores para Centrales Diesel Eléctricas en Isla Mauricio, y en 1993, se prueba en las instalaciones de la Avenida de Madrid el mayor motor del mundo, fabricado para Filipinas. Las islas de Baleares y Bahamas fueron otros territorios donde la electricidad comenzó a implantarse gracias a los motores fabricados en Elcano.

Desde 1994, se intenta una nueva aventura empresarial. Se firma una suerte de alianza con la danesa MAN-B que tenía una patente mundial muy potente con un motor de 2 tiempos como el que se fabricaba en Quart. Este acuerdo industrial se extiende hasta 1997. La factoría valenciana pasa a depender de una nueva sociedad, denominada Manises Diesel Engines Co (MDE), en la que AESA dominaba el 80% del capital y la danesa MAN-B Diesel A/S (MBD) adquiere el 20 % restante.

³⁹ La cuestión de la no patente española se aborda también la obra de César Llorca sobre Elcano.

Pero las transformaciones industriales que van a afectar al astillero “quartero” no acaban ahí. En 1995, desaparece el Instituto Nacional de Industria (INI), que había sido creado en tiempos de Franco, y se crean dos grandes emporios públicos. Por una parte, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) y, por otra, la Agencia Industrial del Estado (AIE). La SEPI es la sociedad que tripuló las negociaciones con los sindicatos, entre otros, el CAT, que llevaron al fallido intento de privatización de Elcano, y que acabaron con el cierre de la planta.

3.7. Las reconversiones industriales y las sanciones de Europa

La construcción naval civil pública en España ha sufrido en veinte años cuatro procesos de ajuste: un plan de reconversión en 1984-1987; un programa de reestructuración en 1987-1990; un plan de actuación de los astilleros públicos en 1991-1993; y un Plan Estratégico de Competitividad en 1994-1998. Estos datos demuestran que ha sido siempre un sector en continua crisis. Por ello, la factoría sita en Quart de Poblet siempre ha estado en el ojo del huracán. Los cuadros sindicales y trabajadores del CAT han temido por sus puestos de trabajo, de manera cíclica, en cuanto percibían que la carga de trabajo, los pedidos, se iban a terminar y no se podía garantizar el nivel de producción y de actividad para garantizar los niveles necesarios de rentabilidad y empleabilidad. Esto además añadía un estrés laboral que sometía al personal a una presión que pasaba factura en el terreno personal y familiar.

Tres ajustes de plantilla trataron de convertir en viable este sector industrial (1984, 1995-1997 y 2000, con la fusión de Bazán con Aesa) que veía cómo la competencia desleal de Corea, China y Japón ya controlaba el 80% del mercado mundial de buques, a principios del siglo XXI. La UE seguía perdiendo terreno en el mercado y pasó de controlar el 17% en el año 2000 al 7% en 2008. Todos los astilleros de los principales países europeos abordaron procesos de reconversión y se especializaron en otros tipos de buques para sobrevivir. España no abordó estas profundas transformaciones.

El 26 de noviembre de 1990, la UE publicó una directiva con la que comenzaba a retirar las ayudas públicas a la construcción naval. El sector español empezó entonces a perder competitividad y, en 1995, la entonces Agencia Industrial del Estado (luego SEPI) y los sindicatos CCOO, UGT, ELA y CTA firmaron el Plan Estratégico de Competitividad

(PEC). Era un nuevo intento de dar viabilidad al sector en un periodo de tres años, es decir, en 1998. Se acordó por ambas partes la reducción de 3.900 empleos mediante prejubilaciones (afectaba a mayores de 55 años e incluso a los mayores de 52 años que se acogían durante tres años como máximo al Fondo de Promoción de Empleo) y bajas incentivadas.

Pero todo iba a empeorar. En 1997, en el marco del Plan Estratégico de Competitividad 1994-1998 del sector de construcción naval en España, la Comisión Europea aprobó un último paquete de ayudas después de que el Gobierno se comprometiera a que los astilleros públicos no percibirían más ayudas de reestructuración, rescate, compensación de pérdidas o privatización. Desde ese año, por tanto, las ayudas públicas a los astilleros son ilegales en el marco de la UE.

Sin embargo, en 1999 la SEPI compró los astilleros de Cádiz, Juliana (Gijón) y Manises pertenecientes a Astilleros Españoles por 15,3 millones de euros, a pesar de que su valor patrimonial era de 40 millones negativos. Fue una maniobra del Gobierno de José María Aznar, el político del Partido Popular, que pretendía ocultar a Europa más ayudas públicas al sector naval. Como se vio después, este intento de engaño fue descubierto por las autoridades de Bruselas que abrieron expediente sancionador a nuestro país y acabaron reclamando la devolución de este dinero.

En agosto de 2000, la Comisión incoó un procedimiento de investigación por esa operación. En diciembre de ese año, la SEPI creó IZAR, fruto de la absorción de Astilleros Españoles por parte de Bazán, que pagó un precio simbólico de una peseta. El objetivo con esta medida era fusionar la industria naval civil y pública con la empresa de construcciones militares, también pública. Con ello, se creaba un emporio que teóricamente quedaría fuera del control de Europa por razones de Seguridad Nacional como es la Defensa de cada estado europeo. Esta iniciativa fue llevada a cabo con el aval de todas las centrales sindicales, también del CAT, y fue una estrategia que el Gobierno de José María Aznar activó para tratar de reactivar la industria naval. Esto tampoco funcionó, y en noviembre de 2001, la Comisión Europea amplió la investigación incluyendo también esta operación. En estas actuaciones, la Comisión calculó que se concedieron a IZAR ayudas por un total de 500 millones de euros mediante inyecciones de capital, préstamos y compras por encima del valor de mercado. Luego, en sucesivas revisiones se llegó a reclamar por parte de Bruselas un total de 1.200 millones. Como fueron reembolsados 192, la cantidad que se exigió al emporio público fue de unos 308 millones

de euros más los intereses. Estas cifras acabaron provocando el cierre de la factoría de Quart-Manises pese a que en el momento de su liquidación era la mejor preparada tecnológicamente y aunque una parte de la deuda reintegrada a Europa se hizo a costa de la fábrica valenciana.

Desde 2003 ya se sabía que la CE quería imponer una multa millonaria al Reino de España porque las políticas llevadas a cabo por la SEPI y el Gobierno en tiempos de Aznar y el PP fueron ilegales. A mitad de mayo de 2004, el histórico astillero enclavado entre Manises y Quart volvía a encallar. La sanción millonaria impuesta por la Comisión Europea al Grupo IZAR, al que pertenecía IZAR Manises, se hizo pública y reabrió las dudas sobre la viabilidad futura de la empresa y acabó por obligar a cerrar sus instalaciones.

El emporio naval público iba a entrar en quiebra si no se pagaban los 308 millones de euros que reclamaba Bruselas, a corto plazo. Ello obligó a articular medidas traumáticas: vender patrimonio y cerrar factorías. Fue un terrible y fatídico mazazo para Manises Diesel que había encauzado el rumbo gracias a un buen plan de diversificación industrial, a una intensa adaptación tecnológica y al acertado reciclaje formativo de la plantilla. El 1 de abril de 2005 se consumó la peor noticia. La SEPI y la junta de accionistas de IZAR acuerdan la disolución de IZAR. Con este acto administrativo se da el pistoletazo de salida a la liquidación o privatización de los distintos centros de trabajo.

3.8. Las reivindicaciones: carga de trabajo y fabricar para el Plan Eólico valenciano

Aunque parezca un anacronismo, las reivindicaciones de los trabajadores de los históricos Astilleros Españoles siempre respondieron a los mismos patrones y hasta se repitieron de forma periódica:

- Mejoras salariales y laborales que debían plasmarse en los convenios de la fábrica.
- Carga de trabajo y cartera de pedidos para garantizar los puestos de trabajo en la factoría, a medio y largo plazo.
- Planes industriales que asegurasen la viabilidad del grupo empresarial y de la unidad fabril de Manises-Quart.

-A partir de 2002, se suceden las protestas por no incluir a la planta valenciana entre los proveedores del Plan Eólico de la Comunitat Valenciana.⁴⁰

-Desde mayo de 2014, cuando trasciende la noticia de que el grupo naval tendrá que devolver las ayudas ilegales que recibió Europa, los trabajadores preparan movilizaciones porque empiezan a temer que el histórico Elcano tiene los días contados.

Durante los años 90 y el primer decenio de 2000, la plantilla insiste en pedir carga de trabajo, esto es, una política comercial que asegure pedidos y contratos, que permitan asegurar la continuidad de la fábrica a medio plazo y garantizar los puestos de trabajo de cientos de personas. Conforme avanzan los años, la competencia con las potencias asiáticas, Japón, China, y sobre todo, Corea del Sur, se vuelve insostenible. Entre otras cosas, porque los coreanos producen bajo costes -por mucho que lo negaran ante la Comisión Europea en varias ocasiones- y porque los costes laborales de los gigantes asiáticos eran muy inferiores a los de la fábrica valenciana.

Debido a esas dificultades competitivas que tuvo la planta de Manises-Quart desde finales de los 80 en los mercados internacionales, fue por lo que se trató de potenciar al máximo la versatilidad productiva de sus instalaciones. Es decir, se quiso reorientar hacia otros sectores la producción y la fabricación: los motores para centrales eléctricas, el mercado eólico, la industria armamentística o incluso estructuras metálicas para esculturas.

En julio de 2001, el presidente de la Generalitat Valenciana, el popular Eduardo Zaplana, firma las concesiones y los contratos del Plan Eólico. Y desgraciadamente, IZAR Manises y sus socios tecnológicos quedaron fuera de estas adjudicaciones que hubieran garantizado un futuro industrial para la planta valenciana. Las promesas de Zaplana quedaron en el olvido. Y las promesas posteriores de su sucesor Francisco Camps y del consejero de Industria Justo Nieto de buscar otras fórmulas para ayudar al astillero de Quart también cayeron en saco roto.

Por ende, las inversiones para modernizar esta fábrica no ayudaron a garantizar su supervivencia. En 2002, Grupo IZAR invirtió en Manises más de 2 millones de euros para reformar y adaptar sus instalaciones y prepararlas para producir las torres de los carros de combate "Centauro". Ese ejercicio, Grupo IZAR facturó un total de 39 millones,

40 PIERA, F. "Izar tendrá que reducir su plantilla a partir de junio tras quedar fuera del Plan Eólico". Levante-EMV. Comarcas. p. 20. 14/01/2002.

y pese al competitivo mercado internacional y al *dumping* coreano, este emporio público español era el noveno grupo de construcción naval del mundo y el segundo principal de Europa. Debido a la reorganización del Grupo IZAR en el que se fusionaron desde el año 2000 los astilleros militares y civiles del Reino de España, Manises quedó asignada a la División de Propulsión y Energía de IZAR tal como se puede comprobar aún en el letrero principal que corona la fachada del edificio industrial. El programa plurianual para adaptar las áreas de fabricación y montaje ascendió a 6,5 millones de euros. Para el sector eólico, se contó con equipamientos e instalaciones por valor de 5 millones que permitían producir aerogeneradores de última generación y de una fiabilidad contrastada. De hecho, el mismo modelo que IZAR podía construir en Manises, lo fabricó el grupo para el Plan Eólico de Galicia.

Lamentablemente a mediados de enero de 2002, el Comité de Empresa de IZAR Manises, presidido por Enrique Casañ, del CAT, aseguraba en un diario que los trabajadores estaban «sorprendidos y decepcionados» al haber quedado fuera del grupo de empresas adjudicatarias del Plan Eólico. Los afectados aseguraban que contaban con la promesa de apoyo institucional de la Generalitat Valenciana desde la visita que realizó el presidente Eduardo Zaplana en mayo de 2001 a la factoría de Quart de Poblet. Zaplana, en la visita, aseguró públicamente que el citado plan daría cabida a las grandes empresas valencianas, e IZAR Manises estaría entre ellas. Casany explicaba que la Conselleria de Innovación y Tecnología les había asegurado «que apoyarían de forma institucional para que participáramos».

Sin embargo, sorpresivamente, las concesiones a las que optaba la empresa de Manises —las zonas 6, 10 y 11 a las que se presentó con Covaersa y Eurovento— se otorgaron finalmente, en algunos casos, a empresas fundadas exprofeso para optar al concurso, según denunció el CAT. En cambio, IZAR Manises optaba con un aerogenerador denominado Bonus de patente exclusiva y propia, y que representaba, en el Plan Eólico de Galicia, el 27% de los allí instalados». Estas zonas fueron adjudicadas a Proyectos Eólicos Valencianos y Guadalaviar, firmas participadas mayoritariamente por Endesa, Sedesa, Elecnor o Necso.⁴¹

El Comité de Empresa liderado por el CAT recordaba entonces que el apoyo institucional de la Generalitat para IZAR Manises-Quart tenía como objetivo ayudarla a combatir

41 PIERA.F. "Izar tendrá que..." *Op.Cit.*

la competencia desleal de los países asiáticos. Por ende, quedarse fuera del Plan Eólico supuso para la factoría valenciana pública perder una inversión de más de 3 millones de euros y provocó que, a partir de junio de ese año, una buena parte de los 350 operarios empezaron a quedarse sin trabajo. Lo más paradójico es que el astillero ubicado en la Avenida de Madrid era la única empresa valenciana capaz de fabricar los aerogeneradores desde el siguiente día de obtener los contratos pues algunas de las concesionarias que optaron simplemente tenían una nave vacía y carecían de la infraestructura necesaria.⁴²

El 13 de marzo de 2002, en la línea de lo comentado, unos 300 trabajadores de IZAR Manises realizaron una concentración de protesta ante la factoría para exigir a Eduardo Zaplana -presidente de la Generalitat por el Partido Popular- que cumpliera su palabra y que incluyese a esta empresa valenciana en el Plan Eólico, de cuya pre adjudicación quedó descartada. Los empleados portaron una pancarta alusiva al compromiso adquirido por el jefe del Consell en la visita a la factoría en la que anunció que tendría cabida en el Plan Eólico tras haber adecuado sus instalaciones y maquinaria para hacer molinos de viento. Tal como declaró en ese momento Vicente Beltrán, delegado sindical de CCOO, en prensa, «Zaplana y el conseller Fernando Castelló -de Industria- han cometido un agravio comparativo con la única empresa valenciana que está preparada para comenzar mañana mismo a hacer aerogeneradores».⁴³

IZAR Manises optó al Plan Eólico como socio tecnológico de Covaersa y Eurovento, condenadas al ostracismo, en las adjudicaciones de este concurso. «Las demás opciones que han concurrido —añadía Beltrán— se basan en ciencia ficción porque el único fabricante que tiene un aerogenerador contrastado en el mercado es el grupo IZAR». De hecho, el emporio público se adjudicó los molinos de viento del 27% del Plan Eólico de Galicia e instaló 36 aerogeneradores en Canarias.

Beltrán matizaba que el aerogenerador que se producía en Manises, el IZAR Bonus, era capaz de producir 1,3 megavatios, «lo que equivale al doble de potencia de los existentes en el mercado». Por tanto, «teniendo el mejor producto, la mejor tecnología, las mejores instalaciones y la mejor plantilla, no se entiende porqué Zaplana nos ha dejado fuera cuando Manuel Fraga -histórico presidente gallego del PP y exministro con Franco-, en cambio, fue el primero por apostar por nuestra fábrica gallega».

42 *Ibidem*...

43 VIGARA. J.M. "IZAR exige a Zaplana que incluya a la firma en el Plan Eólico". Levante-EMV. Comarcas. p. 44. 14/03/2002.

En ese sentido, se expresaba también el presidente del Comité de Empresa, Enrique Casany, del CAT, quien advertía que el astillero sólo tenía carga de trabajo hasta julio, de modo que a partir de esa fecha, si eran excluidos del Plan Eólico, como finalmente ocurrió, era muy probable que hubiera que reducir plantilla o incluso cerrar».Casany censuró a Zaplana por no dar preferencia a las firmas valencianas en el mercado eólico como hicieron Aragón, Navarra o Castilla-La Mancha, donde IZAR Manises fue vetada.⁴⁴

Voro Espí, por su parte, recuerda que pocos días antes de las elecciones autonómicas, Eduardo Zaplana convocó al Comité de Empresa, del que formaba parte él mismo, y les comunicó que IZAR Manises iba a construir todos los molinos de los parques eólicos de la Comunitat e incluso del Norte de África. En realidad, en la planta valenciana se hicieron aerogeneradores para Galicia y el plan eólico de allí. Se trabajó con la patente Micon, también danesa, y se empleó toda una nave para esta línea de negocio.

Pero no se desarrolló todo el potencial que tenía la unidad fabril. No se explotaron las enormes posibilidades que tenía la planta para haber abastecido la mayor parte de las instalaciones eólicas de la Comunitat Valenciana. Lo cierto es que fueron las grandes multinacionales españolas del sector, las eléctricas actuales, las que acabaron copando este mercado. La administración valenciana debió comprometerse mucho más y no lo hizo.

Sin duda, dejar fuera a Manises-Quart de este Plan Eólico fue otro golpe más, otro nuevo varapalo que contribuyó a medio plazo a que la planta industrial tuviera que ser cerrada. Lo más chocante es que las administraciones invirtieron mucho dinero público en renovar las instalaciones de una empresa pública, que al cabo de pocos años condenaron a la liquidación.

3.9. Las protestas se radicalizan tras la crisis motivada por la devolución de las ayudas a Europa.

Cuando se confirma que la naval española tiene que devolver las ayudas ilegales a Europa, el Gobierno de España, ya con el socialista José Luis Rodríguez Zapatero como presidente, abre un doble proceso de negociación. Por una parte, en el ámbito exterior, trata de amortiguar las exigencias de Bruselas para que tengan el menor impacto posible en las

⁴⁴ *Ibidem*.

plantillas de IZAR; y en el ámbito interior, negocia con los sindicatos la puesta en marcha de un plan que prevé privatizar una serie de centros y cerrar otros. Lamentablemente para Manises, aunque se postularon varios compradores, entre ellos, el industrial Francisco Ros Casares, no fue vendido al sector privado y acabó por ser liquidado y cerrado.

En 2004, dentro de las movilizaciones para exigir que Manises se quede en el sector público y que no sea privatizado, hubo una protesta de varios líderes sindicales, que pudo costarles el despido a todos ellos. Rafael Dols y Vicente Beltrán de CCOO; Manolo Tornero y José Valenzuela del CAT; y José López Uríos de UGT, entre otros, se subieron a un motor, en plena prueba oficial ante el cliente y paralizaron la puesta de largo del gigante mecanizado. Aquel pulso a la empresa fue considerado como una falta grave y se abrió expediente disciplinario a todos estos dirigentes. Finalmente, al cabo de algunas semanas, se les levantó el castigo porque había que iniciar las negociaciones en Madrid para pactar el futuro de IZAR con los sindicatos.

El 9 de septiembre de 2004, las principales sindicales del Grupo IZAR anunciaron en Madrid, que el 14 de ese mes, iba a haber paros en todas las factorías contra el plan diseñado por la SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) que consistía en la segregación de cuatro factorías de carácter militar y a la privatización del resto. CCOO, UGT, ELA, CAT, USTG y CIG llaman a la movilización a todos los trabajadores; y particularmente, a todos sus afiliados que eran muchos, en toda España. Tantos como que, en Quart, cuando se cerró la fábrica, el 90% de los 127 empleados que quedaban, estaban afiliados a algún sindicato. En 2004, cuando ocurre la crisis industrial derivada de la devolución de las ayudas europeas, la factoría contaba con 330 trabajadores y una facturación superior a los 100 millones de euros. Por tanto, en 4 años, si se compara con 2008, se produjo un recorte de empleo de cerca del 200%, lo que sin embargo resultó insuficiente para que el astillero se salvase.

Los representantes sindicales presentaron un preaviso de huelga, que se consumó el 15 de septiembre para todos los centros como medida de presión. En unas declaraciones recogidas por la prensa, José Valenzuela, responsable sindical del CAT en IZAR Manises, explicaba que la plantilla estaba en contra del plan de la SEPI para privatizar esta instalación. “Estamos en contra del plan de la SEPI que contempla la segregación de cuatro plantas y la previsible privatización de los otros centros entre los que se encuentra el de Manises, Creemos que esto se enmarca en una serie de operaciones especulativas y supone el abandono del sector público de los astilleros”, denunciaba.

Este dirigente del CAT subrayaba que el centro de trabajo era “rentable” y contaba con “una razonable carga de trabajo”. Además, destacaba que, desde mediados de los años 90, había recibido grandes inversiones para propiciar su modernización.⁴⁵ En concreto, César Llorca, sindicalista de CCOO que ha realizado su propia historia de esta central sindical en Elcano cifra en 6 millones de euros, el total de las inversiones efectuadas desde mediados de los años 90 hasta los primeros años de la década del año 2000 en la factoría.

El martes 14 de septiembre de 2004, más de 400 trabajadores según las fuerzas sindicales, y más de 300 según fuentes policiales, se manifestaron en actitud pacífica por el centro de Quart de Poblet. Llegaron al ayuntamiento y desplegaron una pancarta en la que pedían que el sector naval continuara siendo público. Además, le entregaron un documento reivindicativo a la alcaldesa socialista Carmen Martínez y ésta a su vez les presentó una resolución institucional del pleno municipal a favor de la titularidad pública de la empresa y del mantenimiento de los puestos de trabajo. Asimismo, se concentraron ante el consistorio para pedir que IZAR y su planta de Quart no fuera cerrada ni privatizada. La jornada de protesta, en todos los centros del país de IZAR, no tuvo incidencias destacadas excepto en Cádiz donde hubo una batalla campal entre los trabajadores y los Antidisturbios, que acabó con nueve heridos.

Los manifestantes de las factorías gaditanas de IZAR en San Fernando y Puerto Real, colapsaron las dos entradas a Cádiz e interrumpieron el tráfico ferroviario en la bahía. Las movilizaciones se produjeron tan sólo 48 horas después de que el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, se comprometiera a salvar los astilleros. Los operarios de Puerto Real y la Policía Nacional se enfrentaron en el puente León de Carranza, que estuvo cortado durante 4 horas. Los trabajadores lanzaron tornillos y bolas de acero contra los policías, que a su vez utilizaron pelotas de goma. También hubo manifestaciones, sin incidentes, en Sestao (Vizcaya), Gijón, El Ferrol (Galicia), Cartagena (Murcia) y en Quart de Poblet, como ya hemos visto. Los sindicatos registraron además un preaviso de huelga para los siguientes quince días, que utilizaron para presionar a las autoridades en busca del mejor acuerdo posible.

Por su parte, Enrique Martínez Robles, presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), en una entrevista publicada en *El País*, el 22 de septiembre, acusó al anterior Gobierno del PP de haber “realizado una gestión política y económica absolutamente

45 BLAY. J. A. “Los sindicatos rechazan la privatización de Izar Manises y la segregación empresarial”. *Levante-EMV. Economía*. p. 33. 9/12/2004.



Corte de la A3. Un grupo de manifestantes corta la A3 y quema una barricada de neumáticos. Fuente: Archivo del CAT.

irresponsable” que llevó a IZAR al borde de la quiebra. Martínez Robles llegó a afirmar que la situación de la compañía era “tan grave” que, “aun sin tener que devolver las ayudas públicas ilegales” de 1.200 millones de euros dadas en época del PP, la sociedad acabaría yendo a la quiebra. Para el responsable de la SEPI, el único futuro para IZAR pasaba por la segregación de los astilleros militares y por dar entrada al capital privado en los civiles. Y esa es la estrategia que llevó a cabo.⁴⁶

3.9.1. Alcaldes y alcaldesas se movilizan

A mediados de septiembre hubo una reunión en Madrid, con evidentes connotaciones políticas. El alcalde Alberto Ruiz-Gallardón, y su consejero delegado de Economía, Miguel Ángel Villanueva, recibieron en el ayuntamiento de Madrid a los alcaldes de ocho municipios afectados por el conflicto -tres andaluces, dos gallegos, un valenciano, un murciano y un

46 EL PAÍS. “La gestión del Gobierno del PP en Izar fue irresponsable”. Entrevista a Enrique Martínez Robles, presidente de la SEPI. https://elpais.com/diario/2004/09/20/portada/1095631206_850215.html

vasco- que habían reclamado expresamente el encuentro. Madrid se había adherido a la Comisión de Municipios en Defensa del Sector Naval, constituida en julio de 2004, por la crisis industrial de los astilleros. En declaraciones recogidas por *El País*, Ruiz-Gallardón afirmó, tras el encuentro, que la quiebra de IZAR afectaría a más de 15.000 trabajadores de la Comunidad de Madrid. Además aprovechó para sumarse a las tesis de la dirección nacional del PP sobre el conflicto y reclamó al ejecutivo de José Luis Rodríguez Zapatero que renegociara con la Unión Europea el futuro de los distintos centros de trabajo afectados. Los alcaldes y alcaldesas presentes en el encuentro, además del madrileño, fueron los de Cádiz, Teófila Martínez (PP); Puerto Real, José Antonio Barroso (IU); San Fernando, Antonio Moreno (PA), Fene, José María Rivera (BNG); Ferrol, Juan María Juncal (PP); Cartagena, Pilar Barreiro (PP); Manises, Enrique Crespo (PP); y Sestao, Alberto Lozano (PNV).

Los alcaldes de otras dos ciudades afectadas por el conflicto, Sevilla y Gijón, ambos del PSOE, no formaban parte de la comisión. Y la alcaldesa Carmen Martínez (PSOE), de Quart de Poblet, tampoco porque nunca se la invitó y porque llevó a cabo su propia estrategia para defender la supervivencia de la fábrica y sobre todo para defender que los terrenos en los que se levantaba el complejo industrial continuasen siendo públicos y del pueblo de Quart. La crisis de IZAR y su posterior liquidación dejó sin trabajo a 20.000 trabajadores directos y a unos 60.000 de empresas auxiliares en toda España, según los cálculos de la Comisión de Municipios.

Ruiz-Gallardón aportó una serie de datos importantes, que demostraban la importancia que tenía IZAR para toda la industria naval. Más de 1.200 empresas madrileñas y más de 15.000 trabajadores, del sector auxiliar, estaban afectados por esta crisis. Solo los servicios centrales de IZAR en Madrid daban trabajo a 300 personas. Según los datos del entonces alcalde de Madrid, el 25% de las empresas auxiliares del sector, las que fabricaban materiales o componentes como hélices, motores o chapas, estaban ubicadas en la Comunidad de Madrid y empleaban a esos 15.000 operarios.⁴⁷

3.9.2. Toma del aeropuerto, y cortes de la A-3 y de la línea de Renfe

A finales de septiembre, también dentro de las protestas programadas por el Comité de Empresa y la asamblea de IZAR Manises, más de 200 operarios tomaron el aeropuer-

47 GUTIÉRREZ. V. "Gallardón dice que el conflicto de los astilleros afecta a 15.000 trabajadores en Madrid". 22/9/2004. https://elpais.com/diario/2004/09/22/madrid/1095852269_850215.html

to de Manises. Desde la puerta de la factoría hasta el aeródromo civil marcharon por la A3 cortando el tráfico y de manera pacífica. En estas marchas se veían a los delegados sindicales y afiliados del CAT, con sus banderas ondeando, y en primera línea de la manifestación, portando la pancarta. Los trabajadores entraron en el hall del aeropuerto interrumpieron por unos minutos la actividad del mismo y volvieron a salir hacia la factoría.

La toma aeroportuaria nos deja una foto publicada el jueves 30 de septiembre en *Levante-EMV* con Manolo Tornero y Salvador Espí en el interior del hall de la base civil aeronáutica. Con todo hay que decir, que pese a las diferencias que tuvieron en el pasado, las centrales sindicales principales, CCOO, UGT y CAT, mantuvieron una unidad sindical en defensa del sector público, de los puestos de trabajo y en contra de la privatización de la factoría valenciana. Y esto ocurrió, prácticamente, hasta que desapareció en 2008.

El 6 octubre de 2004, los trabajadores de la planta de IZAR secundaron masivamente la cuarta jornada de movilizaciones convocada en todos los centros de los astilleros públicos de España contra el plan que preparaba la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) y consiguieron interrumpir durante tres cuartos de hora el tránsito del ferrocarril de la línea de cercanías de Renfe C-4. Dos centenares de empleados de la fábrica de Manises y Quart de Poblet quemaron neumáticos hacia las 11 horas junto al paso a nivel situado entre estas dos localidades de l'Horta Sud, lo que provocó una intensa humareda. La Policía Local ordenó el corte del tráfico del tren y el de vehículos. El paro parcial de dos horas en la factoría de motores valenciana, se convertía en noticia de ámbito nacional.

Tal como ha reconocido el propio Salvador Espí al autor de este libro, él mismo era uno de los encapuchados que prendía fuego a los neumáticos durante las protestas para cortar la vía férrea o la propia A3. Los sindicalistas del CAT, entre ellos Latorre, Tornero, Valenzuela o Espí, lideraban las cabeceras de las manifestaciones y de las acciones reivindicativas que se convocaban en Manises-Quart. Las fotos que han aparecido durante décadas -desde finales de los años 80 hasta el año 2008 -nos muestran a los afiliados del CAT y a estos cuadros sindicales detrás de la pancarta, para reclamar carga de trabajo para la factoría, para pedir convenios más justos, y en general, para exigir una apuesta firme del Estado por el sector naval público.⁴⁸

48 J.L.Z./ EFE. "La plantilla de Izar corta la vía férrea y pide un compromiso serio del Gobierno". *Levante-EMV. Economía*. p. 38. 7/10/2004.

3.9.3. Construcción de torretas para carros de combate

Mientras, los trabajadores y los sindicatos continuaban con sus movilizaciones. Y mientras los políticos trataban de buscar soluciones, la vida seguía en la fábrica. Las inversiones realizadas en transformar la estructura productiva daban resultados y en Quart iba a comenzar la construcción de los carros de combate que le había encargado el Ejército Español. El jueves 2 de diciembre de 2004, *la prensa local* publicaba una noticia en la que anunciaba que IZAR Manises iba a empezar a construir 32 torretas de tiro para otros tantos carros de combate Centauro. La factoría valenciana tenía previsto entregar la primera de estas torres en febrero de 2005.

La fabricación de estos componentes militares supuso carga de trabajo para 2 años y medio. Hubo 25 operarios ocupados en este contrato con el Ministerio de Defensa y se habilitó una nave de gran tamaño, que incluía un área de acceso restringido por razones de seguridad, en la propia factoría. Un aspecto muy importante de este plan industrial residía en que los 293 elementos que conformaban cada torreta —los dispositivos de visión, la mira telescópica, el sistema de giro, el cañón, el armazón blindado de acero especial, y demás componentes— fueron fabricados en Manises o bien suministrados por proveedores valencianos para que la fábrica de Izar se encargase de soldarlos, mecanizarlos y probarlos. Todo ello bajo la supervisión del personal de Oto Melara Ibérica que poseía la patente del *Centauro*. Para suministrar al Ejército de Tierra, IZAR Manises tuvo que cumplir una serie de requisitos y efectuó un esfuerzo notable en diversificación industrial.

La unidad fabril no sólo incorporó un taller para usos militares. Además, dispuso de un área para pruebas de velocidad de los tanques y obtuvo la Marca de Calidad (PCAL) del Ejército Español. De hecho, en Quart, ya se habían reparado tres carros de combate provenientes de la base militar de Marines. Cada carro de combate para Defensa tenía un valor de más de 600.000 euros por lo que el coste total de los 32 primeros vehículos de guerra superó los 19 millones de euros. Una buena parte de ese impacto económico recayó en IZAR Manises y sus proveedores valencianos.

Este contrato lo hemos destacado porque es fundamental reseñar que tecnológicamente, cuando se decidió cerrar la planta industrial de Quart, esta era una fábrica viable industrialmente y con personal y maquinaria solvente para poder continuar adelante y no tener que ser cerrada ni privatizada. Si estaba preparada para hacer molinos de viento, y los hacía; y si podía fabricar tanques, entonces porqué no se apostó por esa

diversificación industrial. ¿Por qué no se siguió adelante con esas otras actividades que sí garantizaban carga de trabajo?⁴⁹

Lamentablemente, se recorrió un camino sin retorno. Los tecnócratas de la SEPI, a partir de cierto momento, descartaron cualquier otra solución para la fábrica de Manises-Quart que no fuera venderla a un tercero e incluso subastar los terrenos cercanos al aeropuerto y la A3 a un precio irrisorio.

Mientras, el vicepresidente del Gobierno y ministro de Economía, Pedro Solbes, en esa misma información referente a los carros de combate y en declaraciones a la Agencia EFE, acusó al Gobierno del Partido Popular de ser el «gran desmantelador» de los astilleros españoles, cuando sus dirigentes «decidieron otorgar ayudas públicas que ahora son las que han sido declaradas ilegales por Europa». Solbes añadía que las negociaciones con Bruselas continuaban, pero constató que «no aceptan el estatus de holding, de unión entre los astilleros militares y civiles, como tampoco les parece bien la participación de la SEPI y sí están de acuerdo con la iniciativa privada y la de las Cajas de Ahorro, que deben ser tratadas como inversor privado». Todas estas fueron las fórmulas que presentaron las autoridades españolas ante Europa para tratar de convencer a la CE con un plan de viabilidad futura que nunca fue suficiente.

3.10. Las sanciones europeas frustran cualquier esperanza de futuro

La fábrica de Quart no sólo era una de las compañías líderes en el mundo en la fabricación de motores marinos de 2 tiempos, sino que además fabricaba motores gigantes para centrales eléctricas y para el campo de la cogeneración. Igualmente, realizaba componentes para aerogeneradores incluidos en el Plan Eólico de Galicia, subcontratado por el astillero de El Ferrol. El nivel tecnológico y humano era tan notable que como comentaba en el diario *Levante-EMV* uno de los delegados sindicales, «aquí se pueden hacer hasta rosquilletas de acero». Rosquilletas, no, pero el nivel de precisión les permitió hacer esculturas para Miquel Navarro, el artista valenciano nacido en Mislata. En cuanto al Plan Eólico, era

49 VIGARA, J.M. "Izar Manises inicia este mes la construcción de 32 torretas de tiro para carros de combate". *Levante-EMV*. Economía. p. 38. 2/12/2004.

la única firma valenciana que podría haber fabricado molinos de viento a gran escala para el plan autonómico que impulsó la Generalitat Valenciana. Por tecnología, infraestructuras y *Know How*. Ello pese a que Eduardo Zaplana, siendo presidente de la Generalitat, prometió que la mercantil valenciana estaría dentro del plan e incluso llegó a visitarla.

El horizonte para la unidad fabril de L' Horta Sud pareció más despejado con la llegada al Gobierno del socialista José Luis Rodríguez Zapatero -el 17 de abril de 2004- respecto a otras factorías del resto de España. Además de su versatilidad industrial, ya glosada, hay que decir que la empresa de Quart-Manises devolvió 192 millones de euros a la UE, por lo que la multa penalizó más directamente a otras firmas del grupo.

En segundo lugar, había carga de trabajo para bastantes meses. Al Plan Eólico, en cuyas esperanzas estaban fijadas todas las miradas, se unió la fabricación de torres para tanques por encargo del Ministerio de Defensa. Y un nuevo contrato de 4 motores marinos. La unidad fabril se aseguraba trabajo hasta 2005 y no tenía que entrar en el Expediente de Regulación de Empleo aprobado a nivel nacional. En esa coyuntura, mediados de 2004 a 2005, los 325 empleados de IZAR Manises, y los 130 de contratas, no tenían perder su empleo. Sin embargo, no fue suficiente. Habían vivido malos tiempos de ajustes productivos, regulaciones de empleo y paros. Desde finales del siglo XX, el *dumping* coreano les había impedido competir en ciertos mercados. Lejos estaban los felices años 80 cuando en Astilleros Españoles SA «Elcano» (AESAs), trabajaban 1.200 trabajadores y se hacían hasta horas extras.

En el lado positivo habían visto cómo la compañía había logrado y renovado las patentes de Mitsubishi y Man B&W. Pero, por otra parte, se amortizaron empleos paulatinamente y se descapitalizó. En, 2000, verbigracia, parte de las dotaciones no productivas ya habían sido vendidas por el Estado para conseguir una inyección económica. Sin embargo, luego, nunca llegaron a transformarse en una inyección crematística para salvar al astillero y hoy en 2021 siguen en un estado lamentable de deterioro.

En el cambio de poderes del PP al PSOE, el ejecutivo de José María Aznar, aún pretendió vender más terrenos e inmuebles. La maniobra hábil de la alcaldesa de Quart, Carmen Martínez (PSOE), lo impidió y la subasta quedó desierta. Luego el ministro Pedro Solbes, también socialista y alicantino, paró la operación que desvestía a todos los astilleros y los condenaba a la desaparición. Para los operarios, la llegada de Zapatero al poder supuso un balón de oxígeno, pero con el tiempo pudo más la presión de la entonces Comisión Europea y de Bruselas. La herencia del PP pesó como una losa. Y no sólo por la sanción de la CE. «También una gestión deficitaria encaminada a privatizar IZAR y a vender sus terrenos para

hacer pisos», como afirmaba el presidente del Comité de Empresa, Emilio Cócera, afiliado y delegado sindical de UGT.

El 13 de mayo de 2004 se supo la noticia de que la Comisión Europea exigía a los astilleros españoles Izar la devolución de ayudas estatales por valor de 308 millones de euros, entre las que se encontraban algunas percibidas por la fábrica de motores de Manises. Bruselas consideraba que estas subvenciones no se ajustaban a la normativa europea, que prohibía las ayudas al sector naval desde el año 1997. Las ayudas impugnadas sumaban 500 millones de euros concedidos en los años 1999 y 2000 por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) a los astilleros públicos civiles, que habían constituido el grupo Izar. Posteriormente, con nuevas investigaciones de Europa, el total reclamado a las arcas españolas fue de 1.100 millones de euros, más intereses: 1.200, en total.

En la misma noticia, en unas declaraciones realizadas por Emilio Cócera al periodista José Miguel Vigara del periódico *Levante-EMV* el sindicalista decía: «nos dijeron que el uso de estos fondos para la fusión entre Bazán y Astilleros Españoles era ingeniería financiera y que no habría problemas, que, en todo caso, Bruselas abriría un expediente que luego no prosperaría». El dirigente sindical mostraba su asombro porque el equipo de José María Aznar había trasladado a los representantes de los trabajadores en Madrid que no tenían que preocuparse y que se podrían salvar los astilleros españoles con dinero del Estado. Ello pese a que las autoridades europeas habían advertido desde 1995 que estas prácticas estaban prohibidas.

Cócera atacaba en esta información al ejecutivo de José María Aznar, pues «pretendía vender los terrenos de los astilleros para luego hacer pisos», como resultado final de una estrategia privatizadora en la que «permitió que prosperase el expediente de la Comisión Europea, tras fundirse cerca de 500 millones de euros que no dedicó al Plan Industrial y de Competitividad para el que los recibió». Este dirigente de UGT lanzó una acusación muy grave dado que estaba remarcando que los fondos que aportó Europa para acometer las reformas tecnológicas, productivas e industriales que necesitaba el sector naval no se destinaron a este fin y se gastaron en otros fines, que no eran para los que los concedió la CE.⁵⁰

Pocos meses después de constatarse que el astillero valenciano público estaba casi condenado a cerrar porque se tenían que devolver las ayudas europeas que se usaron

50 SANHERMELANDO. J / VIGARA. J.M. «La UE obliga a devolver las ayudas que el Gobierno dio a IZAR para comprar Manises». *Levante-EMV*. Economía. p.12. 12/5/2004.

para reflotarlo el conseller de Industria Justo Nieto, del PP, reconocía que aquella cuestión no se había gestionado bien por parte del gobierno de España. El miércoles 17 de noviembre de 2004, se publicaba en la sección de Economía del periódico *Levante-EMV* una noticia titulada: Nieto: «Con las ayudas a Izar seguramente no lo hicimos bien y nos lo han descubierto». Quien así hablaba era el conseller de Empresa, Universidad y Ciencia, Justo Nieto, -ex rector de la Universitat Politècnica y fichaje del PP de Francisco Camps- quien explicaba en declaraciones recogidas por el periodista Jordi Cuenca que «seguramente no lo hicimos bien», en referencia a las ayudas que el Gobierno del PP otorgó a los astilleros públicos Izar, «y nos lo han descubierto», motivo, este último, por el que la Comisión Europea reclamó su devolución al Ejecutivo español. «Si las ayudas están mal dadas, hay que devolverlas», decía el conseller. Esas multimillonarias subvenciones se concedieron con el propósito de lograr la viabilidad del grupo empresarial, del que forma parte IZAR Manises, pero a la postre, tras la decisión de Bruselas, se convirtieron en su triste adiós.

Después de inaugurar un congreso empresarial, Justo Nieto argumentaba que la crisis de IZAR se debió a varios factores. El primero, la competencia de países como Corea del Sur; el segundo, la propia falta de renovación tecnológica y productiva del sector; y en tercer lugar, la pugna europea entre Alemania, Francia e Italia por ver cuál de esas potencias industriales se quedaba con la supremacía de la industria marina europea. Justo Nieto llegó a afirmar: «Hay una lucha europea por ver quién se queda con el pastel». Y apuntó otras dos claves que explican porqué la industria naval valenciana pública acabó quedándose rezagada: el carácter estratégico que tenía la tecnología desarrollada en los astilleros militares y su aplicación a los civiles, dentro de lo que se conoce como Seguridad Nacional; y cómo en Europa, lo mismo ocurría con Estados Unidos o las potencias asiáticas, el sector naval estaba subvencionado, si bien con otro tipo de ayudas, diferentes a las que motivaron las sanciones a nuestro país. El conseller de Industria valenciano incluso habló de «fariseísmo global», de las potencias europeas y mundiales, que ponían cortapisas a las ayudas a los astilleros públicos españoles pero que por otra parte utilizaban otros mecanismos para «burlar lo legal», en un «entorno globalizado», remarcaba textualmente.⁵¹

51 CUENCA, J. "Nieto: Con las ayudas a Izar seguramente no lo hicimos bien y nos lo han descubierto". *Levante-EMV*. Economía. p. 45. 17/11/2004.

A los factores apuntados por el consejero valenciano, como causas de la crisis industrial naval que acabó con IZAR Manises, habría que añadir otros tres elementos más:

1) La falta de una patente española para diseñar y fabricar motores marinos de dos tiempos que hubiera garantizado la independencia y la viabilidad a medio plazo de la fábrica valenciana.

2) El fin de la compañía fue acelerado, como veremos a continuación, por los intereses inmobiliarios de inversores externos; y por los planes que auspiciaban ciertos directivos de la propia SEPI que abogaban por vender todo el patrimonio mobiliario e inmobiliario para obtener la máxima rentabilidad en el proceso de desmantelamiento de la fábrica valenciana.

3) El cambio del modelo productivo y económico de España era un hecho a principios del siglo XXI. La industria naval ya no era considerada un sector estratégico por los políticos españoles, que ya habían cedido desde hacía décadas a las presiones de Europa y de las grandes potencias de la UE.

3.11. El cambio del modelo productivo: una economía de servicios y turismo

De las palabras del consejero valenciano, subyace una crítica que los cuadros sindicales del CAT y la mayor parte de sus afiliados compartían y comparten. El astillero valenciano público fue cerrado, desmantelado y malvendido pese a que era el que mejores condiciones tenía para ser viable a medio plazo. Porque, entre otros aspectos, había sido capaz de reinventar sus estructuras productivas y de formar a sus empleados para nuevas líneas de negocio. Sin embargo, acabó siendo clausurado porque la industria naval pública dejó de ser un sector estratégico para España y para la Comunitat Valenciana. De hecho, desde mediados de los años 80 se había acentuado un cambio del modelo productivo y económico de nuestro país y de nuestra comunidad autónoma que no hizo sino debilitar a la naval, y en general, a la industria pesada, metalúrgica y automovilística y sustituir su importancia en el Producto Interior Bruto de España por el turismo, la construcción, la hostelería y el sector servicios.

Dicho de otra manera, la entrada de España en el Mercado Común Europeo -el antecesor de la actual Unión Europea-, que se hizo efectiva en 1986 aunque la firma del Tra-

tado de Adhesión en Madrid se produjo en junio de 1985, supuso un paulatino, constante y profundo cambio del modelo económico y productivo español. Fue desde mediados de los años 80, con los Gobiernos presididos por el socialista Felipe González y luego con los del popular José María Aznar cuando España se convierte en una economía de servicio y del turismo.

Desde la década de los 80, España ha sido el granero, la despensa y la huerta de Europa; a cambio de renunciar a su industria pesada y naval porque Bruselas y los socios europeos consideraban que nuestro país no era competitivo y que debía dejar de fabricar barcos, coches o motores marinos. A partir de los 90, incluso se impusieron restricciones a la agricultura, la pesca y la ganadería española - en beneficio por ejemplo de la francesa – para transformar nuestro país en la gran playa de la Unión Europea y por extensión del mundo civilizado y desarrollado. A cambio de los fondos estructurales europeos, que es indudable, nos permitieron realizar carreteras, ferrocarriles - incluso demasiados kilómetros de trenes de Alta Velocidad – y demás infraestructuras, nuestro país tuvo que arrancar viñas, reducir su producción ganadera o renunciar a su pasado pesquero y naviero.

La flota pesquera, que en tiempos motivó precisamente que hubiera que crear una industria para fabricar barcos, ha ido disminuyendo en las últimas décadas y hoy prácticamente ha quedado reducida a los usos más tradicionales. Sin duda, durante los primeros años en los que España formó parte de la Unión Europea, fue uno de los países que más beneficiado salió del reparto de fondos estructurales ya que tenía una renta per cápita inferior al 75% de la media comunitaria. Pero a cambio, al cabo de los años, tuvo que dismantelar su industria pesada, metalúrgica, naval y automovilística.

La adhesión a la UE supuso un fuerte impulso económico, pero con los años obligó a nuestros sectores estratégicos públicos a afrontar abruptas reconversiones que acabaron con el cierre de nuestras industrias señeras. No vamos a negar que incluso Europa aportó fondos para financiar parte de esas de reconversiones y para dulcificar el impacto de los recortes de plantillas y los despidos, con bajas incentivadas y con prejubilaciones. Pero al final el plan trazado que tenían las potencias europeas Alemania y Francia se cumplió perfectamente, las industrias pesadas de esos países hoy son más poderosas que nunca. La española tiene un papel irrelevante en favor del turismo y los servicios.

En 1991, se firmó el Acuerdo Schengen por el que se suprimieron los controles en las fronteras entre esos países y se permitió la libre circulación de personas. Y un año más

tarde, llegó el Tratado de Maastricht donde se inició el proceso para tener una moneda única, hecho que acabó sucediendo en 2002 con la puesta en circulación del euro. Esta divisa convirtió a la economía española en una potencia mundial pero también redujo nuestra capacidad exportadora al encarecer nuestros productos respecto a cuando vendíamos en pesetas. Esto perjudicó también a los astilleros y a Manises-Quart.

El Consejo General de Economistas y la Cámara de Comercio de España publicaron en julio de 2020 un informe titulado “45 años de evolución económica, social, empresarial e institucional de España”, codirigido por Salvador Marín y Raúl Mínguez en el que ofrecen algunas claves interesantes sobre la transformación de la economía española y porqué la industria nacional ha ido perdiendo peso en Producto Interior Bruto (PIB) en favor del sector servicios y en concreto del turismo.

Como explican ambos autores, el indicador más importante del estado de la economía en un país es el PIB. Si aumenta esto es positivo porque significa crecimiento económico, generación de empleo y prosperidad. Si se contrae o incluso decae, esto es muy negativo para el país. Incluso puede entrarse en recesión lo que implicaría graves problemas para las empresas y los trabajadores. Tal como ha ocurrido con las crisis de 2008 y con la de 2019, derivada de la pandemia mundial del coronavirus.

El PIB español pasó de 36.126 millones de euros en 1975 a 1.244.757 en 2019, indica este informe de la Cámara de Comercio de España. El crecimiento anual se produjo en 1987, con un +5,5%, mientras que la mayor caída se produjo en 2009, con un -3,8%. Además, ha habido dos periodos notables de crecimiento, entre 1982 y 1991 y entre 1994 y 2007. En cambio, la dura crisis inmobiliaria y financiera de 2008 a 2013, supuso un período terrible en cuanto a la destrucción de empleo y riqueza, lo que motivó la recesión más intensa que ha conocido nuestro país. Con todo, desde 2014, se inició un proceso de recuperación económica que la terrible pandemia del coronavirus y sus consecuencias económicas se llevó por delante en 2020.⁵²

Un análisis más detallado de la composición del PIB, permite observar el aumento continuo del sector servicios. El citado informe del Colegio de Economistas ha sido realizado por un grupo de expertos: M^a Dolores Aledo, M^a Dolores Gracia, Leticia Latorre, Francisco Javier Martínez, M^a del Rocío Moreno, José Palacios, Mercedes Palacios,

52 MARÍN. S. Y MÍNGUEZ. R. “45 años de evolución económica, social, empresarial e institucional de España. 1975-2020. Una visión global”. Consejo General de Economistas. Cámara de Comercio de España. Julio 2020.

Carolina Perondi, José Manuel Santos y Justo José Vela. El documento remarca que los servicios han pasado de contribuir en casi el 49% a la economía española en 1975, a suponer un porcentaje aproximado del 68% desde 2012, mientras que la industria ha disminuido su peso desde el 28% a finales de los años 70 hasta poco más del 14% en los últimos años de la serie. La agricultura, por su parte, ha perdido más de 6 puntos porcentuales, hasta situarse en el 2,80% en el año 2019.

Como parece lógico deducir el crecimiento del sector servicios está estrechamente relacionado con el crecimiento del turismo, que ha pasado de 27 millones de llegadas de extranjeros en 1975 a los más de 82 millones en 2019, crecimiento que ha sido exponencial a partir de 2010. Dentro de los servicios, el turismo creció de forma exponencial al pasar España de recibir 27 millones de extranjeros en 1975 a los más de 82 de 2019, con un crecimiento notable desde 2010. La evolución histórica muestra también que la economía española es cada vez más internacional, dado que tanto las exportaciones como las importaciones de bienes y servicios adquieren un mayor porcentaje en el PIB, pasando del 12,37% y 16,71% en 1975, hasta el 35,77% y 32,80% en 2019. Por ende, el saldo de la balanza de pagos fue negativo en más de 30 años de los 45 considerados. En especial, entre 1975 y 1977, 1988 y 1992, y 2003 y 2008.⁵³

3.12. Principales hitos de una venta frustrada.

Desde que el 12 de mayo de 2004, la Comisión Europea había declarado ilegales las ayudas por valor de 1.200 millones de euros otorgadas por el Gobierno del Partido Popular al grupo de fábricas de los astilleros públicos españoles, los hechos se precipitaron. El 30 de julio de ese año, el Consejo de Ministros presidido por José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE) autoriza a IZAR a segregar su actividad militar y a constituir con ellas una nueva sociedad denominada New IZAR. Pocos meses después, el 16 de diciembre del mismo año, la SEPI y los sindicatos mayoritarios firman un acuerdo para buscar el mejor futuro posible para las cuatro plantas de IZAR y para sus trabajadores: Sevilla, Sestao, Gijón y Manises. El 20 de enero de 2005, la Comisión Europea aprueba la segregación

53 MARIN. S. y MINGUEZ. R. "45 años de evolución... *Op.Cit.* pp. 41-45

entre los astilleros civiles (IZAR) y los militares (Navantia). El 1 de abril de 2005, la SEPI y la junta de accionistas de IZAR acuerdan la disolución de la empresa.

Por fin, el 17 de octubre de 2005 concluía el período fijado por la SEPI para presentar ofertas y propuestas para adquirir los cuatro astilleros civiles públicos que formaban parte del conglomerado industrial. Las fábricas que salían a la venta fueron Sevilla, Sestao, Gijón y Manises-Quart. Y pronto quedó claro que había un supuesto interés de grupos industriales por comprar estas factorías por separado y de forma individual, y no como un bloque y en conjunto, como pretendían los sindicatos. Además, en esta postura coincidieron las tres principales centrales sindicales - CAT, CCOO y UGT – así como el propio Comité de Empresa, que siempre defendió que si Manises-Quart se vendía por separado acabaría por perder licencias y diseños en el ya de por sí “salvaje” mercado internacional. Lamentablemente el criterio de las plantillas no prosperó porque las compañías que optaban a las cuatro factorías querían comprarlas por separado. Por ejemplo, otro clásico de la economía valenciana y mundial, Grupo Boluda, también tanteó la opción de Sevilla, pero nunca se planteó adquirir Quart.

En el caso de la unidad fabril valenciana, hubo cierto interés por quedarse con la fábrica por parte de la multinacional estadounidense General Electric, la italiana OTO Melara y la norteamericana General Dynamics. Al menos así se anunció en público. Además, se interesó Gamesa, que apuntaba hacia el mercado de los aerogeneradores y al Plan Eólico nacional y autonómico. A todos estos candidatos, se unió el Grupo Ros Casares que desde el principio se mostró como el aspirante con más opciones de adjudicarse la fábrica. Asimismo, la alemana MAN B&M, bajo cuya licencia construía motores marinos, se mostró interesada en quedarse con IZAR Manises.

La multinacional estadounidense General Dynamics se interesó por la posible compra de la factoría si la SEPI llevaba a cabo el despiece de la empresa naval y la vendía por ramas de actividad. Esta gran compañía compró en 2001 la empresa Santa Bárbara y se expandió en el mercado europeo de defensa. Precisamente esta firma era fabricante del carro blindado Pizarro, cuyas torretas se montaron en Quart. De hecho, varios técnicos valencianos recibieron cursos de formación en Italia en las instalaciones, curiosamente, de uno de los principales competidores de General Dynamics.

Por ende, IZAR tenía licencia para fabricar motores utilizados por los Pizarro y por los Leopard, ambos de General. Sin embargo, este presunto interés no cuajó. Además, también al parecer, la empresa vasca Gamesa negoció con la SEPI la compra de IZAR

Manises. Esta sociedad estaba participada por el grupo valenciano Nefinsa, que apuntaba hacia el montaje de molinos eólicos ya que el grupo vasco se convirtió en uno de los líderes mundiales en la fabricación de dichos propulsores. Gamesa quedó en su momento fuera de las adjudicaciones del Plan Eólico promovido por la Generalitat Valenciana. Su oferta incluía una inversión multimillonaria en Sagunt para levantar una planta de fabricación de motores y también carga de trabajo cuando aspiró al referido plan eólico. Ahora volvía a poner sobre la mesa esta nueva intentona, que no prosperó tampoco.

Hubo que esperar a noviembre de 2005, para conocer formalmente las ofertas industriales y financieras que optaron a adquirir las diferentes empresas que formaban IZAR. Estas candidaturas se presentaron en Madrid bajo una estricta confidencialidad que fue rota en los medios de comunicación. Hay que destacar que cada aspirante tenía que presentar un plan industrial serio y riguroso, además de un plan de futuro que pasaba por un plan de empleo para la plantilla, y un estudio financiero y económico de viabilidad.

El Grupo Ros Casares presentó un plan para adquirir la fábrica de Manises. Afirmaba que estaba dispuesto a garantizar contratos por valor de 100 millones para al menos 2 años y garantizaba hasta 350 puestos de trabajo. El 23 de mayo de 2006, la SEPI y los sindicatos firmaron un acuerdo que garantizaba jubilaciones y pretende resolver el futuro de la mayor parte del Grupo IZAR. El 12 de julio, la SEPI adjudicaba los centros de IZAR excepto la planta de Manises-Quart, porque la CE pidió una serie de aclaraciones sobre la oferta de Ros Casares. La fábrica de motores de Manises era la única de los centros de IZAR que quedaba por adjudicarse, una vez firmada la venta de los astilleros de Sevilla, Gijón y Sestao a Astilleros de Huelva, Factorías Vulcano y Construcciones Navales del Norte, respectivamente.

El 11 de septiembre, la Comisión Europea volvió a dar un varapalo al grupo Ros Casares en sus planes por adjudicarse la factoría "quartera". Según reconocía el presidente de SEPI, Enrique Martínez Robles, en una entrevista concedida a la agencia Europa Press, «hemos solicitado nueva información al comprador y una vez proporcionada, la analizaremos y remitiremos» al Ejecutivo comunitario. El expediente que abrió la CE, iniciado en julio, y en el que no existía plazo de resolución, retrasó de nuevo la venta a la familia Ros Casares, que presenta la oferta por Izar a través de la filial Augescon, en manos de la sociedad patrimonial e inmobiliaria Velázquez Cincuenta y Cinco, con sede social en Madrid. El holding estatal SEPI recabó más datos del aspirante Ros Casares. Mientras, las centrales sindicales negociaban con la dirección un acuerdo de garan-

tías laborales tras la privatización, donde los representantes de los trabajadores exigían compromisos de empleo y mejoras en el programa de prejubilaciones.⁵⁴

El viernes 20 de octubre de 2006, con motivo de la presentación del complejo industrial Ciudad Ros Casares, que se ubica en el polígono Vara de Quart de València, el consejero delegado de la compañía Francisco Ros García, daba por seguro que antes de final de ese mes Bruselas iba a desbloquear la adjudicación de IZAR Manises. En esa intervención pública ante la prensa valenciana volvió a garantizar que tenía asegurada carga de trabajo por valor de 100 millones de euros y su proyecto para esas instalaciones pasaba, además de seguir con la fabricación de motores (MAN y Mitsubishi), por los productos de calderería, bienes de equipo industriales y elementos móviles mecánicos. Ros Casares llegó a cifrar en 350 millones el valor de la cartera de trabajo para los próximos años, que manejaba su emporio industrial. De hecho, para su plan necesitaba la fábrica de Manises-Quart según dijo públicamente. Entre otros contratos, Ros Casares anunció que se iba a encargar de la construcción de parte de las piezas para el edificio del Ágora de la Ciudad de las Artes y la Ciencias (Cacsa), y del Palacio de Congresos de Oviedo, cuyos pedidos superaban los 12 millones. El tira y afloja que mantenía esta compañía aspirante con la Comisión Europea se inició ese verano cuando Bruselas requirió, a través de la SEPI, que aclarara la oferta económica y la cartera de trabajo en curso. Ya entonces, las centrales sindicales UGT, CCOO y CAT mostraban su desconfianza sobre los planes de futuro de Ros Casares para los antiguos astilleros de Elcano ubicados en Quart de Poblet.⁵⁵

A largo plazo, los sindicatos, el Comité de Empresa y los trabajadores pensaban, y así lo manifestaron en varias ocasiones, que Ros Casares podría conseguir una recalificación de los terrenos, considerados hasta el momento como industriales, y dedicarlos a proyectos inmobiliarios. Por su parte, el industrial valenciano siempre defendió que no quería comprar la factoría para especular ni tampoco para construir viviendas. En junio de 2007, la SEPI declaró desierta la privatización de IZAR Manises al rechazar la oferta del grupo industrial valenciano por posibles intereses urbanísticos.

Además, la CE, no dio el visto bueno al proyecto de Ros Casares. De hecho, lo descartó porque el plan industrial no le parecía fiable. En septiembre de 2007, la sociedad

54 J.L.Z. "Bruselas vuelve a paralizar la venta de Izar a Ros Casares al investigar los contratos". Levante-EMV. Economía. p.34. 12/9/2006.

55 ZARAGOZÁ, J.L. "Ros Casares garantiza contratos de 100 millones en Izar pese al bloqueo de Bruselas". Levante-EMV. Economía. p. 36. 21/10/2006.

estatal inicia el proceso de liquidación y aprueba el expediente de regulación de empleo (ERE) para los 127 trabajadores de Manises. En noviembre de ese mismo año, el Gobierno autoriza el pago de 5,1 millones para las prejubilaciones y los programas de recolocación de la plantilla. Y en enero de 2008, el astillero ubicado en la Avenida de Madrid cerró después de 60 años fabricando motores marinos de barcos para todo el mundo.

El 2 de noviembre el Consejo de Ministros dictaba el punto final de la fábrica de motores Izar-Manises al aprobar un paquete de ayudas dirigidas a planes de prejubilaciones, recolocaciones y subvenciones laborales para el centenar de trabajadores todavía vinculados a este complejo industrial, constituido en los años 50 cuando fue fundada con el nombre de Astilleros Españoles Elcano. La crisis naval del complejo vinculado hasta ahora al grupo de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) terminaba en 2006 con la privatización de los astilleros civiles —Sevilla, Gijón y Sestao— previa reestructuración de la división militar de cara a reducir su tamaño y hacer rentable este deficitario negocio en España debido a la dura competencia asiática desde los años noventa. Con todo, dejaba en el aire el futuro de la factoría de l'Horta. Grupo Ros Casares, tras más de un año batallando en defensa de su proyecto industrial, se quedó sin adjudicación. La comisión liquidadora de IZAR, en manos de la SEPI, declaró desierto el proceso de venta de los activos de la vieja planta de motores, con lo que se inicia el desmantelamiento de la sociedad. La corporación familiar valenciana, líder en Europa en el sector de la distribución comercial de productos siderúrgicos, había asegurado que garantizaba contratos de 100 millones en IZAR y ampliar la plantilla hasta 350 trabajadores (en ese momento quedaban 133 empleados) si conseguía las riendas de esta instalación de motores marinos.

La Generalitat, a través de la Conselleria de Industria, se interesó en este proceso de privatización con vistas a garantizar el futuro del centro industrial y de los empleados. Incluso anunció proyectos para otorgar carga de trabajo vinculadas a la actividad eólica, una actividad en notable desarrollo en toda la autonomía. Sin embargo, en la administración autonómica, como en tantas otras grandes empresas desmanteladas durante la última década por la crisis industrial, ya nadie se acuerda del asunto. Tampoco el Gobierno central puso demasiado interés por mantener abierta la factoría de motores marinos de dos tiempos, una de las escasas plantas existentes en Europa y con licencias de las principales marcas: Mitsubishi y MAN.

El desmantelamiento de la planta puso fin a la privatización de los astilleros civiles y cerró también la crisis abierta en mayo de 2004. Boston Consulting Group, asesor finan-

ciero independiente encargado de preparar la privatización, dio publicidad al proceso y envió información a 172 posibles interesados (entre ellos estaba incluso el naviero Vicente Boluda), de los que se recibieron 17 muestras de interés. Al fin y a la postre, la firma dependiente del Ministerio de Economía autorizó a la comisión de liquidación a vender tres de los cuatro centros de Izar: el de Sestao, a Construcciones Navales del Norte (CNN); el de Gijón, a Factorías Vulcano; y el de Sevilla, a Astilleros de Huelva.

El presidente de la SEPI, Enrique Martínez Robles, insistió desde principios de la crisis que IZAR estaba abocada a la desaparición, tanto en su vertiente militar como civil. Para Martínez Robles, fusionar los astilleros civiles con los militares fue un error de los gobernantes del PP y de los directivos de SEPI nombrados por el Gobierno presidido por José María Aznar. En su opinión, los astilleros militares eran viables y tenían futuro, pero al unirlos con los civiles se trasladaron los problemas de estos últimos a los primeros. Martínez Robles logró un amplio acuerdo de las Federaciones Estatales de CCOO y UGT, después de unas negociaciones iniciadas en 2004.

Gracias al acuerdo suscrito con los sindicatos, se logró mantener la actividad militar pública, que todos los centros civiles siguieran abiertos y se buscó salida a todos los trabajadores afectados por las privatizaciones y la liquidación. Con todo, el máximo responsable de la sociedad estatal no aclaró nunca las causas que llevaron al Gobierno central, presidido por el socialista José Luis Rodríguez Zapatero (ZP) a desmantelar IZAR-Manises.⁵⁶ Esta factoría fue liquidada, aunque desde mediados de los años 80 había recibido inversiones superiores a los 6 millones -según diversas estimaciones no oficiales- y pese a que se había transformado tecnológicamente y humanamente para diversificar su producción hacia el mercado eólico, la fabricación de componentes metálicos, la construcción de motores para centrales eléctricas, y por supuesto, para seguir en el mercado de los motores marinos de dos tiempos. De hecho, lo más paradójico es que cuando se cierra y liquida, la factoría de Quart era la que mejor estaba preparada para afrontar los retos de un mercado internacional cada vez más fluctuante, adverso y complejo.

“IZAR Manises apaga motores”. Este era el titular que se pudo leer en la edición de Levante-EMV el viernes 1 de febrero de 2008. El reportaje iba abriendo la sección de

56 ZARAGOZÁ. J. L. “Se apagan los motores”. Levante-EMV. El Mercantil Valenciano. pp. 1-2. 11/11/2007.

Comarcas en la página 29 y lo firmó la periodista de Quart de Poblet Jessica Peña. La pieza informativa ocupaba cinco columnas por seis e incluía dos fotografías además de 4 testimonios directos de trabajadores y trabajadoras. El veterano dirigente sindical del CAT Enrique Casañ declaraba a esta redactora: “No hemos muerto por no ser competitivos sino por la inercia de la situación geográfica de la factoría”. Casañ mostraba su máxima tristeza porque “nuestra fábrica no ha tenido continuidad a pesar de ser una de las más adelantadas tecnológicamente”. Este dirigente del CAT calificaba como “muy goloso” el suelo donde se había alzado el gigante de la construcción naval.⁵⁷

Lo cierto es que todos los trabajadores que fueron despedidos en IZAR Quart de Poblet tenían que tarde y temprana se iba a vender el patrimonio inmobiliario para derribarlo y construir pisos. Pero esto no se cumplió, entre otros factores, porque el Ayuntamiento de Quart de Poblet y la entonces alcaldesa socialista Carmen Martínez Ramírez no lo aceptaron. El gobierno municipal del PSPV no veía con buenos ojos que de vendiera la fábrica a Grupo Ros Casares, incluso contra el criterio de dirigentes de su propio partido de ámbito autonómico y nacional.

3.13. El Ayuntamiento de Quart y la alcaldesa socialista no venden

Como hemos visto en las páginas anteriores, en los años 90, la Unión Europea retiró las ayudas a la construcción naval, y en ese momento, empezaron los problemas definitivos para el sector español. Cuando en 2004, la CE declara ilegales las ayudas públicas españolas a los astilleros concedidas en torno a 1999, IZAR se ve obligada a presentar la quiebra y empiezan las negociaciones con los sindicatos para la liquidación de las fábricas. Esta declaración reclamando ese dinero fue el resultado de unas investigaciones que abrió la UE hacia 1999. Sin embargo, antes de producirse el episodio de las ayudas ilegales, que acabó suponiendo el fin de Astilleros Españoles en la localidad valenciana, hubo otro intento de privatizar parte de los terrenos que aconteció en noviembre de 2003. Fue en la parte final del mandato de José María Aznar, jefe del ejecutivo central con el PP desde el 5 de mayo de 1996 al 17 de abril de 2004.

57 PEÑA. J. “IZAR Manises apaga motores”. Levante-EMV. Comarcas. p.29. 1/2/2008.

En noviembre de 2003, el Ayuntamiento de Quart de Poblet tuvo constancia por una noticia publicada en un medio digital, que Infoinvest, sociedad participada al 100% por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), y en aquel momento en manos del PP, había sacado a subasta cuatro parcelas de la factoría por un precio muy bajo. Las parcelas registrales que se subastaron el 19 de noviembre de 2003 eran las número 25.110, 25.112, 21.193 y 25.114.

Ante esa situación, el consistorio y la entonces alcaldesa socialista Carmen Martínez agilizaron los trámites para asegurar que el uso de los terrenos, de acuerdo con la normativa vigente, fuera siempre industrial y que, en ningún caso, pudieran tramitarse propuestas de planeamiento urbanístico distintas a las descritas en el mismo. De hecho, narra la propia alcaldesa, se introdujo la modificación puntual número 1 en el Plan General de Ordenación Urbana, de carácter transitorio en aquel momento, para que todo el conjunto de la factoría Astilleros Españoles fuera considerado “una única pastilla de terrenos, por tanto, aunque un particular comprase una de esas parcelas subastadas no iba a poder edificar en ella ni a poder construir una sola nave”. Todo el complejo industrial se convirtió, “en términos jurídicos, en un todo urbanístico”, narra la dirigente socialista.

La factoría naval ocupa un total de 184.861,55 metros cuadrados, según datos del Ayuntamiento de Quart de Poblet, de los que 129.098,56 están en término de Quart; y 55.762,99, en Manises. El 12 de noviembre de 2003, solo 7 días antes de que se celebrase la subasta, el pleno del consistorio de Quart de Poblet, por unanimidad de todos los grupos municipales (PSPV, PP y Esquerra Unida- Entesa) blindó los 129.000 m² de su término municipal para no perder el control *sobre* sus usos futuros. La antigua planta naval está construida en un suelo calificado como suelo urbano industrial. Esta calificación es la que tenía en 2003, cuando se pretendieron subastar parte de los terrenos; la que tenía en 2008, cuando fue cerrada; y la que sigue teniendo a fecha de enero de 2022.

En el acta del acuerdo plenario, que refleja cómo sucedió todo en aquella sesión extraordinaria, se explica que la corporación municipal había tenido conocimiento de la subasta de las 4 parcelas del antiguo astillero por un diario digital. Este anuncio pilló por sorpresa al gobierno local, del PSOE, que echó en falta la necesaria lealtad y cooperación que tiene siempre que guiar las relaciones entre las instituciones. En este caso, la local y la nacional o estatal. Sin embargo, los técnicos municipales y el equipo de alcaldía se movieron con rapidez y consiguieron evitar la fragmentación de los terrenos

y paralizaron entonces un primer intento de privatización. Fue el primer envite al que se opuso la entonces alcaldesa Carmen Martínez, frente al ejecutivo central de Madrid, porque en todo momento pretendía defender la continuidad de la actividad industrial y los puestos de trabajo.

A propuesta de la arquitecta municipal Pilar Núñez Lizondo, y tras un informe de esta técnica, se llevó a cabo una nueva redacción del artículo 6.40.4 de las Normas Urbanísticas del Plan Transitorio en la que se incluyeron varias consideraciones que blindaban los usos industriales de todo el sector. Por ejemplo, un apartado que se introdujo especificaba: “Cualquier modificación sustancial de lo existente requerirá la previa modificación del planeamiento. Entre otras, se entenderá como modificación sustancial la que, aún manteniendo los usos pormenorizados actuales autorizados, suponga el fraccionamiento de la unidad funcional de la actividad concedida”.

También se puede leer en la página 4 del acta de aquel pleno extraordinario del 12 de noviembre: “En ningún caso, podrán tramitarse propuestas de planeamiento urbanístico cuyo ámbito sea inferior al de la subzona tres citada en el artículo 6.28 precedente, delimitada al Norte, por el límite con el término de Manises; al sur, la Avenida de Madrid; al este, la acequia de Quart-Benàger; y al oeste, la calle Manuel Vilar. Hasta en tanto no se modifique la ordenación pormenorizada vigente, no se podrá conceder licencias urbanísticas que puedan suponer alteración sustancial de la situación existente”.⁵⁸

Con aquel cambio en las normas urbanísticas locales, apunta la alcaldesa, “Mandamos un mensaje rotundo a los posibles compradores de esas parcelas. Les decíamos que en esas 4 parcelas no se iba a poder cambiar el uso del suelo sino se cambiaba el uso de toda la pastilla por tanto lo que les estábamos diciendo a las personas que pujaran por ellas es que podrían comprarlas, pero no iban a poder hacer nada en ellas. Porque el ayuntamiento no iba a permitir con ese cambio que hicimos en el Plan General de Ordenación Urbana que se edifique o que se haga una sola nave más”.

De hecho, tras aprobarse esta modificación, cuando posibles inversores llamaban al teléfono del ayuntamiento y se presentaban en el edificio consistorial para preguntar por esas parcelas que iba a subastar Infoinvest, se les comunicaba que en esos terrenos nunca se iba a poder construir y que no se iba a cambiar su uso industrial a residencial.

⁵⁸ Acta de la sesión extraordinaria del pleno del Ayuntamiento de València. pp. 1 a 6.



Movilización en Madrid. Representantes del CAT y de otros sindicatos participan en una de las protestas más multitudinarias realizadas en la capital para determinar el futuro de la empresa. 5 de marzo de 2004. Fuente: Archivo del CAT.

Aquello ahuyentó a los inversores y a los fondos buitres, que podrían estar interesados en comprar una atractiva franja de suelo ubicada junto a la A-3, el aeropuerto de València y en pleno casco urbano, junto al Hospital de Manises y cerca de colegios y dotaciones sanitarias del pueblo. El resultado es que la subasta del 19 de noviembre de 2003 se quedó desierta. Nadie pujó por esos terrenos. La estrategia del ayuntamiento frenó la de la SEPI, que pretendía ir vendiendo los solares de la factoría que ya entonces no tenían uso industrial para obtener beneficios económicos. Además, los diversos gestos políticos y administrativos, públicos y privados, de la alcaldesa y del PSPV local, suponían también un respaldo a que la naval de Quart no fuera cerrada. Pero pese a este elevado nivel de compromiso de Carmen Martínez y el PSOE de Quart con Astilleros Españoles, al final, no se pudo salvar la fábrica, aunque sí se evitó que su patrimonio industrial e inmobiliario fuera malvendido a posibles especuladores.

3.13.1. El papel de Carmen Martínez en la frustrada venta a Ros Casares

El gobierno municipal socialista se alineó con el Comité de Empresa y con los trabajadores cuando estalla la crisis industrial que acabó por provocar el cierre de Elcano. También apoyó al CAT. Siempre desconfió de la propuesta del grupo Ros Casares que

aseguraba tener un plan de viabilidad que no contaba ni con el visto bueno de la UE, por la fragilidad del mismo; ni de los sindicatos, que auguraban un posible pelotazo urbanístico de fondo. Durante 2003 y 2004, el consistorio de Quart y su gobierno municipal se enfrentó a duras negociaciones con los responsables de la SEPI, paradójicamente también socialistas o designados por los gobernantes del PSOE. En 2007, aún con ZP como presidente del Gobierno de España, se declaró desierto el concurso y se pudo encarar la liquidación de la factoría con las mejores garantías para sus 129 trabajadores y trabajadoras.

Antes de descartarse la venta de IZAR Manises-Quart, la alcaldesa Carmen Martínez tuvo varios enfrentamientos con una parte de la cúpula de la SEPI, que era partidaria de privatizar y adjudicar la factoría a Ros Casares. Los tecnócratas del emporio estatal pretendían vender y conseguir el máximo dinero posible para amortiguar con activos propios de las sociedades dependientes de IZAR los 1.200 millones que había que pagar a Europa. Sin embargo, la alcaldesa, también apoyada por el teniente de alcalde Bartolomé Nofuentes, viajó en varias ocasiones a Madrid para disuadir a Martínez Robles de que era irresponsable con los ciudadanos malvender los terrenos y las propiedades inmobiliarias de la factoría de Quart. “Íbamos dos y tres veces por semana a Madrid, tanto, que el ordenanza del edificio central de la SEPI me saludaba por mi nombre cada vez que me veía”, explica la entonces alcaldesa.

Las autoridades municipales pretendían garantizar que una vez que no había sido posible salvar la fábrica y su actividad productiva, por lo menos, se debería salvar el patrimonio inmobiliario de la antigua planta industrial. La visión del consistorio socialista es que ese patrimonio tenía que volver al pueblo, mediante las fórmulas urbanísticas adecuadas. Por eso, se blindó el uso industrial de esa franja de suelo de 129.000 m² tan apetecible para posibles especuladores. Esto ahuyentó a los posibles compradores ya que quien se arriesgase a comprar los terrenos, durante el tiempo en que el Gobierno de Aznar y el PP los subastó, tenía el problema de que no iba a poder construir en ellos y por tanto no iba a rentabilizar su inversión. Posteriormente, una vez se cerró la factoría, en 2008, la calificación urbanística no se cambió. Estamos ya en 2022, han pasado casi 14 años y en la fábrica no se ha tocado ni un ladrillo. Sigue siendo suelo calificado como industrial.

Lo único positivo del desmantelamiento de IZAR en l’Horta Sud es que los terrenos todavía siguen perteneciendo a los vecinos de Quart de Poblet, a los valencianos y a

todos los españoles. En realidad, pertenecen al Estado y a la SEPI, pero en ellos no se puede construir nada que no acepte el ayuntamiento y el pueblo de Quart, por tanto, mientras no se cambie el planeamiento hay posibilidades de que este antiguo complejo industrial revierta en la localidad valenciana de manera directa. ¿Cómo? Pues con un proyecto como Elcano 2.0, o con una revisión del mismo, pero más real y adecuada a los nuevos tiempos.

Los cuadros sindicales del CAT coinciden en que la alcaldesa tuvo un papel relevante para que los terrenos de la fábrica no fueran vendidos a terceros. Pero también fueron unos meses muy complicados para la propia alcaldesa. En la parte final de la negociación entre Carmen Martínez y la SEPI hubo dos o tres semanas en las que la cúpula del emporio público decidió privatizar el astillero y adjudicarlo a Ros Casares. Es decir, la decisión estuvo tomada durante un tiempo. Los responsables de la SEPI y el Gobierno socialista tenían numerosas presiones de la Unión Europea para que el expediente sancionador a la industria naval española se resolviese de forma rápida. Para los dirigentes de la empresa estatal, la mejor opción era que se vendiese IZAR Manises a Ros Casares y obtener los máximos ingresos posibles. En la capital madrileña, los dirigentes del PSOE y también los de UGT veían con buenos ojos la adjudicación al industrial valenciano.

En la Comunitat Valenciana, en los círculos políticos y empresariales, la Generalitat gobernada por el PP y el president Paco Camps, entendían que también Ros Casares era la mejor opción. Incluso, el PSOE de la Comunitat, entonces liderado por el secretario general Joan Ignasi Pla consideraba que era positivo privatizar el astillero de Quart en las condiciones planteadas. Por ello, se sucedieron diversas reuniones y encuentros, en Madrid y en València, en los que participó la alcaldesa, con diversos protagonistas y a distintos niveles, en los que políticos de PSOE y PP abordaron cuál tenía que ser el futuro de la fábrica y el de sus trabajadores. Incluso en la madrileña sede de Ferraz, la secretaria federal de economía del PSOE, Inmaculada Rodríguez-Piñeiro recibió a los alcaldes y alcaldesas de su partido de los municipios cuyos astilleros se iban a privatizar.

Entre 2005 y 2007, la alcaldesa socialista, junto al Comité de Empresa, CCOO y el CAT, cada uno por su lado, presionaron en Madrid, y en diversos foros, para que el cierre de la fábrica fuera lo más beneficioso para los empleados que quedaban y para que el patrimonio público de la factoría no fuera malvendido. Al final, contra pronóstico, ganaron estos últimos. El presidente de la SEPI de entonces -Martínez Robles- cambió de opinión, sobre todo por la mediación de la alcaldesa. Pocos días antes de que se procediera

a anunciar qué empresas privadas se iban a quedar las factorías de IZAR que salieron a concurso, llamó a la alcaldesa y le comunicó que el astillero público de Quart no sería adjudicado a nadie y que sería cerrado y liquidado. Esto significaba que el suelo y las edificaciones del complejo industrial se las quedaba el Estado y la propia SEPI. En esa conversación, como confirma la propia alcaldesa, Martínez Robles ya avanzó a la municipalista socialista que la venta de la maquinaria podría ser la solución crematística para obtener la inyección económica que necesitaba la sociedad pública para poder prejubilar o indemnizar a los trabajadores, y para poder cumplir con sus obligaciones con la Unión Europea.

La tensión también causó mella en la mandataria municipalista. Cayó enferma incluso. Vivió dos o tres días terribles, de los peores, de su dilatada carrera política. Luego, afortunadamente, la tristeza se volvió alegría, ha rememorado para este relato.⁵⁹

3.14. Dos años de duras negociaciones para los dirigentes del CAT.

Asimismo, los cuadros sindicales y los afiliados del CAT vivieron los últimos años de vida de Elcano con enorme zozobra. Salvador Espí y Enrique Casañ fueron los encargados de negociar entre 2005 y 2007 el proceso de cierre de la empresa y el futuro de los 129 trabajadores que quedaban en la factoría. Espí recuerda que fueron unas negociaciones “muy duras y muy largas”, que también le costaron caer enfermo y coger la baja por los nervios y la tensión en mayo de 2007. “Aquella época fue muy jodida” rememora Espí. “Yo no dormía porque estaba todo el día dándole vueltas a la cabeza”, dice. Todas las semanas, se iban a Madrid una o dos veces, él mismo, y Casañ. Al principio, “nosotros intentamos que hubiera una única mesa de negociación, pero UGT y CCOO nos vetaron”, por ello, acabó habiendo dos. En Madrid se constituyeron dos foros negociadores, uno en el que estaba el CAT representado, y con representantes de la empresa; y otro en el que estaban CCOO y UGT con los directivos de SEPI. Esta situación, legal pero anómala, volvió a demostrar que los sindicatos mayoritarios en el resto del Estado

59 El autor se entrevistó con Carmen Martínez el 12 de enero de 2022 para abordar diversas cuestiones sobre el cierre de la factoría. La entonces alcaldesa ya no concurrió a las elecciones de mayo de 2023 para ser reelegida.

hacían frente común frente al sindicato autónomo. “CCOO y UGT nos decían que éramos unos traidores a nosotros - añade Espí - y nosotros les decíamos a ellos que eran unos traidores”. En algún momento, conforme avanzaban las negociaciones incluso se puso sobre la mesa el propio futuro personal de los negociadores.

El CAT era la organización sindical más votada en el astillero valenciano. Aún incluso en la coyuntura final del cierre, la plantilla contaba con un 90% de afiliación y este sindicato era el más respaldado y el que más afiliados tenía. Cuando se produce la crisis de IZAR Manises, el CAT tenía más del 50% de los miembros del Comité de Empresa de ahí que no se les pudo negar la representatividad para sentarse a la mesa de negociación. Pero eso sí, como se ha reseñado hubo una doble mesa, aspecto que resulta cuanto menos chocante y curioso.

Espí recuerda aquellos días con “enormes presiones, dentro y fuera del sindicato y de la fábrica”. Tanta tensión acabó por provocar que le saliera un herpes después de horas y horas de largos combates dialécticos con la SEPI y todo el entorno. ¿Y quién era el entorno?. Desde las primeras reuniones, los representantes del CAT se dieron cuenta que tanto los responsables del PSOE como incluso los de UGT daban por positivo el cierre del astillero y su venta a Ros Casares. Esto es lo que transmite Espí: en alguna comida entre sindicalistas, los negociadores de UGT hablaban de que iban a tener ciertos puestos garantizados en la futura empresa, de la mano de Ros Casares, y una vez se hubiera concretado el traspaso de poderes. “Tu serás el jefe de personal, tu serás tal otra cosa... “.

Todo estaba a favor de que este industrial se quedase la empresa. En Madrid, gobernaba el PSOE, sin embargo, en la Comunitat Valenciana lo hacía el PP, y la Generalitat liderada por Paco Camps también apostó por Ros Casares. “En otra reunión - recuerda Espí - nos invitaron al Comité de Empresa a hablar con un alto cargo autonómico de Trabajo”. Este dirigente les trasladó que la apuesta del Consell pasaba porque el industrial valenciano se quedase la factoría y los terrenos porque entendían que sería lo mejor para el futuro de la fábrica. Y también, incluso, para los representantes sindicales de cada uno de los sindicatos en liza. Con este director general tuvieron varias reuniones en las que trataron de convencerlos de las bondades del proyecto. Sin embargo, el CAT, y con el tiempo, el resto de sindicatos y todo el Comité de Empresa, desconfiaron del plan industrial de Ros Casares porque “carecía de experiencia” en el sector naval.

El propio Espí rememora otra reunión, con el equipo técnico y financiero de Ros Casares, en la que apareció el propio dueño. Al parecer, les prometió a los componentes

del Comité de Empresa que cuando se produjera la adquisición de Elcano por parte de su grupo industrial, no tendrían que preocuparse de nada, y que todos ellos, serían cuanto menos “maestros” o encargados. Con Ros Casares, cuenta esta fuente, el Comité de Empresa se reunió varias veces durante los meses en los que SEPI estaba valorando si se le adjudicaba la empresa.

Sin embargo, el CAT, como luego CCOO, siempre receló del plan industrial presentado por este aspirante. De hecho, el sindicato hizo sus propios estudios de mercado y de viabilidad, que luego presentó en Madrid para pedir que no se adjudicase la planta a Ros Casares. Todas estas cuestiones provocaron enormes tensiones dentro y fuera de la propia organización sindical. Hubo multitud de reuniones y “muchas discusiones internas”, además de asambleas, porque los propios compañeros del CAT tenían distintas posturas. Eso sí, “en las asambleas nosotros íbamos, por un lado, y UGT y CCOO, por otro”. Así, durante casi todo el proceso negociador, hasta que se llegó a un acuerdo. Una vez la SEPI descartó vender al industrial valenciano, el siguiente paso fue proceder a la liquidación de los bienes de la fábrica y al despido de los trabajadores en las mejores condiciones. Ahí firmaron todas las centrales sindicales.

“Nuestro objetivo era llegar a salvar a todos los compañeros en cuanto al tema de los traslados y las pre-jubilaciones pero realmente se llegó hasta donde se pudo, aunque es cierto que el acuerdo final fue muy positivo y, por ejemplo, quienes cogieron dinero y se fueron, lo hicieron con 5 años del sueldo”, rememora el dirigente sindical. “Al final se cerró el tema muy bien, hubo dinero para los compañeros que fueron trasladados a Cartagena, Madrid o El Ferrol; y por ejemplo, los que se prejubilaban lo hicieron con las máximas cotizaciones”, apunta.

Con todo, el período de 2005 a 2007 también fue “muy duro” porque fue un tiempo de “pasearse mucho por el taller y ver que todo se iba pudriéndose”. Por ejemplo, el 24 de enero de 2007 se ultimaba el embalaje del último motor fabricado en Manises-Quart para el grupo astillero JJ Sietas y el armador Döhle. Ese propulsor estaba previsto que se enviase a Alemania por barco el 5 de febrero. Con este contrato se acababa la carga de trabajo de la compañía valenciana. Sin embargo, aún fue peor este final porque según el CAT, este motor se quedó en el Puerto de València y nunca llegó a salir de la ciudad. La Burmeister, que era la licenciataria de la naval de Quart, lo fue vendiendo por partes y despiezado. Sin duda, toda una imagen de lo que fue el final de la joya de la corona de la que llegó a ser en los años 70 la tercera potencia mundial de la industria naval internacional.

Pese a las múltiples diferencias y a las negociaciones tan complicadas, también es cierto que la plantilla - con su postura tan firme - ayudó a forzar para que se consiguiesen las mejores ventajas posibles. Esto se puede comprobar en las multitudinarias movilizaciones que protagonizaron los operarios durante estos conflictivos meses. Y también es cierto que el Estado y la SEPI dejaron muy claro desde el principio que querían “desahacerse de lo que consideraban un monstruo”, en palabras de Espí. De ahí, que la voluntad de acuerdo tenía que ir encaminada a lograr lo mejor para todos los trabajadores. Para Espí, el final de IZAR Manises-Quart fue el final anunciado tras confirmarse que España tenía que seguir adelante con los compromisos adquiridos con la Unión Europea, que implicaban que nuestra industria pesada naval tenía que desaparecer para que solo se quedase Alemania como potencia hegemónica en el sector.⁶⁰

3.15. El fallido proyecto Elcano 2.0 para unos terrenos valorados en 62,2 millones de euros.

A primeros de mayo de 2008, apenas 5 meses después de bajar la persiana, trascendió que la comisión liquidadora de la antigua factoría de motores marinos había cedido a la SEPI todos los terrenos y las edificaciones del complejo fabril ubicado entre Quart y Manises. Los liquidadores de IZAR valoraron en 61,179 millones de euros todas estas propiedades del viejo astillero, que fueron entregadas a SEPI, dentro de los activos del grupo naval que asumió el emporio estatal industrial a cambio de pagar la deuda de 1.200 millones con Bruselas. Los dirigentes de la SEPI trataron de convertir en dinero en metálico todos los activos posibles de IZAR para que al Reino de España le costara menos cumplir con las obligaciones impuestas por Europa.

Además, el cierre del astillero fue hasta rentable para las arcas públicas porque se pagó solo con los activos que se vendieron a terceros. El CAT cifra en 25 millones la cantidad de dinero que ingresó IZAR por vender toda la maquinaria a una multinacional coreana que a su vez desmontó la fábrica, casi pieza a pieza, para llevarse todos los equipamientos a China, donde montaron otra unidad fabril. Vinieron dos equipos de ope-

⁶⁰ El autor se entrevistó con Voro Espí y Manolo Tornero, después de varios encuentros periódicos durante meses, por última vez el 10 de enero de 2022.

rarios chinos y coreanos, que estuvieron trabajando durante semanas en el desmontaje de los diferentes equipamientos. Hoy en día, el astillero coreano sigue funcionando en China, con unas instalaciones que ocupan 25 kilómetros de extensión. Compraron todo, lo desmontaron y se lo llevaron. Incluso las papeleras. Solo la grúa más poderosa que había en IZAR Manises levantaba 250 toneladas, y las otras dos, alzaban hasta 100 cada una. Como recuerda Manuel Tornero, las naves eran tan altas y anchas para que las grúas pudieran trabajar con todas garantías. Un solo motor de última generación, de los fabricados en la localidad valenciana, medía 14 metros de altura. Estamos hablando de auténticos icebergs de puro metal.

No deja de ser paradójico que quien había practicado durante años la competencia desleal y bajo precios, Corea del Sud, se convirtiera en el destino final de buena parte de las infraestructuras tecnológicas de la planta de Manises-Quart. La liquidación de la fábrica de motores marinos fue un proceso duro. Sobre todo, para el Comité de Empresa, para la plantilla y para los gobernantes de Quart de Poblet. Sin embargo, la desafección de la sociedad valenciana y de la sociedad “quartera”, en general, ya era muy grande hacia el astillero de Quart. Esto quiere decir que había calado ese mensaje de había que cerrar “porque no es rentable”. Un mensaje, por otro lado, más que discutible como hemos ido desgranando. Como argumenta Manolo Tornero si los coreanos optaron por invertir 25 millones de euros en la maquinaria de IZAR y trasladaron la fábrica completa a China, hubiera sido mucho más fácil y barato hacer lo propio en España. Sin embargo, ya no había voluntad política de salvar el astillero valenciano público.

El 23 de Septiembre de 2011, el aún presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), Enrique Martínez Robles, presentó en Quart de Poblet el denominado Máster-Plan “Elcano 2.0-Motor de Innovación Urbana”, una propuesta urbanística, arquitectónica y técnica para la re-ordenación de los terrenos de la antigua instalación fabril, que se iba a desarrollar sobre 170.000 m² de suelo urbano, el 70 por ciento en Quart, y el 30% restante en Manises. Elcano 2.0 iba a suponer una inversión de 400 millones de euros, sin contar el valor del suelo y sin sumar la posible participación de empresas privadas. Se trataría de crear un gran complejo industrial, residencial y lúdico, a partir de una ambiciosa rehabilitación de buena parte de los edificios que conformaban la antigua fábrica de Elcano.⁶¹

61 “Elcano ya tiene un prometedor futuro”. Ver: <http://onlineqdp.com:4545/portal>

La iniciativa contaba con el respaldo de la Generalitat y de los ayuntamientos de ambas poblaciones citadas. La meta era también crear un espacio atractivo y único que atrajese inversiones, nuevas actividades empresariales y que ayudase a crear empleo de calidad y con un alto componente de innovación y tecnológico. Aquel acto contó con la presencia de la secretaria autonómica de Territorio, Medio Ambiente y Paisaje, Arantxa Muñoz; el alcalde de Manises, Enrique Crespo, del Partido Popular; y la alcaldesa de Quart de Poblet Carmen Martínez, del PSPV-PSOE. Martínez Robles presentó un ambicioso proyecto, que se tradujo en un portafolio de un atractivo diseño y con múltiples reminiscencias a las nuevas tecnologías. De hecho, el prestigioso estudio del arquitecto Norman Foster de Londres junto a la Fundación Metròpoli ganaron el concurso de ideas que convocó la SEPI para planificar y diseñar lo que iba a ser un fabuloso proyecto. No en vano, la fallida propuesta preveía que al menos la mitad del uso residencial de la antigua pastilla de terrenos, fuera dedicada a vivienda protegida además de destinar 24.000 m² para equipamientos, 13.000 m² para actividades docentes y 32.000 m² a zonas verdes. Todo ello, iba a generar unos ingresos directos por la vía de impuestos de tasas de 2,5 millones de euros al año, para los dos municipios citados.⁶²

Aquel plan nunca se llegó a llevar a cabo. Hoy lamentablemente el antiguo complejo industrial sigue envejeciendo y abandonado, casi 14 años después de su cierre y casi 11 de presentarse esta macro maqueta que nunca se convirtió en realidad. Los inmuebles y naves industriales de indudable valor patrimonial como ha señalado el profesor Adriá Besó, siguen deteriorándose día tras día sin que el Gobierno de España y la SEPI, que son los dueños del suelo y las edificaciones industriales hayan movido un dedo para evitarlo. Los árboles y la vegetación exuberante han crecido de forma descomunal y han poblado cada una de las antiguas oficinas y el resto de dependencias. Las instalaciones fabriles han sido objeto del vandalismo y de la rapiña. Las valiosísimas dotaciones deportivas, incluyendo la piscina dotada de trampolín, que fue la envidia de toda la región, están destrozadas por la vegetación, la falta de mantenimiento y conservación, y el terrible paso del tiempo. Es el peor fin posible para una empresa que fue el orgullo de Quart, Manises y de toda la Comunitat Valenciana.

Adriá Besó ha descrito el patrimonio industrial de Elcano de manera detallada. Así, afirma que las arquitecturas de sus edificios “plantean una dualidad entre la mo-

62 *Ibidem*. Noticia publicada en el portal oficial del Ayuntamiento de Quart de Poblet.

derinidad y racionalidad de los espacios productivos y la tradición historicista de los edificios representativos, directamente relacionada con los programas ideológicos del Régimen”. De su valoración a partir de los criterios establecidos por el Ministerio de Cultura para el Plan Nacional de Patrimonio Industrial, “se desprende el extraordinario valor de la factoría como conjunto, el cual se sitúa por encima de la ya alta calidad de sus edificios a nivel individual, por lo que podemos concluir que constituye uno de los ejemplos más relevantes del patrimonio industrial valenciano que se conservan en la actualidad”.

A la luz de esta valoración efectuada por este especialista urge intervenir cuando antes en el conjunto para que no se deteriore más. Desde el punto de vista artístico y arquitectónico, “...La arquitectura de los edificios productivos se relaciona con los principios constructivos adoptados por el Movimiento Moderno. Sus edificios se caracterizan por la ausencia de ornamento. Es precisamente en este rasgo donde radica su calidad estética y su belleza, que se relacionan con los principios de racionalidad, sinceridad y transparencia”.

Más al detalle, Adriá Besó expone que el arquitecto “recurre a una cita historicista en los hastiales de las naves, que se conciben en forma de frontón triangular en recuerdo de las arquitecturas clásicas que evocaban los primeros edificios fabriles del siglo xix realizados en ladrillo”. Por otro lado, “la adopción de lenguajes historicistas responde al carácter representativo que adoptan estas construcciones, que además son las primeras que el visitante puede observar desde fuera a través de la cerca o desde el interior de la factoría”. Verbigracia, el edificio de oficinas muestra una fachada principal cuya fuente de inspiración se halla “en los edificios de los tiempos gloriosos de los Austrias donde pretendía hundir sus raíces ideológicas, aunque se reinterpretan con un estilo bastante simplificado tratados con una estética Déco”.

Respecto al grupo de viviendas “para los trabajadores y en los comedores el lenguaje adoptado guarda relación con la vertiente popular del Art Déco que tuvo sus orígenes en los años veinte y que en la postguerra resurge con fuerza al ser auspiciada por los arquitectos afines al Régimen”. En estos inmuebles, “se mezclan la tradición y la modernidad en relación a unos valores comunes de sencillez y claridad. Sin lugar a dudas la arquitectura constituye un fiel reflejo de la imagen dual que se quiere transmitir como empresa. Por un lado, de modernidad, racionalidad, eficacia y eficiencia para elaborar productos de una probada calidad tecnológica y competitividad en el mercado internacional y por

otro la recuperación de un pasado glorioso que hunde sus raíces en la hegemonía marítima de España en el siglo XVI “. ⁶³

El bloque de chalés que se construyeron junto a la fábrica sí están en buenas condiciones porque fueron revendidos por los propios ingenieros o directivos a terceros, que siguen viviendo en ellos y que los han mantenido cuando no transformado. De cualquier forma, las principales construcciones del conjunto industrial presentan un preocupante estado de conservación ya que no se han mantenido los jardines y las zonas verdes, que han ocupado viales y edificios. La cuidada descripción de Besó, que cita también a Peñín, deja bien a las claras que estamos ante una pequeña ciudad dentro de otra ciudad, que es imprescindible poner en valor cuanto antes. ⁶⁴

No en vano, esta vetusta factoría “presenta un extraordinario valor considerada exclusivamente desde sí misma”. La gran superficie que ocupa se articula a partir de dos ejes principales en forma de cruz que la atraviesan, relata el autor citado. “Desde ellos se configura una red de calles interiores con sus aceras, arbolados, y zonas verdes ocupadas por jardines. También el barrio de casas presenta una cuidada composición que se adapta a la morfología triangular del espacio, con una amplia zona verde en el centro”, señala Adriá Besó.

Esta composición responde a un criterio de racionalidad del sistema productivo, “que recoge los valores del higienismo industrial donde los edificios se sitúan sobre anchas calles para facilitar la ventilación y la iluminación de los espacios interiores”. Por ello, “además del mayor o menor valor arquitectónico de los edificios puedan tener de forma aislada, el conjunto destaca por su composición desde el punto de vista urbanístico, ya que la factoría se plantea como un espacio cuya trama puede ser conservada e integrada dentro de la ciudad”. Esos valores del higienismo industrial a los que se refiere Adriá Besó se traducen en una urbanización de todo el sector perfectamente cohesionada y en una armónica combinación de espacios productivos con zonas verdes para oxigenar y contribuir a hacer más amable la tarea diaria de los operarios. Las altas y anchas naves favorecen la ventilación y la iluminación de estos lugares de trabajo donde se desarrolla-

63 BESÓ ROS, A. “La factoría de la Empresa Nacional Elcano en Manises. Una valoración patrimonial”. Archivo de Arte Valenciano 91. pp. 269-288. 2010. Adriá Besó es conservador de Patrimonio Cultural de la Universitat de València, doctor en Historia del Arte por la Universitat y ha desarrollado su actividad profesional como director del Museu Comarcal de L'Horta Sud Josep Ferrís March.

64 Ver PEÑÍN A. “Valencia 1874-1959: ciudad, arquitectura y arquitectos”. Volumen 4 de las publicaciones de la Escuela Superior de Arquitectura en Besó. “La factoría.... “.

ban tareas de fundición a altas temperaturas o ensamblajes de piezas de gran tamaño. Por ello, estas naves industriales, tan valiosas desde el punto de vista arquitectónico, resultan muy funcionales y efectivas para la seguridad laboral.

La planta industrial está proyectada como un todo, que posee un importante valor artístico y cultural por sí misma, al margen de las evidentes conexiones que ofrece con su entorno inmediato: una avenida principal de Quart de Poblet, el cercano centro de Salud, la autovía A-3 o el aeropuerto de Manises. Ahora bien, desde el punto de vista arquitectónico es impresionante y muy valiosa la majestuosa puerta de acceso. Son muy relevantes el edificio de las oficinas generales, el chalé que acogió el laboratorio, la casa que albergó la clínica, la residencia para visitas oficiales -en forma de "L" y donde se dice que pudo alojarse el mismísimo Francisco Franco-, el pabellón donde se alojaron los comedores con capacidad para 1.200 plazas, la imponente torre de aguas de planta octagonal dotada de sendos relojes -y donde se convocaban los trabajadores para celebrar asambleas-, y las diferentes naves donde se llevaban a cabo todos los procesos



Patrimonio en profundo deterioro. La factoría contaba con una formidable piscina, frontones y una pista polideportiva. Hoy está en muy mal estado y debería actuarse para poner en valor todo el conjunto. Fuente: JM Vígara.

del montaje y fabricación de los motores.⁶⁵ Antes de llevar a cabo cualquier intervención arquitectónica, dentro de un plan general de rehabilitación de todo el patrimonio industrial de Elcano, es preciso realizar una intensa valoración de todos los bienes inmuebles del conjunto para determinar qué actuaciones concretas precisan cada uno de los elementos. Es determinante saber en qué estado está cada uno de los componentes del antiguo conjunto industrial y saber si son restaurables, pero sobre todo cómo. Verbigracia, el dintel de la portada monumental ha sufrido “una mutilación” mientras que la antigua residencia de ingenieros es hoy un centro para personas mayores, que gestiona el Ayuntamiento de Quart de Poblet.⁶⁶

Por ello, es necesario llevar a cabo un Plan de Usos del patrimonio del complejo industrial de Elcano, donde se fije una primera fase de actuación, para examinar y valorar los edificios y el resto de propiedades. Una segunda fase de ese plan, que pasaría por rehabilitar los inmuebles, las naves, los viales, las dotaciones existentes, las instalaciones deportivas y las zonas verdes. Y una tercera, que implicaría diseñar y regular los destinos concretos de cada espacio y contenedor para determinar qué usos culturales, sociales, comerciales, residenciales o didácticos se pueden dar a los múltiples recursos existentes en la antigua factoría.

3.16. Movilización ciudadana para que el Estado ceda los terrenos al pueblo

A mediados de julio de 2020, el grupo parlamentario Unidas Podemos-Esquerra Unida en el Congreso, presentó una pregunta a la Mesa del Parlamento de España para conocer cuáles eran las intenciones del ejecutivo central respecto a los terrenos de la antigua fábrica de astilleros situada entre Quart de Poblet y Manises. La interpe-lación se produjo a colación del plan aprobado el 7 de julio de ese año por el Consejo de Ministros, por el cual el Estado iba a ceder suelo público para la construcción de vivienda en alquiler social a través de una concesión de hasta 75 años, en función de varios parámetros. Con el plan avanzado por el consejo de ministros, los coordinadores

65 BESÓ, A, “La factoría...” *Op.Cit.* Esta publicación es una obra indispensable para conocer la importancia del conjunto fabril desde el punto de vista del patrimonio industrial.

66 *Ibidem.* pp. 280 -285.

locales de EU de Manises y Quart Icía Barras y Felipe De la Fuente solicitaron, respectivamente, que la gran pastilla de suelo público entrase en el plan del ejecutivo central y pudiera convertirse en un gran barrio de viviendas de alquiler social. Por ello, Unidas Podemos preguntó a la mesa si el Gobierno consideraba que los terrenos de Elcano podrían ser cedidos para este programa y qué requisitos urbanísticos, medioambientales y de protección del patrimonio debían de respetarse para poder optar a dicha cesión. En todo caso, tanto EU de Manises, como de Quart, esperaban que los terrenos de los antiguos astilleros fueran cedidos al municipio, lo que permitiría recuperar la zona «del abandono al que lleva sometidos años, además de conectar el Barrio San Jerónimo con los cascos urbanos». En este sentido, rechazaban en un comunicado público una reedición “del megalómano proyecto de Elcano 2.0.» pero exigían que se respetase “el valor patrimonial y arquitectónico, así como dotarlo de una amplia zona verde y, por supuesto, vivienda social».

Sin duda, este es el gran reto que tiene Quart de Poblet ante sí. Solo si hay una gran movilización ciudadana y política en favor de que el Estado Español ceda a este municipio estos terrenos para darles un uso cívico, social y cultural se logrará el objetivo de que Elcano sea rehabilitado para la memoria colectiva. El Gobierno de España *tiene una* deuda con Quart de Poblet y es hora de saldarla. Ha pasado más de una década y el patrimonio industrial del antiguo astillero sigue degradándose.

Las posibilidades que ofrecen las naves de la vieja fábrica son infinitas. No solo para construir viviendas públicas y dotaciones deportivas y educativas en el entorno de los antiguos talleres como se proyectaron en Elcano 2.0. también sería un espacio excelente para ubicar un centro de innovación e investigación donde se pueda fomentar el coworking, el emprendimiento y la Nueva Economía. Por ende, es indispensable que se pueda crear un museo para poner en valor el enorme patrimonio industrial siderúrgico que durante 60 años llevó el nombre de Quart por el mundo e incluso una escuela de formación reglada o universitaria dedicada a enseñanzas relacionadas con el mundo de la ingeniería, la siderurgia o la industria naval. Todo este valioso complejo debería dar lugar a una gestión planificada y común, que deberán compartir el Estado y SEPI, junto al Ayuntamiento de Quart de Poblet. Sin embargo, los extrabajadores de la fábrica y los vecinos del pueblo, en especial, los del Barrio de Sant Onofre y de San Jerónimo, que son los más próximos a la factoría, deben tener voz en el futuro diseño de esta pastilla de terrenos. Sus opiniones deberían de ser tenidas muy en cuenta,

Todo el conjunto necesita una inversión millonaria para reactivar el sector. De ahí que el desarrollo urbanístico, social y económico de esta pequeña ciudad dentro de Quart de Poblet requerirá de la colaboración pública-privada, así como la posible captación de fondos de otras instituciones como la Generalitat, la Diputación y la Comisión Europea. El nuevo PGOU del municipio aprobado en 2022 cambió la calificación urbanística de toda esta pastilla de terrenos. Pasó de estar calificado como suelo urbano industrial, que es la figura urbanística que tuvo la factoría históricamente y que tenía en 2008, cuando fue clausurada; a ser suelo urbano residencial y compatible con usos terciarios. La idea del gobierno municipal era acometer una gran actuación en toda la pastilla que ocupaba Elcano. Esa intervención deberá basarse en un modelo de arquitectura innovador y singular donde las energías renovables y la cultura de la innovación esté presente. Además, el plan que se ejecute “deberá respetar y poner en valor el patrimonio industrial representado por las antiguas naves”, en cuyo interior y debido a sus características se pueden realizar actividades tan diversas como usos terciarios o comerciales pero también museísticos o didácticos.

El proyecto Elcano 2.0, que califica la exalcaldesa como una propuesta “super-ambiciosa” que lanzó el Gobierno de España en 2011, puede ser un documento de trabajo hoy. Pero los 400 millones que costaba aquella intervención global la hicieron inviable. Máxime cuando estalló la burbuja inmobiliaria en 2008 y sus efectos más negativos se produjeron en la crisis financiera posterior. Los futuros usos ciudadanos, culturales y económicos, que se concreten en esta súper-manzana, tienen que partir de un reto ilusionante: cohesionar el núcleo residencial del barrio de San Jerónimo con el resto del casco urbano de Quart de Poblet. De hecho, esta barriada de gente trabajadora ha sido tradicionalmente un espacio desmembrado del resto de la población. La reordenación urbanística y territorial de Elcano tiene que ayudar a crear nuevos espacios comunes e interiores, que conecten toda la franja de edificios de la Avenida de Madrid con el barrio de San Jerónimo.

Cualquier proyecto futuro para Elcano tiene que pasar por el entendimiento de las dos administraciones implicadas: el Estado Español y el Ayuntamiento de Quart. No hay que olvidar que SEPI -y su filial Infoinvest- tienen en la antigua factoría unos bienes de valor millonario. Recordamos que en 2008 se valoraron en 62,2 millones de euros todo el conjunto de los inmuebles. Además, la compañía pública tiene unos gastos fijos de mantenimiento -derivándose ante todo del equipo que vela por la seguridad del recinto –

que supone una carga para la SEPI. Una carga para todos los españoles ya que al fin al cabo, el Estado y la SEPI; en este caso, “somos todos”. Por tanto, es justo y necesario que se fije un plan de actuación común entre las dos administraciones competentes que se concrete en ese Plan de Rehabilitación y Usos de la antigua factoría Elcano. Ahí habrá que cerrar un convenio o convenios, en los que se determinen las obligaciones y las compensaciones que deben obtener cada una de las partes implicadas.

En 2019, hubo nuevos contactos entre la SEPI y la alcaldía de Quart de Poblet. Sin embargo, la llegada de la pandemia del coronavirus, el confinamiento y la crisis posterior obligaron a posponer nuevos avances o acuerdos. Carmen Martínez estaba dispuesta a impulsar el desarrollo urbanístico de toda esta zona conjugando la rehabilitación de los edificios y las naves industriales con la construcción de viviendas, nuevas dotaciones públicas, así como zonas verdes e instalaciones deportivas. Pero claro el Estado y la SEPI quieren recibir una compensación económica notable, quieren obtener ingresos con esas propiedades inmobiliarias.

Por otro lado, hay futuro. Tiene que haberlo. Es hora que la ciudadanía se implique y se movilice. Elcano del siglo XX todavía puede tener una segunda oportunidad en la centuria en curso, en el siglo XXI. Es fundamental que los vecinos de Quart, los extrabajadores de la fábrica y los exdirigentes del CAT- en tanto que especialistas en la historia industrial de la factoría- tengan una presencia activa en el futuro diseño de esta nueva súper-manzana que puede y deber ser ejemplo del nuevo urbanismo del siglo XXI. El gran desarrollo urbanístico, cultural y social será el mejor homenaje que se puede brindar a la que fue la joya de la corona de una industria nacional que fue la tercera del mundo y todo un referente en la Comunitat Valenciana y España. Las autoridades del Ayuntamiento de Quart, la Generalitat y el Gobierno tienen ante sí el reto mayúsculo de reactivar, reconstruir y reconstruir todo este antiguo complejo fabril. Es una empresa formidable e ilusionante.

4 Conclusiones

El 31 de enero de 2023 se cumplieron 15 años del cierre de la factoría Elcano de Quart de Poblet. Fue un traumático e injusto cierre que provocó un enorme desgaste en los cuadros sindicales del Colectivo Autónomo de Trabajadores, que en tanto que sindicato mayoritario participaron en las negociaciones para dirimir el futuro de los últimos 127 operarios que quedaban en la fábrica en aquel fatídico 31 de enero de 2008 y también para determinar qué hacer con la propia factoría. Como hemos visto en los dos grandes bloques de contenidos de este ensayo histórico-periodístico sobre el Colectivo Autónomo de Trabajadores en el astillero valenciano, la evolución del sindicato autónomo discurrió en paralelo al de la propia fábrica. En el primer capítulo, hemos situado el relato entre 1949, fecha en la que se funda la empresa, y 1980, cuando el grupo conocido como Los Topos deja la Unión Sindical Obrera para formar el CAT. Por ello, el Primero de Mayo de 2023, el CAT hubiera cumplido 43 años como organización sindical activa. En el segundo capítulo, hemos visto como este sindicato autónomo se convierte en actor principal de la evolución de una fábrica, que lastrada por diferentes reconversiones y ajustes de plantilla, nunca logró asegurar su viabilidad futura y acabó liquidada.

En el primer capítulo han quedado demostradas varias cuestiones. En primer lugar, que el movimiento político-social conocido como los Trabajadores Autogestionarios Socialistas tuvo una presencia relevante en la comarca de l'Horta, en especial, en Quart y Manises. No en vano, penetró tanto en los barrios y comunidades de vecinos, como en las fábricas, entre ellas, Elcano. Detrás del TAS siempre hubo unas profundas bases ideológicas marxistas y una formación intensa en el pensamiento socialista. En segundo lugar, un grupo de militantes del TAS, que fueron conocidos desde 1972 como Los Topos, trabajó desde dentro de la factoría valenciana -pero también desde otros espacios de resistencia- por acelerar el fin de la Dictadura de Francisco Franco. Para ello, se organizaron contra el Régimen y no dudaron en participar en diversos actos de sabotaje y en crear sus propias publicaciones "revolucionarias", las denominadas Hojas Verdes.

En tercer lugar, con la llegada de la Democracia y las primeras elecciones, Los Topos renuncian a formar un partido de izquierdas o a afiliarse a organizaciones como el PCE o el PSOE, y optan por centrarse en la lucha sindical. Por ello, se integraron en USO,

entre 1977 y 1980, porque era un sindicato de clase, aparentemente ajeno e independiente, de ningún partido. En cuarto lugar, precisamente ante el giro a la derecha que protagonizó USO hacia la UCD, Los Topos formaron el CAT, organización impulsada desde Elcano que acabó expandiéndose a otros centros de trabajo de toda España y que se convirtió en la fuerza sindical mayoritaria en el astillero de Quart de Poblet. De hecho llegó a tener entre el 18 y el 20% del sector naval, y sumó hasta 400 afiliados. Por tanto, la gran conclusión de este primer capítulo es que la creación y consolidación del CAT fue el resultado de un movimiento social y político organizado, con afiliados formados y con conciencia de clase. En ningún caso, este sindicato autónomo surgió de una idea improvisada, sino que más bien fue el resultado premeditado de un plan trazado por gentes de izquierdas que proponían un modelo de organización social y laboral diferente al Capitalismo. Un sistema donde los medios de producción, el agua, la banca o la energía deberían ser colectivizados para garantizar la justicia social y donde la gestión de empresas, ayuntamientos, escuelas o barrios se haría siempre desde la base y en consultas asamblearias. Un sistema donde incluso tenían cabida las comunas como unidad principal de ordenar la convivencia y la vida diaria de las personas.

En el segundo capítulo, hemos asistido a las sucesivas reconversiones, a los ajustes de plantilla y prejubilaciones, y los distintos cambios societarios y de modelo de negocio que han ido transformando el antiguo Elcano en IZAR Manises. Aquí, hay varias conclusiones que subrayar. En primer lugar, la plantilla de esta fábrica siempre se caracterizó por su carácter combativo y reivindicativo lo que explica las múltiples movilizaciones, protestas, huelgas y paros que realizaron para reclamar carga de trabajo, el mantenimiento de los empleos y que la empresa siempre estuviera dentro de un sector público fuerte. Al margen de los enfoques contrarios que mantuvieron los sindicatos de la fábrica -CAT, CCOO y UGT- hay que destacar el alto nivel de sindicación que siempre hubo en la empresa. Esto dice mucho en cuanto a la capacidad de movilización de este centro, y en general, de todos los que formaban Astilleros Españoles y luego Grupo IZAR.

En segundo lugar, el CAT se consolidó como la fuerza sindical mayoritaria con una fórmula basada en la integridad y en entender el sindicato como una herramienta para obtener mejoras para todo el colectivo y no para resolver situaciones personales. En tercer lugar, los responsables del CAT afirman que nunca pactaron la paz social con Vicente Espinós. Este es el director que modernizó y transformó la fábrica. Por el contrario, le prometieron colaborar para efectuar las transformaciones tecnológicas que precisaba

la factoría pero le avisaron que iban a seguir reclamando otras cuestiones que considerasen necesarias como los incrementos salariales.

En cuarto lugar, precisamente en 1985, en el marco de una de las cuatro reconversiones que ha sufrido el sector naval, la unidad fabril de Quart ya estuvo a punto de desaparecer. Esto solo demuestra que los astilleros españoles públicos han vivido en permanente crisis porque los gobernantes nunca han interiorizado el carácter estratégico de este segmento industrial. Entonces, Vicente Espinós aprovechó el cierre de otro centro europeo para comprar maquinaria allí, traerla aquí y modernizar los procesos productivos y la organización del trabajo.

En quinto lugar, el cambio del modelo productivo en nuestro país, con el progresivo desmantelamiento de nuestra industria pesada en favor del turismo o del sector servicios, en cumplimiento de los compromisos de España con la Unión Europea, ha sido en cada momento de crisis industrial un factor acelerador para poner sobre la mesa el cierre de Elcano. Este cambio de modelo productivo fue iniciado en tiempos de Felipe González y no ha hecho sino acrecentarse con los sucesivos gobiernos de PSOE y PP. Los sindicalistas del CAT sostienen que desde que se reunieron con el eurodiputado Txema Montero a finales de los años 80 ya se sabía que el plan de Bruselas era que los astilleros españoles estaban condenados a desaparecer en favor de la permanencia de los alemanes.

En sexto lugar, pese a las inversiones realizadas en la planta valenciana y la diversificación industrial llevada a cabo, hubo decisiones políticas que acabaron por provocar el cierre de la fábrica. Cuando los dirigentes del PP dejaron fuera del Plan Eólico a Elcano y concedieron ayudas ilegales a los astilleros a sabiendas de que Bruselas les había advertido de que no podían perseverar en esta práctica, Eduardo Zaplana y José María Aznar, respectivamente no hicieron otra cosa que firmar la sentencia de muerte del emporio público. Luego, cuando la CE instruyó la investigación no se pudo dar marcha atrás. En séptimo lugar, sobre todo, en la frustrada venta, y en el proceso de cierre de la fábrica y la liquidación de sus inmuebles, ha quedado demostrado que la factoría más viable del Grupo IZAR fue condenada sin explicarse bien las razones. La venta de su maquinaria dejó 25 millones en las arcas públicas, y al cabo de 5 meses, sus terrenos se valoraron en 62,2 millones.

La gran conclusión final que deja este segundo capítulo es que la venta de la planta urbanística de IZAR en Quart de Poblet hubiera privado de un valioso patrimonio indus-

trial a todos los valencianos. El papel que jugaron aquí la exalcaldesa Carmen Martínez, el Comité de Empresa, el CAT y CCOO permitió que estos terrenos y estas naves industriales sigan perteneciendo al Estado y a todos los españoles. El reto que nos brinda el futuro y que obliga a todos los agentes implicados, -SEPI y Ayuntamiento de Quart de Poblet- principalmente, pasa porque se estipule una fórmula de cesión que satisfaga a todas las partes, para rehabilitar y poner en valor los elementos más valiosos del conjunto industrial. Urge además actuar ya en las naves y en los edificios para frenar su deterioro y dignificarlos para su uso social, cultural y económico. Un uso que tiene que ser sostenible económica, medioambiental y socialmente. Ya se han sentado las bases en el nuevo PGOU para que este sector se pueda convertir en una gran súper manzana con una arquitectura singular, con dotaciones públicas, con suelo para actividades comerciales y vivienda pública, con un museo que rinda homenaje a la joya de la corona



Hasta torretas de tiro. El jueves 2 de diciembre de 2004 trascendió que IZAR Manises iba a empezar a construir 32 torretas de tiro para otros tantos carros de combate Centauro. En la foto, uno de los tanques sale por la puerta principal. Fue un ejemplo más de la capacidad de diversificación industrial que tuvo el astillero valenciano. Foto del archivo del CAT.

de la que fue tercera industria naval del mundo y con un innovador espacio de coworking e innovación empresarial.

Confiamos en que pronto podamos ver un plan fiable y viable para reactivar y rehabilitar Elcano, en un proceso tutelado por una fundación que dé participación a las instituciones pero también a la sociedad civil, a los ex trabajadores, a los vecinos de los barrios colindantes, a expertos y, por supuesto, a los ex militantes del CAT. El futuro Plan de Rehabilitación y Usos de la antigua factoría Elcano de Quart de Poblet también tiene que servirnos para rendir homenaje a esos cientos de trabajadores y a sus familias, que llevaron el buen nombre de esta pequeña ciudad valenciana por todo el mundo. Será una manera de que siga perviviendo entre nosotros, la memoria histórica e industrial de una singladura empresarial y sindical irrepitible.



Tomaron el aeropuerto. Fue el 28 de septiembre de 2004. Los trabajadores de IZAR Manises tomaron la sala central del Aeropuerto de Manises para reclamar un sector naval público y fuerte. Foto del Archivo del CAT.



Negociaciones. Arriba, representantes del CAT con dirigentes como Manolo Tornero, José Valenzuela, Luis Latorre y Enrique Casañ, durante un viaje a Madrid para negociar mejoras laborales y salariales. Abajo, a la derecha Salvador Espí, otros compañeros. Foto del archivo del CAT.

Bibliografía

- ARNABAT.R, GIRONA. J.M. Y PELLEGERO.N. "El Topo Obrero. De la Clandestinitat a l'al·legalitat (1972-1987)". La Gazeta. Núm 3. Barcelona. 2012.
- ARNABAT R. "El Movimiento Obrero Autogestionario y el "Topo Obrero" (1972-1982)", *Mobilitzacions socials i esquerra radical en Actes del II Congrés: Les altres protagonistes de la transició*. Barcelona. 2020.
- SANZ DÍAZ, B Y FELIP I SARDÁ. J.M. "La construcción política de la Comunitat Valenciana". Institució Alfons el Magnànim-Diputació de València. València. 2009.
- BESÓ ROS, A. "La factoría de la Empresa Nacional Elcano en Manises. Una valoración patrimonial". *Archivo de Arte Valenciano* 91. 2010.
- VALDALISO, J.M. "Programas navales y desarrollo económico: la Empresa Nacional "Elcano" de la Marina Mercante y el sueño industrializador de Suanzes (1942-1963)". *Revista de Historia Industrial*, n.º 12. 1997.
- LLORCA. C. "La factoría de Elcano en Manises y CCOO". FEIS. València. 2009.
- MARÍN, S. Y MINGUEZ, R. "45 años de evolución económica, social, empresarial e institucional de España. 1975-2020. Una visión global". Consejo General de Economistas. Cámara de Comercio de España. Julio. 2020.
- SCHWARTZ, P Y GONZÁLEZ. M.J. "Una historia del Instituto Nacional de Industria, 1941-1976". Madrid. 1978.
- MARTÍN-ACEÑA, P y COMÍN, F. "INI, 50 años de industrialización en España. Madrid. 1991.
- RODRÍGUEZ R. Y GONZÁLEZ A. "La doctrina social católica en el proceso industrializador de la España franquista: el caso del grupo farmacéutico Alter". *Dynamis*. 2015.
- INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA. "Factoría de Manises de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante". Manises. Empresa Nacional Elcano. 1958. Se tradujo al inglés con el título "Manises factory of the Empresa Nacional «Elcano» de la Marina Mercante". Manises, Empresa Nacional Elcano, 1960.

Fuentes periodísticas

- PIERA, F. "Izar tendrá que reducir su plantilla a partir de junio tras quedar fuera del Plan Eólico". Levante-EMV. Comarcas. p. 20. 14/01/2002.
- VIGARA, J.M. "IZAR exige a Zaplana que incluya a la firma en el Plan Eólico". Levante-EMV. Comarcas. p. 44. 14/03/2002.
- SANHERMELANDO, J Y VIGARA, J.M. "La UE obliga a devolver las ayudas que el Gobierno dio a IZAR para comprar Manises". Levante-EMV. Economía. p.12. 12/5/2004.
- CUENCA, J. "Nieto: Con las ayudas a Izar seguramente no lo hicimos bien y nos lo han descubierto". Levante-EMV. Economía. p. 45. 17/11/2004.
- ZARAGOZÁ, J.L."RosCasares garantiza contratos de 100 millones en Izar pese al bloqueo de Bruselas". Levante-EMV. Economía. p. 36. 21/10/2006.
- ZARAGOZÁ, J.L."Se apagan los motores". Levante-EMV. El Mercantil Valenciano. pp. 1-2. 11/11/2007.
- PEÑA, J. "IZAR Manises apaga motores". Levante-EMV. Comarcas. p.29. 1/2/2008.
- GUTIÉRREZ. V. "Gallardón dice que el conflicto de los astilleros afecta a 15.000 trabajadores en Madrid". 22/9/2004.
https://elpais.com/diario/2004/09/22/madrid/1095852269_850215.html

Fuentes históricas y políticas

- "Cuadernos de Autogestión y Socialismo". *El Socialismo Autogestionario*. Núm. 3. Mayo de 1976. Publicado por los Trabajadores Augestionarios y Socialistas.
- "Cuadernos de Autogestión y Socialismo". Núm. 6. "Una crítica marxiana al partido leninista". Abril de 1978. Publicado por los Trabajadores Augestionarios y Socialistas.
- "Cuadernos de Autogestión y Socialismo".Núm. 9. "Sobre las organizaciones de clase y las organizaciones de base". Octubre de 1981. Publicado por los Trabajadores Augestionarios y Socialistas.
- "León Trotsky". Ediciones Rojas. "BOLCHEVISMO Y STALINISMO". Núm 4. Septiembre de 1977.
- "León Trotsky". Ediciones Rojas. "El marxismo en nuestro tiempo". Núm 25. Octubre de 1978.

Comarcas

EMPRESA NAVAL

Izar Manises apaga motores

Los trabajadores de la factoría se despidieron ayer tras el cierre definitivo

Jessica F. Peña, Quart de Poblet El almuerzo de los trabajadores de Izar Manises en Quart de Poblet se alargó ayer al máximo. Se notaba que los compañeros no se querían ir de allí. Era su último día de trabajo en la empresa en la que, el que menos, llevaba 12 años y el más veterano 38. «Hemos pasado aquí las tres cuartas partes de nuestra vida», señalaba ayer uno de los empleados. Muchos de los hombres comenzaron en la Escuela de Aprendices y han seguido hasta ayer.

Por el astillero más avanzado de España han pasado miles de personas que recuerdan con emoción su vida en la factoría. Los últimos se despedían ayer. Ya no volverán a entrar y por eso se decían adiós con un abrazo más que intenso. Ellos son sólo un pequeño porcentaje de los 2.000 trabajadores que ha llegado a emplear el astillero en los años 60.

Los que ayer se despedían son parte de los 127 trabajadores que quedaban contratados. De ellos, 64 se han prejubilado por ser mayores de 50 años y de los 63 restantes, 44 se tienen que trasladar a otras empresas del sector. Cartagena es la mayor receptora de estos empleados de Izar Manises, hasta donde se desplazarán 38 personas. Otras cuatro se van a Madrid y dos se van a vivir al Ferrol.

«Lo echaré mucho de menos porque aquí he vivido momentos muy buenos, me han tratado muy bien y siempre he estado muy considerada», señaló Pilar Cabrera. Ella



EMOCIÓN. Una trabajadora llora a las puertas de la factoría. A. COMES

es de las que ha tenido más suerte porque, a sus 51 años, se ha prejubilado y no ha tenido que irse a trabajar a Cartagena, al Ferrol o a Madrid.

Pilar Sollosa prácticamente ha crecido en la factoría. Entró con 16 años de la mano de su padre y 36 años después lo deja con una buena prejubilación pero con «mucha pena». «Me hubiera gustado que la

■ De los asalariados se prejubilán 64 y 38 se trasladan a otras mercantiles del sector

empresa siguiese porque la Comunitat Valenciana ha perdido una gran industria, pero yo me quedo con el recuerdo de todo lo aprendido, que ha sido mucho», relataba entre lágrimas. Ayer pisaba por última vez las calles por las que ha pasado durante casi cuatro décadas.

La despedida se estiraba. Recordaban en un corro a las puertas de Izar Manises muchas vicencias, cuando el astillero estaba en su máximo apogeo y cuando en la fábrica había incluso un comedor donde se servía los desayunos y comidas a todos ellos. «Había veces que pasaba por la puerta y me quedaba mirando, recordando», afir-



Un grupo de compañeros se despide. A. COMES

maba Pilar. Con nostalgia hablaban también sus otros compañeros. Como Enrique Casany, un histórico de la empresa y sindicalista del CAT que tiene mil anécdotas que contar. Decía que ayer se despertó «con tristeza» porque era su último día y sobre todo «por ver cómo nuestra fábrica no ha tenido continuidad, a pesar de ser una de las más adelantadas tecnológicamente». Y es que todos coinciden en que el suelo donde se alza el imponente gigante del motor es «muy goloso».

Los ya ex trabajadores coinciden en que la construcción acabará por sustituir estos 140.000 me-

LAS FRASES

PILAR SOLLOSO

TREINTA Y SEIS AÑOS EN LA EMPRESA

«Me quedo con el recuerdo de todo lo que he aprendido, que ha sido mucho porque entré con 16 años de la mano de mi padre»

SALVADOR GARZÓN

SE TRASLADÓ A FERROL Y CARTAGENA

«¿Que cómo me voy? Pues jodido porque por unos meses no me he podido prejubilir y me voy solo, sin mi familia»

ENRIQUE CASANY

DELEGADO SINDICAL DEL CAT

«No hemos muerto por no ser competitivos, sino por la inercia de la situación geográfica de la factoría»

PILAR CABRERA

PREJUBILADA

«No pienso venir más, porque si veo cómo desmantelan esta empresa en la que tanto he vivido, me da algo»

tros cuadradas de naves e instalaciones industriales ya que «se encuentra en pleno casco urbano de Quart de Poblet y detrás del hospital comarcal». Según siendo de los mejores, según Enrique, con su motor de dos tiempos hecho «a la carta» y recalaba que «no hemos muerto por no ser competitivos, sino por la inercia de la situación geográfica de la factoría».

Ayer se puso el punto y final a 60 años de trabajo intenso fabricando los motores de barco más grandes del mundo. Izar echa el cierre y estos trabajadores son sólo una parte de la empresa, que tienen una historia que contar y una nueva vida a la que adaptarse.

EL CAMP DE TÚRIA

Los agricultores de la Poba recibirán ayudas económicas para mantener el paisaje agrario

La iniciativa de la Unió de Llauradors, pionera en España, busca conservar el campo

Voro Contreras, la Poba de Vallbona El Consejo Agrario de la Poba de Vallbona ha aprobado una iniciativa de la Unió de Llauradors i Ramaders para conceder ayudas de hasta 160 euros anuales por hectárea para los agricultores del municipio que mantengan sus parcelas en perfectas condiciones. Esta iniciativa pionera en toda España y que se quiere trasladar a toda la Comunitat, seguit explicaron fuentes de la Unió, podrá beneficiar a unos 2.500 labradores y busca conservar el paisaje y la producción agraria tradicional de la Poba, «pero también una parte importante de nuestra cultura y de nuestra historia».

Ahora, tendrá que ser el pleno municipal —gobernado por el PP y con la presencia del PSPV, Bloc y OIV— el que apruebe definitivamente esta medida, ya que es el Ayuntamiento el que concederá las ayudas (160 euros anuales por hectárea de regadío, 50 por hectárea de secano y 70 por bancale en buen estado, que provendrá directamente del impuesto que pa-



LA POBLA DE VALLBONA. El casco urbano, con el paisaje agrícola al fondo. LEVANTE-EMV

gan los mismos agricultores). Pero teniendo en cuenta que el Consejo Agrario de la Poba está formado por los portavoces de los partidos políticos, además de los representantes de los agricultores, el visto bueno del consistorio está asegurado.

Fue precisamente la Unió de la Poba la que presentó esta medi-

«abandonando por otras más lucrativas, principalmente el urbano. Esto ha llevado al abandono de los campos y, con ello, a la destrucción de nuestro paisaje más tradicional».

Terrenos abandonados

Según Llavata, de los 33 millones de metros cuadrados que tiene el término de la Poba, actualmente unos 7 se están cultivando. «Pero en los últimos tres o cuatro años la agricultura ha perdido unos cuatro o cinco millones de metros. Y calculamos que el 80% de los terrenos rústicos que se han vendido para hacer PAI están ahora abandonados. Por eso nuestra intención es incentivar a los agricultores para que, lo que queda, se conserve bien».

Llavata subrayó que la Poba es un buen ejemplo de municipio valenciano al que puede beneficiar esta medida. «Un pueblo tradicionalmente agrícola pero que en el que la agricultura ya no es la fuente de riqueza más importante».

REQUENA-UTIEL

Las comarcas del interior tramitan en 3 días 6 solicitudes de parques solares

José Ferrer, Requena

En un plazo de sólo tres días la Generalitat Valenciana ha tramitado las solicitudes de Declaración de Interés Comunitario de seis parques fotovoltaicos en los términos municipales de Camporrobles, Fuentesrobles, Godella y Requena, que ocuparán una superficie total próxima a los 800.000 metros cuadrados.

Estas instalaciones se suman a la decena que ya habían solicitado licencia desde el pasado mes de diciembre de 2007 en las comarcas de Requena-Utiel y El Valle.

La falta de ordenación de este sector, las ayudas para construir los parques y las promesas de una inversión segura para el futuro están provocando que grandes empresas y también pequeños inversores se lancen a la construcción de parques fotovoltaicos con la esperanza de entrar en un tipo de negocio que se les negó con la implantación del Plan Eólico Valenciano.

MANISES

IZAR exige a Zaplana que incluya a la firma en el Plan Eólico

Trescientos trabajadores piden al jefe del Consell que cumpla la promesa que realizó

José Miguel Vigaras, Manises realizaron ayer una concentración de protesta ante la factoría para exigir a Eduardo Zaplana que cumpla su palabra y que incluya a esta empresa valenciana en el Plan Eólico, de cuya preadjudicación ha quedado descartada. Los empleados portaban una pancarta alusiva al compromiso adquirido por el jefe del Consell en una visita reciente a la factoría en la aseguró que tendría cabida en el Plan Eólico tras haber adecuado sus instalaciones y maquinaria para hacer molinos de viento.

Tal como declara Vicente Beltrán, responsable sindical de CC OO, «Zaplana y el conseller Fernando Castelló han cometido un agravio comparativo con la única empresa valenciana que está preparada para comenzar mañana mismo a hacer aerogeneradores». IZAR Manises optó al Plan Eólico como socio tecnológico de Covaresa y Eurovento, condenadas al ostracismo de momento. «Las demás opciones que han concu- rrido —añadió— se basan en ciencia ficción porque el único fabricante que tiene un aerogenerador contrastado

en el mercado es el grupo IZAR». De hecho, el emporio público se ha adjudicado los molinos de viento del 27% del Plan Eólico de Galicia y ya tiene instalados 36 aerogeneradores en Canarias. Beltrán matizó que el aerogenerador que se producirá en Manises, el IZAR Bonus, es capaz de producir 1,3 megavatios, «lo que equivale al doble de potencia de los existentes en el mercado». Por tanto, «teniendo el mejor producto, la mejor tecnología, las mejores instalaciones y la mejor plantilla, no se entiende por qué Zaplana nos ha dejado fuera cuando Fraga, en cambio, fue el primero por apostar por nuestra fábrica gallega».

En la misma línea, se expresó el presidente del Comité de Empresa, Enrique Casany, quien advirtió que el astillero «sólo tiene carga de trabajo hasta julio, de modo que a partir de esa fecha, si somos excluidos del Plan Eólico es muy probable que haya que reducir plantilla o incluso cerrar». Casany censuró a Zaplana por no dar preferencia a las firmas valencianas en el mercado eólico como han hecho Aragón, Navarra o Castilla-La Mancha, «donde IZAR Manises ha sido vetada».



CONCENTRACIÓN. IZAR Manises exige a Zaplana que cumpla lo prometido.

L'ELIANA Comienza el suministro de gas natural

Gas Natural Cegas, empresa encargada de la distribución del gas natural en la Comunidad, ha iniciado el suministro en L'Eliana. La inversión natural que la compañía destina a este proyecto supera los 900.000 euros (149.751.000 pesetas) y equivale al tendido de unos 4.500 metros de tubería. Con esta inversión, la previsión de Gas Natural Cegas contempla dotar de suministro de gas a cerca de 500 hogares de L'Eliana este año.

SERRA Concluye la restauración del campanario

La parroquia Nuestra Señora de los Angeles de Serra, erigida en el siglo XVI, ha concluido las obras de restauración del campanario, iniciadas hace 4 meses. La rehabilitación se ha acometido dentro de los preparativos del 50 aniversario de la coronación de la patrona de esta localidad, Nuestra Señora de los Angeles, que se celebrará en 2004. La feligresía ha financiado gran parte del coste de las obras.

El alcalde de Ademuz, Jesús Blasco, ha mantenido una reunión con el presidente de la Diputación, al que ha pedido la construcción de un pabellón polideportivo en el municipio.

VALENCIA EN FALLAS marzo 2002

12 93.1 FM

TARDE **WOODY**

Fiesta REVIVAL SESSIONS
Xavi Metralla
Valentín (MDT)
Regalos recopilatorio



15

PLANET vs Ministry of Sound

DJ Pascal (Planet Dance)
DJ Lottie (UK)
Peter Mac (saxo)
Visuals

NOCHE

FACE

16

Fiesta

RADICAL
SOUND
COMPANY

DJ Arturo (RSC)
Mark FM (VJ)
Animación-performance

chocolate

17

MEET

VS SPOOK

DJ Raúl Platero
DJ Frank
DJ Luis Bonías
DJ Chimo Bayo
DJ Arturo Roger
Bisuals (BCN)

Sound Factory

DIÁ 18: SUPERSESIÓN EN TODAS LAS SALAS

animación-miles de regalos-performance-efectos visuales-sorpresas...



Economía

■ AGRICULTURA
El precio de la patata valenciana
aumenta un 700% esta campaña

■ VIVIENDA
Los promotores tachan de «rumor sin
fundamento» el informe de la OCDE

CRISIS INDUSTRIAL → Golpe comunitario

NAVAL

La UE obliga a devolver las ayudas que el Gobierno dio a Izar para comprar Manises

Bruselas reclama a España 308 millones de los fondos aportados a la compañía en 1999 y 2000

Juan Sanhermelando, Bruselas.
CORRESPONSAL

La Comisión Europea exigió ayer a los astilleros españoles Izar la devolución de ayudas estatales por valor de 308 millones de euros, entre las que se encuentran algunas percibidas por la fábrica de motores de Manises. Bruselas considera que estas subvenciones no se ajustan a la normativa europea, que prohíbe las ayudas al sector naval desde el año 1997. Para atenuar las «implicaciones sociales» de esta decisión, el ejecutivo comunitario se compromete a estudiar «medidas de acompañamiento», como la concesión de fondos para el reciclaje de los trabajadores.

Las ayudas impugnadas suman 500 millones de euros concedidos en los años 1999 y 2000 por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) a los astilleros públicos civiles, que en la actualidad propiedad del grupo Izar. Las cifras proporcionadas por Bruselas no están detalladas y resulta difícil establecer cuánto tiene que devolver cada astillero. En todo caso, la fábrica de motores de Manises es una de las menos afectadas por el golpe de Bruselas, puesto que ya reembolsó el año 2000 un préstamo ilegal de la Sepi por valor de 192 millones de euros, recibido en 1999 junto con los astilleros de Cádiz y Juliana.

Manises tendría todavía pendiente de devolver la ayuda estatal que recibió en forma de sobrepago cuando la Sepi compró en 1999 a Astilleros Españoles (Aesa) la fábrica de motores y los astilleros de Cádiz y Juliana por un precio conjunto de 60 millones de euros. Bruselas considera que esta cantidad estaba muy por encima del valor del mercado y escondía una ayuda pública ilegal por valor de 55,9 millones de euros que se ha de reembolsar. El resto de subvenciones que reclama la Comisión afectan a los astilleros de Puerto Real, Sestao y Sevilla, que reci-

bieron en 2000 una inyección de capital por valor de 252 millones de euros.

El Gobierno español tiene ahora dos meses para presentar en Bruselas un plan de devolución de las

ayudas. El ejecutivo comunitario ya ha subrayado que permitirá plazos amplios «para no poner en peligro la viabilidad de Izar». Además, se están discutiendo «medidas de acompañamiento», que todavía no se han

cuantificado, para paliar el impacto social de la crisis de los astilleros. Entre ellas estaría el recurso a los fondos estructurales y de cohesión para el reciclaje de los trabajadores. El Ministerio de Economía y Ha-

cienda admitió ayer que la devolución de las ayudas públicas «afecta de manera grave» al futuro de los astilleros públicos y precisó que se trata «de un problema heredado del Gobierno del PP».



INSTALACIONES. Interior de la factoría de Izar en la localidad de Manises.

FERRAN MONTENEGRO

«El PP nos dijo que era ingeniería financiera»

J. M. Vígara, Valencia
El presidente del Comité de Empresa de Izar Manises, Emilio Cócera, se mostró ayer «sorpresa» por la decisión de la CE, «máxime porque los anteriores responsables de la Sepi—con el Gobierno del PP— nos dijeron que el uso de estos fondos para la fusión entre Bazán y Astilleros Españoles era ingeniería financiera y que no habría problemas, que en todo caso, Bruselas abriría un expediente que luego no prosperaría».

Cócera aclaró que Izar Manises no tendrá que entrar en el expediente de regulación de empleo nacional pues gracias a un contrato para hacer cuatro motores, «tenemos carga de trabajo hasta 2005». No dudó en afirmar que si las autoridades europeas exigen el pago de las sanciones generadas por los dos expedientes abiertos, el ahora resuelto y el referente a 2001, «ello supondría indefectiblemente la quiebra técnica para todo el grupo y claro está para recapitalizar la em-

presa, muy probablemente habría que recurrir a la venta de patrimonio de todas las fábricas». Cócera atacó al ex ejecutivo de Aznar, pues «pretendía vender los terrenos de los astilleros para luego hacer pisos», como resultado final de una estrategia privatizadora en la que «permitted que prosperase el expediente de la CE, tras fundirse cerca de 500 millones de euros que no dedicó al Plan Industrial y de Competitividad para el que los recibió».

Bruselas pide también más desinversiones a Alstom

El comisario europeo de la Competencia, Mario Monti, podría pedir al grupo francés Alstom el doble de desinversiones antes de aceptar el plan de salvamento apoyado por el Estado francés, según informó ayer el diario económico «Les Echos». El ministro francés de Economía, Nicolas Sarkozy, se reunió ayer en Bruselas con Monti para estudiar el plan de salvamento, y presionado por la empresa rival alemana Siemens, pretende compensar la distorsión de la competencia que supone la intervención del Estado francés en Alstom.

Mientras que Alstom ha reducido ya en un 25% su volumen de negocios, la Comisión Europea pedirá que se doble su programa de desinversión, en forma de cesión de actividades o de participaciones de actores industriales directamente en transporte (que cuenta con una factoría en la localidad valenciana de Albuixech) y la energía. Tres escenarios están siendo estudiados para el salvamento de Alstom: una ampliación de capital, un apoyo del grupo nuclear público Areva o una doble asociación con Areva y Siemens. La Comisión Europea debe pronunciarse antes del próximo 21 de junio sobre la legalidad y la viabilidad del plan de salvamento elaborado con el apoyo del Estado francés el pasado verano.

de profesional a profesional
¿por qué conformarse con menos?

el espresso perfecto
crema, aroma y sabor único

el servicio perfecto
distribución propia en su Negocio o en su Casa

la gama perfecta
para todos los gustos: cafés, té, infusiones, consomés

Hay otros cafés y otras formas de hacerlo, pero esta es perfecta:
Cafetera Exclusiva Espresso Point y Cápsulas Lavazza.

Llámenos y haga la prueba. Notará la diferencia, por algo Lavazza es el **Café Preferido por los Italianos.**

ELATER S.A., Importador Exclusivo de
LAVAZZA
ESPRESSO POINT

902 365 266

VEHÍCULOS

Las ventas de turismos registran el mejor noviembre de la historia al subir un 13,4%

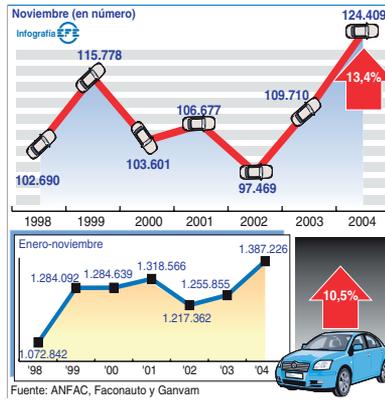
La matriculación de **motos** aumenta un 175% por la equiparación de permisos de conducir

Efe, Madrid
El mercado español de turismos cerró el mes de noviembre con un nuevo crecimiento de las ventas, un 13,4% más, y 124.409 unidades matriculadas. Según la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), este resultado hace del mes pasado el mejor noviembre de la historia, seguido del de 1999, que contó con un registro de 115.778 turismos matriculados. El resultado logrado el pasado mes en turismos hace que el mercado acumulado, a un mes del cierre anual, se coloque en un crecimiento del 10,5%, con 1.387.226 unidades matriculadas.

Con esta cifra es factible llegar a final de año por encima del listón del millón y medio de unidades, un nuevo récord histórico para el mercado español tras el logrado en el año 2001, en el que se matricularon 1.425.573 automóviles de turismo, según la misma fuente. Para llegar al millón y medio de turismos matriculados restan 112.774 unidades, un objetivo factible, en opinión del sector, porque el mes de diciembre es tradicionalmente uno de los tres mejores meses del año, con un registro el año pasado de 126.244 unidades.

Según Luis Valero, director general de Anfac, los datos de noviembre confirman las optimistas previsiones de mercado para ese año, que apuntan ya con solidez a un crecimiento del 9%, la parte más alta de la horquilla de previsiones y «mas po-

Matriculaciones de turismos



nen muy al alcance de la mano la cifra de 1,5 millones de turismos». Como en meses anteriores,

■ **Con los 124.409 vehículos matriculados el mes pasado es factible batir otro récord este año**

según análisis de Anfac, en noviembre destacó el aumento de la demanda de compradores particulares y empresas no alquiladoras, con crecimientos en sus compras del 9,8% en el mes y del 11,4% en lo que va de año.

Por otro lado, las matriculaciones de motocicletas alcanzaron 14.603 unidades durante el pasado mes, lo que supone un incremento del 175,52% en comparación con las 5.300 unidades

FORD AUMENTA UN 3%

La firma automovilística Renault lideró el mercado español durante noviembre, con 18.521 unidades vendidas, un 13,1% más que en el mismo mes de 2003, según los datos difundidos por las asociaciones nacionales de fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam). En su posición se situó Peugeot, cuyas ventas en noviembre totalizaron 13.228 unidades, lo que se traduce en un crecimiento del 10,6% en relación con el mismo mes del año anterior. El número de turismos comercializados por Opel en noviembre sumó 12.765 unidades, un 31,7% más, por delante de Citroën (11.623 unidades, +3,7%), Ford (11.606 unidades, +3%) y Seat (10.391 unidades, -12%)

registradas en el mismo mes de 2003, según datos difundidos ayer por la Dirección General de Tráfico (DGT). El fuerte crecimiento de las matriculaciones de motocicletas se produce en el primer mes completo de la equiparación de los permisos de conducir B y A-1, que entró en vigor el pasado 20 de octubre y que permite a los titulares del carné de turismos con tres años de experiencia conducir motocicletas con una cilindrada de hasta 125 centímetros cúbicos. Por su parte, la matriculación de todo tipo de vehículos se situó en 186.150 unidades, lo que se traduce en un aumento del 20,26%.

INDUSTRIA

Montilla afirma que la inversión exterior cae a un ritmo anual del 23% desde 2000

Europa Press, Madrid
El ministro de Industria, Turismo y Comercio, José Montilla, afirmó ayer que la inversión exterior en España está experimentando una «cierta ralentización» desde 2000, con una caída anual del 23% desde dicho año, por lo que reiteró la intención del Gobierno de crear una Agencia de Promoción de Inversiones Exteriores que ayude a invertir esta tendencia.

Durante la sesión de control al Gobierno en el Senado, Montilla señaló que, aunque las perspectivas futuras son «buenas», se está produciendo una «desaceleración» de la inversión mundial, al tiempo que existe una creciente competencia para atraer dicha inversión por parte de zonas emergentes.

Para evitar esta tendencia, el ministro indicó que el Gobierno creará una agencia con el objeto de potenciar la atracción de inversiones extranjeras directas en España. La agencia contribuirá, según explicó, a la captación de inversiones exteriores de nueva generación, enfocadas hacia los países, sectores y empresas de mayor crecimiento en los negocios internacionales.

El Gobierno pondrá en marcha un programa de investigación para el textil-confección

Por otro lado, el ministro anunció que el Gobierno pondrá en marcha un nuevo programa de fomento a la investigación técnica para el sector textil-confección 2005-2007, con el objetivo de que se incremente la capacidad tecnológica de las empresas del sector, fomentar la cooperación entre ellas y mejorar la competitividad de las pymes.

Montilla explicó que este nuevo programa se aprobará después de que la CE haya atendido el requerimiento de España de prorrogar hasta 2007 el sistema de ayudas al sector textil que finalizaba este año. Junto con este proyecto, el ministro señaló que el Gobierno pretende llevar a cabo medidas en favor del textil en el ámbito internacional, a través de un plan de promoción en el exterior y la aplicación de medidas de defensa comercial cuando se den las condiciones legalmente establecidas. De hecho, recordó que en el Consejo de Competitividad de la UE celebrado el pasado viernes, España defendió que, en caso necesario, se apliquen instrumentos de defensa comercial, como la apertura de procedimientos antidumping.

DIVERSIFICACIÓN INDUSTRIAL

Izar Manises inicia este mes la construcción de 32 torretas de tiro para carros de combate

Solbes asegura que el «gran desmantelador» de los astilleros españoles ha sido el Partido Popular

J. M. Vígara, Manises
Izar Manises comenzará a construir 32 torretas de tiro este mes, para otros tantos carros de combate Centauro del Ejército Español. La factoría valenciana tiene previsto entregar la primera de estas torres en febrero. La fabricación de estos componentes militares supone carga de trabajo para los próximos 2 años y medio. Habrá 25 operarios de Izar Manises ocupados en este contrato con el Ministerio de Defensa y se ha habilitado una nave de gran tamaño, que incluye un área de acceso restringido por razones de seguridad, en la propia factoría.

Un aspecto muy importante de este plan industrial reside en que los 230 elementos que conforman cada torreta —los elementos de visión, la mira telescópica, el sistema de giro, el cañón, el armazón blindado de acero especial, y demás componentes— serán fabricados en Manises o bien suministrados por proveedores valencianos para que la fábrica de Izar se encargue de soldarlos, mecanizarlos y probarlos.



REPARACIÓN. Un tanque de Marines sale de Izar Manises tras ser reparado.

Todo ello bajo la supervisión del personal de Oto Melara Ibérica que posee la patente del Centauro. Para suministrar al Ejército de Tierra, Izar Manises ha tenido que cumplir una serie de requisitos y ha hecho un esfuerzo notable en diversifica-

ción industrial. La unidad fabril no sólo cuenta con un taller para usos militares. Además dispone de una zona para pruebas de velocidad de los tanques y ha logrado la Marca de Calidad (PCAL) del Ejército Español. De hecho, en Manises, ya se

han reparado tres carros de combate provenientes de Marines, tal como muestra la imagen anexa.

Cada carro de combate para Defensa costará más de 600.000 euros por lo que el coste total de los 32 primeros vehículos de guerra superará los 19 millones de euros. Una buena parte de ese impacto económico recaerá en Izar Manises y sus proveedores valencianos.

Por otro lado, el ministro de Economía, Pedro Solbes, acusó ayer al Gobierno del Partido Popular de ser el «gran desmantelador» de los astilleros españoles, cuando «decidieron otorgar ayudas públicas que ahora son las que han sido declaradas ilegales por Europa». Solbes añadió en declaraciones a Efe que las negociaciones con Bruselas continúan pero constató que «no aceptan el estatus de holding, de unión entre los astilleros militares y civiles, como tampoco les parece bien la participación de la SEPI y se están de acuerdo con la iniciativa privada y la de las Cajas de Ahorro, que deben ser tratadas como inversor privado».



AJUNTAMENT DE
Quart
de Poblet