

AL DÍA

Los 40 años de Ford, una crónica de la precarización de las condiciones laborales

Fue un ya lejano 18 de octubre de 1976 cuando salió de la cadena de montaje el primer vehículo producido por Ford en España. La inauguración oficial de la flamante factoría se produjo una semana después, con todo el boato que la ocasión requería y una gran presencia de medios de comunicación. A la cabeza de las muchas autoridades asistentes se hallaba el recién coronado rey Juan Carlos I. Estamos, por tanto, cumpliendo los cuarenta años de aquel importante cambio para miles de obreros y, seguramente, para el conjunto de la clase trabajadora valenciana. Ser la principal empresa del País Valenciano significa que sus técnicas de trabajo y su modelo de relaciones laborales acaban imponiéndose en las empresas auxiliares y, paulatinamente, en el resto del tejido industrial.

La noticia del interés de la multinacional automovilística de Detroit por España desató una ola de rumores y esperanzas en todo el país al principio de los años setenta del siglo pasado; sobre todo en aquellas zonas -bastantes, por cierto- donde se pensaba que podría caer el supuesto premio gordo que una gran fábrica significaba para el empleo y la economía. Al final fue el municipio valenciano de Almussafes el punto elegido por los enviados de Henry Ford II para levantar su fábrica española. La noticia generó un tiempo de ilusiones muy similar al que todos hemos visto en el cinematográfico pueblo de Villar del Río, que tan bien retrata García Berlanga en "Bienvenido Mister Marshall". "Todo ello a pesar de que el paro estaba en niveles muy inferiores a los actuales, pero se creía que entrar en una gran empresa era una apuesta segura de futuro.

La realidad no tardó en hacernos despertar bruscamente del feliz sueño a los miles de noveles operarios, cuando fuimos experimentando la dureza de la producción en cadena y las estrategias de la dirección de Ford para sacar el máximo beneficio de nuestro trabajo. Es de suponer que se tomaron las precauciones pertinentes en la contratación, pero los directivos de la Ford no pudieron evitar que un notable número de militantes de la izquierda política y sindical se colaran entre los primeros 10.000 trabajadores contratados. Estos obreros más críticos y experimentados, junto al ambiente de luchas y reivindicaciones populares que se vivía en los últimos años del franquismo, hicieron posible que muy pronto estallaran entre la plantilla conatos de resistencia y propuestas de movilizaciones para mejorar las condiciones laborales y económicas.



Durante los primeros meses de actividad en la fábrica ya hubo algunos conflictos que dieron lugar a paros parciales para denunciar condiciones de trabajo, accidentes mortales o abusos de autoridad de los mandos. Pero fue a finales de 1976, con el inicio de las negociaciones del convenio, cuando realmente comenzaron las asambleas y las luchas más fuertes de la larga historia de Ford en Valencia. Enero del año siguiente conoció la más prolongada y rotunda huelga en la factoría. Bastaron trece días de paralización total de la actividad -con sus asambleas, manifestaciones y piquetes- para que la dirección aceptara la mayoría de los puntos de la plataforma reivindicativa. Se firmó un convenio inimaginable hoy día, con grandes incrementos salariales, nuevos pluses, reducción de jornada, varias ayudas sociales, etc.

Evidentemente, la dirección de Ford no podía perdonar aquel gran triunfo obrero, ni ignorar la fuerza que esa experiencia asamblearia había creado entre la joven plantilla, por lo que calladamente fueron tramando su venganza. La ocasión la crearon al poco de completarse el segundo turno de trabajo, en la primavera de 1977. El despido de un provocador -sin duda infiltrado por la propia empresa- originó la respuesta solidaria de sus compañeros, la generalización del paro y la declaración de huelga indefinida. Tras varios días de huelga y otras tantas asambleas, algunos sindicalistas (que nunca fueron muy partidarios del funcionamiento asambleario de la Coordinadora de De-

legados, la representación directa de los trabajadores de todas las naves) ansiosos de que sus respectivas organizaciones se implantaran mayoritariamente en la fábrica, empezaron a llamar al trabajo. Esta traición a la plantilla inmersa en la huelga fue mortal para la lucha. Tuvimos que volver al trabajo, derrotados y divididos.

Poco antes de esa traumática decisión, y como puntilla definitiva, llegó un previsible jarro de agua fría en forma de lista de despidos. Fue doloroso dejar en la calle a 58 compañeros, la mayoría de ellos delegados de la Coordinadora y algún otro luchador molesto para los mandos de su planta. Aunque las luchas resurgieron otras veces con motivo de los distintos convenios y se consiguieron algunas mejoras progresivas (no trabajar los sábados, el mes de vacaciones, el plan de jubilación, hacer fijos a más de 800 eventuales, etc.) lo cierto es que las cosas nunca volvieron a ser como antes; se perdieron las prácticas asamblearias, y con ellas la capacidad de la plantilla para dar respuestas firmes. Por esa vía, y ya entrado el siglo XXI, se ha completado la pérdida de la práctica totalidad de los derechos arrancados con aquellas movilizaciones de los primeros lustros. Hoy todo está controlado por el aparato que forman los directivos de la empresa y el dócil sindicalismo que se benefició de la triste derrota de mayo del 77. Las nuevas generaciones de empleados temporales que se incorporan a la plantilla de Almussafes lo hacen ya con menos derechos

Nadie desconoce que para entrar a trabajar, renovar un contrato o conseguir un ascenso hay que estar afiliado al sindicato protegido por la empresa

y peor salario que los fijos de más antigüedad.

Aunque todo el mundo calla (desde Generalitat a Inspección de Trabajo, pasando por los propios afectados), nadie desconoce que para entrar a trabajar, renovar un contrato o conseguir un ascenso hay que estar afiliado al sindicato protegido por la empresa. Pero no es la pérdida de la libertad sindical el único retroceso vivido en estas cuatro décadas de Ford Almussafes, sino que también se han sacrificado (siempre en aras a garantizar un empleo que nunca ha dejado de estar amenazado) el servicio de comedores, los sábados como descanso, las pausas colectivas, el plan de jubilaciones y otras ayudas para los nuevos empleados, se ha congelado el plus de antigüedad, etc. Y como más vergonzante discriminación, los nuevos trabajadores pueden estar haciendo las mismas tareas que un veterano sin igualar su salario hasta el sexto año... si es que llegan a cumplirlo. A pesar de los silencios y complicidades, Ford acumula ya varias condenas judiciales por discriminación sindical; como dice el refrán: "Algo tendrá el agua..."

Que no haya comedores implica también que los trabajadores no pueden ser informados directamente por los sindicatos alternativos, ni aportar sus opiniones sobre propuestas de la dirección (casi siempre para empeorar derechos), dejando al sindicalismo oficial con las manos libres para hacer y deshacer a su antojo, firmando recortes que únicamente benefician a la empresa y que son generosamente recompensados con más privilegios para tan serviles representantes sindicales.

Seguramente esta realidad no interesa a nadie, puesto que con los actuales niveles de paro se considera poco menos que una bendición que una empresa multinacional como Ford siga invirtiendo y creando empleo en Valencia. Pero tampoco se puede ignorar que en estos cuarenta años la plantilla ha bajado de más de 11.000 empleados a unos 9.000 y que si hay otros 12.000 más en el polígono adyacente, es porque esas empresas de proveedores no están en otros municipios, como antes, y porque muchas de las operaciones que se hacían en Ford han sido externalizadas a empresas auxiliares. Por otro lado, si la lluvia de millones que las distintas administraciones vienen inyectando en Ford se aplicase con igual generosidad a otros sectores tradicionales de la economía valenciana, es muy probable que se crease más y mejor empleo. No sólo han sido las subvenciones directas, sino que a Ford se le aprueban ERE totalmente injustificados, puesto que la propia empresa declara beneficios los mismos años que presenta estos sospechosos expedientes, mientras pequeñas empresas y autónomos tienen que cerrar -sin la menor ayuda- por no poder soportar sus pérdidas.

En fin, que puestos a fingir que somos unos afortunados, nos unimos a la fiesta por estos cuarenta años de trabajo compartido, pero matizamos la alegría porque no podemos olvidar nuestras conquistas sacrificadas en la mesa de negociación, ni a los cientos de compañeros despedidos y sancionados por defender nuestros derechos, ni a los miles de operarios con la salud destrozada por los ritmos de las cadenas, etc. Sabemos que si Ford sigue en Valencia es porque obtiene beneficios y porque cuenta con una plantilla con formación y experiencia. Lástima que su dirección siga empeñada en querer incrementar esas ganancias a base de recortar derechos a quienes hacen posible el éxito que representan la calidad y la cantidad de esos productos.

Antonio Pérez Collado
Sección Sindical de CGT en Ford