

COMPETENCIA INTERSINDICAL Y ACCIÓN COLECTIVA EN LA PRIMERA REESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR NAVAL

Sofía Pérez de Guzmán Padrón*

Recibido: 21 Agosto 2011 / Revisado: 10 Septiembre 2011 / Aceptado: 15 Septiembre 2011

INTRODUCCIÓN

En julio de 1978 se firmaron en Madrid los Acuerdos navales conocidos como los “Pactos de la Castellana”, cuyo objetivo era afrontar los efectos de la crisis que aquejaba a los grandes astilleros de propiedad pública. Era la primera vez que en España se negociaba con los sindicatos un plan de reestructuración de carácter sectorial que incluía medidas de reducción de la capacidad productiva y de reestructuración de las plantillas.

La negociación de este acuerdo, que duró casi diez meses, constituyó para los sindicatos una tarea ardua y laboriosa. No sólo tuvieron que ofrecer una fuerte resistencia y desplegar una gran capacidad de movilización, sino también debieron mantener la unidad de acción necesaria para llegar a un acuerdo final en un momento histórico en el que las circunstancias jugaban en contra: esta primera reconversión sorprendió a los sindicatos al comienzo de la Transición, en pleno proceso de configuración del nuevo modelo sindical y, por tanto, en medio de una fuerte disputa por definir y consolidar sus respectivos espacios sindicales. Pero si la coincidencia en el tiempo de la crisis del sector naval y la transición a la democracia planteó dificultades organizativas a los sindicatos, también es cierto que los condicionamientos políticos propios de este proceso histórico facilitaron la consecución del acuerdo. En este sentido, como ha señalado Fishman¹, una transición pacífica a través de una reforma negociada como la que se perseguía en España requería la existencia de un amplio consenso social y político, con-

senso que podía verse amenazado si las movilizaciones de los trabajadores adquirían dimensiones difíciles de controlar. Este contexto favoreció el que el Gobierno, ante la presión de los trabajadores y con el fin de evitar las consecuencias políticas de los conflictos, accediese a la mayor parte de las demandas de los sindicatos del sector naval.

El objeto de este artículo es precisamente poner en evidencia este juego de tensiones, oportunidades y condicionamientos generales mediante el análisis del proceso de negociación de estos acuerdos. En una primera parte se analiza el origen y la evolución de este proceso a nivel local, centrándonos en la respuesta que dieron los trabajadores de los astilleros de la Bahía de Cádiz a la crisis del sector y su influencia en la evolución posterior del proceso analizado. En la segunda parte nos situaremos en el ámbito sectorial y examinaremos las dificultades que afrontaron los sindicatos para lograr constituir, en el momento de competencia intersindical exacerbada en torno a las primeras elecciones sindicales, un órgano unitario para negociar lo que terminaron siendo los “Pactos de la Castellana”. Las fuentes de información a las que hemos recurrido son, en primer lugar, entrevistas en profundidad realizadas a los protagonistas de la acción colectiva, es decir, a los representantes sindicales, tanto a los que durante el periodo analizado pertenecían al Comité de Empresa como a los miembros de las Secciones Sindicales. En segundo lugar examinamos comunicados e informes de las Secciones Sindicales y del Comité de Empresa, boletines, comunicados y documentos internos de la

* Universidad de Cádiz. E-mail: sofia.perez@uca.es.

¹ Fishman, R. M.: *Organización obrera y retorno a la democracia en España*. Madrid, CIS, 1996.

empresa, actas de reuniones e, incluso, fotografías. Finalmente, en tercer lugar, recurrimos a la información referida al astillero publicada en la prensa tanto local como nacional a lo largo del periodo estudiado: noticias, artículos periodísticos y entrevistas realizadas a sindicalistas, directivos o personas relevantes vinculadas a la factoría².

1. LA RESPUESTA LOCAL ANTE LA CRISIS DEL SECTOR NAVAL: LAS PRIMERAS MOVILIZACIONES EN LA BAHÍA DE CÁDIZ

Los efectos de la primera crisis del sector no se percibieron en AESA³ hasta bien entrado 1976, debido a la abundante cartera de pedidos con que contaba la empresa. Así, a pesar de que en los astilleros de otros países la contracción de la demanda mundial de buques había comenzado a notarse ya en 1973, en 1975 AESA continuaba siendo la primera empresa de Europa y la octava del mundo en número de barcos contratados. La situación cambió radicalmente a partir de 1976: a pesar de las medidas que la Administración desplegó para tratar de paliar los efectos de la crisis⁴, ese año AESA cerró el ejercicio con pérdidas por primera vez en su historia y, seis meses más tarde, a mediados de 1977, la situación de la empresa era ya crítica.

Los jurados de empresa⁵ fueron informados formalmente de la situación de la empresa a finales de septiembre de 1977. Mediante un comunicado, el Consejo de Administración les notificó que la cartera de pedidos con la que contaban en

ese momento, cuyas últimas entregas se realizarían en el segundo trimestre de 1978, representaba el 25% de la que se requería para el pleno funcionamiento de los astilleros. Asimismo, les informaba de que, aunque tenían firmados contratos para la construcción de veintitrés nuevos buques –lo que podría mantener el pleno empleo de seis a nueve meses más– aún no contaban con la financiación necesaria para emprender su fabricación. De acuerdo con la dirección de AESA, esta situación “justificaría la tramitación de un expediente de regulación de empleo, que ha podido ser aplazado por el momento, en base a las manifestaciones de apoyo por parte de la Administración, si bien debemos advertir que si las circunstancias no cambian, en un breve plazo será inevitable la presentación de un Expediente de Regulación de Empleo, en las correspondientes Delegaciones de Trabajo, con la extensión y alcance que se derive del nivel de ocupación de cada uno de los Centros de Trabajo”⁶. Así pues, ante la gravedad de la situación, la empresa se proponía tramitar Expedientes de Regulación de Empleo, cuya repercusión en cada astillero de AESA dependería de sus previsiones de carga de trabajo a corto plazo.

Cuando el Consejo de Administración de AESA hizo pública la situación de la empresa, hacía meses que la percepción generalizada entre los trabajadores de los astilleros de la Bahía de Cádiz era la de que “poco a poco se iba acabando el trabajo”⁷. Debido a ello, preveían una reconversión en el sector que podría conllevar el cierre del astillero:

² Esta forma de abordar el objeto de estudio recurriendo a múltiples fuentes de información se denomina triangulación en la literatura sobre el método de estudio de casos. En la medida en que permite verificar si los datos obtenidos a través de las diferentes fuentes de información muestran coherencia interna, la triangulación contribuye a incrementar la validez de los resultados de la investigación.

³ La empresa Astilleros Españoles, S.A. (en adelante AESA) se creó en 1969, como resultado de la fusión de algunas de las mayores empresas españolas de construcción naval de la época. Esta empresa, propiedad del Estado primero en un 50% y poco después en su totalidad, era propietaria de casi todos los grandes astilleros.

⁴ Las cifras de producción de los primeros meses de 1976 ya evidenciaban la crisis internacional que afectaba al sector. La Administración, consciente de la imposibilidad de incidir en la demanda exterior, convocó en mayo de 1976 un concurso para que los armadores contrataran la construcción de buques a cambio de generosas ayudas estatales con objeto de reactivar al menos la demanda interior. El objetivo era conseguir la contratación de un millón de Toneladas de Registro Bruto, lo que fue imposible debido a la negativa de la banca privada a aportar recursos financieros para la construcción de grandes buques.

⁵ Los jurados de empresa eran órganos creados por el Régimen franquista en los que estaban representados los trabajadores. Inicialmente, existían en las empresas de más de 1000 trabajadores aunque paulatinamente este límite se fue reduciendo hasta 1971, año en que esta cifra se redujo a 50 trabajadores. Surgieron en 1953 por la promulgación del Reglamento de Jurados de Empresa, y estaban formados por el presidente, que era el propietario de la empresa o un delegado suyo, y un cierto número de vocales elegidos entre los trabajadores. Sus funciones consistían en proponer a la dirección cuantas medidas consideren adecuadas en orden al aumento de la producción, la mejora de la calidad, el aumento de los índices de rendimientos, etc...

⁶ Comunicación del Presidente del Consejo de Administración de AESA a los jurados de empresa (27/9/1977).

⁷ Castilla, P.: *Matagorda, Mito y esperanza*, Cádiz, Edición del autor, 2007, 144.

“Bueno, veíamos venir que se iba a hacer una reconversión en el sector a nivel del Estado español, como dije anteriormente, tanto con astilleros públicos como privados, con los grandes y pequeños... y lo que iban a hacer era cerrar centros” (CAT)⁸.

De hecho, ya desde principios de 1977 los representantes de los trabajadores habían comenzado a preparar el terreno para una respuesta colectiva ante una eventual reconversión o cierre de los astilleros. Concretamente llevaban meses desarrollando acciones con el objetivo de fomentar entre la población de toda la Bahía la percepción de la crisis de las factorías navales como una amenaza colectiva, como un problema que afectaba a toda la comunidad y no sólo a los trabajadores de las mismas. Esta opción estratégica no surgió por casualidad sino que, por el contrario, se basaba en un conocimiento previo de la relevancia que tenían los astilleros para la población de la zona, tal como revelan las entrevistas realizadas a algunos de los dirigentes sindicales del astillero:

“Resulta que ya la Bahía de Cádiz estaba obsesionada con que su salvación somos los astilleros desde principios de siglo, desde principios de siglo ya ha habido manifestaciones, ya ha habido exigencias al Gobierno. Aquí en la Bahía de Cádiz hay muchas empresas públicas, no por casualidad, entre otras cosas porque ha habido una presión social ¿Por qué? Porque Cádiz no tiene salidas [...] ¿De qué van a vivir? Del muelle y de la empresa pública [...] Es que hay mucha gente que ha comido de los astilleros, mucha gente, para una ciudad tan pequeña como Cádiz [...] Entonces simbólicamente esto ha sido una cosa vital para la Bahía de Cádiz, y lo sigue siendo ¿no?, y lo sigue siendo” (CCOO-1).

Conscientes, por tanto, de que su principal recurso frente a la Administración (propietaria en aquel momento del 50% del capital de la empresa) era su capacidad para movilizar en apoyo de sus reivindicaciones a una población cuya economía dependía en gran medida de los astilleros y que, además, les atribuía una considerable relevancia simbólica, los sindicatos desarrollaron, durante los meses previos al estallido de la crisis, una campaña de información sobre las posibles repercusiones de una reconversión o del cierre de los astilleros sobre la economía y el empleo de toda la comarca, cuyo objetivo era tratar de recabar el apoyo de la población y de las principales instituciones sociales y políticas de la zona⁹. Esta labor se concretó, por una parte, en la difusión de comunicados dirigidos a la opinión pública en los que se enfatizaba la dependencia económica de la zona respecto a la construcción naval:

“la economía de la Bahía de Cádiz se apoya fundamentalmente en la construcción naval, y la construcción naval atraviesa la crisis más grave de su historia. El problema del desempleo podría adquirir, a medio plazo, perfiles dramáticos si no se toman medidas urgentes y profundas que resuelvan los problemas planteados”¹⁰.

Y, por otra, en la búsqueda de la implicación del movimiento asociativo local, con objeto de obtener su apoyo a nivel institucional y de fomentar entre sus bases un movimiento social de oposición. Para ello realizaron numerosas reuniones informativas en asociaciones de vecinos y de comerciantes, en partidos políticos e instituciones locales¹¹:

“Entonces estábamos todo el mundo pues eso, con un spray, bueno spray no teníamos, con brochas, con papeles, las máquinas multicopistas, entonces nos reunimos entre todo lo que son los astilleros primero, fuimos extendiendo, creamos reuniones en barrios

⁸ Este fragmento y los siguientes proceden de entrevistas en profundidad realizadas a sindicalistas de los astilleros.

⁹ Fishman, op. cit. sostiene, en este sentido que la clase trabajadora suele utilizar más el espacio público en sus actividades movilizatorias en aquellas zonas en las que se percibe a sí misma como ocupando un papel central en la estructura social, allí donde es un elemento predominante de la población activa. Un elemento estrechamente ligado a esto es, de acuerdo con este autor, la percepción de los trabajadores de la receptividad del público hacia sus esfuerzos y hacia sus puntos de vista.

¹⁰ Comunicado de los trabajadores del Astillero de Puerto Real a la opinión pública (14/4/1977).

¹¹ El éxito de este tipo de estrategia tiene mucho que ver con la forma de inserción de los trabajadores del astillero en la sociedad gaditana y puertorrealista y con la presencia de éstos no sólo en las luchas laborales, sino también en muchas otras actividades promovidas por el movimiento asociativo local. Así, los trabajadores del astillero, y especialmente sus líderes sindicales, con frecuencia pertenecían a asociaciones de vecinos, o de padres de alumnos, e incluso habían estado presentes de forma solidaria en las concentraciones convocadas por estas u otras asociaciones. En el caso concreto de la CNT, como señala uno de sus militantes: “El compromiso de ir al sindicato tiene un sentido amplio, de que no trabajamos solamente en la fábrica sino que trabajamos después en el pueblo, ecología, en las barriadas, antimilitarismo. Es una organización muy abierta en todos los temas sociales” (CNT-1).

[...], íbamos por barrios tanto en Cádiz, yo he ido muchísimas veces a Loreto, a Santa María [...] Sí, sí, a pedirles ayuda, y solidaridad para esa garantía de lucha y de huelga. Bueno, fue impresionante, entonces eso se trabajó, como hay que trabajar las cosas, entonces hay, hay digamos una credibilidad importante en la gente, en todo, y en los dirigentes de base, llamémosle a esta gente de base, ¿no? [...] teníamos reuniones ya en Cádiz, donde sindicatos, partidos, todos a una, empezamos a preparar el terreno para una gran manifestación en Cádiz, que hubo más de cien mil personas, la que te comenté antes, que eso está. Y eso antes se preparó con meses de antelación, es decir, que ya en Puerto Real nosotros hicimos nuestras propias manifestaciones, la plaza Jesús llenita, tenemos fotos ahí, pero ‘empetá’ de gente, todo el pueblo [...] básicamente fueron eso, la lucha contra esa reconversión incipiente que unificamos a toda la bahía de Cádiz de forma tremenda pero la preparamos con meses de antelación, con participación, con debates en barriadas, las mujeres organizadas creando también su propia lucha, la gente joven en el Porvenir [...] y había vallas, pequeñas manifestaciones que nos reuníamos allí en la plaza de Jesús, allí en la plaza antigua del ayuntamiento” (CNT).

Así, cuando a finales de septiembre se dio a conocer la situación de la empresa y la posibilidad de tramitación de un Expediente de Regulación de Empleo, los representantes de los trabajadores estaban preparados para responder. Sospechaban que la intención de la empresa al comunicarles la situación era utilizarles ante la Administración para conseguir “un plan de medidas financieras urgentes destinadas a mantener al sector en permanente situación de parcheo”¹², pero también eran plenamente conscientes de la existencia real de la crisis y de la situación de extrema gravedad por la que pasaba la empresa. La primera decisión que tomaron fue la de crear en el astillero una Coordinadora, cuya misión era gestionar las acciones reivindicativas que se llevasen a cabo a partir de ese momento. Esta Coordinadora

tenía una composición muy heterogénea, ya que junto a delegados de las organizaciones obreras con presencia en el astillero, que en aquel momento eran CCOO, CNT, UGT y USO¹³, formaban parte de ella trabajadores elegidos en asamblea y representantes del personal de las contratadas.

La primera actuación de la coordinadora del astillero fue la emisión, el mismo día de su constitución, de un comunicado dirigido a la población de la Bahía de Cádiz en el que se recordaban las repercusiones que la crisis de la construcción naval podría tener sobre la economía de la zona, se responsabilizaba al Gobierno de las mismas, y se daban a conocer las actividades que tenían previsto llevar a cabo:

“...todos sabemos que el hundimiento de la construcción naval en la zona es la ruina de la Bahía de Cádiz [...] El Gobierno es el responsable de la economía de la nación y tiene la obligación, entre otras, de crear y repartir bien las riquezas y no debe nunca permitir que, por razones de supervivencia, toda una población tenga que iniciar el éxodo de su tierra, el éxodo de una tierra en la que llevamos tres mil años viviendo [...] Ya se han iniciado unos contactos a nivel Bahía para ampliar el frente de lucha, y asimismo se están tomando contactos a nivel del Estado. También se van a iniciar gestiones con entidades, comerciantes y pueblo en general de la Bahía, a fin de que todos formemos un frente común ante el problema, también común, planteado”¹⁴.

Como muestra el texto del comunicado, la línea de acción que adoptó la recién creada coordinadora daba continuidad a la estrategia iniciada por los sindicatos meses atrás, aunque daban un paso más en la misma dirección: ya no sólo planteaban la crisis de los astilleros como una amenaza colectiva a toda la comunidad, sino que además atribuían al Gobierno la capacidad y la obligación de resolverla y le acusaban de mantener una actitud negligente respecto a los problemas de la Bahía. Optando así expresamente por situar la batalla en el plano político, los representantes de los trabajadores hacían, en el mismo comunicado, una llamada a los parlamentarios gaditanos, partidos políti-

¹² Documento de trabajo de la Coordinadora del astillero de Puerto Real. Febrero 1978.

¹³ Estas organizaciones estaban representadas en la coordinadora sin atender a su verdadera implantación en el astillero, ya que aún no se habían celebrado las primeras elecciones sindicales.

¹⁴ Comunicado de la Coordinadora de Trabajadores de AESA Puerto Real a la opinión pública (3/10/1977).

cos y autoridades de la Bahía para que “de una vez, conjuntamente, todos ellos arrimen el hombro para resolver este problema tan grave”¹⁵.

Una semana más tarde, los representantes de los trabajadores pudieron constatar la eficacia de la estrategia de movilización desarrollada durante los meses previos. Las coordinadoras de los astilleros de Puerto Real y Cádiz (en este último astillero, también perteneciente a AESA, se había creado asimismo una coordinadora con idénticos fines) y las organizaciones sindicales acordaron la convocatoria de una manifestación en la capital, contando además con el apoyo de los partidos políticos con representación parlamentaria (PSOE, PCE y PSP)¹⁶, de la Diputación Provincial, de los Ayuntamientos de las distintas poblaciones de la Bahía y del Obispado de Cádiz y Ceuta. La manifestación quedó fijada para el once de octubre. Ese día, cien mil manifestantes recorrieron la ciudad de Cádiz, llegando hasta la plaza del Ayuntamiento donde, tras la intervención de representantes de las corporaciones locales, coordinadoras, partidos políticos y organizaciones sindicales denunciando la situación y el abandono del que la Bahía había sido objeto por parte del Gobierno, se disolvieron sin provocar ningún tipo de incidente¹⁷.

El apoyo masivo a las reivindicaciones de los trabajadores de los astilleros mostrado por los gaditanos no sirvió, sin embargo, para desbloquear la situación. Si a principios de octubre el Subsecretario de Industria expresaba la posición inflexible del Gobierno (“no puede pensarse una salida que suponga dinero para el Estado y lo único que se puede pedir para un trabajador afectado por el expediente de crisis es que tenga seguro de desempleo”)¹⁸, una semana después de la gran manifestación la Administración seguía manteniendo la misma postura, consistente en eliminar las ayudas a un sector que consideraban sobredimensionado y sin futuro y en abordar una fuerte reestructuración

del mismo¹⁹. Como consecuencia, durante los días posteriores a la manifestación se sucedieron asambleas y encierros tanto en el astillero de Cádiz como en el Puerto Real, así como movilizaciones y disturbios en la calle que produjeron graves alteraciones del orden público. Especialmente violentos fueron los disturbios que se produjeron el día 25 de octubre en Cádiz, donde tras una reunión de las coordinadoras de los astilleros con representantes de los partidos políticos y de los ayuntamientos para acordar medidas de presión destinadas a desbloquear la situación, se organizó una nueva manifestación. Esta manifestación fue disuelta con contundencia por la policía armada, lo que provocó violentos enfrentamientos entre manifestantes y policías en los que muchos ciudadanos se implicaron en defensa de los trabajadores. Tal como relataba el suceso la prensa del día siguiente:

“Árboles arrancados de cuajo, barricadas en llamas, y los autobuses urbanos que fueron retirados del servicio ante los continuos asaltos eran las notas que describían la situación [...] la policía usó un variado arsenal de botes de humo y bolas de goma, mientras que desde los balcones eran arrojados sobre la policía un frigorífico, una máquina de coser, innumerables macetas, tuercas y tornillos”²⁰.

De hecho, como refleja esta noticia, en estos incidentes no sólo participaban los trabajadores de los astilleros; también lo hacían sus familiares y muchos ciudadanos que, aún no teniendo una relación directa con las factorías navales, sentían amenazadas sus condiciones de vida y su futuro ante la posibilidad de una reconversión. Esta sensación de amenaza colectiva, que propiciaba que las luchas laborales resultasen con frecuencia desbordadas, escapando al control de los sindicatos y transformándose con facilidad en conflictos sociales, es descrita en los siguientes términos por Ramón Vargas Machuca²¹:

¹⁵ *Ibíd.*

¹⁶ Aunque, oficialmente, la UCD se mostraba en contra de la manifestación, algunos de sus miembros en Cádiz se vieron obligados a respaldarla ante el clima imperante de apoyo generalizado a los astilleros. Tal como ha manifestado uno de los representantes sindicales entrevistados: “...muchos de UCD se desmarcan también y lo apoyan en Cádiz, porque si no es que les pegan” (CNT-2).

¹⁷ *Diario de Cádiz*, 12/10/1977. Este diario encabezaba la noticia con el significativo título de “Cádiz, en defensa de su Bahía”. La noticia resaltaba que hasta esa fecha, ninguna convocatoria había movilizado a tanta gente en la Bahía.

¹⁸ *Diario de Cádiz*, 1/10/1977.

¹⁹ *Diario de Cádiz*, 1/10/1977.

²⁰ *El País*, 27 de octubre de 1977.

²¹ En aquel momento Ramón Vargas Machuca era diputado del PSOE por Cádiz.

“¿Por qué no preguntarse qué está pasando en una ciudad en la que últimamente los conflictos laborales desembocan en un problema de orden público? [...] Testigo del desarrollo de alguno de estos acontecimientos, sólo he vislumbrado en la conciencia colectiva de los ciudadanos violencia o miedo, crispación o inseguridad. Lanzada a esa espiral de violencia he visto a más gente –hombres, mujeres e incluso niños– que a los profesionales de turno de la violencia. [...] El horizonte sin expectativas de una población que siente planear sobre sus cabezas las consecuencias de la crisis de la industria naval, prácticamente única fuente de producción y trabajo de algunas decenas de miles de familias, hace que se esté perdiendo a chorros la ilusión, la esperanza y también la paciencia. [...] Difícilmente podrá negarse que esta incertidumbre y desesperanza sea campo abonado para la violencia”.

Asimismo, reproduciendo el discurso de los sindicatos, acusaba al Gobierno de inhibirse ante los problemas de la Bahía:

“No llego a entender el porqué de ese pertinaz olvido, de esa sordera del Gobierno ante la desesperación de un pueblo; olvido y despreocupación que no dudan en reconocer los mismos representantes gubernativos en nuestra provincia. [...] Ojalá rectifiquen a tiempo y no tengan que estremecerse ante la explosión de un polvorín que puede estallar en cualquier momento”²².

Esta tendencia a la radicalización de la lucha no era bien vista, sin embargo, por los dirigentes de los principales sindicatos presentes en los astilleros, que temían perder el control del conflicto. Así, ante el rumbo que estaba tomando la situación, las Coordinadoras de ambos astilleros emitieron sendos comunicados condenando las acciones violentas y haciendo un llamamiento a la serenidad y a la res-

ponsabilidad. Estos comunicados no consiguieron impedir el desarrollo en los días siguientes de formas radicales de protesta, promovidas y protagonizadas por las bases, pero sí lograron exacerbar y evidenciar los problemas internos que tuvo la Coordinadora del astillero de Puerto Real prácticamente desde que fue creada. Estos problemas estaban motivados por los fuertes desacuerdos entre los sindicatos sobre la manera de abordar la crisis: mientras que UGT, CCOO. y USO se mostraban partidarios de una posición moderada, la CNT, que abogaba por ejercer presión empleando métodos más radicales, apoyaba sin reservas la violencia²³. Estas discrepancias y, sobre todo, la condena pública por parte de la UGT, USO y CCOO. de las violentas movilizaciones de finales de octubre provocaron que este sindicato se retirase de la Coordinadora²⁴. Las razones que exponían en el comunicado que emitieron para justificar su marcha eran fiel reflejo de las dificultades que planteaba la unidad de acción con concepciones sindicales tan dispares:

“Entendemos que la estructura de grupos sindicales, especialmente, que forman el núcleo principal de la Coordinadora, es fuente de disputas continuas que imposibilitan no ya el desarrollo de acciones avanzadas (encierros, manifestaciones no autorizadas aprobadas por la base, etc.), sino incluso una planificación coherente de acciones eficaces que apoyen las posibles alternativas a la solución de la crisis naval en la Bahía. Creemos, como la mayoría de la base, que dichos grupos pretenden defender los intereses de la clase trabajadora aquí afectada, pero desarrollando su táctica particular por encima y en contra de otras posibles acciones que desarrollen otros grupos sindicales e incluso la misma asamblea de trabajadores”²⁵.

Paradójicamente, los métodos radicales de protesta arrojaron mejores resultados que la masiva pero pacífica manifestación del once de octubre: el

²² “Cádiz y la desesperanza de un pueblo”. *El País*, 13/4/1978.

²³ Precisamente, las acciones violentas fueron protagonizadas, en muchos casos, por personas vinculadas a la CNT.

²⁴ La dimisión de los miembros de la CNT de la Coordinadora, que rompía con la estrategia unitaria desarrollada –con dificultad– hasta ese momento, terminó provocando que el 21 de diciembre de 1977 presentasen su dimisión el resto de los miembros de la Coordinadora. Como refleja el texto del comunicado en el anunciaban su dimisión, la unidad de acción durante los dos meses y medio que duró su funcionamiento fue más aparente que real: “Como toda obra humana, nuestra actuación ha tenido aciertos y fracasos e indudablemente es muy difícil hacer las cosas a gusto de todos, principalmente, cuando no tenemos conciencia de que existen unos intereses comunes. Sobre nuestra actuación no sólo no hemos recibido comprensión sino que se nos ha atacado con la mayor virulencia” (Convocatoria de Asamblea General en AESA Puerto Real el 19/12/1977).

²⁵ Comunicado de la Sección Sindical de la CNT de la factoría de Puerto Real a la Coordinadora de esta misma factoría (noviembre de 1977).

veintiocho de octubre, a los tres días de las violentas movilizaciones en Cádiz, el Consejo de Ministros anunció, por una parte, un decreto que comprometía al Banco de Crédito a la Construcción a financiar con nueve mil millones de pesetas a los constructores navales para que pudieran pagar los pedidos pendientes y, por otra, la creación de una comisión interministerial para estudiar, en el plazo de dos meses, un plan de reestructuración del sector. En plena Transición, el Gobierno tuvo miedo de que la intensa conflictividad que se estaba produciendo en Cádiz pusiera en peligro el clima de consenso y negociación general imperante y, sobre todo, de que ésta se extendiera a otras regiones donde AESA tenía factorías, transformando un conflicto relativamente aislado en un verdadero problema político.

El anuncio del crédito tuvo el efecto de apaciguar momentáneamente la conflictividad, aunque era evidente que éste sólo serviría para mantener unos meses más el trabajo en los astilleros²⁶. A esas alturas, todos consideraban que la solución pasaba por una reestructuración del sector, pero compartían un fuerte escepticismo respecto a la voluntad del Gobierno de dar una solución definitiva y satisfactoria al problema. Así lo percibían tanto los trabajadores del astillero, que continuaron con los encierros, como la población en general: “aquí no se ha solucionado nada, repiten en cualquier bar o en cualquier esquina”²⁷.

2. EL PROCESO DE ORGANIZACIÓN SECTORIAL DE LOS TRABAJADORES DEL SECTOR NAVAL

Pese al recelo generalizado respecto a las verdaderas intenciones del Gobierno, el anuncio de la inminente elaboración de un plan de reestructuración del sector tuvo el efecto de provocar el inicio del proceso de organización sectorial de los trabajadores de la construcción naval. Si, como se había anunciado, iba a abordarse la reestructuración del

sector, necesitaban constituir un órgano unitario cuya representatividad fuese aceptada por todos los trabajadores de la construcción naval y además fuese reconocido como interlocutor legítimo por el Gobierno.

El primer paso en esta dirección fue la creación a principios de noviembre de la Coordinadora General de los trabajadores de AESA que, con cierto carácter asambleario, estaba formada por treinta miembros que representaban a los distintos centros de trabajo que la empresa tenía en Cádiz, Santander, Sevilla, Valencia y Vizcaya. Pero a pesar de que desde el momento de su constitución la Coordinadora de AESA desplegó una intensa actividad²⁸, su representatividad pronto fue cuestionada por las centrales sindicales. Las primeras elecciones sindicales, que comenzaron a celebrarse a principios de 1978, sirvieron para clarificar el verdadero peso en el sector de cada una de las organizaciones sindicales, y las que obtuvieron una mayor representación comenzaron a presionar para sustituir la Coordinadora General por otro órgano que representase a todo el sector –no sólo a AESA– y cuya composición se ajustase a los resultados electorales. Estas presiones propiciaron que el proceso de organización sectorial de los trabajadores de los astilleros diese un paso más hacia su consolidación con la constitución, en febrero de 1978²⁹, de dos nuevos órganos unitarios de representación que venían a sustituir a la Coordinadora General.

El primero de ellos, la Coordinadora Estatal del Sector de la Construcción Naval, tenía como objetivo principal “constituirse como elemento de coordinación, permanente en el futuro, de todos los trabajadores del sector para el estudio de los problemas que les afecten”³⁰. Aunque con matices, todas las centrales se mostraban de acuerdo respecto a la composición que debía tener esta nueva Coordinadora –mixta, con representantes de todos los sindicatos y de los trabajadores de los distintos astilleros– excepto la UGT, que se mostraba parti-

²⁶ En el astillero de Puerto Real esta medida permitió financiar dos buques cementeros que ya se estaban construyendo y el encargo por parte de CAMPSA de dos petroleros pequeños.

²⁷ A. Delkader: “La supervivencia de los astilleros, vital para la zona gaditana”. *El País*, 30/10/1977.

²⁸ Una de sus primeras actuaciones fue la realización de un encierro el 9 de noviembre en la sede madrileña de AESA para reivindicar la participación de los trabajadores en la gestión de la empresa con objeto de controlar el crédito de 9.000 millones de pesetas que el Gobierno acababa de conceder. Asimismo, la Coordinadora General convocó paros, encierros y manifestaciones e inició contactos con la Administración con el fin de sondear sus intenciones de cara a la reestructuración del sector.

²⁹ En esa fecha, más del 80% de los trabajadores del sector habían celebrado ya elecciones en sus centros de trabajo.

³⁰ Acta de la Comisión Gestora de la Coordinadora Estatal (26/1/1978).

daria de que estuviera compuesta sólo por representantes de las distintas centrales sindicales con presencia en el sector. Este último sindicato, al estar claramente en minoría, terminó aceptando la composición mixta que proponían las demás organizaciones: setenta y ocho miembros, que representaban al conjunto de los astilleros y empresas del sector y a todas las centrales sindicales con implantación en el mismo³¹.

La Coordinadora Estatal tenía como cometido, asimismo, la creación del segundo órgano de representación, la Comisión Negociadora, “único interlocutor reconocido por todos los trabajadores y centrales sindicales de cara a la negociación con la Administración del Plan de Reestructuración del Sector Naval”³², cuya actividad debía dirigir y controlar. El proceso de creación de esta Comisión presentó serias dificultades, que amenazaron con romper la unidad de acción que habían conseguido hasta ese momento los sindicatos. Así, si bien todas las centrales abogaban por una composición mixta similar a la de la Coordinadora Estatal pero con un número más reducido de miembros, la UGT volvió a defender –y a tratar de imponer– que la Comisión sólo debía estar formada por representantes de los sindicatos. Igual que en el caso de la Coordinadora, la votación se inclinó del lado de los que defendían el carácter mixto de la Comisión, resultado que no fue aceptado por la UGT. El acta de la reunión convocada para llevar a cabo la constitución de la Comisión refleja la inflexibilidad de la postura adoptada por este sindicato durante toda la reunión:

“En el segundo punto del orden del día UGT en solitario defendió que las centrales sindicales eran las que debían negociar con la Administración y la patronal. Durante mucho tiempo, dada la actitud reiterativa de UGT, se

bloqueó la reunión en discusiones. Una vez hecha la votación, que por abrumadora mayoría optaba por una comisión mixta (trabajadores representantes directos de los trabajadores y centrales) UGT se negó a reconocer tal votación como correcta”³³.

Una vez determinada la composición de la Comisión Negociadora había que fijar el criterio para precisar qué sindicatos la integrarían. El desacuerdo respecto a este tema, motivado, al menos en apariencia, por las distintas concepciones de la representatividad que tenían las organizaciones presentes en la negociación, provocó una nueva división de las mismas en dos bloques. El primer bloque estaba formado por dos de las centrales mayoritarias, CCOO y USO, que consideraban que el criterio debía ser el resultado obtenido en las recién celebradas elecciones sindicales ya que, desde su punto de vista, constituía “el único elemento de juicio que puede garantizar una medida fiable del peso de las diferentes opciones sindicales en el sector”³⁴. De acuerdo con estas dos centrales sindicales, la aplicación de este criterio no suponía relegar a las organizaciones que no habían obtenido el nivel mínimo de representación, ya que éstas podrían participar en el proceso a través de la Coordinadora Estatal³⁵. Al segundo bloque pertenecían centrales sindicales minoritarias como la CSUT, el SU, la CNT o LAB, que compartían una concepción unitaria y asamblearia de la acción sindical. Estas organizaciones, de acuerdo con su idea de la representatividad, abogaban por que en la Comisión Negociadora estuviesen presentes todas las centrales democráticas. Tal como lo expresaba la CNT, central a la que la aplicación del criterio de la representatividad electoral excluía automáticamente: “...no se puede hacer de esta

³¹ Estas centrales eran CCOO, CNT, CSUT (Confederación de Sindicatos Unitarios de Trabajadores), ELA-STV, ING, LAB, SLMM (Sindicato Libre de la Marina Mercante), SU (Sindicato Unitario), UGT y USO.

³² Acta de la Comisión Gestora de la Coordinadora Estatal (26/1/1978).

³³ Acta de la reunión celebrada para llevar a cabo la constitución de la Coordinadora Estatal del sector de la Construcción Naval y de la Comisión Negociadora (4 y 5 de febrero de 1978).

³⁴ Documento interno “Criterios de las Centrales Sindicales” (febrero 1978). A pesar de que el fragmento citado corresponde a la postura de CCOO tal como fue expresada en este documento, esa visión era plenamente compartida por USO.

³⁵ Así se manifestaban los representantes de CCOO para quienes “esto no significa en modo alguno un intento de marginación del resto, que tiene garantizada su presencia en el Pleno de la Coordinadora o Asamblea de Control, tanto a través de las propias centrales sindicales como de los delegados de los diferentes centros de trabajo que puedan formar parte de dicho pleno”. Asimismo, para la USO, “aquellas centrales sindicales que no estén presentes en la Comisión Negociadora lo estarán en la Coordinadora General y por lo tanto quedará garantizado el protagonismo de todas las centrales sindicales que estén presentes en el sector y que deseen apoyar la negociación de la crisis del sector”. (Documento interno: “Criterios de las Centrales Sindicales”, febrero de 1978).

comisión negociadora el cartel del resultado de una competición, sino el espectro real de la totalidad de los trabajadores [...] ¿qué más representatividad se puede pedir a una Comisión Negociadora que el que todas las centrales sindicales estén con incidencia en el sector?”³⁶. Para estas organizaciones, la aplicación del criterio de los resultados de las elecciones suponía una merma en la representatividad de la Comisión y en la unidad de acción de los trabajadores del sector. Así, de acuerdo con el SU, “cualquier exclusión o discriminación en razón de la estimación de la incidencia, será negativa en la medida en que debilitaría el grado de UNIDAD y Representatividad de dicha negociadora”³⁷.

Sin embargo, y a pesar de que la mayor parte de las discusiones giraron en torno a la representatividad de la comisión, era evidente que, en realidad, tras la postura de los sindicatos mayoritarios se escondía una pugna por la hegemonía dentro del movimiento obrero. Así lo entendía la CNT, que consideraba que “lo que persigue esta negociadora es plasmar el hegemonismo de CCOO, UGT y USO [...] como las únicas representativas de la clase trabajadora, y dejar las demás centrales en segundo lugar”³⁸. También LAB se manifestaba en esos términos: “la razón que subsiste en el fondo, es la de intentar una hegemonización dentro de los trabajadores en base a que el panorama sindical se reparta entre las centrales hoy ‘mayoritarias’ y que en base a la posesión hoy de una fuerza mayoritaria, intentan perpetuarla para siempre por el sencillo método de la eliminación”³⁹.

Tras intensas negociaciones y una votación en la que estas últimas centrales quedaron en clara minoría, se acordó que la Comisión Negociadora estuviese compuesta por diez delegados directos de los trabajadores (nueve elegidos por zonas geográficas y uno por las empresas de contratas), a los que se unirían un representante por cada central sindical que hubiese obtenido más del 10% del total de delegados en las elecciones sindicales –CCOO, UGT y USO– y un miembro rotativo en representación de los sindicatos nacionalistas vascos (ELA-STV y

LAB). Todas las centrales –excepto, como veremos más adelante, la UGT– aceptaron el resultado de la votación. Con la creación de estos dos órganos unitarios se inauguraba una etapa en la que las movilizaciones de ámbito estatal iban a predominar sobre las acciones reivindicativas de ámbito local.

3. LA FIRMA DE LOS “PACTOS DE LA CASTELLANA”

El siguiente paso necesario era obtener el reconocimiento como interlocutor por parte de la Administración y conseguir la institucionalización de un marco de negociación que permitiera la participación de la Comisión Negociadora en la discusión y control posterior de los acuerdos a los que se llegase –hasta ese momento, la intención del Gobierno era la de elaborar unilateralmente un plan de reestructuración. Con ese objetivo, iniciaron una serie de contactos y conversaciones con distintas instancias de la Administración implicadas en el problema. Estos contactos permitieron a los miembros de la Comisión Negociadora conocer que las discrepancias entre el Ministerio de Industria y el de Economía respecto a la solución que se debía dar a la crisis del sector tenían paralizados los trabajos de la Comisión Interministerial. Así, mientras que este último ministerio abogaba por enmarcar cualquier medida a corto plazo en un plan con perspectiva global, el de Industria pretendía aplicar medidas exclusivamente financieras, empresa a empresa, sin perspectivas a medio ni a largo plazo⁴⁰. Estos contactos sirvieron, asimismo, para que los representantes de los trabajadores constataran que la Administración trataba de eludir su participación en la negociación del plan, ya que “aunque reconoce la necesidad de llevarla a efecto, no define un marco concreto de actuación”⁴¹.

En consecuencia, y con objeto de forzar la constitución de la mesa negociadora, la Coordinadora Estatal acordó la convocatoria para el nueve de marzo de un paro en el sector, cuyo masivo seguimiento (“Ya sabemos todos que el paro fue un éxito

³⁶ Documento interno “Criterios de las Centrales Sindicales” (febrero 1978).

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Documento interno de la CNT (25/1/1978).

³⁹ Documento interno “Criterios de las Centrales Sindicales” (febrero 1978).

⁴⁰ Acta de la reunión del Pleno de la Coordinadora Estatal del 4/3/1978.

⁴¹ Comunicado de prensa de la Comisión Negociadora en el que se expone el contenido de la reunión de la Coordinadora Estatal del 5 de febrero de 1978.

sin precedentes, no olvidemos que es la primera vez que un sector ‘en bloque’ acude a un paro de protesta⁴²) propició un salto cualitativo en la posición negociadora de la Comisión. De hecho, los frutos de esta acción no se hicieron esperar: pocos días después comenzaron a producirse encuentros sistemáticos entre la Comisión Negociadora y distintas autoridades políticas implicadas en la crisis del sector⁴³ a instancias de estas últimas, que tenían por objeto el tratar de acercar posturas. Estos contactos, que de acuerdo con la valoración realizada por los sindicatos conllevaban el reconocimiento de la representatividad de la Comisión Negociadora por parte de la Administración⁴⁴, no supusieron, sin embargo, la institucionalización de un marco formal de negociación.

El inicio de las negociaciones formales tripartitas (empresas/Administración/ trabajadores) para discutir un plan global de reestructuración del sector no se produjo hasta el mes de junio, y se vio precipitado por la toma de postura unilateral de AESA ante el retraso en la adopción de medidas concretas por parte de la Administración. A principios de ese mes la dirección de AESA, con la clara intención de coaccionar al Gobierno para obtener ayudas mediante la utilización de la presión social que desencadenaría su conocimiento por los trabajadores, envió una nota a los Comités de Empresa de sus centros de trabajo anunciando que de manera inmediata procedería a presentar la solicitud de un Expediente de Regulación de Empleo que afectaría a unos trece mil trabajadores. Esta decisión no fue consultada ni con la dirección del INI ni con el Ministerio de Industria, lo que provocó, tras una reunión de la Comisión Negociadora con el Presidente del Instituto, el fulminante cese del Presidente de AESA. Esta destitución y la movilización de las autoridades gubernativas (el Gobernador Civil de Cádiz remitió a Madrid un informe en el

que advertía de posibles desordenes si no era rectificada la medida anunciada), contribuyeron a que las centrales sindicales y los comités de empresa consiguieran mantener la situación bajo cierto control. Pero ante la amenaza de que pudiera surgir un nuevo problema de orden público como el que se había producido en Cádiz en el mes de octubre⁴⁵ y se estancase el proceso negociador, el Ministro de Industria intervino directamente, constituyendo inmediatamente una mesa negociadora de la que saldría el acuerdo definitivo en pocos días.

A esta negociación acudió la Comisión Negociadora en representación de los trabajadores del Sector Naval. Se trataba, sin embargo, de una nueva Comisión, con una composición muy distinta de la que sindicatos y trabajadores del sector habían acordado en febrero. De hecho, era el resultado de un pulso realizado por la UGT al resto de las organizaciones sindicales mediante el cual había logrado imponerles su criterio acerca de la composición que debía tener la Comisión Negociadora.

El proceso de cambio de la composición de esta Comisión comenzó en abril de 1978, cuando la UGT decidió retirarse de la Coordinadora Estatal, argumentando su “absoluta ineficacia”. En realidad, lo que este sindicato no aceptaba era la distribución de delegados por zonas geográficas en la Comisión Negociadora que, desde su punto de vista, les situaba en clara minoría respecto a CCOO y a USO⁴⁶. En consecuencia, la UGT condicionaba su vuelta, por una parte, a la creación de un Comité de Coordinación en sustitución de la Coordinadora Estatal, cuya composición respondiera a la implantación de cada sindicato en el sector y, por otra, a un cambio en la composición de la Comisión Negociadora. De acuerdo con su propuesta, ésta debía estar integrada por dos miembros de cada una de las centrales de mayor representati-

⁴² Acta de la reunión del Pleno de la Coordinadora Estatal del 20/4/1978.

⁴³ Con el Ministro de Industria, el Subdirector de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, el Secretario de Estado para Asuntos Económicos, y el Vicepresidente del INI, entre otros.

⁴⁴ Acta de la reunión del Pleno de la Coordinadora Estatal del 20/4/1978.

⁴⁵ Las violentas movilizaciones que se produjeron en octubre de 1977 habían sido provocadas por un anuncio similar pero de contenido más atenuado.

⁴⁶ A juicio de la UGT, aunque los delegados por zonas geográficas no actuaban representando a centrales sindicales, en realidad la mayoría de ellos estaban afiliados a CCOO y apoyaban las líneas estratégicas de esta organización. La UGT sostenía, en este sentido, que de los diez representantes por zonas geográficas, siete pertenecían a CCOO (los dos de Galicia, y uno de los de Euskadi, Andalucía, Asturias y Cantabria, así como el que actuaba en representación de las contratas) dos a la USO (uno de los de Andalucía y el de Levante), y uno a LAB (uno de los de Euskadi). La voz de Galicia, 13/4/1978.

vidad en el sector, es decir, de aquellas que hubieran obtenido más de un 10% de representantes en las recién celebradas elecciones sindicales, que en este caso eran UGT, CCOO y USO. Convencida de que ni la Administración ni la empresa aceptarían como interlocutora a una Comisión en la que no estuviese presente la UGT y de que su ausencia “no facilitaría sino una inmejorable disculpa en manos de la Administración y la Patronal para intentar una marginación de los trabajadores ante las inminentes medidas que puedan llevarse a cabo”⁴⁷, la Comisión Negociadora encargó a CCOO y a USO que negociasen la reincorporación de la UGT. El resultado de la negociación, que se celebró a principios de julio, fue que la UGT no se incorporaría a la Coordinadora, que mantenía su estructura y pautas de funcionamiento, pero sí a la Comisión Negociadora con la condición de que ésta cambiase su composición. Ante la necesidad de mantener la unidad de acción, y conscientes de “la necesidad de aceptar esta solución como único medio de no poner en peligro una salida negociada, así como la dificultad de justificar ante los trabajadores del sector que no se negocia porque las centrales no se ponen de acuerdo”, el resto de las organizaciones sindicales cedieron a casi todas las exigencias de la UGT. Finalmente, la Comisión Negociadora quedó constituida por tres representantes de cada uno de los sindicatos considerados como representativos según el criterio de la UGT, además de un representante rotativo por las centrales sindicales vascas.

El 16 de julio de 1978, tras sólo cuatro jornadas de negociaciones, el Ministerio de Industria, el INI, las centrales sindicales mayoritarias en el sector (CCOO, USO, UGT y ELA-STV) y las tres grandes empresas públicas (AESAs, ASTANO y BAZÁN) firmaban los acuerdos de reestructuración naval conocidos como los “Pactos de la Castellana”. Su contenido respetaba casi todas las propuestas sindicales: se articulaba a través de un plan de jubilaciones anticipadas y expedientes de regulación de empleo de carácter temporal, de un año de duración, con percepción del 95% del salario de regulación en lugar del 75% previsto por la

Ley. El acuerdo incluía también a los trabajadores de las contratas, asegurándoles la conservación de su puesto de trabajo y su homologación con el resto de la plantilla de los grandes astilleros.

4. BALANCE FINAL DEL ACUERDO

Tras un proceso de lucha y negociación de casi diez meses, se había alcanzado un acuerdo cuyo contenido respetaba la principal exigencia de los sindicatos: el de que la reducción de las plantillas se llevase a cabo mediante medidas no traumáticas para los trabajadores. Y se había conseguido además el reconocimiento de una reivindicación histórica de los sindicatos de los astilleros: la homologación de los trabajadores de las contratas con el resto de la plantilla⁴⁸.

En un comunicado conjunto emitido al día siguiente de la firma del acuerdo, CCOO, ELA-STV, UGT y USO⁴⁹, valoraban muy positivamente el contenido del mismo, del que destacaban, por una parte, el hecho de que no hubiese despidos (“se ha conseguido conservar, al menos por un año, el puesto de trabajo de todos los trabajadores, a pesar de que sean sometidos a un desempleo temporal rotativo durante ese periodo, permaneciendo incluso los trabajadores desempleados en el recinto de la empresa”) y, por otra, las condiciones económicas pactadas para los trabajadores sujetos a expedientes temporales de regulación de empleo, quienes ingresarían “casi el 90% del salario que percibirían estando en activo”.

Pero, por encima de todo, los sindicatos valoraban la estrategia unitaria desarrollada, “el grado de unidad de acción alcanzado por las Centrales Sindicales, que ha permitido la presentación de alternativas conjuntas ante la Administración y las empresas”. Desde su punto de vista, esta estrategia había constituido la clave del éxito en la negociación del Plan de Reestructuración. Así, la unidad de acción no sólo había posibilitado la consecución de la mayoría de los objetivos de los sindicatos sino que, además y sobre todo, había propiciado que se acometiese por primera vez en España un proceso sectorial de reestructuración industrial con participación de los trabajadores, rompiendo la “costumbre”

⁴⁷ Documento interno de la Comisión Negociadora, 20/4/1978.

⁴⁸ El proceso de integración de los trabajadores de las contratas en la plantilla del astillero de Puerto Real se describe con más detalle en el capítulo 2, epígrafe 2.4.2.

⁴⁹ Comunicado conjunto de CCOO, UGT, ELA-STV y USO, 17/7/1978. Estas cuatro centrales sindicales fueron las que protagonizaron la última fase de la negociación de los acuerdos.

de reestructurar por decreto-ley⁵⁰. Desde la perspectiva sindical, el proceso que había llevado a la firma de los “Pactos de la Castellana” constituía un precedente muy importante, que abría “una vía coherente con un tratamiento negociado que posibilite una reconversión global de toda la economía del país”⁵¹.

El balance de la primera reconversión del sector naval fue, por tanto, altamente satisfactorio desde la óptica sindical, tanto en sus aspectos estratégicos y organizativos como en lo que se refiere al resultado final. Aún hoy, el recuerdo que conservan algunos de los sindicalistas de los astilleros de la Bahía de Cádiz que tuvieron un papel activo en aquel proceso transmite esa impresión:

“...aquello tuvo en aquellos momentos una cosa muy dulce, muy reivindicativa, muy solidaria” (CAT).

“...Para mí fue, de las siete reconversiones que yo he vivido en mi carne, la más dulce, la más suave, la más fácil. Pusimos nuestras cositas, nuestra negociación y tal, y enseguida se avinieron a las medidas a largo plazo como diciendo ‘yo te firmo lo que tú quieras, que ya me tocará a mí’, y las de medio y corto plazo también”. (CCOO-2).

De hecho, las movilizaciones de los trabajadores de los astilleros gaditanos, donde se concentraba en aquel momento el grueso de la plantilla de AESA⁵², desempeñaron un papel crucial en la resolución de esta primera crisis naval. Aunque en todas las localidades donde había astilleros se produjeron acciones de protesta –la mayoría de ellos estaban situados en zonas cuya economía giraba, en mayor o menor medida, en torno al sector naval– las que acontecieron en Cádiz fueron, con diferencia, las más masivas y radicalizadas debido

en gran medida a la intervención de la CNT. La amenaza al consenso que representaba la grave alteración del orden público que provocaban estas movilizaciones y la posibilidad de su extensión a las demás zonas donde existían astilleros, forzaron, al menos en dos ocasiones, la intervención del Gobierno para desbloquear la situación: a finales de octubre de 1977, con el anuncio del crédito de nueve mil millones para financiar los barcos en construcción y de la creación de una Comisión Interministerial para elaborar el Plan de Reestructuración, y en junio de 1978, provocando la constitución de la mesa de negociación de la que en pocos días saldría el acuerdo. Pero estas movilizaciones y, sobre todo, el apoyo mostrado por la población de la Bahía no surgieron espontáneamente; más bien constituyeron el resultado de una opción estratégica de los sindicatos que, desde el principio y sin experiencias previas en esta dirección, apostaron por plantear la crisis de los astilleros como una amenaza colectiva a toda la comunidad. Este planteamiento caló con facilidad en una población económicamente dependiente del sector naval⁵³ que además, al menos desde el siglo XIX ha asociado su prosperidad económica a la de los astilleros y arrastra una memoria histórica de abandono por parte del Gobierno⁵⁴.

La experiencia de esta reconversión mostró a los sindicatos de los astilleros de la Bahía de Cádiz la eficacia de una estrategia basada en la combinación de la negociación con movilizaciones más o menos radicales y la importancia de extender los conflictos buscando el apoyo de la población para convertirlos en un problema político. Esta experiencia marcó, de hecho, su comportamiento estratégico en las numerosas reconversiones que tuvieron que afrontar a partir de ese momento.

⁵⁰ Boletín Informativo (CCOO), número 5, octubre de 1978, págs. 16-17, citado por Marín, J.M.: *Los sindicatos y la reconversión industrial durante la transición*. Madrid, CES, 1997, 148. Hasta ese momento, las crisis empresariales se habían abordado por parte de los Gobiernos de la UCD mediante apresurados planes de viabilidad que constituyeron intervenciones puntuales carentes de cualquier marco de referencia general, ni siquiera sectorial.

⁵¹ Comunicado conjunto de CCOO, UGT, ELA-STV y USO, 17/7/1978.

⁵² De acuerdo con Moreno, J.: *El cambio socioeconómico de la Bahía de Cádiz*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Diputación, 1999, 144, en 1977 en la Bahía de Cádiz se construía nada menos que el 32% de la producción total nacional de buques mercantes.

⁵³ De acuerdo con un artículo publicado en *el País* en octubre de 1977 por Augusto Delkader, en la comarca, los ingresos salariales de las veinte mil personas directamente implicadas en la actividad y sus sesenta mil familiares suponían doce mil millones de pesetas anuales (Delkader, *El País*, 30/10/1977).

⁵⁴ Este último aspecto se trata con mayor profundidad en Pérez de Guzmán, S.: “La representación social de una actividad productiva como contexto y apoyo de la acción sindical. Los astilleros gaditanos en las coplas del Carnaval”, *Cuadernos de Relaciones Laborales* vol. 29, 1 (2011).