

[Vídeos] La otra vez que ardió Cádiz y los trabajadores ganaron

VANESA JIMÉNEZ :: 20/11/2021

Entre julio y septiembre de 1995, la plantilla de Astilleros peleó en la calle contra el cierre de la factoría. Fue un pulso al régimen de Felipe González

Tras tres meses de lucha y negociaciones, consiguieron que no hubiese ni un despido

Esta es la historia de un verano, el de 1995, en Cádiz y desde Cádiz. Serán mis recuerdos los que la cuenten, con sus prejuicios, sus lagunas, y la poca ayuda de la hemeroteca, escasa y sesgada. Esta es la historia de la pelea de un territorio pobre por el pan, en la que de alguna forma participó casi toda la ciudad, y también es un ejercicio de memoria en defensa de la lucha obrera. Al final se ganó todo lo que se podía ganar. Pero ya entonces no era suficiente.

En junio de 1995, la empresa pública Astilleros presentó el tercer proyecto de reconversión para el sector naval con el nombre Plan Estratégico de Competitividad. La competitividad consistía, fundamentalmente, en despedir a 5.200 trabajadores, cerrar las factorías de Cádiz y Sevilla, y privatizar las de Gijón, Vigo y Cantabria. La empresa también proponía la derogación de los convenios colectivos en todos los centros. El Gobierno de Felipe González, ya en sus estertores, con Pedro Solbes en Economía y Hacienda, y Juan Manuel Eguíagaray en Industria, esperaba que así llegasen las ayudas de Europa para continuar con el proceso de reconversión del sector.

El acta de defunción de la factoría gaditana cayó como una bomba en la ciudad, capital de una provincia que ese año registró una tasa de paro del 42% frente al 22,9% de desempleo nacional, según el Instituto de Estadística de la Junta de Andalucía. Apenas un mes después del anuncio del cierre de los astilleros, Cádiz se echó a la calle. Literalmente.

Aquella tarde de finales de julio, de calor sin viento, la avenida principal que separa en dos esa franja de tierra rodeada de mar que es Cádiz se llenó de gente. Cien mil personas, recuerdan los titulares de prensa. Trabajadores de Astilleros, pero también muchos otros hombres y mujeres, niños, jóvenes, adolescentes, carritos de bebé. Entre pancartas y gritos, saludos constantes. Allí era difícil dar un paso sin conocer a alguien. La gran manifestación acabó en el Ayuntamiento, donde la casi recién estrenada alcaldesa del PP Teófila Martínez -20 años de *teofilato* tenían los gaditanos por delante- esperaba micrófono en mano. Eso es lo de menos. Lo de más es que la gente consiguió que el Instituto Nacional de Industria (hasta aquel año el INI, después la SEPI) accediera por primera vez a negociar. La pírrica victoria sirvió de poco, y semanas después la orden de cierre de la factoría gaditana seguía sobre la mesa.

El 5 de septiembre de 1995, 'El País' abrió su portada con los primeros brotes de violencia en los astilleros de Cádiz

Como muestra la portada de *El País*, a principios de septiembre, los primeros brotes de violencia llegaron a la factoría gaditana. Pero no fue hasta mediados de mes cuando la lucha se recrudeció. El día 14, serían las seis o las siete de la tarde, decenas de trabajadores de Astilleros ocuparon la gaditana Plaza de San Antonio: en el número 7 estaba, y leo que sigue estando, la sede provincial del PSOE. Sobre aquel suelo que casi dos siglos antes vivió la proclamación de la Constitución de 1812, y que en los últimos años se había convertido en escenario del Carnaval, no tardó en saltar la espita que lo detonó todo. Unos pocos atacaron la sede socialista, con fuego incluido, y así empezó una noche eterna de enfrentamientos con la policía que no acabó ni cuando se hizo de día. Los momentos previos fueron terribles, solo se respiraba desesperación. Los posteriores también. Recuerdo la tristeza de un trabajador, que como la gran mayoría de ellos se fue entonces a casa. Para él, se había asaltado la casa del pueblo. Y no había otro remedio.

El centro de la ciudad, un pequeño laberinto de calles estrechas, fue el escenario de una batalla campal entre antidisturbios y sobre todo los más jóvenes, los que ni siquiera tenían un trabajo que defender, los que estaban perdiendo uno de los pocos futuros posibles en Cádiz. Al grito de “Astilleros no se cierra”, aquella noche rompieron lo que pudieron. Desde sus ventanas, algunos vecinos les echaban una mano y alertaban de la llegada de furgones de policía.

Tras la cristalera de la Redacción desde la que yo entonces empezaba a aprender el oficio de periodista, no vi ningún lanzamiento de objetos extraños, pero cuentan los más antiguos que en luchas de los 80 por aquellas ventanas salieron sartenes, ollas, y hasta una lavadora. Yo les creo.

El día trasladó la lucha a los alrededores de la factoría, a los mismos lugares que hoy, 26 años después, abren los informativos. Barricadas en la carretera industrial, la que camina paralela a esa avenida en la que 100.000 personas dijeron no; cortes en las vías del tren; autobuses cruzados. Mientras, los compañeros del centro de Puerto Real, a unos pocos kilómetros de distancia, cerraban el único puente que entonces daba acceso a la ciudad. Aquel día se repitió otros muchos, y lleva repitiéndose más de 40 años en Cádiz. Los periodistas nos apostábamos en la atalaya que forma la muralla del final del barrio de Bahía Blanca. Y allí pasaban las horas, mirando a ratos a través de los objetivos de las cámaras de televisión. Pelotas de goma contra tornillos. No había otro olor en la ciudad que el de la goma quemada. Se vivieron también acciones simbólicas, como la cadena humana de trabajadores que se lanzó al mar y cortó con sus brazos entrelazados la bocana del puerto. No se podía parar, era eso o quedarse sin trabajo.

Un mes menos un día después de aquella tarde en la que se asaltó la sede del Partido Socialista, la asamblea de trabajadores de Astilleros en Cádiz aceptó el acuerdo final que regularía la reconversión naval. El 80% votó a favor, el 10% en contra, y otro tanto se abstuvo. Todos conocían el texto literal del preacuerdo alcanzado en Madrid, se habían repartido muchas copias. El comité de empresa expresó entonces su “profundo agradecimiento a la presión ciudadana”, que “había conseguido el mantenimiento de la actividad naval de la factoría”.

Portada de ‘El País’ del 16 de septiembre de 1995.

Tras varios meses de negociación, y luchas constantes en la calle, no se cerró ninguna factoría de Astilleros. El acuerdo final mantuvo abiertos los nueve centros de la empresa y los despidos del primer plan del Gobierno, que eran 5.200, pasaron a ser 3.850 bajas, el 38,6% de la plantilla, todas mediante prejubilaciones y salidas voluntarias. Los prejubilados recibirían el 76% de su salario bruto durante dos años, y a partir de entonces tendrían una actualización anual del 2,5%. Además, se les aplicaría la Ley de Industria, como se había hecho con la reconversión siderúrgica, una cuestión irrenunciable para los sindicatos: el Estado y Astilleros debían complementar las cotizaciones a la Seguridad Social de los prejubilados hasta la edad legal de jubilación.

En la década anterior a aquel verano de 1995, la construcción naval había perdido 27.000 empleos, de 37.000 a los apenas 10.000 con los que se llegó a aquel año. Tras la nueva reconversión, quedaron pocos más de 6.000.

Ahora la ciudad se vuelve a levantar. Lo ha hecho antes en estos más de 25 años. Siempre por lo mismo, por el futuro de una Bahía a la que todos condenaron a no tener futuro. Desde el martes 16 de noviembre, las más de 20.000 personas que trabajan en Airbus, Navantia, Alestis, Acerinox o Dragados están llamadas a una huelga general tras la falta de acuerdo entre los sindicatos y la Federación de Empresarios del Metal de Cádiz. No hay mayoría para renovar el convenio colectivo del sector del metal. En el fondo, es el abandono antiguo, y constante. Y un 23,16% de paro en la provincia, siempre a la cola de España.

Cuando escuchen o lean que son un puñado de violentos, piensen en esos cientos de trabajadores que en 1995 consiguieron mantener sus trabajos y los de muchos otros. Y en que sin sus luchas, las de ellos y las de tantas y tantos otros, no existirían derechos laborales.

En aquellos días apareció una pintada sobre uno de los muros de la carretera industrial de Cádiz. No sé cuánto tiempo estuvo allí. En mi cabeza aún sigue. Símbolo de una época. Símbolo de que en ese sur, al final de Europa, ni unos ni otros han querido nunca mirar. Negro sobre blanco: "Felipe cabrón".

ctxt.es

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/videos-la-otra-vez-que