

Ford España: un prolongado "atropello"

MUESTRAS de interés por establecer una factoría en España, contactos y negociaciones entre los representantes de Ford y el Gobierno español, transformaciones legislativas y concesiones por parte de éste, esfuerzos de distintas regiones por atraer la multinacional a su suelo ante la espera de puestos de trabajo que paliaran el paro, aparecen como las primeras secuencias de la instalación de un quilmérico paraiso industrial. Tras la localización en Almusafes, en plena huerta valenciana, el descontento de los expropiados, la problemática planteada por el abundante vertido a la Albufera, ya degradada por la contaminación de otras empresas, y la elevada conflictividad laboral (ver artículos de Jaime Millás, en los números 730 y 731 de TRIUNFO), desvanecerían paulatinamente, entre 1973, en que comienza la instalación, a 1976, en que, en octubre, se emprende el funcionamiento de la fábrica, el sueño de exportación americano.

Henry Ford II, como Mr. Marshall Bis

Para un balance detenido de los problemas derivados de la ubicación de Ford en España, se presenta como primera cuestión por qué se eligió este territorio y, dentro de él, Valencia. Los portavoces empresariales afirman que el hecho determinante fue la saturación del mercado del automóvil en los países del Norte de Europa, junto con la expectativa del desarme arancelario de cara a una futura incorporación española a la Comunidad Económica Europea. Argumento que se resiente de una profunda fragilidad, ya que Ford, aun con las concesiones gubernamentales, apenas podría vender en el mercado interior, de carácter autárquico, un 10 por 100 de la matriculación automovilística nacional del año anterior, y el hecho de que el acuerdo se firmara cuando el franquismo era todavía, al menos en apariencia, fuerte, implicaba la prolongación de dificultades para la entrada en la CEE.

Las motivaciones de la instalación en España aparecen, por el contrario, como otras, de diversa índole. En primer lugar, la conflictividad laboral de las fábricas de Ford en Inglaterra, sobre todo a raíz de la huelga de febrero-marzo de 1968, y el encarecimiento de la

mano de obra en las de Alemania. Así, y dentro de la estrategia multinacional de diversificar las fabricaciones para que las reivindicaciones obreras localizadas no afecten a la producción global, España presentaba las condiciones idóneas. Estabilidad laboral, forzada por el régimen dictatorial; penuria económica y mano de obra barata, abonaban, pues, el terreno para los objetivos de Ford.

Tras los primeros contactos a lo largo de 1970 y 1971, y después de una visita privada en febrero de 1972, el 9 de noviembre de ese

mismo año, Henry Ford II, en visita esta vez oficial, confirmaba la noticia definitiva de la instalación en España. Una vez celebrado Consejo de Ministros, se adelantaría la publicación del Decreto de 30 de noviembre de 1972 —apenas veinte días de margen entre un hecho y otro—, por el que se declaraba el automóvil como sector preferente. Concesión que sería secundada por la medida de que sólo un 35 por 100 de los componentes del automóvil fueran españoles, en lugar del 90 por 100 fijado hasta entonces.

Mientras, desde 1971, se venían relacionando las fuerzas económicas valencianas con Ford Europa a través del IPI (Instituto de Promoción Industrial). Este centro, entonces dirigido por Juan Omeñaca, que pasaría posteriormente a trabajar en la factoría como directi-

vo, aprobada recientemente la ubicación de la IV Planta Siderúrgica Integral de Sagunto, buscaba futuros compradores dispuestos a establecerse cerca del complejo industrial para facilitarles el abastecimiento de chapa plana especial para embutición, hasta entonces importada. Frente a otras zonas no saturadas por la industria, como Sevilla, Pamplona y Zaragoza, un estudio conjunto del IPI y diversos técnicos de Ford señalaría las mayores ventajas de Valencia por una serie de requisitos, ya detectados por otras multinacionales: IBM y la

Fernando Arias

Central Nuclear de Cofrentes. Además de la proximidad de la IV Planta Siderúrgica y la posibilidad —frustrada más tarde por la crisis económica— del abastecimiento de transformados metálicos a través de otras empresas de Liria, la más marcada y tradicional falta de conflictividad de una mano de obra campesina y su abundancia, el trazado de la autopista del Mediterráneo, unida a Europa, y el acceso a un puerto de dilatada capacidad y escaso tráfico, quedaron como factores definitivos de la decisión.

Dentro de la provincia de Valencia, el IPI y los técnicos de Ford proponían el estudio de una decena de emplazamientos, que quedarían luego reducidos a tres. Los correspondientes a los términos de Masalfar-El Puig (Norte), Cheste-Ribarroja (Oeste) y Almusafes (Sur), con las diversas característi-

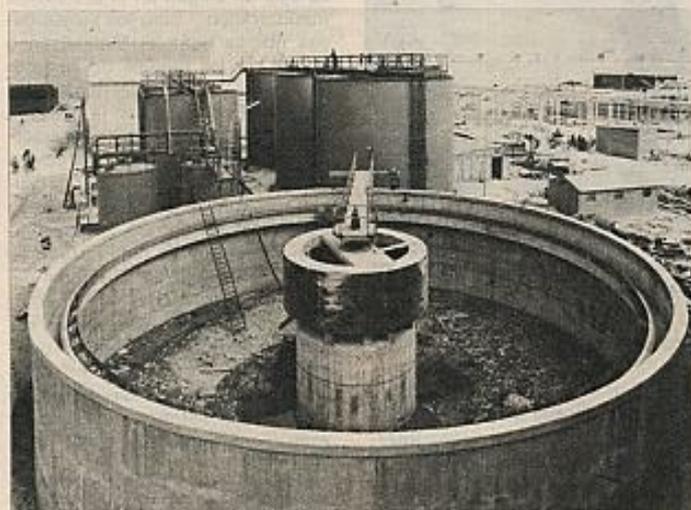
cas del entorno: suelo, agua, mano de obra, acceso al puerto, etc. Si en la zona Oeste el acceso al puerto tenía el inconveniente del paso por la ciudad y la Sur el del vertido a la Albufera, la Oeste aportaba la ventaja de que ese vertido hubiera desembocado directamente al mar (si puede, a largo plazo, calificarse de ventaja), a lo que se unía la propiedad de escasas familias sobre los terrenos, por otra parte menos productivos, dentro de un contexto general alto, que en Almusafes precisamente alcanzaba las cotas más elevadas, con campos de verdura en que se practicaban tres cosechas anuales, frente a las dos de promedio en la huerta.

Ratificada Valencia por el entonces ministro de Industria, López de Letona, el 26 de abril de 1973, Mr. Holmes, vicepresidente de Ford, confirmaba el 7 de junio la instalación en Almusafes. La elección final, al parecer defendida más por los técnicos de Ford que por el IPI, se producía de esta forma, como la misma IV Planta Siderúrgica o la Central Nuclear de Cofrentes, que habrá de canalizar sus vertidos hacia las aguas del Júcar, de regadío, de espaldas a los intereses agrícolas, como un atropello general a la huerta.

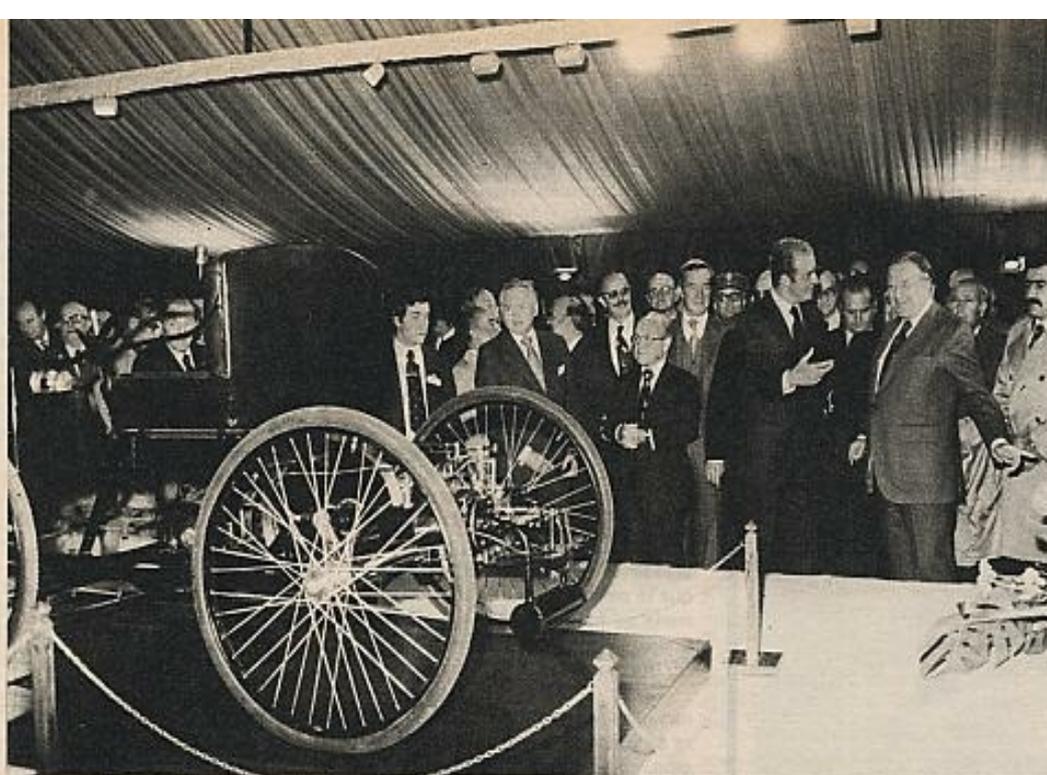
Por otro lado, como cúmulo de concesiones, la Diputación habría de pagar un ramal de autopista y otro de ferrocarril eléctrico, de Valencia a Gandía, junto con la reposición de acequias y otras obras de infraestructura, por alrededor de unos 200 millones de pesetas.

Convocatoria fantasmagórica contra los expropiados

Las primeras dificultades de Ford se plantearían ante la adquisición de los 2.700.000 metros cuadrados requeridos por el emplazamiento de la fábrica. Dadas las características de riqueza agrícola, los propietarios se mostrarían reacios a la venta. No porque no estuvieran dispuestos a desprenderse de ellas, sino porque la fijación de los precios se había hecho sin consultarles previamente, oscilando entre las 90.000 pesetas por hanegada (la docava parte de una hectárea) para tierra blanca y de 100.000 a 120.000 para tierra cultivada. Sobre todo cuando ya se habían vendido por aquellas fechas terrenos próximos a cifras por encima de las 150.000 pesetas/hane-



Tanque final de sedimentación de la planta depuradora de la Ford.



Henry Ford, junto a Juan Carlos, autoridades y directivos de la empresa, durante la inauguración de la factoría de la Ford España.

gada, que ahora, apenas a cuatro años de distancia, rebasan las 200.000. Por otro lado, a la dificultad de hallar espacios igualmente productivos y a la lejanía de la estación de verduras enclavada en Almusafes, cuyo transporte supone un encarecimiento y un empleo de tiempo notables, se sumaba la pérdida de múltiples cosechas.

Ante la negativa de un 85 por ciento de los cerca de 400 propietarios afectados, organizados en torno a una Junta Local dispuesta a llevar el asunto a los Tribunales, el 20 de noviembre de 1973 Ford recurriría a una maniobra fantasmagórica. Se anunció, a través de una nota en la prensa local, que se procedía a la clausura de la oficina abierta en Almusafes y que el proyecto se trasladaría a Sevilla. Incluso se produjo la despedida alegórica, por parte de los ejecutivos, del alcalde, Vicente Bosch Marín, que, como Omeñaca, dejaría luego su cargo para pasar a trabajar en la empresa, si bien en una categoría modesta y junto con distintos miembros de su familia.

La reacción de los vecinos de Almusafes, hábilmente manipulados, cuajaría en una manifestación, ante la amenaza de desaparición de unos hipotéticos puestos de trabajo (actualmente apenas trabajan dos centenares de almusefenses en Ford), integrada en su mayor parte por niños y, según rumores improbables, con participación de personal pagado. De todas formas, la maniobra publicitaria en torno al nuevo paraíso industrial parece suficiente como para arrastrar a unas masas enajenadas. La mayoría de los propietarios hubieron así de ceder a la venta de sus terrenos a los precios fijados por Ford.

Si ante la visita de un reportero

de TRIUNFO, internado en el pueblo tras el estallido del conflicto laboral en la factoría, el primer expropiado al que se interpelló sobre aquellos lejanos acontecimientos se negó a responder con un gesto agrío y un tragicómico "no comment", media docena de compañeros suyos, repartidos en distintos lugares, tras larga insistencia, desellarían sus voces, coincidiendo la totalidad en el relato de los hechos. Desacuerdo masivo con los precios y el procedimiento —aunque los pagos, al contrario que en la IV Planta o en la autopista, fueran saldados sin demora—, observación de las maniobras de Ford sobre la opinión pública, con la colaboración de la prensa local, en particular el diario "Levante", que se negaría incluso a publicar un escrito reivindicativo de los expropiados y editarla una crónica en que se describía a Almusafes como un pueblo miserable al que era imprescindible la instalación de la fábrica. Asimismo, el problema de los vertidos redundaría en la pérdida de la fertilidad de los huertos vecinos, sobre todo por exceso de agua, habiéndose truncado ya, en el escaso tiempo de funcionamiento, varias cosechas. Finalmente, los escasos expropiados forzosos habrían cobrado cantidades que rebasan de forma crecida las fijadas por la empresa.

El I. P. I., frente a los ejecutivos de Ford, como taxistas con "gorra"

Como nota en principio anecdótica, pero esclarecedora, a mediados de junio de 1974 se produjo un insólito acontecimiento que saltaría a la prensa valenciana. Ford

se negaba a abonar la factura del Instituto de Promoción Industrial, por servicios extraordinarios prestados, de un valor que superaba el millón de pesetas. Se argumentaban los fines primordiales del organismo, dependiente de la Cámara de Comercio, de fomentar la industria y gestionar la solución de problemas técnicos, jurídicos y económicos, así como la subvención del mismo por la citada Cámara, la Diputación, Cajas de Ahorro, Bancos y empresas privadas, al margen de objetivos de lucro.

No obstante, la respuesta del IPI en la misma prensa fue categórica. Si el centro funcionaba, en efecto, de forma gratuita, "a través de la dedicación, en muchos momentos exclusiva, del reducido personal de la plantilla, en la factura se habían incluido, consecuentemente, sólo los gastos realizados con carácter extraordinario", "que exigieron la utilización de medios externos, humanos y materiales, igualmente extraordinarios". Por otro lado, este tipo de gastos, "en situaciones similares, han corrido directamente a cargo de otras empresas o grupos, a quienes igualmente se ha prestado servicios de asistencia y gestión".

Como dato definitorio, en la factura iba incluida una cuenta por llamadas telefónicas, en su mayoría conferencias internacionales, de más de mil dólares, que, al parecer, según los ejecutivos de Ford, junto con otros servicios semejantes, debían cargarse al IPI.

Si la factura acabaría por ser saldada, el forcejeo mostró, como el método de las expropiaciones, incluso para los observadores más optimistas, que Valencia en particular y España en general no se encontraba precisamente ante el prometido Eldorado.

Vertidos: la escuálida escatología industrial

Las aguas que son vertidas por Ford España, con un cuerpo de varios millones de litros diarios (10.000.000 llegaron a presupuestarse para el futuro, aunque después se redujera el cálculo), plantean uno de los más graves problemas del País Valenciano y, por añadidura, por el carácter de zona húmeda de la Albufera, para España e incluso Europa en general.

Aparte de la constitución geológica del suelo y su condición de huerta, el citado lago, la Albufera, en que se vierte una parte considerable de esas aguas —las negras—, aparece como un desolador escenario, contaminado por otras docenas de factorías, con sus consecuentes resultados de desequilibrio ecológico.

La situación atañe, por otra parte, a la Diputación. En primer lugar, y pese a una Orden del Ministerio de la Vivienda del 18 de diciembre de 1973, en la que se dice que "los residuos líquidos nunca se verterán al lago de la Albufera ni a colectores que, posteriormente, puedan verter directa o indirectamente al mismo", los dos centenares de empresas cercanas vierten allí desde hace años. En algunos casos, como es el de Formol y Derivados, S. A., con productos de alto grado contaminante, además del almacenamiento de sacos de urea —productos similares a la orina—, cuyos sacos, cuando se rompen, son limpiados con mangueras, de forma que su contenido se desliza hacia los vertederos. En segundo lugar, el organismo provincial no ha construido en los plazos previstos un proyectado colector que rodearía y protegería la Albufera, y para cuya construcción se aguardaba la ayuda del Ministerio de Obras Públicas.

Ford España, además de esgrimir el vertido generalizado de las industrias y el retraso del colector, dentro de unas obras generales de infraestructura sanitaria, desde mediados del pasado año, de cara a obtener el permiso municipal para verter sus aguas residuales a la acequia de la Foia, y que hubieran ido, de no impedir su aprobación la opinión pública, a desembocar al lago, asegura que esas aguas residuales son buenas para el riego, pero no para la reutilización en la maquinaria, y que las aguas negras desalojadas a la Albufera lo son paralelamente a las de la población. No obstante, y al margen de que un daño generalizado no justifique otro parcial, es necesario señalar que este segundo tipo de aguas son el resultado de una considerable cifra de personas, unos 9.000 empleados en total, y por lo tanto decididamente agravante para la situación de contaminación global. Por añadidura, la dilucidación de que las aguas industriales reutilizadas dañarían a la maquinaria, o exi-

YA ESTA A LA VENTA

TIEMPO de HISTORIA
AÑO III • NUM. 27 • 60 PESL

INDICE
números 1 al 25



LA MUJER
BAJO
EL FRANQUISMO

DIRECTOR: EDUARDO HARO TECGLÉN

En su número 27, TIEMPO DE HISTORIA incluye trabajos en torno a los siguientes temas:

LA MUJER BAJO EL FRANQUISMO, por Geraldine M. Scanlon. • EL FEMINISMO ESPAÑOL EN LA DÉCADA DE LOS 70, por el Colectivo Feminista de Madrid. • INDALECIO PRIETO: EL PACTO DE SAN SEBASTIAN. • ATURIAS, 1936-1937: LA FRÁGIL UNIDAD DEL FRENTE POPULAR, por Alberto Fernández. • ESPAÑA 1914: LA DIFÍCIL NEUTRALIDAD, por Jesús Longares Alonso. • LAS CARTAS ENTRE UNAMUNO Y VALLE-INCLAN, por Emilio Salcedo. • VEINTE AÑOS DESDE SU MUERTE. BOGART, EL HEROE SIN ENFASIS, por Fernando Savater. • TÓREROS: UN SALARIO DEL MIEDO. DE 50 LIBRAS EN 1385 A 10.000.000 DE PESETAS EN 1974, por Francisco López Izquierdo. • ESPAÑA 1947. Selección de textos y gráficos por Diego Galán y Fernando Lara. • BUJARIN Y LA REVOLUCION BOLCHEVIQUE, por Manuel Pérez Ledesma. • LIBROS: Una importante reedición; La fundación de la CNT; Las luchas obreras en el País Valencià; Morote, prototipo republicano; Marxismo y sociología. • INDICE DE "TIEMPO DE HISTORIA" (NUMEROS 1 AL 25). Realizado por Fernando Tafalla Cartagena y José Antonio Santiago.

EN EL NUMERO DE FEBRERO DE

TIEMPO de HISTORIA

Ford España: un prolongado "atropello"

giran un tiempo de enfriamiento, y no a la huerta, dado el alto índice térmico, es inaceptable.

Por otra parte, pese a la aseveración de que esas aguas residuales son puras —"más que las de la Albufera", matizaban los ejecutivos cínicamente—, el estudio encargado por el Ayuntamiento a un equipo de técnicos dio un balance de 540 kilos de sólidos diarios, a los que se añaden 3.600 kilos de cloruros, 1.800 kilos de nitrógenos y nitratos, etcétera. Al tiempo que un accidente de la depuradora, aunque la empresa garantizara que cerraría su funcionamiento de inmediato, supondría la irrupción de 50.000 kilos de aceite diarios.

Tampoco la formación de lagunas con las aguas desalojadas, para su posterior bombeo y evaporación, parece positiva. La condición geológica del terreno hace que se produzcan filtraciones, y al estar la factoría situada en un lugar preeminente las aguas afectan notablemente a las tierras, arruinando, por exceso de fluido, las cosechas. Al mismo tiempo, la evaporación ha de repercutir en el medio ambiente.

Como opción posible se presenta únicamente la construcción de un conducto que lleve las aguas directamente al mar —cuyo costo Ford España considera demasiado caro—, lo que también sería cuestionable a largo plazo, para el estado general de contaminación del Mediterráneo, con una costa que agravará probablemente las prospecciones petrolíferas de las multinacionales, de capital americano, y que no operan, sin embargo, en las costas USA.

Al atropello a la huerta se une así el realizado contra la Albufera y la ecología continental.

"Aparcamiento" portuario para Ford

En junio de 1973, entre las primeras visitas de los representantes y técnicos de Ford, figura la hecha detenidamente al puerto. En un principio se solicitaría sobre el terreno una superficie de 80.000 metros cuadrados para tener los coches preparados para el embarque y 6.000 metros cuadrados más para buques portadores de containers. Ante la disponibilidad de los subalternos de la Junta de Obras del Puerto —ya que la Dirección se hallaba ausente—, adelantaron el interés por que se les cediera una zona en el nuevo muelle Sur, que, si tenía 10.000 metros cuadrados menos de lo previsto, aparecía como la mejor del puerto. Interés que pareció claramente ir a ser cumplido, hasta que hubo de venir una decisión de Madrid en el sentido de que ese muelle estaba

previamente destinado a depósito de arroz, maíz, cemento y otras mercancías de gran peso. Circunstancia por la que se le había dado aquella extensión, puesto que hasta allí tenían que llegar buques de alto tonelaje.

Pese a los problemas especiales del puerto, la Dirección encontró al final una zona de unos 50.000 metros cuadrados de superficie y 300 de atraque, a costa de anular las concesiones a otras compañías como Naviera Mallorquina, S. A., y Operaciones Portuarias, S. A., hasta entonces enclavadas en la zona conocida como Transversal Levante, al tiempo que los terrenos de la Sociedad Deportiva de Tiro de Pichón, junto a la playa de la Malvarrosa. Hecho que, en el contexto de los problemas con que venían tropezando de cara a la obtención de espacio multitud de empresas nacionales, fue calificado por el periodista valenciano Manuel Girona Rubio como de "darle un banquete a quien sólo necesitaba una boca dillo".

A pesar de todas las dificultades portuarias surgidas a raíz del establecimiento de Ford España, ejecutivos de la empresa manifestarían recientemente que se estaba considerando de mayor utilidad el transporte por carretera que el naval.

Infra-estructuras

En el aspecto de las empresas auxiliares que habrían de abastecer a la factoría de Almusafes, el breve inventario de acontecimientos comenzó con la no autorización gubernamental para el establecimiento de una fábrica formada por la entidad alemana Fichterbundsasch y una industria de Bilbao para embragues y amortiguadores. Lo que representaría un pequeño golpe inicial para Ford, al que se añadiría el abandono de otras empresas proyectadas en Liria, el no adelantamiento de la segunda fase de la IV Planta Siderúrgica, con las chapas planas especiales para embutición, y la crisis económica en su contorno general.

Actualmente, pese a las previsiones, apenas abastecen a Ford España, dentro del País Valencià, almacenes de accesorios secundarios, como los de Museros y Picaña, por lo que un alto porcentaje de materiales es de importación.

Todos estos problemas, junto al enunciado, al principio de este reportaje, de la conflictividad laboral, inesperada e intensa, cierran el telón equívoco de todo un capítulo de promesas. Las promesas fabricadas por los intereses individuales, y proletarizadores de Estados enteros, de las multinacionales. ■