

ENTRE las nubes bajas suena la carraca de un helicóptero. Los vecinos de Almusafes levantan la cabeza con inquietud. Creen que se les fotografía desde el aire. En este caso, es el helicóptero de Tráfico. Hoy es fiesta, la carretera hacia Alicante, la carretera de la costa, están tupidas, y el aparato vigila desde el aire y da informaciones a los guardias. Los vecinos de Almusafes se reían antes del ajetreo de la costa inmediata, de la extraña locura del turismo. «Eso tiene que acabar mal —dicen los más viejos, los más conservadores—; un día se pasa la moda y todos los que han cambiado los naranjales por rascacielos se arruinan. La naranja es lo eterno». Y el pimiento, el tomate, las habichuelas. Viejo pleito de corte y aldea. Hace diez, hace ocho años, toda la zona playera era de huertos y hay todavía quien cree que esa era una riqueza natural, tangible y hasta menos pecaminosa que la venta de ocio, que se entiende menos.

Almusafes era un pueblo tranquilo, relativamente rico, en una llanura regada por la Acequia Real del Júcar. Poco más de 3.500 habitantes. Su crecimiento es lento, porque, a pesar de esta relativa riqueza, tiene emigración hacia Francia y Alemania. La tuvo antes a América.

—De vicio, se van de vicio —murmura alguien—. Aquí ha habido siempre trabajo para todos, y bien pagado. Pero les gusta la aventura y no tienen cariño a la tierra.

Otros no están conformes. Se van porque ganan más y porque no siempre hay trabajo. Se ve que es una vieja polémica. Este año las cosechas son buenas, y hacen falta brazos; se paga mejor. ¿Cuánto? Sesenta, setenta, hasta setenta y cinco pesetas hora. Trabajando diez horas diarias se puede sacar lo mismo que en París trabajando en la Renault. Y, además, en la propia casa de uno. Sí, pero, ¿y otros años? El año pasado, sin ir más lejos... Los propios discutidores se van apagando. Se dan cuenta de que su discusión ha durado muchos años y, de repente, ya no tiene sentido. Ahora va a venir la Ford y ya no habrá que emigrar. Ni se dependerá de las cosechas. Por el contrario, vendrán gentes de fuera a trabajar aquí. «Ojalá sean valencianos». Se dice que dentro de cinco años se habrá multiplicado la población por diez.

Pero hay quien no cree nada de eso. Las fábricas, ahora, son automáticas. Describe unas enormes naves de ciencia-ficción, donde todo se mueve solo; por un lado entra hierro, acero, plástico,

caucho, por el otro salen coches terminados, que se van haciendo como solos, con la ayuda de unos cuantos ingenieros americanos que vigilan desde unas cabinas cómo los coches se hacen solos. «¿O no es así?», me preguntan. No, no es así. Puede ser así, en algunos sitios es más o menos así —más bien menos, todavía—, pero aquí no hay razón para que sea así. La mano de obra es barata, todavía no es demasiado conflictiva y resulta más económico montar una factoría con obreros que con automación. Pero, ¿cuánto se ganará en la Ford? ¿Quiénes podrán trabajar? Misterio.

Todo es, por el momento, un misterio. Un misterio bastante irritante, si se pone uno en la piel de las gentes de Almusafes. Del misterio nacen las leyendas. Se dice que todo empezó con el vuelo de un helicóptero entre nubes bajas, como precisamente hoy. Y se dice que en ese helicóptero viajaba el mismísimo Henry Ford II que, después de haberse decidido por la región valenciana según mapas, informes y documentos preparados por sus técnicos, quería elegir él mismo el punto del emplazamiento de la factoría. Al pasar sobre la llanura de Almusafes, Henry Ford II no vaciló: extendió el dedo índice y pronunció una sola palabra: «Here». No sé qué habrá de cierto en esta historia, pero creo que se va transmitir de padres a hijos, y que ese dedo índice indicando el pueblo desde el cielo se va a comentar mucho en los lustros, o en las décadas, o en los siglos venideros. Tiene ya un carácter místico. Mister Holmes, vicepresidente de la División Europea de la Ford, da énfasis a su frase mística: «Queremos que exista una perfecta unión marital entre la Ford y Almusafes». Pero la Ford es polígama. Puede tener hoy trescientos mil empleados en el mundo. Como cien Almusafes juntos.

Mister Holmes, y su adjunto, mister Knudson, y su asesor jurídico, mister Von Drehle, y mister Doneham, y mister Molineaux, y mister Bennet son ya frecuentes visitantes de Valencia. Mister Bennet se ha pasado casi un mes. Pero apenas dicen nada. Han visitado al alcalde de Almusafes el jueves 12 de julio. La conversación ha sido secreta, como la que han tenido con el presidente de la Diputación de Valencia. Se sabe que están inquietos con la lentitud que el verano español marca en todas las actividades, se cree que el silencio que mantienen está, sobre todo, impuesto por las autoridades españolas, poco aficionadas en general a la información: «No conviene decir

ALMUSAFES ENTRE EL NARANJO Y LA FORD

nada aún...». «Más adelante se podrá hablar...». El hecho es que las gentes de la Ford tenían anunciada una conferencia de prensa para este mes de julio. La suspendieron hasta agosto, y ahora se dice que no va a celebrarla hasta septiembre.

En cuanto al alcalde de Almusafes, don Vicente Bosch Mari, sabe muy poco, y lo que sabe no quiere decirlo. Tiene razones fáciles de comprender: si dice los nombres de los propietarios de los terrenos sobre los que va a ser construida la factoría, favorecerá una fabulosa especulación de terrenos. Está sucediendo ya. El alcalde sabe más o menos que la fábrica en sí se va a extender sobre unas ciento cincuenta o doscientas hectáreas, pero que otras van a ser utilizadas para industrias auxiliares o para carreteras interiores de acceso. No sabe, porque no está decidido —a pesar de que se ha visto a topógrafos haciendo mediciones— la totalidad ni el trazado definitivo. La especulación de terrenos tiene estos puntos principales: las zonas en que se ha de construir la fábrica o en que se sospecha que va a construirse bajan automáticamente de precio. Los terrenos próximos, suben. Con los dudosos se especula. En los pueblos inmediatamente próximos ha subido también el valor de la tierra. Las casas del mismo pueblo han subido también de precio. Los Bancos han sido los primeros compradores. Almusafes no tenía Bancos, sólo una Caja de Ahorros; ahora, el Banco de Valencia ha hecho ya una instalación provisional (construirá un edificio propio, se dice, cuando se tengan noticias definitivas) y otros comenzaron sus gestiones.

El precio del terreno por esta zona ha sido siempre un enigma. Como en todo lo que es agrícola. Una mala racha ha podido hacer vender a veces un terreno a precios irrisorios; otras, una sola cosecha buena ha podido resarcir al comprador de todo el di-

nero invertido. La idea que se tiene ahora en Almusafes es que su tierra es la mejor del mundo y que, bien tratada, puede dar dos, tres cosechas al año, y que no había una razón clara para que el dedo índice de Ford II se fijase en estos terrenos precisamente y no en otros del mismo municipio menos valiosos desde el punto de vista de la producción agrícola; y menos razón aún para que se le atendiese. Si los precios han sido siempre muy variables, ahora son imposibles de seguir. Dicen que gentes de Madrid han venido a comprar tierras y que están pagando hasta un millón por la hanegada, que en el mejor de los casos no llegaba a las cien mil pesetas.

Pero, ¿por qué bajan los precios del terreno en que se va a instalar la factoría? Por el miedo a la expropiación. Más que miedo, es un terror. Uno se pregunta por qué habrían de ser expropiados unos terrenos para la construcción de una industria privada, y si se hace esa pregunta en voz alta le contestan que es un ingenuo. En primer lugar no se sabe todavía en qué condiciones se va a instalar la Ford. Se sabe que está en vías de constitución una Ford España, S. A., que va a estar domiciliada en España, pero no se sabe cuál es la aportación de capital extranjero, ni quienes serán los accionistas españoles. ¿Puede ser el INI, puede ser la Diputación de Valencia? Se sabe también que la Diputación ha votado un crédito extraordinario de doscientos millones de pesetas para inversión en Almusafes, pero no se sabe cómo se va a hacer esa inversión. Una parte, desde luego, es para proteger el sistema de acequias. Otra puede ser para un sistema de accesos. Pero aún quedará mucho dinero. Se preguntan en Almusafes si puede ser para expropiar los terrenos y cedérselos a la Ford en arriendo por un plazo determinado. La expropiación al valor del catastro les sería ruinosa.



Los representantes de la Ford no son explícitos tampoco en esta cuestión. Cuando se les pregunta si habrá expropiaciones, dicen: «Queremos llegar al mejor punto de entendimiento con la sociedad de Almusafes». No es mucho decir. Pero los sondeos se van a realizar ya, en febrero se van a levantar ya terrenos —dicen los de la Ford— y nadie sabe concretamente cuáles son esos terrenos y a quién pertenecen. Además de los propietarios que se sospechan expropiados, están los arrendatarios, aquellos que explotan terrenos de otros por un canon anual. ¿Qué va a ser de ellos? Los propietarios lo son en su mayoría de tierras que trabajan ellos mismos, con sus familias, con algunos jornaleros de temporada. Viven de esto. Si hoy quisieran vender, ya no podrían. Probablemente, porque no se les permitiría, pero con toda seguridad porque no encontrarían compradores.

Su intención actual es convertirse en obreros de la Ford. Pero, ¿van a poder? ¿Puede ahora un obrero agrícola convertirse en un obrero industrial? ¿Tiene que conformarse con un salario mínimo, de mano de obra sin calificar o puede llegar a especializarse? Se están intentando ya sistemas de adaptación o de readaptación. La Delegación Provincial de Sindicatos va a dedicar la Institución de Formación Profesional San Vicente Ferrer para preparar

mano de obra, trata de construir un centro de enseñanza especializado en metalurgia, pero tardará unos tres años en conseguirlo. Los jesuitas tienen un centro de formación profesional y también, según se cree, van a prepararlo para este fin. Los Sindicatos hacen gestiones con la Universidad Laboral de Chestre, con el PPO. No le faltarán obreros a la Ford, pero, ¿podrán ser los habitantes de Almusafes? Los jóvenes, sin duda. ¿Y los que tienen más de cuarenta años? ¿Podrán hacer el esfuerzo? ¿Serán admitidos o se les considerará demasiado viejos? El delegado de Sindicatos, por otra parte, no dispone todavía de información de la Ford acerca de la mano de obra que va a ser necesaria. Ha solicitado un «planning», pero no se lo han dado todavía. Nadie informa de nada. El presidente de la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos de Almusafes todavía no «sabe» oficialmente nada de la Ford. Se lo dice a unos periodistas valencianos: «Oficialmente yo no puedo decir nada, porque nada sé. Tampoco sé que venga la Ford. Nadie me ha comunicado nada sobre ocupaciones de terrenos pertenecientes a personas de esta Hermandad. No quiero opinar sobre algo de lo que no tengo noticias. Si se está haciendo alguna cosa es a espaldas de esta Hermandad. Pero les digo una cosa: si vienen,

nosotros haremos todo lo que podamos en bien de los agricultores de Almusafes. De todos los agricultores, no sólo de los afectados». El delegado de Sindicatos de Valencia está también dispuesto a defender que la mano de obra se contrate con arreglo a las normas nacionales y que los jornaleros puedan transformarse en obreros industriales. Pero tampoco sabe cuáles van a ser las necesidades de mano de obra, ni qué porcentaje de obreros especializados se van a requerir, ni qué clase de pruebas se van a hacer para las admisiones. El presidente del Instituto de Promoción Industrial, don Angel González Rivero, se entrevista con mister Holmes y los otros dirigentes de la Ford, viaja con ellos a Almusafes, pero no dice nada.

Se habla de un «efecto multiplicador». La riqueza para la comarca vendrá no solamente del trabajo en la Ford o de los precios de los terrenos, sino de toda la infraestructura de ciudad, de una ciudad de treinta mil habitantes, con salarios altos. Comercios, bares, establecimientos nocturnos. Y escuelas, clínicas, médicos. Y abogados y notario...

Una nueva vida. Pero, ¿ha contado alguien con las gentes de Almusafes para saber si quieren una nueva vida? ¿Puede garantizarseles que va a ser mejor? En general, dentro del miedo por las expropiaciones, la inquietud por

poder o no readaptarse a una nueva vida, la inseguridad de lo que va a ser de cada uno, no hay demasiada sensación de malestar o de protesta. Esta zona es abierta, como todo el litoral, tiene poco miedo a los cambios. Los viejos están más apegados a la tierra, al huerto que han cultivado ya sus antepasados y que siempre les dio para vivir, «un año con otro»; algunos antiguos libertarios —en los que esta comarca fue pródiga— recuerdan que la Ford fue siempre una autocracia, y que el cierto sentido de libertad que da la explotación de la tierra va a perderse para siempre. Los jóvenes ven el porvenir con más esperanza. Creen que la Ford es un camino abierto para ellos, un camino que antes sólo podían encontrar en la emigración a la capital, o a Madrid, o al extranjero. La idea del progreso, la suposición del desarrollo, los temas del bien para Valencia y del bien para España, con un cierto orgullo recóndito por haber sido elegidos, sostienen muchas conversaciones.

Pero uno, quizá por viejos sabios, no deja de inquietarse cuando piensa que todo este camino de vidas y haciendas, toda esta transformación de una pequeña sociedad, toda esta incertidumbre del futuro comenzó con el dedo de Henry Ford II, señalando desde el cielo la comarca de Almusafes.