

Las fábricas son microcosmos que constituyen un universo cultural específico. Las escalas jerárquicas, las tensiones entre los diversos grupos que se estructuran en su seno, las diferencias salariales, etc., dibujan un cuadro delicado y complejo en el que un trabajo antropológico puede y debe contribuir a aclarar muchas cosas. A lo largo de las páginas que componen este libro he intentado reflejar la vida interior de una de ellas. Procurando contextualizarla dentro de la coyuntura histórica concreta en que se hallaba inmersa. También subrayar la importancia de los procesos de cambio a que se encontraba sometida, y reflejar los mecanismos que hacen a los individuos interiorizarlos, produciendo así una modificación de sus actitudes.

Con esta obra se persigue un doble objetivo: por una parte describir y analizar el funcionamiento de un centro de trabajo y, por otra, estudiar las transformaciones que se fueron dando en él a lo largo de un período de quince años. Entre 1972 y 1987.

Con el primero de ellos he pretendido transmitir el "sabor" de la fábrica, sumergir al lector dentro de ella prestándole mis ojos; hacerle vivir una realidad que para mí fue apasionante; intentando romper estereotipos y barreras de comunicación que con frecuencia alejan a importantes sectores sociales de uno de los grupos humanos que constituyen la columna vertebral de la sociedad industrial: la clase obrera.

Uno de los aspectos más importantes en el estudio de las redes de relaciones que existen en las sociedades complejas, lo constituye el análisis de aquellas que se establecen a través del trabajo. El trabajo que se desempeña, la posición que se ocupa dentro de la estructura, y la función que cumple dicha tarea en el conjunto del sistema, resultan vitales para descubrir las claves que determinan las diferentes subculturas que se hallan presentes simultáneamente en el seno de cualquier sociedad compleja.

El hombre es un animal social; en sociedad se desarrolla, se transforma, se transmuta. Una de las maneras fundamentales de articular la relación entre individuo y sociedad es por medio del vínculo que el primero establece con la segunda a través de su profesión, de su actividad laboral.

Esta relación es fundamental por varias razones. La primera y básica es porque constituye su fuente de subsistencia. Forzosamente debe darle una gran importancia porque sabe que es una de las piedras angulares sobre las que se sustenta su vida. Las otras razones, en cierta medida, están subordinadas a la primera: la remuneración recibida, que hará su vida más o menos confortable, una vez asegurada la supervivencia. El prestigio derivado de la consideración social que merezca su trabajo, que facilitará o dificultará las relaciones interpersonales que mantenga con quienes se relacionan con él. Los imperativos éticos inducidos por la responsabilidad que su profesión le hace asumir, etc.

Observando pues al individuo en su entorno profesional podemos descubrir y entender una parte esencial de los móviles que guían su acción. Y por extensión comprender un poco mejor los comportamientos de las sociedades humanas. Por todo ello he querido poner de relieve a través de esta obra la necesidad del desarrollo de una Antropología del Trabajo.

Teniendo en cuenta que la mayor parte del tiempo de vida consciente que disponen los humanos es empleado, directa o indirectamente, en actividades relacionadas con la búsqueda del sustento diario; que el niño, desde muy pronto, está recibiendo estímulos, tanto positivos como negativos, encaminados a preparar su inserción futura en el mercado laboral y, además, no de cualquier manera, sino en la forma que corresponde a la sociedad y la clase social de la que forma parte; y que los valores morales que se le inculcan forman parte de un complejo que busca, en última instancia, garantizar la pervivencia del sistema de relaciones en el que le ha tocado nacer; es fundamental conocer las formas concretas en las que este tipo de lazos se

establecen para, a partir de ahí, poder inferir las reglas que rigen estos y determinar a su vez las repercusiones que tienen sobre el conjunto de la historia humana.

Como dije antes este trabajo describe la evolución que sufrió el Astillero de Sevilla entre 1972 y 1987. En 1972 daba de comer directamente a más de 5.000 familias, e indirectamente a muchas más. No creo exagerar si afirmo que permitía vivir a más de cuarenta mil personas. En ese momento es el más productivo del mundo. El que presenta la mejor relación calidad/precio de todo el planeta. Se botan diez buques cada año, que suelen tener entre 25.000 y 30.000 Toneladas de Registro Bruto cada uno.

España en ese momento es el tercer productor mundial de buques mercantes. Sólo superada por Suecia y Japón. Hace tiempo que habíamos dejado atrás a países tales como Estados Unidos, Reino Unido, Francia o Alemania.

El Sector Naval, en ese momento, alimenta a más de un millón de personas en España, y sus exportaciones constituyen para el país la segunda fuente de entrada de divisas, sólo superada por el turismo. Constituye, por tanto, un sector estratégico en la industria nacional.

La mayor parte de la producción de este sector procede de la empresa Astilleros Españoles, S.A. y, dentro de ella, a los que entonces se consideraban los cuatro grandes astilleros (hoy se consideran medianos), que eran Olaveaga, Sestao, Cádiz y Sevilla.

1972 es un año de gran capacidad productiva. La crisis aún no se aprecia en el horizonte. La cartera de pedidos está repleta y cubierta a años vista. Astilleros se encuentra a pleno rendimiento. Se botan 10 barcos al año, que se echan al agua en cuanto pueden flotar, para ser terminados en el río y poder empezar otro en la Grada. En el Muelle, los buques se estacionan en doble y triple fila porque no hay bastante longitud para todos. Las grúas del muelle no llegan hasta los barcos estacionados en triple fila y la única flotante que tiene el astillero no da abasto.

La plantilla de Astilleros en ese momento es de 2.300 hombres, pero hay más trabajadores de contratas que de plantilla, superándose en conjunto los 5.000 individuos. Esto no es todo, también existen contratas externas, que no trabajan dentro de los muros de Astilleros porque no hay sitio material para ellas. Pero en sus talleres construyen bloques del casco o de la superestructura del buque prefabricados, que luego son transportados hasta Astilleros para ser ensamblados.

La empresa da trabajo a varias decenas de talleres de Calderería Pesada, repartidos por toda Andalucía Occidental, que en conjunto tenían varios miles de trabajadores. Todo este personal, de hecho, formaba parte de la estructura productiva de la factoría aunque nunca la hubiera pisado.

El Astillero de Sevilla era, en ese momento, el más rentable de España. La construcción de un buque duraba algo menos de un año, contado desde la puesta de la quilla hasta su entrega al armador. Su estancia en la grada era de dos meses. Los menos de diez meses restantes permanecían en el muelle de Armamento, donde normalmente había de seis a diez buques, según las circunstancias.

Durante los años 60 se había estado construyendo barcos de hasta 30.000 toneladas de desplazamiento, durante los 70 se fueron apurando los límites máximos y llegaron a fabricarse de hasta 40.000, utilizándose al máximo las posibilidades del Astillero y ampliando la longitud de las dos gradas activas. Ya no era posible construir buques mayores, entre otras cosas porque para salir de la Dársena de Sevilla, había que pasar por la Esclusa, y por ella no cabían. De todas maneras, con estas dimensiones se estaba ya cerca del tamaño de los mayores buques mercantes construidos en el mundo hasta 1967. Pero, a partir de la Guerra de los Seis Días y el consiguiente cierre del Canal de Suez, se desató una carrera hacia el "gigantismo" para hacer más barata la circunnavegación de África, sobre todo entre los petroleros, llegándose a construir

buques de más de 250.000 Tn., especialmente en los astilleros japoneses. Fue un fenómeno coyuntural y era previsible que una reapertura del Canal diera al traste con el proceso, como efectivamente sucedió a partir de 1973. Esta carrera hacia el gigantismo llevó al "Régimen" a embarcarse en la construcción de dos superastilleros (Astano, en El Ferrol y Matagorda en Puerto Real) que cuando se inauguraron ya eran anacrónicos.

Nuestro trabajo comienza en el momento álgido de la construcción naval en España. Esta próspera situación aún se prolongará unos años, pero empiezan a aparecer algunos nubarrones en el horizonte:

En 1973 la guerra Egipcio-Israelí permite de nuevo al primer país ocupar las dos orillas del Canal de Suez, lo que hace abrir las esperanzas de una inmediata reapertura del mismo, como efectivamente sucede. Este hecho pone fin a la "Era de los Superpetroleros", y vuelve superfluos de un plumazo a los dos superastilleros que el Régimen acaba de construir. Empero, esto no afecta a los demás que pueden seguir a pleno rendimiento, pero sí afecta a la cuenta de resultados de las empresas AESA y ASTANO, y a través suya a la División Naval del INI (Instituto Nacional de Industria), obligando a enterrar en los superastilleros los beneficios obtenidos en los medianos.

Simultáneamente tiene lugar la subida de precios del petróleo, decretada por la OPEP, lo que provocará una serie de reacciones en cadena que terminarán provocando la crisis económica de los años 70. La llegada de la crisis traerá consigo una reducción general en los niveles de consumo a escala planetaria, provocando a su vez, un descenso notable en el tráfico marítimo y, por tanto, una disminución de las carteras de pedidos de todos los astilleros.

Para agravar todo esto, se produce la entrada en escena, en el Sector Naval, de nuevos países que tienen la ventaja comparativa de una mano de obra más barata, en una industria en la que la mayor parte del valor añadido se produce en concepto de mano de obra (especialmente Corea del Sur, Taiwan y Brasil).

Y todo ello se produce en un momento bastante delicado para el régimen franquista: En diciembre de 1973 es asesinado el Presidente de gobierno, Luis Carrero Blanco. Su sucesor, Carlos Arias Navarro, parece un perpetuo presidente interino. Mientras tanto, Franco agoniza. Evidentemente no es el momento de poner sobre el tapete la Crisis del Sector Naval. ¿Cuál es la solución?: contratar con pérdidas, rebajar los precios aunque sea a costa de los Presupuestos Generales del Estado. Las elecciones sindicales de 1975 terminan poniendo el Sindicato Vertical<sup>1</sup> franquista en manos de Comisiones Obreras<sup>2</sup>. La ejecución de los miembros de ETA y FRAP de ese año aíslan al Régimen internacionalmente. La agonía y muerte de Franco, la Marcha Verde<sup>3</sup>, la dictablanda de Arias<sup>4</sup> con los sucesos de Vitoria<sup>5</sup> y Montejurra<sup>6</sup>, la llegada de Suárez<sup>7</sup>,

---

<sup>1</sup> **Sindicato Vertical:** Era el nombre con el que se conocía la *CNS (Confederación Nacional de Sindicatos)*. Tenía dos secciones: La representación *económica* (para los empresarios) y la representación *social* (para los trabajadores). La afiliación era obligatoria.

<sup>2</sup> **Comisiones Obreras:** Fue un movimiento espontáneo, de carácter asambleario, desarrollado por los trabajadores españoles a principios de los años 60. Paulatinamente se fue estructurando y transformándose en el sindicato más potente de la clandestinidad durante la última década del Régimen franquista. En 1975 arrolló en las últimas elecciones sindicales que éste organizaría. En la actualidad constituye todavía la primera fuerza sindical del país, aunque seguida muy de cerca por UGT.

<sup>3</sup> **Marcha Verde:** Se denomina así la marcha que organizó el rey *Hassan II* de Marruecos sobre la colonia del *Sahara Español* en octubre de 1975, aprovechando la agonía de *Franco* para anexionarse este territorio

<sup>4</sup> **"Dictablanda" de Arias:** Es un término coloquial utilizado en la época (1976) para denominar el periodo de ocho meses que abarcan desde la muerte de *Franco* (20 de noviembre de 1975) hasta la destitución del presidente *Arias* por el rey *Juan Carlos I* (julio de 1976).

el proceso para hacer aprobar la Ley para la Reforma Política<sup>8</sup>, el referéndum correspondiente, la legalización de los partidos políticos, incluyendo el PCE<sup>9</sup> con la consecuente amenaza golpista, las primeras elecciones democráticas y la interinidad que sigue hasta la constitución de las Primeras Cortes Democráticas. Todos estos sucesos que hacen vivir al ejecutivo en precario, en crisis continua durante varios años, vuelven sumamente peligroso el plantear tan siquiera que el Sector Naval, uno de los puntales más sólidos de la economía española hasta no hace mucho, es en ese momento ruinoso para el país, cuyo hundimiento puede llegar a afectar directa o indirectamente a casi un millón de personas, provocando una disminución drástica en sus fuentes de subsistencia.

Pero el mantenimiento artificial del Sector no puede sino traer graves consecuencia para la economía española, dada la magnitud del mismo. La situación económica del país se vuelve cada vez más insostenible y la posibilidad de una quiebra general del sistema cada vez más probable. Al poco de constituirse el primer gobierno democrático estalla la bomba:

El 27 de septiembre de 1977, la Dirección General de AESA difunde una escueta circular en la que declara que sólo hay trabajo para garantizar el pleno empleo

---

<sup>5</sup> **Sucesos de Vitoria:** En marzo de 1976 tuvo lugar una huelga general en la ciudad de *Vitoria*. El conflicto adquirió una intensidad tal que se produjeron enfrentamientos muy violentos entre los huelguistas y la policía, muriendo cinco personas en ellos.

<sup>6</sup> **Sucesos de Montejurra:** En mayo de 1976 tuvo lugar, en *Montejurra* (Navarra) una batalla campal entre dos facciones monárquicas rivales, que tendría una gran trascendencia pública, y en la que perderían la vida dos personas.

<sup>7</sup> **Suárez González, Adolfo:** Fue presidente de gobierno entre julio de 1976 y febrero de 1981, siendo el gran artífice de la transición democrática española. Sería él quien consiguiera que las Cortes franquistas aprobaran la *Ley para la Reforma Política* y se autodisolvieran después, quien convocara las primeras elecciones democráticas, dirigiera el proceso constituyente y, finalmente, liderara la primera legislatura constitucional. Cuando juró su cargo por primera vez, *España* era una dictadura. Cuando dimitió (cuatro años y medio después) una democracia plena.

<sup>8</sup> **Ley para la Reforma política:** fue la ley que abriría el proceso constituyente español. Propuesta por *Adolfo Suárez*, sería tramitada y aprobada por las Cortes franquistas.

<sup>9</sup> **PCE (Partido Comunista de España):** Partido político fundado en 1921 por disidentes del *PSOE*. Se adhirió a la *Internacional Comunista*. Formó parte del gobierno del *Frente Popular*, que gobernó la *España republicana* durante la *Guerra civil* en el periodo 1936-39. Después de esta pasó a la clandestinidad, convirtiéndose en la columna vertebral de la resistencia antifranquista. Organizará en la década de los 40 la insurrección guerrillera de los *maquis*. A finales de ésta decidió cambiar de táctica y abandonó la lucha armada. Desde entonces se dedicó a desarrollar lo que se llamó *Oposición Sindical Obrera (OSO)*, un sindicalismo ultraclandestino que consiguió penetrar en la mayor parte de los núcleos industriales del país. A finales de los 50 lanzan la política de “*reconciliación nacional*”, que pretendía conseguir una amplia alianza de fuerzas políticas cuyo objetivo fuera la *restauración democrática*. En 1959 organiza la “*Huelga Nacional Pacífica*”, que pretendía ser el comienzo de la ofensiva final contra el *Régimen*. Ésta se saldaría con un rotundo fracaso, los militantes detenidos en esa jornada se contarían por miles, siendo desmantelado el *Partido* en amplias zonas del territorio nacional. Con la década de los 60 comienza una nueva etapa de reconstrucción. Las huelgas generales espontáneas que, al abrigo de la nueva ley de “*convenios colectivos*”, se desarrollarán en el norte del país hizo aparecer el movimiento *asambleario* de *Comisiones Obreras*. A la vista del nuevo cariz que tomaban los acontecimientos, el *PCE* disuelve su estructura sindical (*OSO*) e integra a todos sus militantes en la nueva organización. A partir de entonces su objetivo será dotar a *CCOO* de una estructura permanente, hacerla llegar a las provincias en las que todavía no estaba, aprovechar el impulso expansivo para desarrollarse como partido, y, por último, *preparar el asalto a la CNS*.

Tras la invasión de *Checoslovaquia* por las fuerzas del *Pacto de Varsovia* en 1968, se distancian de la política *soviética*, alineándose con los partidos “*eurocomunistas*”.

En 1977 será legalizado, obteniendo 20 escaños en las elecciones de las *Cortes constituyentes*. Posteriormente renunciarán al *leninismo*. A finales de los años ochenta se integrará en una coalición de partidos llamada “*Izquierda Unida*”, desde entonces se ha presentado a las elecciones sistemáticamente bajo esas siglas.

durante 6 meses y que, si no se producen encargos, calcula que el último buque se entregará a principios de 1979. En ese preciso momento comienza un largo proceso, que todavía continúa, en el que paso a paso se va desmantelando sistemáticamente el más potente sector industrial que haya existido nunca en España.

Esta es la historia de cómo se desmanteló un sector. En 1972 había trabajando más de 5.000 hombres dentro del recinto de Astilleros de Sevilla, a los que había que sumar varios miles más, fuera de él, amen de gran cantidad de proveedores que vivían, en buena medida, de los pedidos de aquél. En 2001<sup>10</sup> la plantilla no llegaba a los 400, a los que había que sumar varios centenares más de trabajadoras.

El estudio de esta fábrica concreta en ese momento concreto tiene, además, un interés añadido por otras razones:

Los hechos suceden en un momento único de la historia de España, en una coyuntura histórica irreplicable, que posee un gran valor como precedente de otras que vinieron (y algunas que vendrán) después en otros países. La transición política española hacia la democracia ha sido un referente indudable para otras transiciones políticas. Sin embargo, la mayoría de los estudios que versan sobre ella ponen el énfasis en los sucesos de índole política o económica.

He pretendido que este trabajo sirva en cierta medida de contrapunto, y muestre otra visión de aquella realidad. Mientras en el plano institucional estaban sucediendo los acontecimientos que todos conocemos, el país estaba literalmente "hirviendo" en las fábricas, en los barrios, en las universidades .... Aquella y esta otra son las dos caras de la misma moneda. Una no podía haberse dado independientemente de la otra.

El país estaba inmerso en un proceso intenso de transformaciones, y en cualquier rincón de él donde nos parásemos a observar se percibía un gran dinamismo. Amplias capas de la población estaban participando de una o de otra manera en la construcción de la nueva España democrática. La vida se aceleró de tal modo que en unos pocos años sucedieron más acontecimientos relevantes para las clases populares que los que, en otros momentos, les toca vivir a generaciones enteras.

La descripción de las repercusiones que tuvieron, en una fábrica concreta, los últimos estertores de la Dictadura; el desarrollo en la clandestinidad de las organizaciones obreras y su posterior eclosión en aquél "magma" efervescente que constituyó el tiempo que medió entre la muerte del dictador y las primeras elecciones democráticas; la imposición en la calle, a base de ejercitarlas, de las libertades de expresión, asociación y de huelga, antes de que nadie legislara al respecto, etc., etc., tendrán, seguramente, un interés indudable para otros lectores, así como la descripción de un proceso de reconversión industrial largo, que se va desarrollando por fases, observado desde el punto de vista de los trabajadores; y comprobar como se va interiorizando y va transformando las actitudes vitales, hasta hacer que la crisis se convierta en una forma de vida. Este modelo, para bien o para mal, no va a dejar de repetirse de mil maneras diferentes por todo el mundo en el inmediato futuro.

Hay otro aspecto de esta historia que quisiera todavía resaltar: Al situar al lector mentalmente en el interior de la más potente fábrica que Sevilla ha tenido hasta hoy<sup>11</sup>, arrancando, además en su momento álgido, para ir contando después los hitos más destacados de su largo proceso de decadencia. Al narrar la gran resistencia que los trabajadores presentaron a la destrucción de este poderoso tejido productivo y como esta lucha ha conseguido retrasar indefinidamente el cierre de una empresa que estaba previsto para 1978 pretendo transmitir, de manera implícita varios mensajes:

---

<sup>10</sup> fecha de publicación del libro.

<sup>11</sup> Año 2001.

El primero de ellos es que la lucha de los trabajadores no ha sido gratuita. Que las incomodidades que los ciudadanos de Sevilla han tenido que soportar a veces cuando aquellos se han manifestado, han cortado carreteras, o han bloqueado el tráfico en el centro de la ciudad, no han sido vanos. Que han conseguido con ello no sólo salvar sus puestos de trabajo, con el consiguiente beneficio indirecto que ello implica para la ciudad sino, además, legar una tradición industrial a las nuevas generaciones sevillanas. En su plantilla o en sus contratadas, centenares de jóvenes trabajadores están todavía incorporándose a un viejo y sólido sector industrial, aprendiendo una profesión que es necesaria en el mundo, ya que decenas de miles de buques surcan continuamente los mares por todo el planeta, como se ha encargado de recordarnos recientemente uno llamado Prestige, y que van a seguir haciéndolo en el futuro. Si los trabajadores de los astilleros españoles no hubieran peleado para defender sus puestos de trabajo, uno de los países que lideraban este sector a escala planetaria hubiera practicado un harakiri colectivo gratuito en el altar de la eficiencia del mercado, rindiendo sus banderas sin lucha y, al hacerlo, hubiera señalado el camino a seguir a los compañeros de otros sectores industriales menos potentes, que hubieran aceptado como inevitables los designios que el gran capital establece en sus centros internacionales de decisión. Si la clase obrera se hubiera rendido sin más a estos designios se hubiera liquidado en pocos años el legado del estado social europeo, el desempleo habría llegado a alcanzar cotas inimaginables en éste continente, y España hubiera enfilado la senda por la que hoy vemos discurrir a países antaño prósperos y hoy desmantelados, como Argentina, por ejemplo.

El segundo mensaje va dirigido a los sevillanos en general, y los más jóvenes en particular. Pretendo transmitirles una visión de la historia reciente de su propia tierra que quizá les sorprenda ya que ha quedado sepultada por los tópicos. ¿Cuántos sevillanos saben, hoy día, que las fraguas se contaban por docenas hace un siglo en el barrio de Triana? ¿Qué la industria metalúrgica sevillana tiene siglos de antigüedad y que su historia se encuentra íntimamente ligada a la de los gitanos andaluces? ¿Qué en el corazón de las fraguas gitanas extendidas por toda Andalucía, así como en el de las minas existentes en nuestra tierra fue donde se fue abriendo paso el cante hondo? ¿Cuántos andaluces saben que Andalucía fue minera antes de ser Andalucía? ¿Qué el primer reino andaluz, el de Tartesos, se constituyó alrededor de las minas de oro y cobre del Andévalo onubense? ¿Qué la única referencia que la Biblia hace de nuestra tierra es para hacer referencia a la riqueza de sus minas?

Si alguien se dedicara a preguntar a los viandantes que caminan por las calles de Sevilla ¿De qué viven los sevillanos? ¿Cuáles son sus fuentes de subsistencia?: recibiría como respuesta: el comercio, la función pública y el turismo. La mayor parte de la población ignora que la columna vertebral de la economía sevillana durante todo el siglo XX ha sido, y probablemente todavía sea, la Industria; que Sevilla ha sido, y todavía es, una ciudad industrial aunque los medios de comunicación escasamente se hayan ocupado de ello. En los años sesenta trabajaban en fábricas o en talleres de transformación más de cincuenta mil personas. La lista de grandes empresas es larga: Astilleros, Construcciones Aeronáuticas, Hispano Aviación, Fasa Renault, ISA, Hytasa, Induyco, Andaluza de Cementos, Roca, Gillette, Cristalera Española, Explosivos Riotinto, Fábrica de Contadores, Santa Bárbara, Cruzcampo, Persan, etc., etc., además de centenares de pequeños y medianos talleres de Calderería, fundiciones, talleres de forja, de cerámicas, etc.

Pocos sevillanos sabrán, a estas alturas de la historia que en plena crisis de los misiles, entre los Estados Unidos y la Unión Soviética, una empresa sevillana llamada SACA, que fabricaba tractores, se negó a secundar el bloqueo comercial impuesto por

Norteamérica al régimen de Fidel Castro, y continuó suministrando miles de vehículos a los revolucionarios cubanos y que, como consecuencia de ello, testaferros al servicio de la CIA hicieron a sus propietarios una oferta de compra difícil de rechazar, ya que superaba ampliamente el valor de mercado que la empresa tenía, adueñándose de ella con el único objeto de cerrarla después; y que los trabajadores de dicha empresa protagonizaron una dura e infructuosa lucha por la defensa de su puesto de trabajo, en medio de una coyuntura adversa en la que resultaba impensable la posibilidad de recibir apoyos de otros trabajadores ni, por supuesto, de cualquier otro grupo social sevillano. Todas estas historias han pasado desapercibidas para la mayor parte de los cronistas de la ciudad pero permanecen vivas todavía en la memoria de miles de trabajadores.

**Rafael Polo Brazo**  
**Sevilla (España)**  
**Octubre de 2001**