

# enlucha

anticapitalismo y revolución

[Organización](#) [Publicaciones](#) [Contenidos](#) [Actividades](#)

## Astilleros de la Bahía de Cádiz: Un ejemplo de lucha durante décadas

16/05/2013

Por **Jesús Kosas Maye**. La historia de los astilleros de la Bahía de Cádiz va ligada a la lucha de sus trabajadores/as . En este pequeño artículo repasamos sólo algunos de los momentos más combativos de los últimos veinte años, en los que rara vez la tranquilidad ha reinado en las factorías de Cádiz, Puerto Real y Bazán.

En Junio de 1983 la factoría gaditana permaneció varios días cerrada, el clima de crispación era enorme al no llegarse a un acuerdo para equiparar los salarios de las dos factorías vecinas (Cádiz y Puerto Real). Estas movilizaciones desembocaron en la ocupación, como medida de presión, del Palacio de la Diputación Provincial a manos de 800 trabajadores.

Meses más tarde, en Diciembre de 1984, fue convocada una huelga general en la ciudad de Cádiz por Comisiones Obreras, CNT y el comité de empresa de astilleros, contra los planes de reconversión del sector naval. Esta histórica movilización tuvo una amplia repercusión. En el centro de la capital gaditana, el cierre de establecimientos públicos fue total, aunque la derecha lo acusó a la acción de piquetes, la realidad es que desde primeras horas de la mañana, el casco antiguo presentaba una soledad absoluta, habiendo conseguido una movilización total de la población gaditana.

En marzo de 1989, un grupo de 16 trabajadores de Astilleros Españoles SA (AESAs), de Cádiz, inició la retención del director de la factoría, René Vigil, así como la de otros tres directivos más, en demanda de su reincorporación efectiva a la plantilla laboral de la empresa. Los trabajadores impidieron durante todo el día la salida de estos directivos del astillero. Este colectivo formaba parte anteriormente de distintas cooperativas, y contaba con una sentencia favorable del Tribunal Central de Trabajo por la que se obligaba a Astilleros Españoles a su integración como empleados de la empresa pública naval a todos los efectos.

Más adelante, en Julio de 1995 la División de Construcción Naval (DCN) preparaba un “plan estratégico de competitividad” que incluía el cierre de las factorías de Sevilla y Cádiz, además de dejar al 50% la factoría de Puerto Real. Esto provocó acciones por parte de los trabajadores de dichas factorías que se alargaron durante meses hasta llegar a convertir la capital hispalense y la Bahía en auténticas “ciudades barricadas”. El acuerdo y la consiguiente victoria parcial de los trabajadores llegó en octubre.

Hoy día siguen los ataques contra los puestos de trabajos de los astilleros gaditanos. El mismísimo presidente de Navantia, José Manuel Revuelta, ha declarado que “España no está para subvencionar empresas en pérdidas” frase que fue ratificada por Ramón Aguirre presidente de la SEPI. Declaraciones que fueron tomadas por los trabajadores como un aviso de los ajustes que la empresa podría tener preparado próximamente.

El sector naval de la Bahía lleva año tras año, década tras década en el filo de la navaja, sufriendo ataques y movilizándose para mantener sus puestos de trabajos. Vuelven a planear sobre la Bahía los buitres que intentan quitar la esperanza a los dos mil trabajadores que hoy día forman la plantilla de las tres factorías (Cádiz, Puerto Real y Bazan). Ellos y ellas son sabedores de que si hoy día sigue habiendo astilleros en Cádiz es por la lucha emprendida en las últimas décadas, y conocen cual es el único camino.

Los y las trabajadoras de astilleros siguen siendo todo un ejemplo de la clase obrera. Desde el Sindicato Andaluz de Trabajadores/as pondremos nuestro granito de arena y daremos todo el apoyo para que el sector naval en la Bahía no deje de aportar riqueza a nuestra provincia tan masacrada por el desempleo.

**Jesús Kosas Maye**, activista de la Unión Local del SAT de Jerez.



[Contacto](#) | [Mapa web](#) [Búsqueda avanzada](#)

[Inicio Noticias](#) » [Noticias](#)

viernes, 04 de diciembre 2009

## **El Centro de Estudios Andaluces presenta en Cádiz un libro sobre la protesta obrera en el astillero de Puerto Real**

El libro, ‘El pueblo en la calle: reconversión naval, sindicalismo y protesta popular en el astillero de Puerto Real’, se presentó en Cádiz de la mano de dos de sus autores, David Florido del Corral y Beltrán Roca Martínez, acompañados por el director del Centro de Estudios Andaluces, Demetrio Pérez Carretero. Los investigadores destacaron su interés por recuperar y destacar el testimonio y las vivencias de decenas de protagonistas de aquellos dramáticos sucesos, cuyas voces no suelen tener espacio en el relato historiográfico dominante.



La publicación ‘El pueblo en la calle: reconversión naval, sindicalismo y protesta popular en el astillero de Puerto Real’ es el resultado de un proyecto de investigación financiado por el Centro de Estudios Andaluces en 2008. El estudio desarrollado por David Florido del Corral, profesor de Antropología de la Universidad de Sevilla; José Luis Gutiérrez Molina, doctor en Historia Contemporánea por la Universidad de Cádiz; y Beltrán Roca Martínez, profesor de

la Escuela Universitaria de Relaciones Laborales de Jerez; se ha centrado en el análisis del episodio de resistencia obrera a la reconversión naval en el astillero de Puerto Real de 1987, entendido como un ejemplo paradigmático del “fin de una época y el comienzo de otra”, del ajuste “socio-laboral y económico” que se vivió en España en los años 80.

En la presentación del libro, que se celebró en la Asociación de la prensa de Cádiz, los autores destacaron que se trata de una “obra interdisciplinar” que ofrece un acercamiento desde la antropología, la historia y la sociología. Tras un exhaustivo análisis de las fuentes hemerográficas y documentales, y de las entrevistas realizadas a los protagonistas de esta lucha obrera, los autores del volumen articulan el libro en dos partes. De un lado, ofrecen un relato detallado de los hechos a través de las palabras de los protagonistas de aquellos convulsos días y, de otro, realizan unas

reflexiones analíticas acerca de la singularidad del conflicto, haciendo hincapié en el papel desempeñado por las mujeres y, sobre todo, por las diferentes fuerzas sindicales.

Según el profesor Florido del Corral, uno de sus principales propósitos al abordar el tema era “entender las vivencias, las experiencias, las luchas y el dolor de unos trabajadores empeñados en mantener un sistema de organización empresarial que ya estaba en proceso de crisis y en vías de desaparición” El mundo fábrica de los astilleros ya no tenía su espacio y se pasaba progresivamente al concepto de empleo, de competitividad, de adaptación a la demanda, en un contexto de transición política, social y económica en España. Al hilo de la recuperación de estos testimonios, los autores quisieron remarcar su deber y obligación de dar voz a estas personas que no “suelen tener espacio en el relato historiográfico dominante” En este caso, trabajadores y sindicalistas que ofrecen además la imagen de una Andalucía industrial y reivindicativa muy diferente a la estampa tradicional andaluza de carácter latifundista y agrario.

### **'El pueblo en la calle: reconversión naval, sindicalismo y protesta popular en el astillero de Puerto Real'.-**

Trabajar en un astillero es mucho más que desempeñar una labor y ganar un sueldo. En el caso de la Bahía de Cádiz, en el que el nacimiento de la clase obrera estuvo indisolublemente ligado a la aparición de los astilleros a finales del siglo XIX, trabajar en este sector implicaba formar parte de una cultura singular, casi “gremial”.

La irrupción del tránsito del modelo industrial al postindustrial, en el contexto internacional de crisis y cambios económicos en los años 70 y 80, condujo a los astilleros españoles por la senda de la temida reconversión industrial. Se produjo entonces un giro de 180 grados en el sistema de organización del trabajo: del taylorismo y el contrato para toda la vida -tan enraizado en los astilleros gaditanos- se pasó a un nuevo sistema marcado por la flexibilidad, la movilidad y la adaptabilidad a la demanda. Pero este cambio del modo de vida y de las relaciones laborales no fue sencillo. Hubo resistencia y suscitó la respuesta organizada de los trabajadores de los astilleros que es precisamente la que han estudiado los autores del libro.

El astillero de Puerto Real se creó a comienzos de los años 70 como respuesta al cierre del Canal de Suez por el conflicto palestino-israelí, con el objetivo de contar con una factoría en España capaz de construir petroleros de grandes dimensiones que hiciesen rentable los transportes desde Oriente Próximo. Pero su inauguración coincidió con la crisis del petróleo, de tal manera que cuando finalmente abrió sus puertas, en 1975, no sólo el Canal de Suez había sido reabierto, sino que en todo el mundo se produjo una gran recesión que hizo más patente la competencia de países con costes laborales más bajos. Paradójicamente, el que estaba llamado a ser el buque insignia de la empresa pública de astilleros, el de Puerto Real, se convirtió pronto en un lastre. El gobierno de la UCD planteó en 1976 la reconversión de todo el sector a nivel nacional, una reconversión que finalmente se llevó a cabo en los años 80. Así las cosas, a mediados de los años 90 la plantilla del astillero de Cádiz se vio reducida a 390 operarios (de los más de 3.000 que contaba en los 70) y la de Puerto Real a 1.333 (de los más de 4.000 que tenía cuando se fundó). Desde 1999, apenas se han perdido puestos de trabajo en los astilleros, aunque si se ha habido ajustes de empleo en sus subcontratas.

El camino de la reconversión no fue sencillo para nadie: ni para el Gobierno, ni para los partidos

políticos, ni para los trabajadores, ni para las fuerzas sindicales. El momento más dramático de este tránsito hacia el nuevo modelo económico postindustrial, señalan los autores, se vivió en 1987, durante la llamada “batalla de Puerto Real”. Los trabajadores plantaron cara a los planes de reconversión con varias acciones organizadas, en lo que los autores del libro interpretan como “un conflicto social y de protesta popular”. Entre enero y mayo, cortaron con barricadas el Puente de Carranza todos los martes, se manifestaron en Puerto Real todos los jueves y se enfrentaron a los cuerpos policiales. “El conflicto salió de la factoría y de los propios trabajadores para alcanzar a sus familias y al conjunto de la localidad”, recuerdan los autores.

Finalmente, el 28 de mayo de 1986 se llegó a un pacto con la firma de los “Acuerdos de Jerez”. Su rúbrica puso fin a unas movilizaciones que tuvieron su epílogo durante las protestas de meses posteriores para forzar que se cumpliera lo pactado. Sin embargo, la empresa incumplió lo firmado ya que no se respetó la cláusula según la cual cada año debían incorporarse aprendices al astillero (que acostumbraban a ser hijo de los trabajadores y terminaban por incorporarse a la plantilla). Se rompió así, definitivamente, la cadena gremial que amalgamaba “vínculos de sangre y relaciones de lealtad de los trabajadores con los patrones, que forjaban expectativas vitales y personales en el marco de la empresa-familia”, señalan los autores. Las siguientes reconversiones y la puesta en marcha de planes de prejubilaciones dejaron la plantilla de los astilleros en las menguadas cifras que hoy siguen en activo.

Información Relacionada

[Ver ficha de la publicación](#)