

NEGOCIACIÓN, SOLIDARIDAD Y RESISTENCIA EN ASTILLEROS DE CÁDIZ. UNA APROXIMACIÓN AL PETROLERO RÍO TINTO COMO ESCENARIO DE LUCHA OBRERA

ÁLVARO ESCALONA SANTOS | UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

ORCID ID: 0000-0001-6488-7841

RESUMEN

Tras la muerte del dictador, la progresiva sustitución de la estructura del Estado permitió patentar un nuevo horizonte político y económico en España. De un sistema con libertad política y con las garantías jurídicas surgió, por el contrario, un acercamiento de pleno a las doctrinas del liberalismo económico. Sobre este contexto, los Astilleros de Cádiz se convierten en una más de esas empresas cuyos trabajadores saltan al vacío por proteger y mejorar sus puestos de trabajo. Entre mayo y junio de 1983, los obreros de este enclave industrial son protagonistas de un episodio de resistencia junto con un inesperado aliado: el petrolero *Río Tinto*.

PALABRAS CLAVES

Astilleros de Cádiz, movimiento obrero, reconversión industrial, convenio colectivo, transición española.

NEGOTIATION, SOLIDARITY AND RESISTANCE IN THE SHIPYARDS OF CADIZ. AN APPROACH TO THE *RÍO TINTO* OIL TANKER AS A SCENARIO OF WORKERS' STRUGGLE

ABSTRACT

After the death of the dictator, the gradual replacement of the state structure made it possible to establish a new political and economic horizon in Spain. From a system with political freedom and legal guarantees came, on the contrary, a full approach to the doctrines of economic liberalism. In this context, the Cadiz Shipyards became one more of those companies whose workers jumped into the void to protect and improve their jobs. Between May and June 1983, the workers of this industrial enclave were the protagonists of an episode of resistance together with an unexpected ally: the oil tanker *Río Tinto*.

KEYWORDS

Shipyards of Cádiz, workers' movement, industrial reconversion, collective agreement, Spanish transition.

INTRODUCCIÓN

Desde el origen de su propia existencia, los astilleros españoles son un sector enormemente protegido por el Estado, dada las dimensiones económicas de las inversiones y la dependencia obrera de las instalaciones. No fue hasta mediados de los setenta cuando esta dinámica, aunque presente en las mentalidades de los trabajadores, comienza a alterarse de forma abrupta. Aun así, los operarios de los astilleros cuentan para este tiempo con una importante tradición de lucha, si acaso interrumpida algunos años por la represión franquista.

Los convenios colectivos, desde su nacimiento en 1958, contaron con un significativo arraigo entre las masas obreras. Se convirtieron pronto en un instrumento de conflicto entre las direcciones de las empresas y los jurados de empresa. Es por eso que, si en Astilleros de Cádiz se firmó su primer convenio a comienzos de 1962, este artículo nos teletransporta a 1983, instante en que una negociación colectiva no sólo paralizó la actividad del astillero, sino que, además, obstaculizó la reparación de un buque que se encontraba en la factoría. A lo largo de estas páginas, por tanto, analizaremos la evolución de la negociación colectiva y la influencia de este buque en el conflicto.

1. LA INDUSTRIA NAVAL GADITANA FRENTE A LA CRISIS DEL PETRÓLEO DE 1973

El 1 de diciembre de 1969, Astilleros de Cádiz, S.A. pasa a formar parte de la compañía Astilleros Españoles, S.A. (AES), un grupo societario constituido por la fusión de los Astilleros de Cádiz, S.A., la Sociedad Española de Construcción Naval y la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, S.A.¹. Simbólicamente, el cambio de rótulo en los pórticos de estas tres factorías representa esta nueva realidad, amén de la solidez de la industria naval española en aquellas fechas, así como su orientación hacia la construcción de un tipo de barcos de mayor envergadura. De pronto, Astilleros de Cádiz (en suma con las factorías de Sevilla y Manises), que antes de la integración tenía 6.586 trabajadores en 1968, tras la constitución de la sociedad pasa a contar con 19.838 entre Cádiz, Matagorda, Sevilla y Sestao², si bien Cáceres Ruiz está más cerca de los 20.974 empleados³, mientras que Ortiz-Villajos se aproxima más a los 21.500 entre todos los astilleros⁴.

1 CÁCERES RUIZ, Ignacio. *Política Industrial. El sector de construcción naval en España*. Tesis Doctoral, 1998, p. 111.

2 Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI). Memoria y resumen de actividades del INI en Astilleros de Cádiz, S.A. y Astilleros Españoles, S.A. entre 1968 y 1970.

3 CÁCERES RUIZ, *op. cit.*, p. 118.

4 ORTIZ-VILLAJOS, José María. La creación de Astilleros Españoles, S.A.: El nacimiento de un gigante de la construcción naval. En HOUP, Stefan y ORTIZ-VILLAJOS, José María. *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*. Madrid: LID, 1998, p. 323.

Gracias a la localización de Matagorda en Puerto Real, la Empresa Nacional Bazán en San Fernando y Astilleros de Cádiz en la misma capital, dentro de la Bahía de Cádiz se concentra un triunvirato de astilleros de sobresalientes características. Si para Ramón Tamames es *el núcleo más importante de la industria naval española*⁵, para Luis Delgado Lejal, director de la Zona Sur de AESA, se trata de *un conjunto inseparable como constitutivas del enclave industrial más fuerte de AESA*⁶. Empero, la unión entre los astilleros no sólo pone a los trabajadores de distintas factorías sobre un mismo foco, sino que resuelve un incipiente conflicto entre Cádiz y Matagorda provocado por la futura localización de un nuevo dique para astilleros de Puerto Real frente a otra factoría. Por tanto, esta fusión mata dos pájaros de un tiro: por un lado, se resuelve la competencia entre diferentes factorías, tanto en el enclave de la Bahía de Cádiz, como en otros núcleos navales españoles⁷; y, por otro, desaparece la preocupación por el estado de la cuenta de resultados de ambas sociedades, en tanto que una y otra son la misma⁸.

De esta manera, la sociedad Astilleros Españoles, S.A. configuró una nueva planificación de las actividades del conjunto empresarial. Al tiempo que Astilleros de Puerto Real se destinó a la construcción de barcos, Astilleros de Cádiz se convirtió en centro de reparaciones⁹. Es así que este acuerdo de fusión contempló la construcción de un nuevo astillero en Puerto Real en sustitución de la factoría de Matagorda. El proyecto se bautizó bajo el nombre de Nuevo Astillero de la Bahía de Cádiz (NABAC), y la tendencia del mercado internacional de incrementar el tamaño de los buques, a propósito del aumento de la demanda de petróleo, acompañó el nuevo astillero con la construcción de un nuevo dique.

El nuevo dique contaba con unas dimensiones de 530 metros de eslora, 100 metros de manga y una dársena *de puesta a flote de los buques*¹⁰, lo que permitía construir barcos con capacidad de hasta un millón de Toneladas de Peso Muerto (en adelante TPM). En este lado del mundo se trató de una obra de ingeniería pionera, acaso comparable al astillero de

5 TAMAMES, Ramón. *Introducción a la economía española*. Madrid: Ediciones del Prado (Alianza Editorial, S.A.), 1967, p. 249.

6 Archivo del Comité de Empresas de Astilleros de Cádiz (en adelante ACEAC). Actas del Jurado de Empresa de Factoría de Cádiz, 1965-1977: Sesión del 22 de junio de 1974, caja 1.

7 ORTIZ-VILLAJOS, *La creación...*, op. cit., p. 326.

8 SCHWARTZ, Pedro y GONZÁLEZ, Manuel Jesús. *Una historia del Instituto Nacional de Industria (1941-1976)*. Madrid: Editorial Tecnos, 1978, p. 133.

9 CÁCERES RUIZ, op. cit., p. 117.

10 ORTIZ-VILLAJOS, *La creación...*, op. cit., p. 332.

Koyaqui, situado en Japón y propiedad de la empresa Mitsubishi¹¹. En vista de la expansión del mercado de la construcción naval entre 1955 y 1973, periodo conocido como la *era del petróleo*¹², estas nuevas instalaciones de Puerto Real se diseñaron para *la construcción en flujo continuo, de cinco buques por año, de un tamaño medio de 260.000 TPM, aparte de diversas combinaciones intermedias*¹³.

No obstante, las previsiones de los tecnócratas del franquismo no se cumplieron. En 1973, la reducción del suministro de petróleo a manos de la Organización de Países Árabes Exportadores de Petróleo (OPEP) rompió todos los esquemas. Tal medida tuvo su justificación en la necesidad de ejercer presión para recuperar los territorios árabes arrebatados por los israelíes¹⁴. Como consecuencia de la guerra de los Seis Días entre árabes e israelíes¹⁵, el canal de Suez se cerró en 1967, por lo que se produjo el desvío del transporte marítimo por el cabo de Buena Esperanza como una ruta alternativa para barcos de gran tonelaje. La reapertura ocurrió en 1974, pese a que la crisis del petróleo no tardó en ocasionar una contracción en la demanda de crudo. Esta sucesión de episodios afectó a todos los sectores productivos de la economía mundial, pero, dentro del sector naval, perjudicó notablemente a los astilleros que renovaron sus factorías, como sucedió con AESA, que no tuvo más remedio que trasladar los beneficios de enclaves más rentables hacia las recién estrenadas instalaciones de Puerto Real¹⁶.

Por consiguiente, el Astillero de Puerto Real, denominado por algún tiempo como *el cuellgamuros de la construcción naval*¹⁷, pasa de ser un *buque insignia* a convertirse en un *pesado lastre* para AESA¹⁸, sobre todo si tenemos en cuenta que aparece en escena como sustituta de la factoría de Matagorda, destinada a la construcción de barcos de tamaño medio. Es

11 AA.VV. *Análisis económico del sector de construcción naval español y de sus relaciones estructurales con el transporte marítimo*. Madrid: Seminario de Estructura Económica del Colegio Universitario San Pablo, 1975, p. 58.

12 SUDRIÁ, Carlos. Un factor determinante: la energía. En NADAL, Jordi. y otros. *La economía española en el siglo XX*. Barcelona: Ariel, 1994, p. 313.

13 AA.VV., *op. cit.*, p. 58.

14 LORCA ALCALÁ, José María. La guerra del Yom Kippur en 1973 y la subida del crudo en España. *APORTES* [en línea]. 2015, 30 (88), p. 150 [consulta: 9 de julio de 2022]. Disponible en <https://revistaaportes.com/index.php/aportes/article/view/141>

15 ORTIZ-VILLAJOS, José María. Euforia, crisis y renovación en las empresas de construcción naval del INI, 1969-1998. En HOUP, Stefan y ORTIZ-VILLAJOS, José María. *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*. Madrid: LID, 1998, p. 356.

16 POLO BRAZO, Rafael. *El ocaso de Astilleros*. Sevilla, 2001, pp. 86-87.

17 MARTÍNEZ ROMERO, María Francisca. *La construcción naval en España en los siglos XIX y XX. Historia de la factoría de Matagorda en la bahía de Cádiz*. Tesis doctoral, 1988, p.612.

18 ORTIZ-VILLAJOS, *La creación...*, *op. cit.*, p. 350.

decir, surge para desplazar a unos astilleros con un mercado, hasta el momento, impoluto por la crisis y en la que *existía una gran demanda para este tipo de buques*, según un colectivo obrero de la propia empresa¹⁹.

2. LOS ABRUPTOS COMIENZOS DEL BUQUE RÍO TINTO

Las dificultades sobre las que se levantó el astillero de Puerto Real no impidieron que la Dirección Naval del INI trabajase para amortizar su construcción, a pesar de que la finalización de las obras coincidiera con una cartera de pedidos bajo mínimos. Desde que estuviesen finalizadas las obras del astillero en 1977, la producción de AESA-Puerto Real siempre estuvo por debajo de lo esperado, de ahí que, desde sus primeros días en funcionamiento, tuviese que conformarse con contratos de tonelajes muy inferiores a su potencial²⁰. Uno de estos casos resultó ser el buque-tanque *Río Tinto*, construcción nº7 de la factoría de Puerto Real, con una capacidad de 271.500 TPM.

Construido por AESA-Puerto Real entre 1977 y 1981, el buque *Río Tinto* es el último encargo de una serie de cinco petroleros de 272.000 TPM y propulsión con turbinas de vapor. Con anterioridad, la factoría de Puerto Real acomete la construcción de una familia numerosas de buques compuesta por el *Castillo de Tamarit*, el *Castillo de Salvatierra*, el *Castillo de Bellvery* y el *Santillana*; todos buques *hermanos* con características similares²¹.

El *Río Tinto* era un petrolero con casco de acero, una eslora de 334 metros, una manga de 55 metros y un puntal de 27 metros. Su calado era de 20,40 metros y sus tanques de agua dulce tenían una capacidad de 719,08 m³, lo que permitía, entre otras cosas, abastecer a las 55 personas a bordo, de los que 48 eran tripulantes y 7 eran pasajeros. Técnicamente contaba como medio de propulsión con unas turbinas de vapor General Electric y dos calderas AESA-CE de tipo V2M8. Su potencia era de 36.000 SHP. Además, la maquinaria también estaba compuesta por dos turbinas de vapor y una turbina de gas con generadores con una potencia de 1500 kW y 1200 kW, respectivamente²².

¹⁹ Augusto Delkader: «La supervivencia de los Astilleros, vital para la zona gaditana», en EL PAÍS, 30 de octubre de 1977. A través de MARÍN ARCE, José María. *Los sindicatos y la reconversión industrial durante la Transición*. Madrid: CES, 1997, p. 107.

²⁰ ORTIZ-VILLAJOS, *La creación..., op. cit.*, p. 350.

²¹ Testimonio de Antonio José Fraidías Becerra, primer Oficial de Maquinas en el buque Río Tinto entre 1982 y 1984.

²² Documento del Inventario del Equipo de Seguridad del Material de Armamento y de la descripción técnica del buque *Río Tinto*. Archivo del Museo El Dique, caja 170.

Su primer armador fue la empresa Unión Explosivos Río Tinto, S.A., aunque rescindió el contrato poco antes de su entrega. No mucho tiempo después, otra naviera de origen griego se interesó, pretendiendo incluso el cambio de nombre por *Ypermachos*. No obstante, tampoco se hizo cargo de la nave y acabó por desentenderse de ella²³. Sin contratos con otras empresas, el petrolero quedó amarrado en Astilleros de Cádiz a la espera de una oportunidad, que no llegaría hasta 1981. A partir de entonces hasta nuevo aviso, la Sociedad Servicios Comerciales, de Informática y Marítimos (SERCIM) y la Empresa Nacional de Petróleos (ENPETROL) empezaron su explotación bajo bandera española. Si la primera se encargaba de gestionar las tripulaciones del barco, la segunda hacía lo propio con los fletes y la inspección de a bordo²⁴.

2.1. LLEGADA A ASTILLEROS DE CÁDIZ

Las primeras travesías del petrolero comenzaron al poco tiempo, aunque tampoco ocurrieron sin dificultades de por medio. La ruta más corriente se iniciaba desde el Golfo Pérsico, destino obligado para la recogida de crudo. A principios de febrero de 1982 partió hacia Génova, primer punto de destino de la mercancía, la cual no se depositaría hasta mediados de abril. El siguiente puerto estuvo en Irán, concretamente en Kharg Island. A través del canal de Suez, el buque atravesó Port Said (Egipto) y luego Ras Tanura (Arabia Saudí), en donde amarró a la espera cargar nuevamente crudo en la terminal de Kharg Island. Posteriormente se puso rumbo a Sidi Kerir (Egipto) a través del Mar Rojo y el Golfo de Suez, segundo enclave para descargar la mercancía.

Desconocemos el itinerario del *Río Tinto* en su primer año de vida, pero sí sabemos, según nos comenta Antonio José Fraidías Becerra²⁵, miembro de su tripulación entre 1982 y 1984, que el trayecto hacia Génova, realizado entre el 4 y 10 de febrero de 1982, contó con algunos problemas técnicos.

Para mayo de 1983, el *Río Tinto* se encuentra amarrado en Astilleros de Cádiz desde principios de ese mismo año. El motivo de su estancia en aguas gaditanas es someterse a una serie de reparaciones. En palabras de Antonio José Fraidías Becerra, el petrolero se convierte

²³ Testimonio de Antonio José Fraidías Becerra, primer Oficial de Maquinas en el buque *Río Tinto* entre 1982 y 1984.

²⁴ Testimonio de Antonio José Fraidías Becerra, primer Oficial de Maquinas en el buque *Río Tinto* entre 1982 y 1984.

²⁵ Sirvan estas palabras a modo de agradecimiento para el profesor Fraidías, a quien encontré inesperadamente por Internet mientras buscaba información del buque que protagoniza este artículo, y que después de un correo explicándole los propósitos en torno al *Río Tinto* no dudo en transmitirme sus experiencias dentro del buque. Muy agradecido porque este humilde artículo sin sus aportaciones no hubiese alcanzado el mismo nivel.

en un laboratorio de pruebas para un nuevo diseño de propulsor TVF²⁶, en tanto que estos modelos únicamente están incorporados en el granelero *Sokorri*, de 35.000 TPM, y en el petrolero *Río Tinto*²⁷. Tanto la hélice como la tobera se incorporan en la misma factoría gaditana con resultados ambivalentes, pero motivos ajenos a la tripulación del barco prolongan su estancia en el dique de astilleros:

Durante una de ellas, el 10 de febrero de 1983 [...] ocurrió un accidente en la cámara de máquinas que produjo la inundación de la misma y, como consecuencia, fue necesario suspender todo el programa de pruebas. Según comprobamos cuando el agua fue achicada, personal de astilleros había desmontado sin orden previa los tornillos de sujeción de una tapa alta del condensador principal, que había aguantado pegada durante la navegación en lastre; al aumentar el calado, y por tanto la presión, se abrió sobre sus goznes y el agua de mar comenzó a entrar en la sala de máquinas con un enorme chorro que por poco alcanza a un engrasador (Testimonio de Antonio José Fraidias Becerra, primer Oficial de Maquinas en el buque Río Tinto entre 1982 y 1984).

Imagen 1

Petrolero *Río Tinto* amarrado en Astilleros de Cádiz en 1983. Fuente: Antonio José Fraidias Becerra, primer Oficial de Máquinas en el buque *Río Tinto* entre 1982 y 1984.



Entre el 29 de junio y 1 de julio, las pruebas del buque continuaron, pero para esa fecha, otros acontecimientos habían distraído la atención de los tripulantes y de la ciudad de Cádiz.

²⁶ Testimonio de Antonio José Fraidias Becerra, primer Oficial de Maquinas en el buque *Río Tinto* entre 1982 y 1984.

²⁷ Revista *Ingeniería Naval*, nº587, mayo de 1984, p. 178.

3. LAS NEGOCIACIONES DEL CONVENIO COLECTIVO DE 1983

En mayo de 1983, la reconversión naval era tema de debate en cada rincón de la factoría de Cádiz, en tanto que ocupaba los pensamientos y muchas de las preocupaciones de los trabajadores. Un año antes, el Plan de Ajuste del gobierno socialista había visto la luz²⁸, pero aún quedaban pendientes cambios de mayor graduación en la empresa. En suma, la falta de encargos (visible en el traslado de operarios de la factoría de Cádiz a las instalaciones vecinas), las horas de paros obligados y la jubilación prematura del personal más veterano eran muestra inequívoca de que la reconversión, aunque de momento a escaso ritmo, estaba menguando los efectivos dentro de las instalaciones.

Solo las negociaciones del convenio colectivo desviaron la atención de la reconversión por cuestión de unos meses, pero sin desprenderse del verdadero problema del sector naval. Como contrapunto, el retraso de las negociaciones de los convenios se hizo patente en diferentes rincones del litoral peninsular. En la Bahía de Cádiz, por ejemplo, sucedió que mientras el 6 de abril los trabajadores de Matagorda firmaban un convenio con vigencia hasta 1985, un incremento salarial del 10,5%²⁹, una jornada laboral de 40 horas semanales y un conjunto de derechos laborales y sindicales con condiciones muy favorables³⁰, las negociaciones en Astilleros de Cádiz iban por mal camino nada más comenzar el año.

Aun así, las negociaciones del convenio de 1983 no serían como las de otras ocasiones, puesto que tendrían dos fases distintas, pero al mismo tiempo condicionadas. A mediados de marzo, una cuartilla de la UGT de AESA-Cádiz exponía que *por una parte se plantea el conseguir un acuerdo marco para las empresas de ASTANO y AESA y una vez conseguido éste entraríamos en negociaciones de convenio en nuestra Factoría*³¹. Estas negociaciones sobre el acuerdo marco tuvieron Madrid como localización preferente. Y entre el 25 de febrero y el 17 de marzo se produjeron al menos cuatro reuniones entre ASTANO-AESA e INI con CC.OO. y UGT.

28 ACEAC. Reconversión Naval. Plan de Ajustes de los Grandes Astilleros, caja 27.

29 Un aumento salarial que, al socaire de la complicada situación de la economía a principios de los ochenta, encuentra todo el sentido. De este modo, hay que entender que este aumento salarial del 10,5% se desarrolla en un contexto de ajuste de masa salarial de los trabajadores, dado los notables índices de inflación. De hecho, si en 1976 existía una inflación de en torno al 17%, en 1982 era de un 14%. Un elemento que, en mayor o menor medida, condiciona cualquier negociación asociada a los aumentos de salarios. GONZÁLEZ I CALVET, Josep. Crisis, transición y estancamiento. La política económica española, 1973-1982. En EXTEZARRETA, Miren. *La reestructuración del capitalismo en España, 1970-1990*. Barcelona: ICARIA, 1991, p. 139.

30 ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Puerto Real. Convenio Colectivo de 1983, caja 12.

31 ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Programa «Negociación Colectiva» de UGT en AESA-Cádiz (marzo de 1983), caja 7.

Como decimos, el motivo de esta negociación no es otro que *homogeneizar puntos reivindicativos que los distintos centros de trabajo contemplan en sus plataformas de convenios*³², pero el intercambio de posturas no es nada sencillo. Así, el 25 se celebra la primera de las reuniones, ocasión en que ven la luz las propuestas de una y otra parte.

Por un lado, los sindicatos apuestan por el aumento salarial de un 12%, la revisión salarial en función del Acuerdo Interconfederal (AI), la creación de comités de seguridad e higiene en todos los centros, así como la obtención de un 100% del sueldo en caso de enfermedad, accidente o paro técnico, las vacaciones mínimas de 30 días, más derechos sindicales y la vigencia del convenio de un año. Y, por otro, la patronal juega a ser más moderada, de ahí que proponga el aumento de un 9%, la eliminación de las revisiones salariales, la existencia de una jornada de 1826,27 horas, la presencia de comités de seguridad, la aplicación del 100% siempre que el absentismo no supere el 3% (no en caso de paro técnico), la aceptación de 30 días de vacaciones y la vigencia del convenio en 3 años.

Esta reunión de tanteo permitió poner las cartas sobre la mesa hasta una próxima cita. El 3 de marzo volvieron a encontrarse los sindicatos y las empresas. En esta ocasión, CC.OO. y UGT contestaron negativamente, pero confiando que, *dado el retraso que existe en los centros de trabajo en la negociación de convenios, poder llegar a un acuerdo favorable en un plazo corto*³³. Y si tampoco consiguieron nada en la reunión del día 9, en la celebrada el día 16 parece que se abría un horizonte³⁴, pese a que la ausencia de comunicados sindicales nos impide ampliar cualquier información.

3.1. UN CONVENIO PARA ASTILLEROS DE CÁDIZ

Los primeros signos de incertidumbre en AESA-Cádiz suceden entre los propios miembros de la comisión deliberadora del convenio durante los primeros días del mes de febrero. Tras una reunión del comité de empresa, el día 5 deciden una remodelación del grupo de doce personas que negociaría con la empresa, acaso ocurriendo algo parecido el 6 abril. Unos episodios que pueden tener su explicación en las discrepancias internas dentro del grupo

³² ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Comunicado de CC.OO. y UGT sobre reunión marco, 25 de febrero de 1983, caja 7.

³³ ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Comunicado de CC.OO. y UGT sobre reunión marco, 3 de marzo de 1983, caja 7.

³⁴ ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Comunicado de CC.OO. y UGT sobre reunión marco, 10 de marzo de 1983, caja 7.

de los No Afiliados (NA), y que se resolvieron con la dimisión de dos de sus componentes³⁵. Finalmente, después de las indecisiones internas, Luis de Miguel Martín, director de AESA-Cádiz, constituye formalmente, el día 22, la comisión deliberadora del convenio.

Las elecciones sindicales de enero de 1982 dieron una mayoría al grupo de NA con 12 representantes, a la vez que CC.OO. obtenía 8 delegados y UGT conseguía 4. El total lo completó la Asociación Sindical de Técnicos de Astilleros de Cádiz (ASTAC), que contaba con un solo integrante³⁶. Por consiguiente, los miembros de la comisión deliberadora fueron elegidos proporcionalmente.

Entre los trabajadores de la comisión se encontraban Joaquín Chinchilla Cantarero (UGT), Sebastián Gómez Camas (CC.OO.), Miguel Ángel González Cueto (NA), José Luis Rodríguez Añino (NA), Fernando Roque Gallego Collantes (NA), Federico Pedreño Patrón (CC.OO.), José Galván Saborido (CC.OO.), Severiano Hernández Leal (NA), José Antonio Caparrós Garrido (CC.OO.), Andrés Moreno Jiménez (NA), Antonio Quintero Sánchez (CC.OO.) y Francisco Escalona Montes (UGT). Y entre la dirección se eligió a Cayetano Súnico Varela, Francisco Javier García-Agulló, Javier Echevarría Eizaguirre, José María Martínez Gómez, Juan Vico Rubio y Braulio Columé Cabalga (ASTAC)³⁷.

Desconocemos la línea de actuación de los NA por la falta de documentación, así como la ausencia de testimonios orales hasta la fecha, pero no debió ser muy diferentes a las ideas ugetistas y comunistas sobre el nuevo convenio. Frente a la lluvia de mejoras vistas anteriormente en Matagorda, desde Astilleros de Cádiz sobresalía un propósito por encima del resto: la equiparación con la factoría de Puerto Real. Unidos ante la adversidad, CC.OO. planteaba *eliminar la situación discriminatoria de nuestra factoría* y UGT sostenía la idea de *la total equiparación* con la empresa vecina.

Los documentos divulgados por la Sección Sindical de CC.OO. en la factoría de Cádiz a partir del 16 de marzo nos hacen pensar que, si bien tuvieron una postura dialogante, también se mantuvieron cercanos a la movilización social. En concreto, CC.OO. no sólo mencionaba cuestiones del convenio, sino que hacía un análisis general de la situación de AESA-Cádiz. Tales premisas llevaron a CC.OO. a percibir *una manía persecutoria* de la gerencia de la em-

³⁵ ACEAC. Elecciones Sindicales (1983). Documentos de dimisión de miembros de No Afiliados, el 20 de abril y 23 de abril de 1983, caja 22.

³⁶ ACEAC. Elecciones Sindicales (1983), caja 22.

³⁷ ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Documento de constitución de Comisión Deliberadora, 22 de abril de 1983, caja 7.

presa hacia la factoría gaditana, donde el convenio se convirtió en la gota que colmó el vaso dentro del *rosario de discriminaciones* recibidas desde tiempo atrás³⁸.

Según CC.OO., estas discriminaciones estaban relacionadas tanto con la reconversión industrial (la imposibilidad de construir barcos en Astilleros de Cádiz y la falta de encargos), como con aspectos asociados al propio convenio: adecuación de jornada y horario de 1826,27 horas en AESA-Puerto Real a la vez que Cádiz seguía con el horario y la jornada de 1982; realización de horas extraordinarias obligatorias mientras Puerto Real estaba exenta; y Cádiz como único centro que, durante los meses de agosto, no disfrutaba de vacaciones interrumpidas.

Siendo así las cosas, el comité de empresa notifica sus pretensiones a la dirección de los astilleros durante la jornada del 12 de marzo. Tal y como expresa el documento, la equiparación salarial es una *petición [en la que] existe precedente en convenios anteriores y aplicado a otros centros*³⁹. A merced de la rapidez con que se mueven los acontecimientos, las asambleas de trabajadores son continuadas a lo largo de estos meses. Además, para una mejor difusión no sólo se distribuyen circulares por diversos puntos de tránsito en la factoría, sino que las reuniones se realizan en los diferentes turnos de trabajo⁴⁰.

El 14 de abril se produce una asamblea en el taller de maquinaria 2, donde se aprueba que, en vista a la negociación de Madrid, no se realice ningún tipo de referéndum sobre el documento que aún se discutía en la capital. Al día siguiente, el comité de empresa se reúne en pleno. De los 25 representantes totales, la reunión sólo cuenta con un aforo de 20 personas por diversas causas, como pudo ser la inactividad del ASTAC en aquellas fechas. Entre los asistentes, por tanto, se realiza una votación sobre la propuesta de referéndum del día anterior, saliendo el siguiente resultado: 11 votos para el no, 6 votos para el sí y 3 abstenciones⁴¹.

Tres días más tardes se vuelve a convocar una asamblea, pero esta vez a las doce del mediodía para todo el personal. No tenemos conocimiento de sus pormenores, pero las características poco inusuales de la misma nos hacen pensar que tuvo que ser de máxima relevancia,

38 ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Boletín «Nuestra Voz» de la Sección Sindical de CC.OO. en AESA-Cádiz, 16 de marzo de 1983, caja 7.

39 ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Comunicado del Comité de Empresa al director de AESA-Cádiz, 12 de marzo de 1983, caja 7.

40 ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Circulares entre marzo y mayo de 1983, caja 7.

41 ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Circular del comité de empresa, 15 de abril de 1983, caja 7.

más cuando se rogaba la asistencia de todo el mundo⁴². A la mañana siguiente resaltan una serie de avisos distribuidos por la factoría en los que se recuerda que *la prohibición de realizar horas extras se tomó como medida de presión* en la negociación del convenio. Una postura que, desde el comité de empresa de AESA-Cádiz, se cumple a rajatabla, pues de no cumplirse *el comité denunciará ante la magistratura de trabajo todas las horas extras que se realicen*, con la consecuente exposición pública de los culpables, de quienes *se expondrán en circulares y asambleas [sus] nombres*⁴³.

Sin embargo, estos avisos no eran nuevos, ya que se trató de una política sindical que comenzó el 17 de marzo, después de aprobarse en la asamblea del día anterior⁴⁴. Pese a su crudeza, las represalias se cumplieron, y el 25 de marzo se publicó una circular donde se exponía públicamente tanto el nombre como el número de ficha de 15 trabajadores de la factoría (de plantilla propio o de contrata indistintamente), con el consecuente señalamiento del resto de los compañeros.

Como comentamos *ut supra*, el día 22 de abril se abre la negociación del convenio en Astilleros de Cádiz, y ya para el 10 de mayo se convoca nuevamente una asamblea para debatir sobre los expedientes de regulación de empleo, las horas extras y el convenio⁴⁵. La inexistencia de actas sobre las reuniones de la comisión deliberadora nos hace imposible conocer la evolución de las diferentes posturas, pero los acontecimientos acaecidos a finales de mes nos hacen pensar que no tuvieron que ir por buen camino.

3.2. UNA NEGOCIACIÓN FRUSTRADA

Las negociaciones del convenio se extienden a lo largo del mes de mayo. La dificultad para que comité y dirección lleguen a un acuerdo provoca que, a finales de mes, se vivan dos realidades muy distintas en los astilleros y en la ciudad de Cádiz. Mientras que la imposibilidad de llegar a un acuerdo no hace más que tensar el ambiente de los talleres de la factoría, en la segunda se ultiman los preparativos para la celebración del *Corpus Christi*, que saldría de la Catedral de Cádiz *después de diecisiete años en que [había] permanecido clausurada*⁴⁶.

⁴² ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Convocatoria de asamblea, 18 de abril de 1983, caja 7.

⁴³ ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Aviso del comité de empresa, 19 de abril de 1983, caja 7.

⁴⁴ ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Circular del comité de empresa, 25 de marzo de 1983, caja 7.

⁴⁵ ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz. Convenio Colectivo de 1983. Circular del comité de empresa, 10 de mayo de 1983, caja 7.

⁴⁶ *Diario de Cádiz*, 25 de mayo de 1983.

El 27 de mayo se produce una reunión entre miembros del comité de empresa y de la dirección de la factoría. A las doce de la mañana se reúnen Luis de Miguel Martín (director de la factoría), Cayetano Súnico Varela (Jefe de personal) y Juan Vico Rubio (ingeniero) con algunos representantes del comité, de quienes no trasciende el nombre en las fuentes consultadas⁴⁷. La reunión está prevista para comunicar los avances de la negociación. Por un comunicado del comité de empresa publicado en el *Diario de Cádiz* conocemos que en torno a las diez se produce una marcha espontánea de trabajadores que se concentra frente al edificio de dirección⁴⁸. La tensión es palpable, en tanto que la masa laboral obliga a que la reunión se adelante a ese mismo instante. Durante la reunión, los avances esperados no son tales, dado que los directivos comunican que el aumento salarial ronda el 10,5%, con la consecuente necesidad de firmar en las próximas veinticuatro horas. El comité ofrece algunas alternativas, pero la dirección pide un receso y, en el momento de salir de la reunión, un grupo de trabajadores colocados en el pasillo fuera de la habitación se introduce inopinadamente dentro, rompiendo la puerta de la sala de juntas.

Desde el comunicado del comité de empresa se especula que esta reacción violenta tiene su génesis *quizá a hechos originados en tiempos pasados, fundamentalmente por la política de personal*. Los miembros del comité protegen a los directivos hasta la llegada de la policía, quienes se encierran, en primer lugar, en el despacho del subdirector, y, seguidamente, en el despacho del secretario, después de que su primera opción fuera asaltada *rompiendo el mobiliario y diversos enseres, y produciendo pequeños incendios*. Como es evidente, la convocatoria de asamblea en el taller de maquinaria no se celebra. De este modo recuerda Juan García García este episodio:

Se mete la gente dentro de la oficina. Entonces, entramos nosotros a hablar con el director y el jefe de personal, y le decimos: "Mira, esto está muy mal. ¿Por qué no saltáis? Está ahí un furgón de la policía, saltad por la ventana". Las ventanitas eran así (hace un gesto con las manos). "No, no, no, nosotros eso no lo vamos a hacer. No podemos hacerlo". Al director le decimos: "Mira, que esto está muy malo". Nosotros estábamos viendo como la gente se estaba allí exaltada. Gente que, todo hay que decirlo, tenía media limeta en todo lo alto (Juan García García, técnico, antiguo miembro de UGT en el comité de empresa de 1984).

A las tres de la tarde, mientras que el subdirector, José Antonio Hervás García, consigue abandonar las instalaciones para abonar las nóminas de la jornada, Luis de Miguel Martín coge

⁴⁷ *Diario de Cádiz*, 28 de junio de 1983.

⁴⁸ *Diario de Cádiz*, 2 de junio de 1983.

el teléfono para dar parte a Salvador Domínguez, titular del Gobierno Civil en la provincia de Cádiz. La policía nacional, después de dialogar con algunas figuras del comité, accede al edificio para desalojar a los directivos. Las autoridades, provistas de escudos antidisturbios, preparan un pasillo desde la puerta hasta un lugar más seguro, no sin que se sucedan encontronazos con los obreros:

Y empiezan en el pasillo la gente pegando unos berridos en la puerta. Nosotros acojonados [...] Total, le reiteramos que no hagan tonterías porque puede haber problemas gordos. Y dicen que van a salir. Viene la policía y la policía “muy inteligente” se pone en un cordón y en vez de ponerse mirando para los trabajadores, se ponen mirando para los directivos. ¿Qué pasa?, que empiezan a pegarle puñetazos. La gente saliendo con los puños (Juan García García, técnico, antiguo miembro de UGT en el comité de empresa de 1984).

Antes de la entrada de la policía en las oficinas, algunos miembros del comité ya comunican que no se moverían de la factoría, por lo que, tras el desalojo de los directivos, cerca de unos 500 trabajadores permanecieron en asamblea permanente dentro de las instalaciones hasta las dos de la mañana, a lo que después acompañó el encierro.

3.3. ENCIERRO EN EL PETROLERO RÍO TINTO

Al día siguiente, la dirección de la empresa anuncia el cierre de la factoría hasta el 1 de junio, algo que vuelve a repetir hasta el día 7⁴⁹. Al mismo tiempo, los trabajadores encerrados convocan dos asambleas, una a las ocho menos cuarto de la mañana y otra a las tres de la tarde, para exponer una hoja de ruta al conflicto. En Madrid, sin embargo, comienzan las reuniones para desatascar el conflicto, donde están representados el comité, las secciones sindicales, las federaciones de los sindicatos y la dirección de AESA. *Grosso modo*, Juan García García recuerda ese viaje a Madrid:

Me citan a mí a Madrid al día siguiente. Entonces [...] yo veo allí en el aeropuerto a Cayetano Súnico con un golpe aquí (se señala la cara) y al director sin gafas. Total, llegamos a Madrid, nos reunimos antes con Antonio Puerta, porque después se iba a reunir la directiva de UGT, Koldo Contreras, Antonio Puerta, el director, el jefe de personal y yo [...] Creo que también venía Chinchilla, y nos vemos en el despacho de Antonio Puerta. Y nos dice: “Escucha, aquí hay que echar gente”. De los Astilleros, de

⁴⁹ ACEAC. Circulares Comunicados: 1983-1985. Aviso de la dirección de Astilleros Españoles (Cádiz), el 27 y 31 de mayo de 1983, caja 7.

los trabajadores. “Que hay que echar gente, que eso no puede ser. Eso de pegarle a un directivo, que no, que eso hay que despedir a unos pocos”. Ya tenemos ahí un problema gordo. Total, que de eso después se creó una comisión y quedó en agua de borraja. Pero él estaba deseando que se hubiese despedido a alguien (Juan García García, técnico, antiguo miembro de UGT en el comité de empresa de 1984).

No sabemos los detalles de la asamblea, pero estamos seguros de que es decisiva para que 300 de los trabajadores de la factoría hagan una demostración de fuerza y se mantengan encerrados en el petrolero *Río Tinto*, colocado en la dársena de los astilleros. Al entrar en la cubierta del barco, la tripulación se muestra extremadamente colaborativa con los obreros de astilleros, que en todo momento es respaldada por el capitán⁵⁰, quien, megáfono en mano, se dirige a las autoridades policiales y corrobora que estos nuevos *inquilinos*, a partir de entonces, se encuentran *bajo su responsabilidad*. Las seis cubiertas del petrolero se convierten, por tanto, en zona de habitación del personal de los astilleros. Su movimiento es limitado, pues no sólo es un espacio que cuenta con sus particulares fronteras, sino que tienen que respetar las diversas zonas donde habitualmente la tripulación desarrolla su vida diaria⁵¹. Así lo recuerda Antonio Galindo Fernández:

Un barco donde se vivía, se comía, se dormía y se hacía todo. Y donde prácticamente todos los días venía una barcaza con comida. Se utilizaba todo lo del barco, con lo cual nosotros dejábamos los horarios en que el barco lo tenían que utilizar la tripulación del barco y después la cocina era nuestra, dormíamos donde podíamos, se hacían las asambleas y evidentemente ahí había bastante gente (Antonio Galindo Fernández, verificador, antiguo miembro del comité de empresa en AESA-Cádiz, UGT).

La comunicación con el exterior es continua, dado que las radios locales y nacionales, así como la prensa escrita quieren conocer de la última hora de a bordo. Para ello se elige un representante que es el encargado de responder a las preguntas de los medios de comunicación. Fuera de la factoría, la policía tiene que tomar medidas excepcionales, como el cierre de la carretera industrial, pues muchos obreros hacen ademanes de incorporarse al encierro. Al mismo tiempo, los miembros del comité de empresa que permanecen en el exterior planifican jornadas de movilizaciones con las premisas de no enfrentarse con la policía y dar prioridad absoluta al apoyo de los encerrados a través del *envío de tabaco y víveres*⁵².

⁵⁰ *Diario de Cádiz*, 30 de mayo de 1983.

⁵¹ Documento de la descripción técnica del buque *Río Tinto*. Archivo del Museo El Dique, caja 170.

⁵² *Diario de Cádiz*, 29 de mayo de 1983.

A pie de fábrica, declaraciones de algunos operarios nos descubren que, si bien el conflicto estalló repentinamente, entre la masa obrera se intuye que *el conflicto tenía que estallar en cualquier momento*. En los días siguientes se prepara un calendario de reivindicaciones que van desde manifestaciones por las calles de Cádiz, hasta asambleas en diferentes puntos de la ciudad. Mientras que el 29 de mayo se suceden tres asambleas en los patios de las viviendas de astilleros, donde se empuja a mujeres e hijos de los trabajadores a manifestarse, el día 30 se celebra una manifestación multitudinaria que recorre desde la calle Santo Tomás, pasando por Brunete, hasta llegar a Ciudad de Santander y la Avenida de Andalucía.

Después de cinco días encerrados en el *Río Tinto*, desde Madrid se anuncia un acuerdo entre las partes, acaso pendiente de ser evaluado por el comité de empresa. Dicho acuerdo obliga a la adhesión del convenio marco, mismo al que se encuentran vinculadas las restantes factorías de AESA. Aun así, se firma en unos términos que aparentemente mejoran las condiciones de la plantilla de Astilleros de Cádiz, de ahí que se estipule *no eliminar ninguna cláusula más beneficiosa que pueda existir actualmente en [la] factoría de Cádiz*⁵³. Sin embargo, esta propuesta, si bien es aceptada por el comité de empresa y las secciones sindicales, no es suficiente para la asamblea de trabajadores.

El siguiente paso para el desbloqueo de la situación es convocar una reunión entre la dirección de AESA en la Bahía de Cádiz y el comité de empresa, teniendo como mediadores a Salvador Domínguez, gobernador civil, y Pedro Jiménez, delegado de Trabajo. De esta reunión se suscribe un documento entre la partes en el que quedan reflejado unos postulados necesarios de incorporar a la negociación en Madrid: adecuación de vacaciones anuales a 200 horas efectivas de trabajo, adaptar la fórmula de pagas extraordinarias de octubre y marzo a una factoría de reparaciones (no de construcción), establecer un índice de tiempo en los incentivos para toda la factoría, convertir la prima de asiduidad en trimestral (no anual) y crear un fondo de horas extraordinarias⁵⁴.

Al mismo tiempo, si el día 28 mayo se introducen cerca de 300 trabajadores al interior del *Río Tinto*, el 3 de junio quedan apenas unas 50 personas ajenas a la tripulación. A esas alturas, el vínculo entre los representantes de ambos sectores es incuestionable, pues, según Diario de Cádiz, *en el barco se han organizado grupos para realizar tareas de limpieza y mantenimiento del mismo y los encerrados han regalado ramos de flores a las esposas de los oficiales y bombones y caramelos a dos hijos de los mismos que se encuentran a bordo*⁵⁵.

⁵³ Diario de Cádiz, 1 de junio de 1983.

⁵⁴ ACEAC. Circulares Comunicados: 1983-1985. Documento redactado en reunión con el Gobierno Civil, el 3 de junio de 1983, caja 7.

⁵⁵ Diario de Cádiz, 3 de junio de 1983.

Con ocasión de la reunión se produce un encierro simultáneo, por un lado, de trabajadores en las instancias de la Diputación de Cádiz y, por otro, de familiares en el Ayuntamiento. Entre proclamas, recogida de aportaciones económicas para los encerrados y reuniones de las mujeres con Carlos Díaz, la situación parece estar estancada. Como medida de escape, el alcalde de la ciudad se compromete a viajar a Madrid para *darles a conocer [...] la dependencia que Cádiz tiene con el sector naval*⁵⁶.

Sin embargo, el documento anterior vuelve a aparecer en escena cuatro días más tarde, durante una reunión de la comisión deliberadora del convenio colectivo celebrada en los locales del Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC), y presidida por Francisco Calero Rodríguez, propuesto a petición de la parte económica.

Durante la primera parte salen a relucir los diferentes puntos a negociar⁵⁷. Con respecto a las vacaciones, la parte social propone que no se trabajen los sábados, a lo que es respondido por la parte económica con la propuesta de establecer 30 días de vacaciones siempre que los sábados formen parte de la jornada laboral. En relación con los incentivos, la dirección está conforme en aplicar las tablas de tiempo, aunque los trabajadores introducen la posibilidad de crear un calendario para los talleres. Acto seguido se introduce la cuestión de la asiduidad a razón de la creación de nuevos sistemas para su cómputo, pero la parte económica opta por la aplicación del convenio en esta línea. Como punto final surge la cuestión de las horas extraordinarias, que es respondida positivamente por la parte económica con la condición de que, por un lado, sea vinculado al plus de asiduidad y, por otro, que todas las horas se consideren estructurales por el comité.

Tras un receso estratégico, la reunión se reanuda algo después de las doce y media. En el apartado de las vacaciones, la parte social acepta los 30 días de vacaciones y manteniendo los sábados dentro de la jornada laboral, pero siempre que se estudie de una fórmula para los sábados, los domingos y los festivos. A razón de las pagas extraordinarias no se llega a un acuerdo, pero la parte económica comunica que sólo necesitan el tiempo suficiente como para que les informe *un grupo de personas que, de la factoría de Cádiz, se ha trasladado a la de Puerto Real para estudiarlo en detalle*. Asimismo, los incentivos son introducidos de nuevos por la parte social, que manifiesta una problemática en torno a las zonas del acero,

⁵⁶ *Diario de Cádiz*, 4 de junio de 1983.

⁵⁷ ACEAC. Circulares Comunicados: 1983-1985. Acta de reunión entre la dirección de AESA-Cádiz y el comité de empresa en el IMAC, el 7 de junio de 1983, caja 7.

la maquinaria y el taller de equipo, todas integradas por el sistema Gombert⁵⁸. Así, la parte económica se compromete a iniciar su modificación a partir del 20 de julio. Con relación a la prima de asiduidad, la parte social también propone que las salidas a media jornada no se consideren falta de puntualidad, así como la posibilidad de sustituir las horas de ausencia por permiso anual y la equiparación entre empleados y operarios. Para concluir con esta segunda batida de puntos se tratan las horas extras, lo que es aprovechado por el comité de empresa para proponer que se recoja en el convenio de la factoría el artículo íntegro del convenio de Puerto Real.

Tras el receso, la reunión se reanuda a las cuatro y cuarto. Por un lado, la dirección acepta los 30 días de vacaciones mientras se mantengan los sábados laborables. Además, adquiere el compromiso de fijar el premio de asiduidad y el plus de asistencia en 374 pesetas. Por otro lado, el comité se compromete a considerar todas las horas como estructurales. Posteriormente, las partes acuerdan examinar el texto íntegro del convenio para llegar a un acuerdo sobre su contenido. De esta manera, queda acordado que las vacaciones se disfruten íntegramente, sin posibilidad de compensación económica. No queda en el tintero tampoco la agilización del sistema para el cobro del plus de desgaste de herramientas. El comité, igualmente, sugiere la congelación de la asignación a la institución benéfica, reactivar una comisión activa en su día, estudiar y actualizar el estatuto jurídico y modificar la junta, con posibilidad de introducir miembros de la parte social, así como en la concesión de créditos. No obstante, quedan pendientes de evaluación futura cuestiones como el contrato de transportes, la entrada de la clínica, la ambulación y la seguridad en los cuadros, las dietas de viajes, la zona de paro, estudiar el sistema de incentivos, la prima colectiva de producción y el cuadro de servicios ininterrumpidos.

En una reunión celebrada el 13 de junio, sin embargo, se añaden algunos apéndices relacionados con la institución benéfica, las horas extraordinarias y la asiduidad, además de otras matizaciones sobre el articulado original. Pero más allá de añadidos de última hora, el acuerdo está prácticamente encauzado. Al día siguiente se vuelve a convocar otra reunión a las diez de la mañana. Ocasión en que las partes quedan completamente conformes con

⁵⁸ Este sistema Gombert, implantado en España a mediados del siglo XX, se trató de un proceso para evaluar la remuneración diaria de cada trabajador en su puesto de trabajo. Su función era asociar la remuneración total del trabajador a su productividad. Los cálculos para medirlos eran: R (remuneración total) = A (calificación de puesto de trabajo) \times B (base salarial) \times C (cantidad de trabajo útil medido en el periodo correspondiente). Exposición del sistema recogida en el BOE (22 de septiembre de 1964), artículos 34 y 35 de la Resolución de la Dirección General de Ordenación del Trabajo por la que se aprueba el Convenio Colectivo Sindical entre la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Militares, S.A. y su personal.

lo negociado, por lo que el comité de empresa manifiesta que *propondrá a la asamblea a celebrar al efecto la firma del convenio colectivo para 1983 en los términos acordados en las sesiones*⁵⁹.

Para estos momentos, los encerrados habían salido del Río Tinto, que continuaba con sus reparaciones sin mayores complicaciones. Lo cierto es que los trabajadores, que llegaron a convocar una huelga durante esta última negociación, volvieron al trabajo. Ya todo estaba escrito. Desde entonces se iniciaba un trabajo aún más duro, que no era sino prepararse para la reconversión del sector. Pero antes de todo, como si retrocedieran en el tiempo, quedaba volver a negociar el convenio de 1984, pero esta vez con una ruta fija para todos los astilleros.

CONCLUSIONES

El 29 de julio de 2003, el petrolero *Río Tinto* llegó a los astilleros de desguace de Chittagong, localizado en Bangladesh. Una última travesía en la que, sin embargo, era conocido como *Swansea*, aunque previamente se trató del *Golar Liz* en 1986 y *New Prosperity* en 1989⁶⁰. Su salida de Cádiz se produjo en torno a agosto de 1983 en mitad de una gran expectación por parte de los trabajadores, quienes se despidieron de la tripulación con todo tipo de proclamas y vítores como agradecimiento al apoyo mostrado meses atrás. Lo cierto es que, después de los acontecimientos vividos en la factoría de Cádiz entre mayo y junio, la realidad de la industria naval gaditana cambió poco. Los ánimos se habían tranquilizado solamente unos meses, pues a la vuelta del verano comenzaron los preparativos para la negociación del nuevo convenio. Esta calma no duró mucho más, acaso hasta los primeros meses del año siguiente, cuando el comité de empresa dirigido por los NA decidió convocar unas elecciones que, previas a la reconversión industrial del sector naval, ganó UGT por mayoría absoluta. Parece como si después de toda esta última lucha obrera se volviera nuevamente al punto de salida.

Pero, claro, ¿cómo podemos explicar la decisión de la tripulación del Río Tinto de ayudar a la industria naval gaditana? Es difícil de concretar con exactitud, pero, a nuestro juicio, se debe a las experiencias similares vividas por este mismo barco en años anteriores. El profesor Zamora Terrés⁶¹ nos habla de las vicisitudes de la marina mercante desde principios de la década de los ochenta, momento en que se produce un deterioro del sector naviero a través

⁵⁹ ACEAC. Circulares Comunicados: 1983-1985. Acta de reunión entre la dirección de AESA-Cádiz y el comité de empresa en el IMAC, el 13 y 14 de junio de 1983, caja 7.

⁶⁰ Antonio José Fraidias Becerra, primer Oficial de Maquinas en el buque *Río Tinto* entre 1982 y 1984.

⁶¹ Sirvan igualmente estas palabras como agradecimiento a Juan Zamora Terrés, quien atendió con toda amabilidad mis preguntas y me facilitó la localización de muchas fuentes relacionadas con la marina mercante.

de la venta masiva de buques al exterior y la desaparición de empresas del ramo⁶². Más razón aún si tenemos en cuenta que los trabajadores de la marina mercante comenzaron, apenas unos años atrás, una negociación de convenio tan drástica como de la que fueron testigos en Astilleros de Cádiz. Una tripulación que, según lo ocurrido en el *Río Tinto*, *mantuvo un ejemplo de organización sindical asamblearia y participativa* con ayuda de reuniones para analizar problemas del buque, los problemas sindicales y la constitución de un Fondo Sindical de la Tripulación⁶³.

Unos episodios que, por lo que creemos, encontraron su vértice en la solidaridad de los trabajadores de distintos ramos, quienes se nutrían por aquella época de un sentimiento indistinto por cambiar las cosas allá donde fuera. Desde luego, este episodio dejó huella en los Astilleros de Cádiz, una huella que sólo fue desplazada de los recuerdos por los acontecimientos de diciembre de 1984.

BIBLIOGRAFÍA

AA.VV. *Análisis económico del sector de construcción naval español y de sus relaciones estructurales con el transporte marítimo*. Madrid: Seminario de Estructura Económica del Colegio Universitario San Pablo, 1975.

GONZÁLEZ I CALVET, Josep. Crisis, transición y estancamiento. La política económica española, 1973-1982. En EXTEZARRETA, Miren. *La reestructuración del capitalismo en España, 1970-1990*. Barcelona: ICARIA, 1991.

CÁCERES RUIZ, Ignacio. Política Industrial. El sector de construcción naval en España. Tesis Doctoral, 1998.

HOUPT, Stefan y ORTIZ-VILLAJOS, José María. *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*. Madrid: LID, 1998.

LORCA ALCALÁ, José María. La guerra del Yom Kippur en 1973 y la subida del crudo en España. *APORTES* [en línea]. 2015, 30 (88), pp. 147-168 [consulta: 9 de julio de 2022]. Disponible en <https://revistaaportes.com/index.php/aportes/article/view/141>

MARTÍNEZ ROMERO, María Francisca. *La construcción naval en España en los siglos XIX y XX: Historia de la factoría de Matagorda en la bahía de Cádiz*. Tesis doctoral, 1988.

⁶² ZAMORA TERRÉS, Juan. *El sindicato libre de la marina mercante, un intento de unidad sindical*. Tesis Doctoral: 1996, p.551.

⁶³ *Ibidem*, p. 558.

MARÍN ARCE, José María. *Los sindicatos y la reconversión industrial durante la Transición*. Madrid: CES, 1997.

NADAL, Jordi. y otros. *La economía española en el siglo XX*. Barcelona: Ariel, 1994.

ORTIZ-VILLAJOS, José María. *La creación de Astilleros Españoles, S.A.: El nacimiento de un gigante de la construcción naval*. En HOUP, Stefan y ORTIZ-VILLAJOS, José María. *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*. Madrid: LID, 1998.

ORTIZ-VILLAJOS, José María. *Euforia, crisis y renovación en las empresas de construcción naval del INI, 1969-1998*. En HOUP, Stefan y ORTIZ-VILLAJOS, José María. *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*. Madrid: LID, 1998.

POLO BRAZO, Rafael. *El ocaso de Astilleros*. Sevilla, 2001.

SCHWARTZ, Pedro y GONZÁLEZ, Manuel Jesús. *Una historia del Instituto Nacional de Industria (1941-1976)*. Madrid: Editorial Tecnos, 1978.

SUDRIÁ, Carlos. *Un factor determinante: la energía*. En NADAL, Jordi. y otros. *La economía española en el siglo XX*. Barcelona: Ariel, 1994.

TAMAMES, Ramón. *Introducción a la economía española*. Madrid: Ediciones del Prado (Alianza Editorial, S.A.), 1967.

ZAMORA TERRÉS, Juan. *El sindicato libre de la marina mercante, un intento de unidad sindical*. Tesis Doctoral: 1996.

FUENTES

SEPI. Memoria y resumen de actividades del INI en Astilleros de Cádiz, S.A. y Astilleros Españoles, S.A. entre 1968 y 1970.

ACEAC. Actas del Jurado de Empresa de Factoría de Cádiz, 1965-1977, caja 1.

ACEAC. Circulares Comunicados: 1983-1985, caja 7.

ACEAC. Convenios Colectivos de la Factoría de Cádiz, caja 7.

ACEAC. Elecciones Sindicales (1983), caja 22.

ACEAC. Reconversión Naval. Plan de Ajustes de los Grandes Astilleros, caja 27.

Archivo del Museo El Dique, cajas 169 y 170.

Boletín Oficial del Estado (22 de septiembre de 1964): la Resolución de la Dirección General de Ordenación del Trabajo por la que se aprueba el Convenio Colectivo Sindical entre la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Militares, S.A. y su personal.

Revista *Ingeniería Naval*, nº587, mayo de 1984.

EL PAÍS, 30 de octubre de 1977.

EL PAÍS (suplemento de economía Cinco Días), 14 de junio de 2002.

Diario de Cádiz, 28 de mayo a 8 de junio de 1983.

Testimonio oral de Antonio Galindo Fernández, verificador, antiguo miembro del comité de empresa en AESA-Cádiz, UGT.

Testimonio oral de Juan García García, técnico, antiguo miembro de UGT en el comité de empresa de 1984.

Testimonio escrito de Antonio José Fraidías Becerra, primer Oficial de Maquinas en el buque Río Tinto entre 1982 y 1984.