

ALMUSSAFES, DÉU ANYS DE FORD

# Almussafes era una festa

Ara fa justament déu anys que Mr. Henry Ford va decidir substituir els dacsars i tomacars de la Foia d'Almussafes per les plantes de muntatge de la multinacional automobilística Ford. Les instal·lacions, cada volta més dirigides a la cadena, han convulsionat la societat local.

Miquel Alberola

**B**en avançada la dècada dels 70, Almussafes no havia tingut més contacte amb el món del motor que els dels cotxes que transitaven l'asfalt local en direcció a Xàtiva o Silla i l'esporàdica maquinària agrícola. Això i algun talleret de mecànica nascut a propòsit de l'era de l'«home transportat». Fin aleshores, Almussafes, era, essencialment, un municipi regular de la Ribera Baixa; una extensió de terreny extraordinàriament minifunditzat i destinat a la producció d'arròs, taronges, hortalisses i cereals. Tot, alimentat per les diverses ramificacions aquíferes de la sèquia reial del Xúquer, l'artèria principal de l'economia agrícola de les Riberes.

Quan els especialistes en cartografia terrestre i terrenal de Mr. Henry Ford, en detriment de Sevilla i Saragossa, van fixar-se en la partida de la Foia, enclavament actual de la factoria, Almussafes va impregnar-se d'una atmosfera emotiva i premonitòria de solucions contundents. Poc o molt, com el sainet berlanguà de *Bienvenido, Mr. Marshall*, però particularment bernatibaldovitzat. El veïnat, ràpidament, va cavillar operacions immediates: la instal·lació de la factoria precipitava les reflexions i el valor de les possessions municipals.

L'adquisició de terrenys per a la implantació de la multinacional va anar acompanyada del malestar i la indignació dels propietaris de les hortes, els quals havien —ho van fer, fet i fet— de renunciar a les seues parcel·les productives per un preu que ni consideraven just ni podia garantir-los, de cara al futur, la manutenció familiar. Això va provocar l'amenaça de l'empresa automobilística de traslladar el projecte a unes altres localitats: Carcaixent o Puçol. Conten que qui era alcalde en aquells dies en què el difunt estava morint-se va buscar un grapat de joves i va dotar-los de pancartes perquè es manifestassen da-



vant l'Ajuntament, a fi que el negoci de Mr. Ford no acomplís l'amenaça.

Aquella manifestació, en la qual alguns veïns portaven a la mà la cèdula de propietat dels terrenys afectats, va ser decisiva. Aquells que no van vendre, van ser expropiats. Amb aquesta decisió, totes les previsions assenyalaven un creixement espectacular del poble i la reactivació de les indústries de l'àrea circumdant. La sort d'haver extret del bombo Almussafes produïa un saldo imprevisible, beneficiós per a la comarca i, sobretot, per a la localitat.

Deu anys després, Almussafes és evident que ha canviat. Però la revolució augurada no ha estat tan aparatosa com intuïa la lògica municipal. «No hi ha dubte —ens ha declarat **Vicent Escrivà Ribes**, actual alcalde— que l'aportació de Ford és determinant en el pressupost municipal: té una incidència, aproximadament, entre el 55 i el 60 per cent. Gràcies a això, l'Ajuntament disposa d'una millor economia per a equipaments i servicis. Urbanísticament, el poble ha canviat en aquests deu anys, però va





Dalt, el contrast, al carrer. Baix, polisportiu municipal.

ser a partir de 1981 quan redactàrem el pla general, el qual va suposar un gran avanç: la racionalització de les altures i els equipaments d'escolarietat».

«A hores d'ara —continua Escrivà Ribes— el poble té un creixement superior a la mitja. Unes tres-centes famílies han vingut de fora, això vol dir que de 4.000 habitants que tenia el poble en 1976, hem passat, segons l'últim cens, a 5.700. Els immigrants s'han integrat absolutament. Quan va anunciar-se la implantació de l'empresa, la gent estava preocupada per una possible despersionització del poble, ja que esperàvem una afluència desmesurada d'immigrants».

«L'Ajuntament —prosegueix l'alcalde— manté una gran col·laboració amb l'empresa en tot tipus d'actes. Les relacions són excel·lents, tant a nivell personal com institucional. Tenim una sèrie de contactes a través

de l'associació cultural i esportiva de l'empresa, una relació important d'intercanvis. Avui mateix, hi ha una reunió per veure si podem fer una escola de ciclisme, en la qual Ford col·laborarà com a empresa i com a col·lectiu esportivo-cultural. El polisportiu del poble, per exemple, és utilitzat pels treballadors de l'empresa; ells hi organitzen competicions, i la gent del poble també utilitza les instal·lacions esportives de l'empresa: la majoria de membres d'aquella associació també ho són de les del poble. D'altra banda, a nivell cultural, la Ford també ha previst potenciar la Biblioteca Municipal amb l'adquisició d'alguns lots de llibres de caràcter tècnic».

Pel fet de no haver-se acomplit el pronòstic d'afluència migratòria massiva, cosa que hauria invalidat la infraestructura del poble, les aportacions tributàries de la multinacional ha do-

tat les arques municipals d'una solvència insòlita. El consistori ha incrustat zones verdes arreu de la localitat, ha construït un polisportiu ampul·lós i unes piscines municipals d'identificació adjetiu. Això, més la construcció d'una casa de la cultura de dimensions i estructura poc habitual.

L'arribada de la industrialització —és una manera de dir-ho— no ha postergat l'agricultura a un reducte marginal de guanyar-se la vida, tot i que és apreciable —subliminalment, això sí— un intent comportamental de constituir les faenes d'horta en una manifestació folklòrica, un quist antropològic. «El 1969 —ens ha fet saber Severino Magraner, director de la Caixa Rural de la Cooperativa Agrícola d'Almussafes— ja s'entrava un volum de collites que rondava els deu milions de quilos. Aquest percentatge es mantingué fins 1979. En aquells deu anys, la Caixa evolucionà únicament a nivell del cost de la vida. No hi ha grans propietats a Almussafes: eixim a unes sis fanecades per explotació. Ara bé, a partir de 1979 i fins a 1985, la producció de les collites s'ha doblat: de nou milions dos-cents mil quilos, hem passat als divuit tres-cents, que férem la temporada passada».

«La Ford, el que ha aportat —segons Magraner— és una cosa més sociològica que real. Els primers treballadors de l'empresa van fer una visita a la factoria d'Anglaterra, i allí els digueren que allò havia prosperat molt de pressa, que tot el que eren terres confrontants, en un període de set o vuit anys, s'havien convertit en fàbriques. I ací pensàvem que passaria igual. Però han passat deu anys, i d'això, res. Aquella possibilitat va repercutir en la Cooperativa, perquè en aquells moments estava en condicions de fer l'ampliació d'instal·lacions, i





Dalt, Vicent Escrivà, l'alcalde. Baix, Salvador Grau, director de la Caixa d'Estalvis de València.

per esperar a veure què passava, ho van deixar córrer. La Cooperativa, des del 74 fins al 79, no ha fet cap inversió immoble ni de maquinària: Vam parar per veure què ens venia damunt».

«La industrialització, evidentment, no ha estat tan forta —continua Severino Magraner—. Com que a Almussafes la propietat està molt repartida, la gent no ha abandonat la terra, i continua treballant-la després de l'horari de l'empresa. A part, la gent encara manté una certa desconfiança pel que fa al fracàs de l'empresa, i es busquen una altra marxa per poder continuar vivint després. Aquells que ho van perdre tot en l'expropiació van tenir molts problemes. Els increments de la inflació de l'època, ja que els bancs pagaven a terme fix el sis, el set o el vuit per cent o l'equivocació, per part d'alguns, en invertir en Sofico, Rentirver, empreses que van fracassar, són fets que hi van contribuir. Els qui van posar els diners a terme fix cobraven uns interessos de l'ordre del 18 o el 19 per cent, mentre que la inflació havia pujat el 68 per cent: estaven en números rojos. Els que no ho van invertir, com no hi havia res a invertir, també ho van perdre tot».

La solució d'adquirir terres en termes confrontants tampoc no resultava viable. Entre altres coses, perquè no estaven en venda. Això va causar greus i dubtosos problemes pel que feia al futur dels expropiats. «A mi —ens ha explicat Juan Villalba, a qui ho van expropiar tot— em van deixar net. Un trosset de terra que em quedava, me'l va agarrar l'autopista. Jo no estic content de la Ford. Al poble no ha portat cap mal, però als que ens va



tocar l'expropiació, ens va fer uns desgraciats. Ara mateix, jo tinc un fill que, després d'haver superat una sèrie de proves i haver passat la revisió del metge, l'empresa no l'ha acceptat. Ja ho ha intentat tres voltes. Després d'haver-nos llevat tota la terra, havien d'haver tingut una miqueta de consideració amb nosaltres. La Ford, a molts, els ha fet rics, però als altres ens ha deixat afonats. ¿Jo com havia d'anar a comprar terra als termes d'Algemesí o d'Albalat, a 30 Km d'ací, si damunt em costava molt més cara que jo l'havia venuda?».

«Jo tinc tres germans —ens ha detallat Villalba— que s'han quedat com jo. Un d'ells, dels diners que li van donar, va muntar una fonda, pensant que vindria molta gent, però no res. Només quan ve la temporada de la ceba, i poc més. Jo he pogut ti-

rar endavant i traure els xiquets com he pogut, fent algun jornal. No mire malament que hagen posat la Ford, però jo ara tinc tres xics que no tenen treball, i de fora del poble estan entrant-ne molts. Havien de triar, preferentment, els del poble.»

Amb les expropiacions, les terres que se salvaren dels objectius de la multinacional, van recol·locar-se extraordinàriament, de manera que els expropiats van trobar-se que, per comprar una fanecada, necessitaven els diners que ells havien rebut per tres de les seues. Això, junt amb les intervencions de l'alcalde franquista Vicent Bosch, que va fer tot el possible perquè a la factoria no treballàs massa gent del poble, va enfosquir el panorama. De fet, fins que va ser llevat del seu càrrec, en la Ford no treballava quasi ningú del poble. Amb la incorporació al consistori de Vicent Escrivà Ribes, del PSOE, l'Ajuntament va aconseguir que l'empresa oferís un lloc de treball a tots els veïns menors de trenta-cinc anys, cosa que, pel que veiem, tampoc no ha resolt tots els problemes.

Però, generalment —o particular—, el poble disposa d'una salut econòmica inusual, tan pel que fa a la fesomia urbana com a la butxaca domèstica. El director de Caixa d'Estalvis de València, sucursal d'Almussafes, ens ho ha corroborat. «S'ha notat —ens ha confessat Salvador Grau— en gran manera l'increment econòmic en els bancs, per diversos factors. Per primera volta, ha vingut molta gent a viure a Almussafes motivada per la Ford. I un altre factor important és que l'agricultura continua com abans. Aleshores, la cosa de la indústria és una economia addicional a la que ja disposava el poble. Actualment, les nòmines que entren al poble estan en un ordre de cinquanta o seixanta milions de pessetes mensuals, i, clar, es nota. És un increment a tots els nivells».

Només caldrà fer una volta pel poble i podrem observar l'auge constructor, l'abundància d'oficines bancàries, la multiplicació de joieries i botigues de pell. Una generació veloç que ha passat del mànec del llegó al de la raqueta de tennis amb una facilitat acrobàtica, supersònica. Proliferació de restaurants i cafeteries, i una concurrència canalitzada a les pràctiques esportives i al canvi del ramal de l'haca pel volant aerodinàmic de l'últim model fet a la Foia. Allí, entre el cel nuvolós, pels clars, irradiava el dòlar. □