

Almussafes és un poble de 7.400 habitants de la Ribera Baixa marcat des de fa un quart de segle per la instal·lació d'una factoria de Ford, una de les fàbriques de cotxes més grans de tot Europa. Els veïns viuen la presència del gegant industrial, a 1,5 km del nucli urbà, com una font d'ingressos inestimable que, malgrat tot, no ha capgirat la idiosincràsia d'aquest antic poble de llauradors.



Almussafes, un Detroit d'ànima agrària



“**L**a primavera de l'any 1973 van començar els rumors que Ford, la productora d'automòbils més gran a àmbit mundial, volia instal·lar una factoria a Espanya. Abans, segons sembla, d'estar decidida la ubicació, ja es movia per Almussafes i el seu terme gent amb portafolis en els quals podia llegir-se el retolet de *Top secret*.” José Bosch, metge d'Almussafes en aquella època i descendent d'una nissaga de galènics d'aquesta localitat, recreava a *Almussafes, noticiario histórico costumbrista* l'arribada del gegant industrial a aquest poble de llauradors. Siga completament real la seua descripció, o, més probablement, estiga impregnada amb algun efluvi literari, el ben cert és que a començament dels anys setanta, l'empresa que fundà Henry Ford, paradigma de la segona revolució industrial, havia decidit instal·lar una factoria per consolidar el seu mercat a l'estat espanyol, i estudiava, entre altres opcions, la possibilitat que aquest xicotet poble, de 3.500 habitants, l'acollira. Albert Girona, professor d'història contemporània de la Universitat

de València, explica també una anècdota d'aquests prelude: "Arribà a Almussafes un grup d'investigadors, probablement francesos, que van fer estudis sociològics abans de la instal·lació de la factoria."

Finalment, Ford va decidir construir la seua factoria en aquest poble, i l'any 1973 començà el procés d'expropiacions dels terrenys on havia d'anar la fàbrica, a la partida de la Foia, al nord del terme, una de les zones de més valor agrícola.

Per què la multinacional va anar a parar a Almussafes? També ho explica Girona. "Ford va fer un estudi de l'economia valenciana i va trobar una zona amb una població agrària amb necessitat de reconvertir-se en industrial, una mà d'obra poc conflictiva i preparada per al treball", constata. Aquesta àrea, a més, tenia molt bones comunicacions per carretera i per ferrocarril, i també amb el port.

Malgrat totes les promeses de desenvolupament econòmic, el procés d'expropiació va ser traumàtic. La propietat, a Almussafes, estava molt repartida, i bona part de la població va ser afectada per aquesta expropiació, i també per la que es va dur a terme poc temps després per construir l'autopista A-7. Els preus que es van pagar, a més, van ser molt baixos. Els propietaris van organitzar-se per rebutjar l'expropiació, i va començar una campanya propagandística per pressionar-los perquè vengueren. Les autoritats franquistes, fins i tot, van orquestrar una manifestació d'un ranci aire *desarrollista* al costat de l'ajuntament amb el lema "Que vinga la Ford!". "L'arribada de Ford a Almussafes fou traumàtica perquè era una societat agrícola molt arrelada a la terra d'una manera atàvica que de la nit al matí es troben amb un tercer, en aquest cas la Ford, que els desposseeix del seu mitjà de vida, que era la terra", assegura Josep Chaqués (Bloc Nacionalista Valencià), alcalde d'Almussafes.

L'expropiació va afectar propietats de bona part dels veïns del poble. Alguns van quedar-se quasi sense res. Amb el temps, i les expropiacions posteriors, per construir l'autopista i les dues fases del polígon industrial que envolta la fàbrica Ford, quasi tots han estat afectats per alguna expropiació. "Amb l'expropiació



PAUSA GIL

per construir l'autopista, l'emotivitat social del poble —diu Chaqués— es va equilibrar, perquè tots estaven afectats." Avui en dia, més d'un terç del terme municipal està ocupat per instal·lacions industrials.

El conflicte amb els propietaris no va ser cap obstacle perquè la multinacional començara la seua activitat. Els interessos de Ford, que volia introduir-se en el creixent mercat dels utilitaris a l'estat espanyol amb el cotxe que finalment va ser batejat amb el nom de Fiesta, i les maniobres de les forces econòmiques del franquisme, que van fer tot el possible perquè la multinacional s'instal·lara al País Valencià, constituïen una aliança

La taxa d'atur d'Almussafes és de l'1.8%, molt per sota del que ja es considera plena ocupació

contra la qual res podien fer uns centenars de llauradors. El 18 d'octubre de 1976 eixí el primer Ford Fiesta de la factoria. Un vehicle que tingué un èxit rotund entre la classe obrera que anava apujant el seu nivell de vida des dels primers anys del *desarrollismo*.

"El canvi va ser molt bo. De no tenir faena es va arribar a la situació de no trobar homes per a treballar", conclou Salvador Calatayud, que va treballar com a electricista en la construcció de la factoria. Aquest balanç d'optimisme sense pal·liatius és compartit per quasi tots els veïns d'Almussafes consultats per aquest setmanari. Els habitants del poble van comprovar en pocs anys com es disparava la riquesa fins a esdevenir una localitat amb una de les rendes per càpita més altes de l'estat espanyol. Amb l'arribada de la Ford començava a disparar-se la quantitat de comerços i, sobretot, de sucursals bancàries, símptoma inequívoc d'un volum monetari creixent. També les arques de l'Ajuntament començaven a notar-ho, amb els impostos que pagava la multinacional. Avui, aquesta administració té un insòlit pressupost anual de 1.380 milions. El 40% d'aquests ingressos de la corporació municipal s'obtenen dels impostos industrials. Tan sols cal donar una volta pel poble per comprovar la gran quantitat d'infraestructures, es-



Diverses instantanes d'Almussafes.
A l'esquerra, un dels carrers de la part antiga del poble. Al centre, un Ford Fiesta, el primer cotxe que va eixir de la factoria. A la dreta, el parc que centra la vida de la localitat.

país públics, i anuncis d'actes culturals que hi ha.

Al principi, malgrat aquestes dades incontestables, no tot van ser flors i violes. Alguns veïns d'Almussafes no van poder resistir el treball en la cadena de muntatge. "La gent vella del camp va entrar, i va haver d'eixir-se'n encara que guanyara més que al camp. Els semblava que estaven tancats en una presó", relata Fernando Hernández, que va treballar a la fàbrica quasi des del principi.

En contra del que es poguera haver esperat, la instal·lació d'una fàbrica que va donar treball a més de 10.000 operaris no va canviar radicalment la fisonomia del poble. Van començar a arribar alguns immigrants que ja tenien experiència en altres factories del sector de l'automòbil, però la Ford, sobretot, es va nodrir d'operaris residents en un radi de cinquanta quilòmetres al voltant de la factoria, transportats diàriament amb línies pròpies d'autobusos. "Ford va instaurar la política que els treballadors no foren d'Almussafes, i els va dur d'un radi que comprenia des de l'Horta fins a Xàtiva i Gandia –explica Girona–. L'estratègia de Ford va ser molt intel·ligent en una època d'efervescència sindical. Així, van aconseguir difuminar la pressió i a la llarga va ser beneficiós per a tots, per a l'empresa i per al poble. Almussafes ha

anat creixent molt moderadament, els immigrants han anat integrant-se i s'ha mantingut la identitat com a poble de la Ribera." En un quart de segle, la població d'aquesta localitat tan sols s'ha duplicat. Ara té 7.400 habitants.

Treball per a tots. Avui en dia, treballen a la Ford uns 300 veïns d'Almussafes. La faena per al poble, la dona, sobretot, el polígon que envolta la fàbrica, començat a construir a començament dels anys noranta i integrat per diverses empreses que han assumit progressivament algunes de les faenes que abans es duïen a terme dins de la factoria. Hi ha més de 1.000 veïns d'Almussafes treballant en aquestes fàbriques, encara que amb uns sous prou més baixos que els que paga la multinacional. Aquests llocs de treball, en conjunt, són el sustentador essencial d'una localitat amb una taxa d'atur d'un 1,8%, molt per sota del que ja es considera nivell de plena ocupació. L'agricultura, abans omnipresent, és, ara com ara, una ocupació residual. "Hi ha una cooperativa que funciona molt bé i dos grans comerços agrícoles. Aproximadament, un 20% de la població viu de l'agricultura", assegura Girona.

Hi ha qui troba a faltar altres èpoques d'esplendor agrària, com el llaurador Vicent Sebastià. "Als agricultors, la Ford

ens ha fotut –exclama–. Aquesta empresa s'ha endut quasi mig terme de la millor terra que tenim. Ara, al camp, només queden vells, quan al terme d'Almussafes tenim un clima molt bo per al cultiu de verdures i hortalisses. Està desapareixent la millor mà d'obra per a l'agricultura de tot l'entorn de València. És un treball molt més complicat que el d'un operari de la Ford. Els llauradors són molt competents i tenen molta sapiència. És tota una cultura agrícola amb una mà d'obra excel·lent el que està perdent-se."

Els agreujats, però, són una minoria. La major part dels que van entrar a treballar a la Ford, antics propietaris agraris, van continuar llaurant els seus camps, d'hortalisses i de tarongers, en les hores lliures. "No és un poble agrícola, però conserva en bona part aquesta mentalitat", assegura Albert Girona.

Lluny queden els temps en què els almussafenyens havien d'anar-se'n a la verema francesa a guanyar-se el pa, i també els anys previs a la posada en marxa de la factoria, quan la Ford els va enviar a aprendre les rutines industrials a Anglaterra, Alemanya, o en cursets en el mateix poble. El futur, vint-i-cinc anys després, s'albirava amb el mateix optimisme dels primers veïns que es preparaven per ser operaris del gegant, ja que els habitants d'aquest poble confien en la solidesa d'aquesta factoria de Ford, malgrat els periòdics conflictes entre l'empresa i els treballadors. "El marge de confiança en la producció de Ford no canvia –assegura Chaqués– per la solidesa de la factoria d'Almussafes. Em sembla que és la més rendible de tot Europa."

Dijous passat, 18 d'octubre, en el vint-i-cinquè aniversari de la producció del primer cotxe a la factoria, els carrers d'Almussafes es van veure envaïts per un enrenou poc habitual. Una multitudinària manifestació de treballadors de la Ford, que duen deu mesos d'enfrontament amb la direcció de l'empresa per la negociació del conveni, arribava a les portes de l'ajuntament, a un quilòmetre i mig de la factoria. En aquest poble de la Ribera, però, recuperar la tranquil·litat de la vida al carrer és qüestió d'una estona.

Miquel Calvet