

ASTILLEROS

© 2013 Rubén Vega García

Edita: AFOHSA / Pensar Consulting S.A.L.

Edición cofinanciada por la Consejería de Economía y Empleo del Principado de Asturias a través de la subvención al proyecto de la Universidad de Oviedo: "Trabajo industrial: identidades, memoria y patrimonio" (Ref.: SV-PA-13-ECOEMP-48) dirigido por Rubén Vega.

Autor: Rubén Vega García

Fotografía: Alejandro Zapico

Fotografías páginas 46, 49, 50 y 51 cedidas por Antonio Jiménez

Traducción al inglés: Estibaliz Varela

Corrección de textos en inglés: Antonia Tato

Diseño de cubierta y maquetación: Trisquelmedia

Imprime: Gráficas Rigel

ISBN: 978-84-9704-798-2

Depósito legal: AS 00663-2014

Printed in Spain - Impreso en España

Serie Culturas del Trabajo Nº1

Agradecimientos

CIFP La Laboral, CSI, Fundación Juan Muñiz Zapico, Luis Fernández y, muy especialmente, Estibaliz Varela y Antonia Tato por su inestimable ayuda con el inglés.

Hoy miro al mar y veo al hombre
que se dejó la piel soldando
la lámina metálica que un día
abrazó el vientre sucio del océano.

Hoy miro al mar y veo al hombre
que levantó su voz (esa palanca
que algunos creen que no sirve de nada)
frente a la explanada del astillero.

Hoy miro al mar y veo al hombre
que construía barcos con sus mano
observar melancólico la fiesta
que ha disparado el verano entre la gente
y ha devuelto la vida al dique,
aunque las cosas sigan como estaban:
otra semana negra en el naval.

Julio Rodríguez



NO CIRCUITO

CECILIO J. PEREIRA
FOTO: RICARDO

Foto
Ricardo

Un astillero encierra -e irradiia- un complejo mundo de saberes, experiencias e identidades. Sus trabajadores se forjan en un largo aprendizaje que los conecta con la tradición y son a la vez constantes receptores de novedades que ponen a prueba sus cualificaciones y capacidad de adaptación. Orgullo profesional, solidaridades de oficio y de clase, acción colectiva y conciencia de sus propias fuerzas les han conferido a lo largo del tiempo relevancia económica, social, política, sindical... En torno a la construcción naval se teje una cultura del trabajo que trasciende lo laboral e impregna la vida. La memoria de los trabajadores y de su saber hacer configura un patrimonio intangible cuyos ecos laten en los espacios de trabajo y resuenan en la sociedad. Conocer, valorar y preservar ese legado conecta al futuro con el pasado enriqueciéndolo.

Las imágenes contenidas en este libro remiten a un espacio concreto: el astillero que entre 1888 y 2009, mantuvo su actividad en la bahía de Gijón y que fue popularmente conocido como El Dique. Muchos de los rasgos que distinguieron al colectivo humano que en esas instalaciones trabajó durante más de un siglo en la construcción naval son, no obstante, extrapolables. Los rostros y las palabras de estos trabajadores reflejan experiencias y condensan historias propias de un colectivo laboral con acusada personalidad.

A shipyard encloses -and irradiates- a complex world of knowledge, experiences and identities. Its workers are being shaped during a long apprenticeship that connects them with tradition and, at the same time, they are the constant receptors of novelties that challenge their qualification and their adaptation abilities. Professional pride, class and trade solidarity, collective action and awareness of their own strengths have given them economic, social, political and union relevancy through time. A work culture that goes beyond labor and imbibes life is built around shipbuilding. The workers' memory and their know-how give shape to an intangible heritage whose echo beats in the work space and reverberates in society. Knowing, valuing and preserving this legacy is what connects past with future while enriching it.

The images included in this book refer to a very specific space: the shipyard that, between 1888 and 2009, kept its activity at Gijon Bay and that was commonly known as "El Dique" (The Dock). Many of the features that distinguished the group of people that worked in shipbuilding in those facilities can be extrapolated. The faces and words of those workers reflect experiences and gather the stories of a working group with a marked personality.

A black and white photograph capturing a scene at a port or industrial area. In the foreground, several large, tall industrial cranes stand silhouetted against a sky filled with dramatic, scattered clouds. One crane on the left is particularly prominent, its arm extending diagonally upwards. In the background, a range of buildings, including residential and commercial structures, are visible across what appears to be a body of water. The lighting is high-contrast, emphasizing the textures of the clouds and the metallic forms of the cranes.

LOS OFICIOS DEL DIQUE

THE SKILLED TRADES OF "EL DIQUE"

Cuando se escucha la voz de los trabajadores aflora una conciencia del valor del trabajo y una identidad construida sobre el sentido de lo colectivo. Los fotografiados y entrevistados cubren un abanico de nueve profesiones u oficios representativos: calderero, soldador, tubero, ajustador, electricista, carpintero, gruista, delineante e ingeniera, si bien en varios casos desempeñaron más de un oficio y en uno de ellos se da la circunstancia de haber pasado de la condición de obrero manual a la de mando (jefe de taller y jefe de aceros). Los más antiguos ingresaron como aprendices, con 14 años de edad, en 1963 y 1964 y desarrollaron toda su vida laboral en los astilleros y los más recientes lo hicieron en 1997 y 2002, siendo también quienes tuvieron un vínculo más corto: cuatro años en el caso de un obrero eventual (soldador) y siete en puestos de dirección (subdirectora Comercial y posteriormente de Proyectos). Con excepción de la ingeniera, todos mantuvieron a lo largo de su vida laboral una o varias afiliaciones sindicales. Cuatro de ellos llegaron a desempeñar en algún momento puestos de representación en el comité de empresa (en candidaturas de distinto signo: UGT, USO, CC.OO. y CSI) pero ninguno ocupó puestos de dirección en su sindicato.

Las entrevistas tenían como objetivo principal la caracterización de las culturas del trabajo en la construcción naval y fueron planteadas desde el punto de partida de la descripción del trabajo, las tareas realizadas, su dificultad y peligrosidad, las cualificaciones requeridas y la evolución sufrida en virtud de los cambios tecnológicos y organizativos. En relación con ello surgieron espontáneamente expresiones acerca de la identidad profesional y las características del sector, así como sobre las relaciones laborales, las solidaridades y la acción colectiva de los trabajadores. Por encima de las diferencias generacionales y del tiempo de permanencia en el astillero, e incluso de la posición jerárquica desempeñada, algunas líneas discursivas acerca del trabajo y sus significados son compartidas. Cabe destacar entre los denominadores comunes el alto valor otorgado a la experiencia, la transmisión de saberes y el aprendizaje. Por el mismo motivo, la ruptura de esa cadena de saberes es identificada como una de las pérdidas irreparables del cierre del astillero.

When listening to the workers voice, an awareness of working values and an identity built upon the sense of collectivism can be distinctly felt. The people that has been interviewed and photographed cover a variety of 9 representative professions or métiers: boilermaker, welder, pipe-fitter, fitter, electrician, assembly carpenter, crane operator, draftsman and engineer, although in many occasions they have performed more than one profession and one of them has even moved from the status of operator to manager (workshop manager and steel manager). The longest serving ones started as apprentices, at 14 years old, in 1963 and 1964 and spent all their working lives in the shipyard. The more recent ones joined in 1997 and 2002, and are the ones that have the shortest bond: four years in the case of a temporal worker (welder) and seven years in management position (Commercial sub-director and then Projects sub-director). All of them but the engineer belonged to one or more unions during their work life. Four of them became at one moment part of the Union Representatives' Committee (among different unions: UGT, USO, CCOO and CSI) but none of them held any union executive position.

The main objective of the interviews was the characterization of working culture on shipbuilding and was considered from the point of view of job description, tasks, their difficulty and dangerousness, required qualification and the changes undergone due to technological and organizational changes. While doing the interviews there were some expressions that came out spontaneously about the professional identity and sector characteristics, as well as about work relationships, solidarity and workers collective action. Some of the discussions about work and its meaning are shared regardless of generational differences, time spent in the shipyard and even of the hierarchical position. It should be pointed out that the high value given to experience, pass on know-how and apprenticeship was common to all of them. For the same reason, the rupture of this chain of knowledge is identified as one of the irreparable losses brought about by the shipyard shut down.

Donde los remachadores y los caldereros ven sus buques deslizarse hasta el Clyde

He cumplido mi tiempo tras las puertas del astillero y he lamentado mi suerte a veces

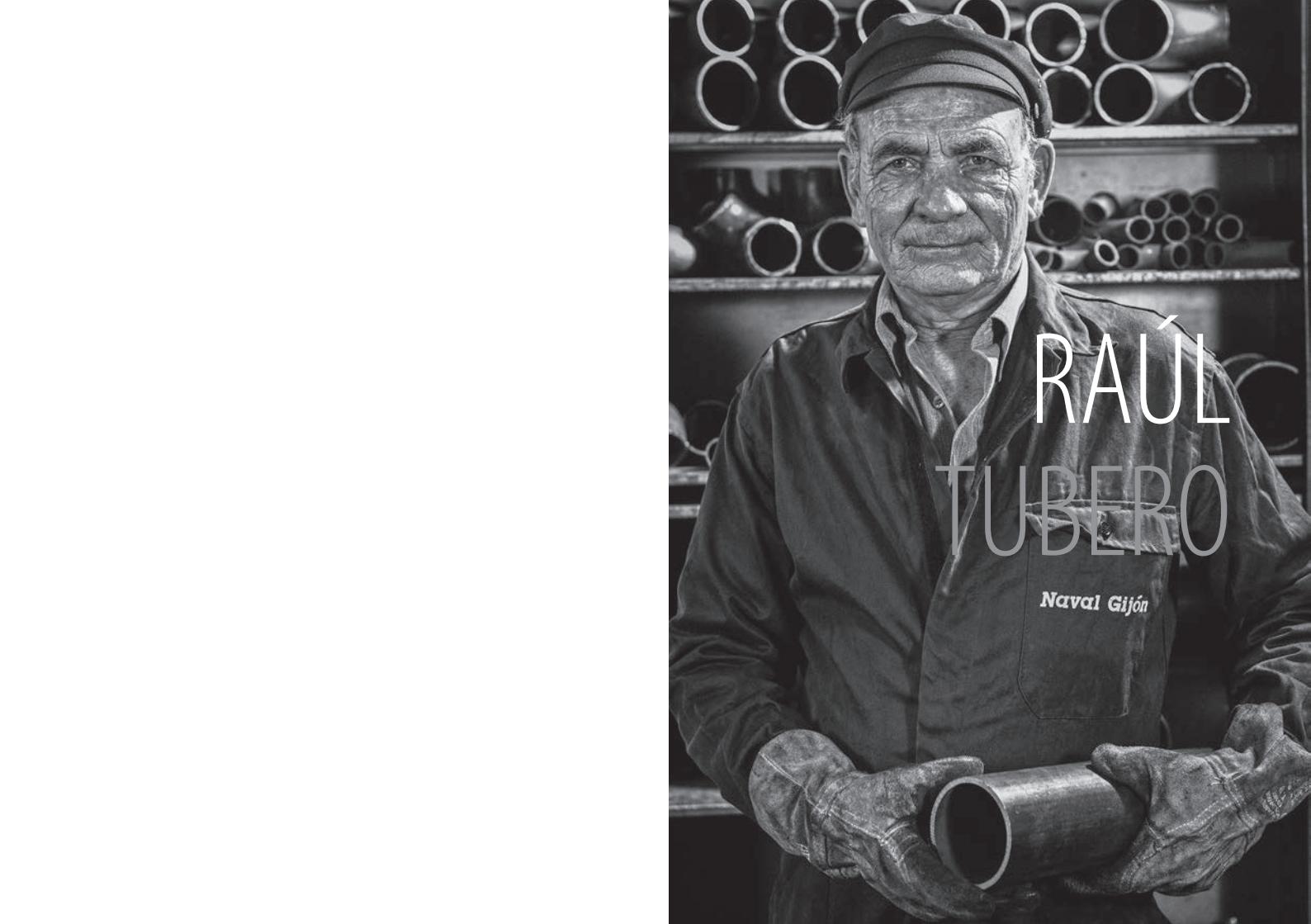
Pero si alguien intenta fastidiarme, lucharé como mi padre luchó

Where the riveters and the platers watch their ships slip tae
the Clyde

I've served ma time behind the shipyard gates and I've sometimes mourned my lot

But if any man tries tae mess me about, I will fight like my father fought

The Shipyard Apprentice (Scottish song. Also titled: The Fairfield Crane)



RAÚL TUBERO

Naval Gijón

Raúl García Rodríguez (Luarca, 1945)

Tubero

El trabajo de tubero requiere mucha precisión. Yo trabajé con un compañero que metía una cantidad de tubos en un sitio tan estrecho... y todo calculao. Muchas veces había que resolver sobre el terreno, estudiando el hueco que tenías y haciéndolo al milímetro. Es muy importante porque estás en una sala de máquinas y el espacio es muy reducido.

El naval es duro. Hay que entrar por los tanques y hay que hacer cada cosa, casi no entra uno pa hacer el trabajo ahí abajo. Los ruidos, casi todos tamos mal de oído. El sector naval es malo... Entre los caldereros haciendo ruido, machacando y los soldadores sacando gases... pa la salud de los trabajadores es muy malo.

Peligrosidad pues tiene bastante: galvanizado, acero inoxidable, había compañeros que el galvanizado se ponían malos de ese humo que levanta. Le quitaba yo al oficial pa cortalo

yo porque él se ponía malo y se conoce que yo lo tragaba mejor. Pero el compañero se ponía muy malo. Claro que tenía peligro.

Luego estaba el amianto ese que también había que andar con él pa poner los tubos, quitalos. Yo no era consciente, ni yo ni nadie. Casi lo hacíamos... el amianto picaba y a veces por hacer bromas igual lo echabas al amigo por el cuello o a la ropa.

Hoy no es nada, pero antes... Cuando hacíamos huelgas, a veces mirábamos a la Constructora, pal Dique, cuando paraba Marítima... La gente no estaba contenta porque si éramos los últimos. La gente miraba a ver si la grúa del Dique se movía...

Raúl García Rodríguez (Luarca, 1945)

Pipe-fitter

The work of a pipe-fitter requires a lot of precision. I used to work with a guy that could get an incredibly bunch of tubes in such a narrow space... and everything was just calculated. Many times we had to resolve it on the spot, studying how much room we had and making it by the millimeter. That's very important because you are in a place full of machines and there is not much room.

Shipbuilding sector is very hard. We had to get in through the tanks and we had to do such sort of things... there is almost no room down there for one person to work. And the noise... almost everybody has hearing problems now. Shipbuilding is bad... With the boilermakers making noises, pounding, and the welders releasing gas... very bad for the workers' health.

There were a lot of hazards: galvanization, stainless steel... some coworkers would get sick from the galvanization smoke. I used to take it out of the senior technician hands because he was getting sick and I seemed to handle it better. But my coworker was getting sick. Of course there were hazards.

And then, there was asbestos, that we also had to handle to put and to remove pipes. I was not aware of that, not me, not anyone. We just did it... asbestos was itchy and sometimes we'd put it on a friend's neck or inside the clothes just for fun.

Today this is nothing, but at that time... When we were on strike, sometimes we looked at "Constructora", at "El Dique", at "Marítima" and wondered when they were going to stop. People were not happy if we were the last ones to be on strike. People were watching us, to see if the crane from "El Dique" was moving...

MIGUEL
SOLDADOR



Miguel Ángel González Lorenzo (Gijón, 1974)

Soldador

Todos los barcos que se construyen en esos años que yo estuve, entre 1997 y 2001, eran quimiqueros. Se tardó mucho en el primer barco porque los tanques eran de acero inoxidable, la cubierta de acero al carbono... tienes ahí una mezcla que ya tienes una soldadura de materiales disimilares, de distinta naturaleza. Luego, llevaba muchísima tubería porque tienes que llevar toda la tubería de carga al tanque, toda la tubería de aceite que va a activar las bombas, etc. Sí es verdad que el tiempo que echamos en el primero se acortó en el siguiente, seguro que tres o cuatro meses o incluso más. El más grande que se hizo era de 35.000 toneladas.

El nivel de exigencia del acabado, sobre todo en los tanques, era muy grande. Había que esmerilar todas las costuras, pulirlas, luego llevaban un tratamiento... Y soldar tubería tenía bastante dificultad, más que nada porque las soldaduras que hacíamos iban casi todas radiografiadas.

Haber trabajado en un astillero ayuda a nivel profesional mucho. Se aprende mucho. Situaciones que se dan en los barcos, que no es lo mismo soldar en un taller, entre dos caballetes,

tranquilamente sentado... a encontrarte lugares y espacios donde prácticamente ni cogen, ni te entran las manos, muchas veces tienes que soldar con un espejo porque no hay accesibilidad a la unión que vas a hacer.

La verdad es que cuando empiezas a fabricar un barco y ves que ponen en el dique el doble fondo y ves cómo sube pues oye, al final, cuando lo ves acabado... Hubo uno de los que hicimos que la proa del barco salía casi fuera del astillero, salía casi a la carretera. Yo creo que sobraba un metro por cada lado del dique. Entonces sí sientes orgullo cuando lo ves acabado. Orgullo, bueno, no sé, no sé qué palabra emplear. Te da satisfacción que una cosa que participaste está acabada y la ves que tiene cierta estructura y que quedó más o menos bien (eso lo dirán los expertos). Que ves una cosa acabada. No es lo mismo hacer una cosa que queda en el aire que hacer un conjunto de operaciones que al final va a servir para viajar por el mar.

Miguel Ángel González Lorenzo (Gijón, 1974)

Welder

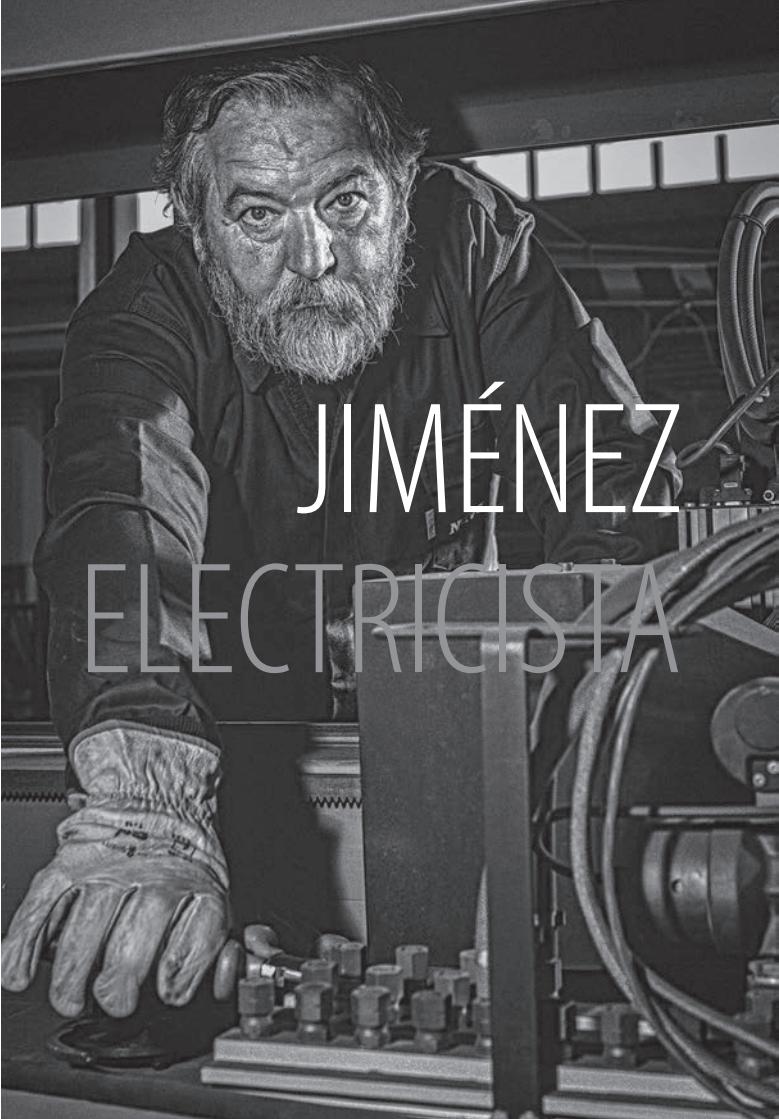
All the ships that have been built during the time I stayed there (between 1997 and 2001) were chemical tankers. The first one took us very long because its tanks were made of stainless steel; the deck was made of carbon steel... so there you have to weld a mix of different materials, with different properties. Then, it needed lots of pipes, because you have to take all the loading pipes to the tank, then all the oil pipes that will activate the pumps... It is true that the time the next tanker took us was shorter compared with the first one, I'm sure it was 3-4 months or maybe more. The biggest one we made was 35,000 tons.

The finishing requirements, for the tanks above all, were very demanding. We had to grind all the welds, polish them, and there was a treatment afterwards... And welding a pipe is quite difficult, because most of the welds we made were screened.

Having work experience in a shipyard helps a lot at a professional level. You learn a lot. Because of the situations that you experience while in the ship: it is not the same welding in a workshop, using stands while you are comfortably seated as finding yourself in places where there is almost no room for you, your hands do not fit, and sometimes you need to

use a mirror because you cannot access to where you want to weld.

The truth is that when you start building a ship and you see that they put on the double bottom on the dry dock and then you see it going up, well, when you see it finished... There was one whose prow was almost outside the dock, it was almost reaching the road. I reckon that there was almost one meter sticking out on each side of the dock. When you see it finished, this is then when you are proud. Well, pride... I'm not sure if that's the word to use. You get satisfaction from something that got accomplished and you had part on it, and you can see it has some structure, and it is more or less well done (that's for the experts to say). When you see something finished. It is not the same to do something that will remain unseen than to make a group of operations that, at the end, will be used for traveling across the sea.



JIMÉNEZ
ELECTRICISTA

Antonio Jiménez García (Valdepeñas, 1955)

Electricista

De la que yo empecé a trabajar, el bajar de La Calzada al Natahoyo era una romería de gente. Todos a la misma hora, bajando a Marítima del Musel, Cantábrico, Constructora, Duro Felguera... Y después, todos los astilleros fueron cerrando. Ya había menos gente. Yo llegué a bajar solu al astillero. Cómo cambiaron los tiempos. En el astillero antes, los jueves era el día de la marmota que llamaban. Todos los chavales salíamos y estaba la gente, las mozas y todos fuera. Y ahora qué. Ya no hay nada. Ya no existe. Lo que se perdió alrededor de los astilleros... los bares, les tiendes. ¡De pena!

Lo que putea ye que haya cerrao una empresa que yo considero que había trabayu pa ella. Y como mi padre trabajó ahí, yo trabajé ahí, y yo tengo un fiu de 28 años que igual querría que trabajara ahí...

Cuando salía un barcu, llenar los diques de agua, andar con les bombes, bajar les bombes... todo eso era un trabajo que era guapu. Y después vies el producto. Que salía un barcu y decíes: ¡mira, eso lo hicimos nosotros! Lo guapo que ye ver salir una cosa que hiciste. Que empezamos con un cachu chatarra y al final hicimos barcos. Que nace aquí y marcha de aquí. Y además con los colegas, con los compañeros. Eso ye un mano a mano. Hoy montan una pieza, mañana mon-

tan otra, cuando están montaes entran los tuberos, meten los tubos, luego los siguientes... un mecano. Al final, llenámoslo de agua, abrimos la puerta y, venga, ¡a flotar! Hasta el último, que dijimos: ya no hay otru. La sensación fue muy fría. Porque antes marchaba uno y rápidamente ya taba la quilla abajo del siguiente. Pero viendo marchar a esi ya no.

El oficiu míu siempre me gustó. El astillero siempre me gustó. Éramos una familia. Había un problema en cualquier lao, aunque fuera un pequeño accidente, y salían todos a una.

Accidentes graves hubo muchos en el astillero. Uno de ellos mi padre. Mi padre salió por una boca... dos paisanos por una boca, los dos ardiendo. Quedó bien, pero desde entonces yo, cada vez que oía algo... Me tienen frenao por el astillero y parame: no, tranquilo, que tu padre ta en otru lao".

En el astillero tienes que tener, siendo electricista, mil ojos donde vas a hacer la avería. Por todo. Por donde vas, por donde pisas, por donde bajas. Con la linterna en la boca, como sea. Hasta que salieron las linternas de cabeza. Porque, el electricista tien que reparar, pero es que la gente no se da cuenta que el electricista entra a oscures. Ye el que tien que reparar. Pa nosotros era la virgen. Sobre todo cuando te tocaba trabajar de noche y lloviendo... Cuando llueve y tienes que hacer alguna avería de una línea eso es criminal. Es fatal porque... astillero, con agua, lloviendo y chapa, eso ye fatal. Hay que tener muchísimo cuidao. Muchísimo cuidao y cortar

la linea y tener uno en el corte de línea, que no venga otru y dé la linea. Hay que tener mucho cuidao, mil ojos hay que tener. Además la electricidad no se ve, se siente.

Antonio Jiménez García (Valdepeñas, 1955)

Electrician

When I started working, walking from Calzada to Natahoyo was like being in a fair. Everybody getting there at the same time, going to "Maritima del Musel", "Cantabrico", "Constructora", "Duro Felguera"... and then, all the shipyards started to shut down. There were much less people. I even got to go down to the shipyard alone. Things have changed a lot. Before, at the shipyard, Thursdays were called "el dia de la marmota". All the guys were going out and there were a lot of people, girls and everybody out. And now what... Now there is nothing. It doesn't exist anymore. Everything that existed around the shipyard is lost: bars, stores...what a shame!

What really bothers me is that a company, for which I believe that there was enough work, has shut down. My father had worked there, I worked there, and I may have wanted my 28 year-old son to work there...

When a ship was being launched, filling the dock with water, manipulating the pumps, putting them down... that was a really nice job. And then, you could see the finished product. A ship was launched and we were saying: "look, we made this". So nice watching something you made leave. We started with scrap and at the end we made a ship! It was born here and is leaving from here. On top of that, it was made with

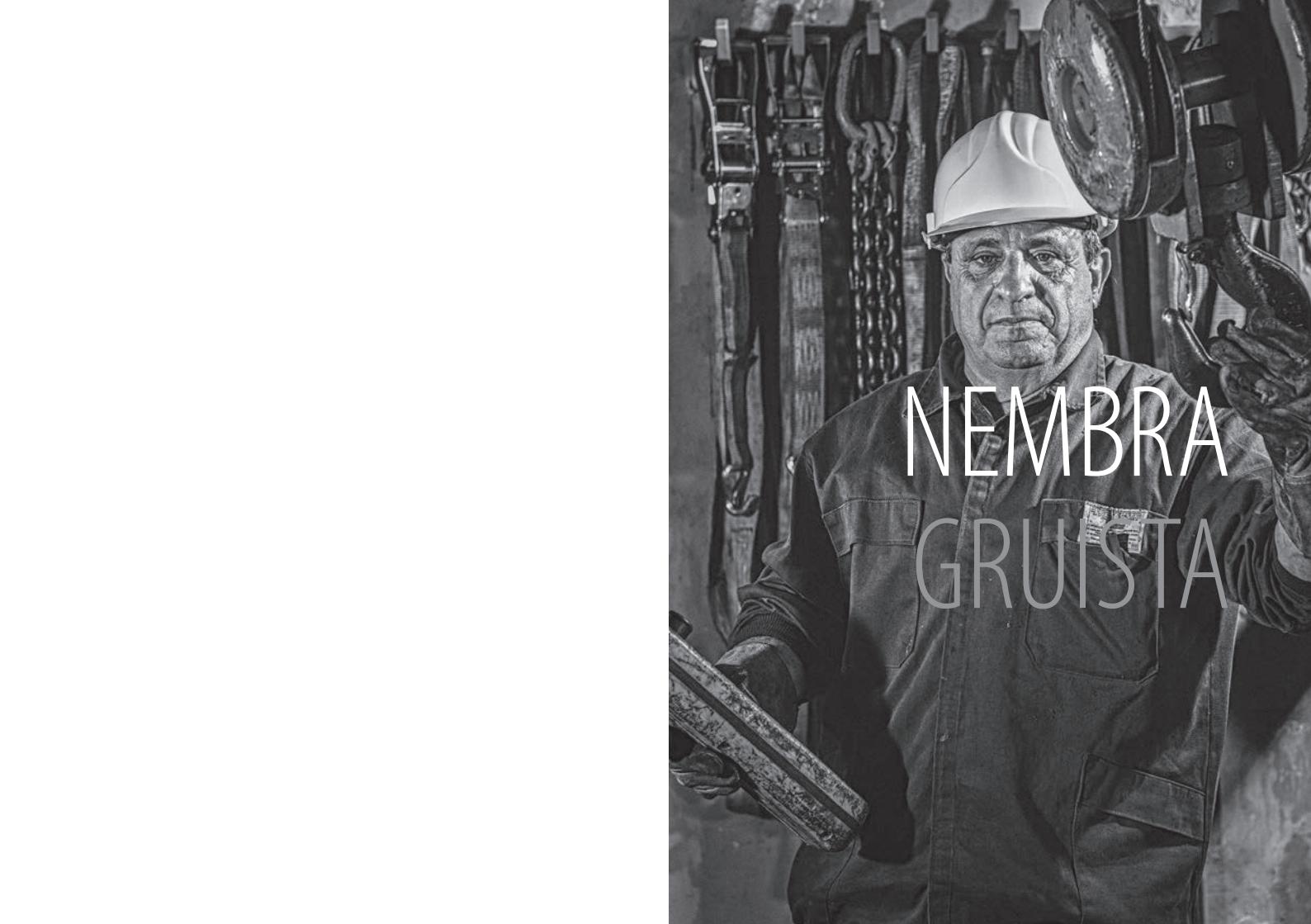
my coworkers, my friends. This was hand in hand. Today, we assemble one part, tomorrow another, when they are all mounted then it is when the pipe-fitters come, they introduce the pipes, then the next ones... it is like a meccano set. At the end, we fill it with water, open the gates and there you go, let's float!! Until the last one, when we said: there will be no more. It was a very cold feeling. Because in the past, right after one ship was leaving, there was the keel of the next one down there. But when we saw that last one leaving, this did not happen.

I have always liked my job. I have always liked the shipyard. We were a family. If there was a problem anywhere, even if it was a small accident, we were all out together.

There have been plenty of serious accidents in the shipyard. One of them was my father. He came out from one opening... two people getting out of the opening, both of them on fire. He ended up being OK, but since then, any time I'd hear something... more than once someone has stopped me at the shipyard and told me: "calm down, your father is somewhere else"

In the shipyard, as an electrician, you need to have one thousand eyes to see where you could repair the breakdown, to be careful with everything: where are you going, where are you stepping on, where are you descending. We had to hold the flashlight with our mouth, whatever it took. Until we got

the headlights. Because the electrician duty is to repair, but what people do not realize is that the electrician walks in the dark. He is the one that has to repair. For us it was horrible. The worst was when we had to work at night and in the rain... When it is raining and you have to repair a line breakdown that's murder. It is awful because shipyard with water, raining and metal plates all together, this is really bad. You have to be extremely careful. Very careful and shut off the line and have someone at the line shut off, so there is not someone else that puts it back on. You have to be very careful, to have one thousand eyes. On top of that, you can't see the electricity but just feel it.



NEMBRA
GRUISTA

Gruista

Hacer barcos ye guapo y entretenío. Porque no es rutina. No ye como la rutina que tas en una máquina viendo pasar tornillos. Por ejemplo de soldador un día sueldas una cosa, mañana sueldas otra, el caldereru lo mismo, el tuberu lo mismo y el gruista lo mismo. Un día coges una pieza, otru día... que no es rutina. Aliciente mucho. Ye un trabayu que, a ver si lo digo yo, no ye ningún farol, lo que dicen otros: cualquier oficial del astillero val pa cualquier otru sitiú. Val pa un taller, pa montajes. Y eso no lo invento yo. Lo decían antes. Sin embargo, vienen los de monajes pal astillero y no se defienden.

Ye un trabayu guapu. Con eso no quiero decir que no ye peligroso, que ye peligroso... pero eso añade también un aliciente. Y que te vas superando. Por ejemplo, en soldadura. A lo mejor primero sueldan chapa pero después ya sueldas tubería, después a radiografía. A lo mejor empieces soldando cartabones y pijadines y después vas subiendo, subiendo hasta llegar a soldar radiografía y tubería de alta presión.

Lo mejor de trabajar en el astillero, yo creo que el compañerismo. Yo, la verdá, estuve a gusto. Hombre, a lo último no. El últimu añu pues no, evidentemente, porque víase... pa que yo me pudiera jubilar otros lucharon y marcharon, pero dejaronlo abierto. Yo marché de los últimos y marchar nosotros

cerrándolo todo pa haber otros que no puedan seguir... pues eso ye triste.

El problema que quedó ahora ye que había una cadena que nosotros aprendíamos de los de antes, de los mayores. Y esa cadena era la riqueza que tenía el astillero. La mano de obra, no el capital. La riqueza de un astillero, que yo lo viví en esos 34 años, era la mano de obra. Que los que entrábamos nuevos... yo entré de oficial de 2^a, pero yo aprendía de otros que llevaban a lo mejor allí veinte o treinta años, que a lo mejor eran de 2^a o de 1^a pero sabían mucho más que yo. Y después, supongo que otros aprenderían de mí. Y esa cadena la cortaron. Que ye la riqueza de un trabayu.

Antes de trabayar con bloques, se colocaba chapa por chapa. Yo cuando entré y lo vi, parecía aquello que era la mina, todo aquello con puntales, todo apuntalao, la chapa. Primero se hacía la estructura, se ponían les cuadernes y después les chapes. Y entonces, claro, había que apuntalar les chapes con unos postes grandísimos, pa después tirar por dentro, enganchales colos cráteres, tirar por dentro y puntear pa llevales al sitiú.

Ahora los barcos se hacen por bloques y los bloques se hacen en la nave o en la parrilla. Había bloques que había que enganchar les cuatro grúes. Si el barcu estaba pa babor y el bloque había que ponelu en estribor había que enganchar les cuatro grúes.

Eren máquines viejas. No ye como ahora que hoy día les máquines te dan tolos parámetros y todo. Yo tenía que medir a pasos. Pa saber el pesu tenía una tabla del pesu: levanta tantes tonelaes a tanta distancia tantos grados. Los grados tenía que calculalos a ojo y la distancia a pasos. Y había que meter a lo mejor en el barcu igual 12 tonelaes...

Esa era la riqueza que tenía esti astillero. Con muy poca inversión en grúes, en maquinaria y tal hacíamos barcos. Que eso es tela marinera. Nosotros, hacer barcos con los medios que teníamos... nadie se lo cree. Porque no había inversión para nada. Tábamos tovía con porres y cuñes. La máquina de doblar chapa trajéronla de segunda mano va treinta años. Ya era vieya y duró aquí hasta el últimu día. ¡Que no tenién que ser finos los caldereros ni nada pa doblar chapa allí a ojo, con plantilles!

Lo más censurable en un compañeru ye que te perjudiquen y que ellos no se beneficien. Y si saco un beneficiu, tengo que arrimar el hombro. No puede ser que me lu saquen los demás. Si voy a una huelga y se saca un beneficiu, en esa huelga tenemos que arrimar el hombro todos. Non ye que haga el esquirol o no. Hay que tar en onde hay que tar. Con eso no queremos decir que des más de lo que puedas, no, no, cada uno lo que pueda, aunque sea nada más un número y haga bultu. Todos no valimos pa a lo mejor dir en la cabeza y enfréntate. Joder, el mieu ye muy libre".

José Ramón Lobo Rodríguez *Nembra* (Aller, 1956)

Crane operator

Making ships is nice and enjoyable. Because it is not routine work. It is not like a routine when you are in an operating line watching bolts passing by. For example, as a welder, one day you weld one thing, tomorrow a different one, same thing for the boilermaker, the pipe-fitter and the crane operator. One day you work with one part, the next day another one... which is not routine. Motivation: a lot. This is a job that, it's not only me who says it -it is not a bluff-, others say it: any senior technician in a shipyard could work in any other place, workshop, assembly... And I have not made it up. It was said before. However, people from assembly that come here don't get by.

This is a beautiful job. With that, I do not mean that it is not arduous or dangerous... but this also adds some charm. And you keep surpassing yourself, for example: welding. At the beginning you will weld plates, but then you will be welding pipes and then go to screened weld. Maybe you start welding brackets and little things but then you keep going up, until you end up doing screened weld and high pressure pipes.

The best of working in a shipyard, I think, is the comradeship. To tell you the truth, I felt comfortable there. Well, not at the end. Not the last year for sure, because you could see...

in order for me to get retired, others fought and left, but they left the shipyard open for me. I was one of the last ones to leave, and leaving while shutting everything down so no one could stay...this is sad.

The problem now is that there used to be a chain, we learnt from the ones before, the seniors. And this chain's the wealth that this shipyard had. The workforce, not the capital. The wealth of a shipyard, and I have experienced it during those 34 years, is the workforce. The new hires that were coming... I started as an operator, but I learnt from the others that had been there for at least 20 or 30 years, who maybe were operators or senior operators but that knew much more than I did. And later, I suppose others learnt from me. But they cut this chain off, which was the wealth of the work.

Before working with module blocks, we were assembling plate by plate. When I started and saw it for the first time, it looked to me like the mines: all that supported with posts, posted plates. First, we would make the structure, put the timbers first and then the plates. And then, of course, we had to brace the plates with huge poles, carry them to their right place and after that, hook them so we could pull them inside and then tack them so they are stable.

These days the ships are being made by module blocks and the blocks are made on the slipway or in the shed. There were some blocks that had to be hooked with four cranes. If the

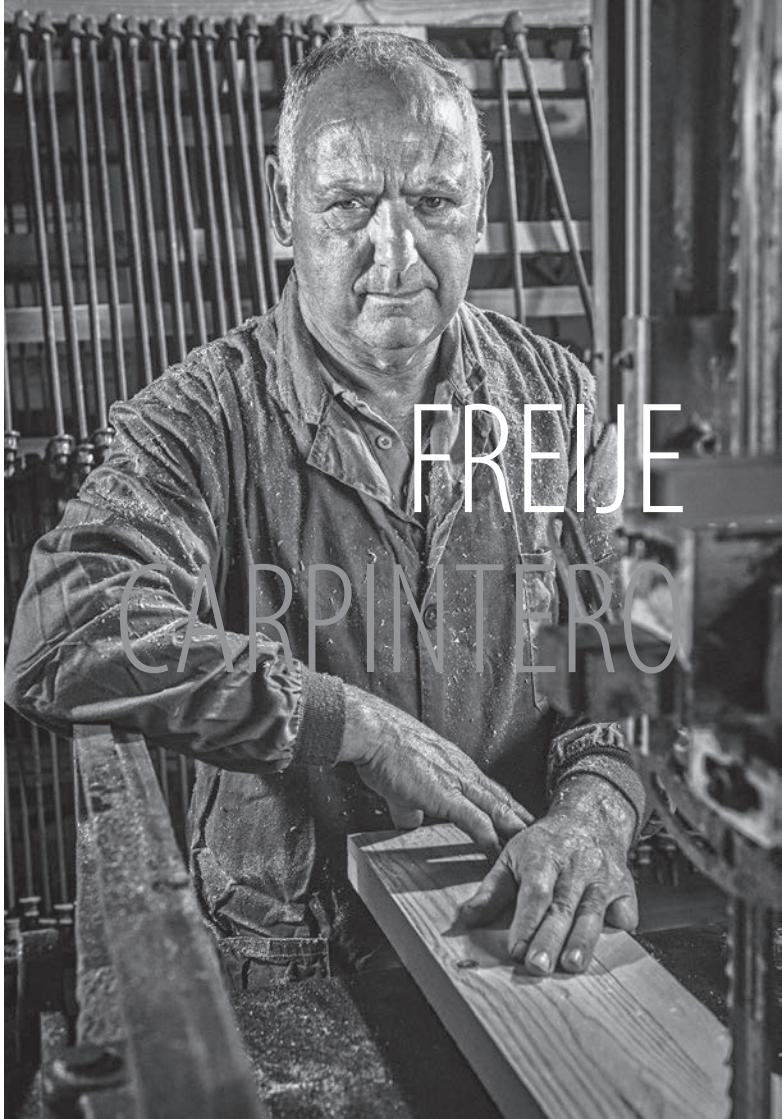
ship was portside and the block had to be put to starboard then we had to use the four cranes.

It was old equipment. It is not like nowadays when the equipment gives you all the parameters and everything. I had to measure by counting steps. To know the weight I had a weighing table: lift up x amount of tons at x distance x degrees. I had to guesstimate the degrees, and the distance was measured by steps. And we had to put up to 12 tons inside the ship...

That was the wealth we had on this shipyard: with very little investment in cranes, equipment and so on, we made ships. And this is very difficult. The fact that we were able to build ships with the means we had... no one believes it, because there was no investment in anything. We were still working with mallets and wedges. The plate bending system was brought second-hand 30 years ago. It was already old equipment, but it lasted until the last day. How good the boilermakers had to be to bend the plates using just templates and their good eye!

The most reprehensible thing in coworkers is if they are detrimental to you and at the same time they don't benefit from it. And, if they benefit, then they will have to help out. It is not fair that they get the benefit for me. If there is a strike and we can get any profit, then they have to participate. It is not only that they are strike-breakers. You have to be where you have to be. We are not saying that you have to give more

than what you are able to, no, no, everyone gives what he can, even if he is only a number and is part of the mass. Not everybody is good at heading and confronting. Damn it, fear is free.



Manuel Freije Villabrille (Oscos, 1952)

Carpintero

Nosotros éramos los que hacíamos los picaderos, que es donde iban asentados los barcos. Éramos los primeros. Hacíamos la cama de barco, donde posa la quilla. Los picaderos son la base del barco. Es lo que tienes que dejar bien porque, si falla, falla el barco. Es madera y son piezas grandes, que hay que nivelar y que admiten poca tolerancia. Al ir colocando los bloques, tenían que adaptarse a ese nivel. Esto en el centro. Y después tenías que hacer dos, tres camas de cada lado. Todo ello dentro del dique.

La recompensa de trabajar en un astillero es que vas conociendo todos los oficios. Vas viendo calderería, soldadura, electricidad, tubería... o sea, que tienes una escuela buena. Poco a poco vas aprendiendo de todos los oficios porque, más o menos, se hace un poco de todo, lo mismo de fontaneros que electricistas. Hasta poner el azulejo en el suelo, de todo. Que es una pena que se haya perdido toda la cantidad de trabajo que hay ahí. Porque es mucha gente que se ha marchado, mucha gente que quedaba alrededor. Y ahora mismo, pues mira cómo estamos. Ahora todos en paro.

En el astillero a lo mejor había 300 o 350 fijos. Fijos. Que normalmente había más, porque en el momento que se empezaba a trabajar era más gente. Ponle 500 o 600. Pero desde hace

años atrás todos los bloques se hacían fuera. Entonces era el transporte y esos talleres donde se hacían. O sea, que estaba dando trabajo a muchísimos sitios. Aquí vinieron bloques de Ponferrada, de Galicia, de Santander, de muchísimos lados. Si aquí había 300 trabajando, por fuera habría otros mil. Hablando de bloques. Luego había otras cosas. La tubería, que parte hacíanla fuera. Otras muchas cosas. Las bombas... Es como un dominó, que en el momento que cae una pieza, van todas. Lo que es el astillero, la gente cree que, nada, pa 300 que había ahí... Pero es mentira. Es la gente que estaba alrededor. Se veía, además, cada vez que había una regulación, un paro de un mes o eso, todo lo que era el barrio del Natahoyo: bares, tiendas... cambiaban el cien por cien. Y en el momento que empezábamos a trabajar era como si vieras salir el sol.

Antes de estar en Carpintería fui tubero. Cuando llegas al barco y te meten en tubería galvanizada, de 10 o 12 pulgadas y cortar a soplete... ronca. Porque marchas con una borrachera de allí. Y es que, aparte, te va a los bronquios. Los gases son criminales. Empiezas a tener fiebre, frío. Solamente una vez me cogió fuerte y cuando iba por ahí p'arriba pa casa creí que no llegaba. Como una borrachera, vamos. Y hubo gente que murió de ello, del galvanizado. No había mascarillas, no había nada. Igual que pasó ahora últimamente, aunque no fue tanto, con el acero inoxidable, que es otro gas que ¡calca!

Metido en un sitio donde son cinco o seis plantas, empie-

zan a dar porrazos por todos los sitios... la mayoría estamos sordos. Dando porrazos allí, calentando con sopletes la chapa, aguantando calores en verano mismo y cuando sea, unes temperatures que no... No ye fácil, desde luego. Y luego que tiene muchísimos rincones muy pequeños y que hay que meterse. En los dobles fondos casi había que andar a gatas. Y luego están los óvalos, que no es como andar por un pasillo, que tienes que pasar por un agujero cada 60 centímetros.

Manuel Freije Villabrille (Oscos, 1952)

Shipwrighter

We were the ones that made the supporting blocks, which is where the ships were settled. We were the first ones. We made the ship's bed, where the keel is placed. They are the base of the ship. You have to do it well because, if it fails, the ship fails. This is wood and those are big parts that have to be leveled and allow very limited tolerance. When we were placing the blocks, they had to be fitted at that level. This was in the center. And then, we had to make two, three beds on each side. And all this inside the dry dock.

The reward of working in a shipyard is that you can learn all type of jobs: you go through boiler making, welding, electricity, pipes... so it is a good school. You are slowly learning all the jobs because, more or less, you do a bit of everything: plumber as much as electrician, you even put tiles on the floor. Everything. It is a shame we've lost all the work that was there. Because there are a lot of people that have left, plenty of people whose jobs depended on the shipyard activity. And currently, look what we've become... right now everybody is unemployed.

In the shipyard there were 300-350 permanent jobs. Permanent! Usually there were more, because from the moment we started working, there were more people around.

Just take 500 or 600. But since several years ago, all the blocks were made outside. Then, it was transport and all those workshops where they were built. In conclusion, it was bringing jobs to many different places. Blocks came from Ponferrada, Galicia, Santander, many locations. If we were 300 people working here, outside the shipyard it'd be another one thousand. And this is talking about blocks, but there were other things: the pipes, that were made outside, many other things, the pumps... It's like a dominoes, from the moment that one piece falls, all the others fall as well. About the shipyard, people think that's nothing, just 300 people in there... but that's not true. It's all the people around. Besides, you could see it every time there was a regulation, a shutdown of a month or something like that, it was the whole neighborhood of Natahoyo: bars, shops... they changed one hundred per cent. And the moment when we went back to work, it was like watching the sun coming out.

Before being in carpentry work I was a tube fitter. When you get to the ship and they put you in charge of cutting a 10-12 inches galvanized pipe with a blowtorch... that's scary. Because you get out of there like being drunk, because it goes to your bronchial tubes. The emanating gas can kill you. You start having fever, being cold... I caught it big only once and when I was walking back home I thought I wouldn't make it. Like being drunk, let's say. And there are some people that died because of it, because of galvanized. There were no masks, we didn't have anything. It is the same as what was

happening lately (even if it is not that much) with stainless steel, which is another gas that... Damn! That's tough!

You're inside a place with five or six floors, then people start beating everywhere... most of us are deaf. Beating like that, heating the plates with welding torches, withstanding heat in summer and whenever, very high temperatures... Of course, it's not easy. And then, there are very tiny little places where you have to get in. In the double bottom we were almost crawling. And then, there are the ovals, which is like walking through an aisle, but you have to go through a hole every 60cm.

ZAZA INGENIERA

Naval Gijón

ZAZA



María Ignacia González-Llanos Fraga
Zaza (El Ferrol, 1974)

Ingeniera

Los paisanos, la gente de obra, desde el primer día que entré, muy bien. Los currantes, sí señor, los obreros. Entramos una generación más o menos de mi edad, unos un año antes, otros un año después y conectamos muy bien entre nosotros y con ellos. Que antes no pasaba tanto, el ingeniero estaba como en un punto más alto que el personal de obra.

Fueron siete años muy intensos a nivel profesional y a nivel personal también, porque vivir un cierre es muy duro. Triste sobre todo. Para mí lo de Naval Gijón fue triste. Porque veías que el equipo humano estaba ahí y que se iba a dejar escapar ese equipo humano. Y cerró el astillero y nos fuimos cada uno por un lado.

Las prejubilaciones se hacían sin ningún estudio. No se hace realmente ningún plan de empresa. A mí me llegaron a decir: es que si se va la siguiente tanda qué hacemos para hacer un barco. Me acuerdo que nos quedábamos sin los ajustadores y sin el jefe de armamento de ajuste. Y nadie en el barco sabe alinear ya un motor si este señor se va. Nadie es imprescindible, pero que haya de verdad un relevo. Y no lo hubo.

Ves un barco y dices, qué pasada, haber participado en esto.

La producción es muy dura, muchas horas, peleas... porque tienes que apretar a la gente para que acabe cosas. Pero lo cierto es que es muy satisfactorio luego ver el trabajo que has hecho. Verlo navegando. El mar es algo especial, el sentimiento que puedes tener hacia el mar. Pues un barco ves que tiene identidad propia, un alma. Es una manera de explicarlo. Una botadura se vive de forma distinta. Y hasta la puesta de quilla. El primer bloque que bajas y pones en la grada. Y eso que en Naval Gijón la botadura era menos espectacular porque era un dique y en una grada es más espectacular”

La máquina hidráulica -que yo no sé si se guardó- era una joya de la industria del siglo pasado. Cada bomba de las que vaciaban el Dique tenía un mote: una era la abuela, otra la xata. Todo se humaniza bastante.

María Ignacia González-Llanos Fraga
Zaza (El Ferrol, 1974)

Engineer

With the guys, the workforce, it was fine since my first day in there. The rank and file, yes, the operators. We all started a generation more or less my age, some a year before, some a year after, and we got on very well together and also with them. In the past, this did not happen much, as the engineer was in a higher position than the workers.

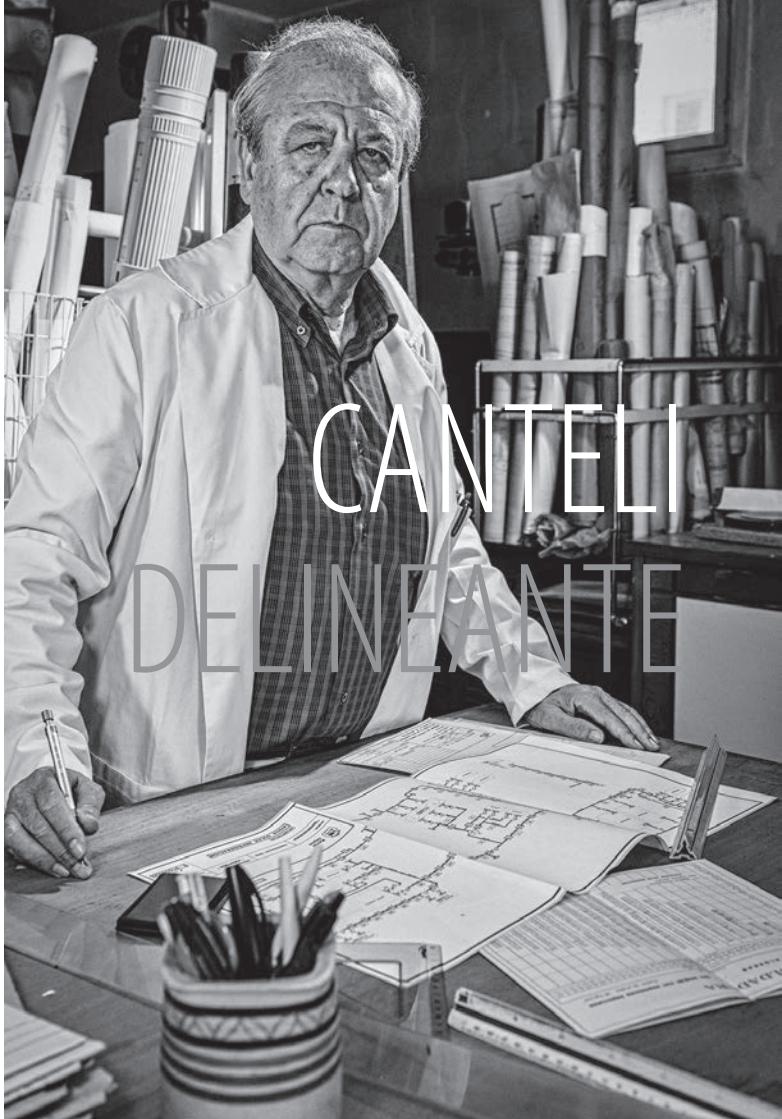
It was a period of very intense seven years, from the professional point of view but from the personal as well, because it is very hard to work during a shutdown. And, above everything, it is sad. To me, what happened in Naval Gijon was very sad, because you saw that the human strength was there, and they'd let this workforce go. The shipyard shut down and we left, everybody on their own.

The early retirements were done without any previous study. There wasn't really a company strategy. Something that has even been said to me: "if the next wave leaves, what shall we do in order to build a ship". I remember that we ended up without fitters and without the fitting out manager. And if this man goes, no one in the ship knows how to adjust an engine. No one is indispensable, but we need to have a real replacement. But there wasn't any.

You see a ship and you say, Gosh, I have participated on it. Production is very hard, a lot of hours, fights... because you need to put some pressure on people so they finish things. But the truth is that it is very rewarding to see then the work you have done. To see it sailing. The sea is something special, the feeling you can have towards the sea. Because you see that a ship has its own identity, its own soul. This is a way of explaining it: a launching is lived in a different way, even we when put the keel on, the first block we put down on the slipway... And in Naval Gijon the launching was not that spectacular because it was a dock, in a slipway is even more spectacular.

The hydraulic system -which I'm not sure was kept- was an industrial jewel from last century. Each pump we used to empty the dock had its own nickname: one was the Grandma, another the "Xata" (The Calf). It was all very humanized.

CANTELLI DELINEANTE



Cándido Canteli Cañal (Nava, 1948)

Delineante

De aquella no se dibujaba en ordenador ni nada. Cuando yo empecé, dibujabas en papel en blanco, después había otros chavales que calcaben en papel de cebolla y, si tenías que corregir algo, la cuchilla raspando. El dibujo era todo a lápiz, cualquier tipo de trabajo, tubería o aceros o lo que fuera, y después los calcadores, que tenían una gran destreza, ya iban pasando a tinta. Era un trabajo de mil pistones porque lo que usábamos era tiralíneas, que a cada raya tenías que andar cargando tinta, luego se manchaba y tenías que tener un cuidao terrible. Después los planos van distribuidos, unos a calderería, otros a tubería, también a la oficina de compras para que empiecen a comprar todos los materiales

Nos mandaron a Madrid para hacer les isométriques por ordenador. Fue una cosa como del cielo a la tierra. Nosotros, que estábamos acostumbrados a raspar con una cuchilla, empezar a dibujar con un ordenador... Dibujar maquinaria de todo tipo... y decies: joder, esto es una maravilla.

Dicen que los de tubería estamos todos chiflaos, porque es un compendio de cosas que tienes que mirar, de obstáculos, que si aquí hay un armario, que si la meto por arriba, que si la meto por abajo, allí en aquella esquina el soldador no puede entrar, que aquí tienes que reforzar, aquí no sé qué. Pero a

mí me gusta tanto que no reniego nada de ello. Y el que se dedica a la tubería abarca tantes cosas que te va dando una experiencia que entiendes de lo tuyo y de lo de otros.

Cuando incluso los de la oficina técnica estuvimos regulaos, fuimos a preguntar qué van a hacer con nosotros, si van a prescindir de nosotros o qué coño pasa. Porque llega un momento que ya te pica. Llegaste al astillero colos pantalones cortos y empezaron a salite los dientes ahí, pasaste por toles categoríes, llegaste a la categoría máxima de proyectista y dices: qué pasa aquí, piensen que no estamos capacitaos, que somos unos inútiles o qué.

Estás en la oficina y vas al barco cuando tienes que hacer algo específico, pero ya no tienes el mismo contacto. Entrabes distinto y los vestuarios eren aparte, y los horarios también eren diferentes... Los empleados no nos enterábamos de nada y pa los de taller éramos "los fachas". Cuando empezaron les movides gordes yo empecé a ir a les asamblees. Páseslo mal, claro. Les movides más gordes, fue cuando hicieron el cierre patronal. Cuando echaron a los eventuales. Tanta gente, unos chavales preparaos y los echaron a la calle. Fue un disgusto gordu. Quién me iba decir a mí cuando era un chaval que iba a estar ahí de guerrilleru en la puerta del astillero.

Antes en un astillero se hacía todo: había taller de carpintería, de calderería, de ajuste, estaba todo, y eso fue desapareciendo... Y entonces empezó "vamos a contratar a la com-

pañía tal que nos haga unos alojamientos..." ¿Por qué? Pues porque no tienes carpintería propia. Y eso, con les chapuces correspondientes. Que tú estabes acostumbrau a ver trabajos, yo siempre me gustó.... Por ejemplo, de 12 a 1 cuando estaba en la oficina, pues yo, "en vez de comer ahora, voy después" y me acercaba al barcu y entrabes con el plano en la mano pa ver cómo quedó y intentar mejoralo o hacelo de otra manera... y los trabajos salien bien, porque la gente se preocupaba por ello pero ahora ni oficios ni nada, y sobre todo ahora últimamente (...) termines llorando, porque ahora no existen oficios, existen números. Ya no ye el soldador, el carpinteru... eso ya desapareció. Dicen: "hay que andar reciclándose" y eso no puede ser, porque no vas a andar haciendo una cosa que no sabes. Podrás ayudar, con tola buena voluntá, pero no lo vas a saber hacer, y de ahí salien les pérdides que tenía Naval Gijón, de grandes chapuces que les tenías que mandar hacer otra vez.

Cándido Canteli Cañal (Nava, 1948)

Draftsman

At that time we did not draw in a computer or whatsoever. When I started, we drew on white paper, then there were other guys that copied it on tracing paper and, if you had to change something, you scraped it with a blade. Drawings were all done with a pencil, any type of work, pipe or steel or whatever, and then the ones making the copies, who were really skillful, made them in ink. It was a hell of a job, very demanding because we used drawing pens and after each line we needed to recharge them with ink, then it could get blots, so you needed to be extremely careful. After that, the plans were distributed, some to boiler works, others to piping, and also to the purchasing office so they could start buying the materials.

We were sent to Madrid to do the isometrics with computers. It was like going from hell to heaven. We, who were used to scraping blades, learning computer drawing ... to draw any type of machinery... and we said: bloody hell, this is wonderful.

They say that we the guys in piping are all crazy, because there's a bunch of things you have to keep an eye on, hurdles of all sorts, like a closet here, or if I have to put this in from up here or from down there, if the welder will not be able

to reach that corner, or if this needs some reinforcement or I-don't-know-what over there. But I like it so much that I do not complain of any of this. And the person that works on piping covers so many things and gains so much experience that ends up knowing not only his own but the others' stuff.

Even when the ones from the office were being regulated, we went to ask what was going to happen with us, if they were going to get rid of us or what the hell was going on. Because there is a moment when you really need to know. You came to the shipyard in short pants and cut your teeth in there, you went through all the different categories, you reached the top draftsman category and say: "what is going on in here, do they think we are not prepared, that we are useless or what?"

You are in the office and go to the ship when you need to do something specific, but you don't have the same connection. We already started different, we had our own dressing rooms, and the hours were also different... The employees were never aware of anything and for the guys in the workshop we were "los fachas"¹. When the big trouble started, I began going to the meetings. I used to have a bad time, for sure. The biggest trouble was when they decided the lockout. When they fired all the temps. All that people, guys that were well trained, all of them were kicked out. It was very upsetting. Who would

have told me when I was a kid that I would be there like a guerrilla at the shipyard's doors.

In the past, everything was done in a shipyard: carpenter work, boiler work, everything was there, but it began to disappear... And then it started: "we are going to contract X company for making some lodging..." Why? Because we did not have our own carpenter workshop anymore. And with that, the shoddy work that goes with it. I was used to see work, I always liked it... For example, from noon until 1pm, when I was in the office, I sometimes said: "instead of eating now, I'll go later", and then I would go to the ship, getting in with the drawings in hand to see how it was being done, trying to improve it or make it in a different way... and the job was done properly, because people were concerned about it, but today there are no skilled trades or whatever, even more recently... You end up crying, because now there are no skilled trades, just numbers. It is not the welder, the carpenter anymore... it is all gone. Now they say: "you have to reconvert, and this can't be, because you are not going to do something that you don't know how. You could help, in good faith, but you won't know how to do it, and this is where Naval Gijon losses came from, from the big screw ups that we had to ask to be redone.

¹ facha: colloquial expression originated from fascist, with contemptuous connotation but not insulting. It can also be used to generically designate right-wingers.

NINO AJUSTADOR



Secundino García Castrillo *Nino*
(Ribera de Órbigo, 1953)

Ajustador

El primer día que entré a trabajar en el astillero yo llegué pa casa y le dije a mi hermana: pero si ahí es todo hierro y son barcos lo que estamos haciendo ¿cómo va a flotar el hierro? Y mi hermana se reía de mí. Yo no había visto el mar nunca en mi vida.

De aquella, si ibas a por unos guantes, te tenían que durar esos guantes tres meses ¿A qué obrero le duraban los guantes tres meses si andas con hierro, que te cortas? Y no te los daban. Sacaba el maestro de seguridad un libro y miraba la fecha que te había dado los otros... y no te los daba.

Cuando yo empecé, no había máquinas semiautomáticas. Era todo a base de soplete y de pinza. Y a base de porra y de gatos, de esos que tienes que tirar con barra. Ahora ponen un aparato que va con láser, pero antes en la línea de ejes principal ponías unos angulares con unas escuadras, que ibas corriendo hasta que quedaba bien pa luego empezar a tornear. Y

se taqueaba todos los motores principales. Una vez que tenías la línea bien centrada y todo, se taqueaba, ibas ajustando el tacu al motor y luego había que barrenalu. Ahora una vez que está centrado va todo con una resina, en lugar de taco de hierro uno de goma. Y no tiras de lima ni nada como antes. Era mucho esfuerzo porque era casi todo a base de porra. De aquella era todo manual.

A mí el taller no me gustaba, lo que me gustaba era estar dentro del barco. Nosotros instalábamos la maquinaria dentro del barco. Llegaban las bombas, las metíamos, las retaqueábamos. Uno mete el taco en la base y luego iba soldado o con tornillos, depende, otras iban directas... Y luego, cuando hacían los motores grandes, que vienen sueltos, por ejemplo, en el último quimiquero, nos tocó montar todo el motor, que venía en piezas porque pesaba mucho. Pesaba 280 toneladas, pero venía todo suelto, venía la bancada, luego venía el cigüeñal, venían pistones... y tenías que montarlo.

Secundino García Castrillo *Nino*
(Ribera de Órbigo, 1953)

Fitter

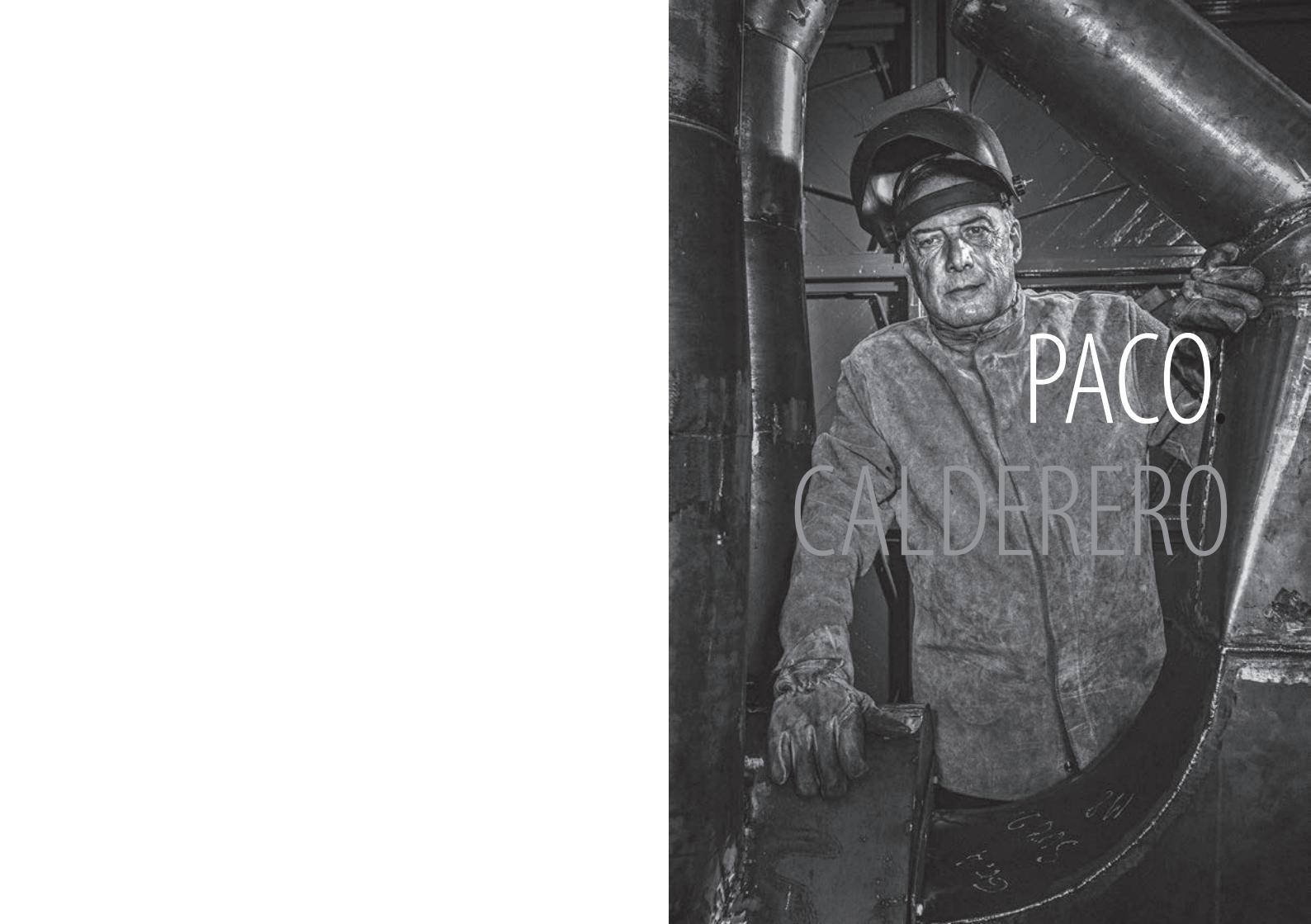
On my first day at the shipyard, I went back home and told my sister: if everything over there is iron and what we are making are ships, how is the iron going to float? And my sister laughed at me. I had never seen the ocean in my life.

At that time, if you requested gloves, you had to make them last 3 months. What worker can make gloves last 3 months if you work with iron and you often cut yourself? And they wouldn't give you another pair. The safety foreman would take out his book, look at the date when he gave you the previous pair... and he wouldn't give them to you.

When I started, there were not semi-automated systems. Everything was with blowtorch and electric tongs. And with mallet and jack, the ones that you have to pull with the handle. These days it goes with laser, but in the past we had to put some angle bars with some triangles on the main axe, that you had to keep adjusting until it was okay before working with the lathe. And we fitted all the main engines. Once the line was well centered we fitted them, we adjusted the peg to the engine and then we drilled it. Today, once it is centered, everything's done with a resin, and instead of an iron peg, it's a rubber one. And you don't have to use a file any more,

like we did. It was a lot of effort because everything was done with a mallet. In those days, everything was manual.

I didn't like the workshop, what I liked was being inside the ship. We were the ones installing all the machinery inside the ship. When the pumps came we put them in, and fit them. We put the peg on the base and then we welded it or put some bolts, some went straight in... And then, when they were making the big engines, the ones that come in pieces, for example, for the last tanker, we had to assemble the engine that came in pieces because it was too heavy. It weighed 280 Tons, but the parts came all loose: bench, crankshaft, pistons... and we had to put everything together.



PACO.
CALDERERO

Francisco Menéndez Serrano (Gijón, 1949)

Calderero

El trabajo cambió... exagerao lo que cambió. Yo entré cuando se estaban haciendo barcos remachaos y soldaos. Las cuadernas iba remachao y la unión de chapas iba soldada. Había reparación de barcos, que ahí me tocó correr remaches y todo eso.

A última hora hicimos los quimiqueros, y eso, comparao con los barcos que hacíamos antes era como del cielo a la tierra: barcos de acero inoxidable, una tecnología fuera de lo habitual en el astillero que, siendo buenos profesionales como los había, se sacó adelante con mucho esfuerzo. No es lo mismo trabajar con acero normal que con acero inoxidable. Los trabajos con acero inoxidable requieren mucha más limpieza, más cuidao. Había que andar con calzas y no podíes andar con botes normales. Andabes por fuera y entrabes al acero inoxidable y había problemas con la contaminación, con la corrosión. Y en cuestión de soldadura había mucha diferencia y era mucho más tóxico. La toxicidad del acero inoxidable era mayor, que hay mucha gente que están muriendo y alguno debe de ser por eso.

Por desgracia, en el astillero nuestro nunca hubo mucha tecnología. Cuando yo entré había un rollu de doblar chapes y hasta que empezamos con los quimiqueros no se trajo un

rollu en condiciones. Y se trajo de segunda mano. Y después la máquina de cortar por plasma bajo agua, que tampoco teníamos. Teníamos una máquina de oxicorte normal y corriente y nos trajeron una máquina de corte por plasma bajo el agua, en frío. Se inundaba y se cortaba el acero debajo del agua, porque hay también máquinas de cortar fuera, pero, aparte del ruido que mete está el polvo que da. Esa máquina también nos dio mucha vida. La tecnología mayor fue esa, porque el resto, aparte de ampliar los diques, por el tamaño de los barcos, de tecnología cero patatero.

Trabajando en un barcu estás metíu en un tanque, que me tocó a mí meteme con un soplete por un agujeru, echáu, llegar al final y después salir culo atrás. Y hay que tener una tranquilidad del demonio y saber lo que se hace porque estás con un soplete, que ye una bomba... y hay quemaos o accidentes de muches coses. El barcu ye muy dificultosu. Tú méteste en un tanque y ahí quedes. Si no estás tranquilu... porque no hay luz. Y había unos agujeros de 600 por 400 y la gente habíalos que pasaben pero habíalos que ¡osties!

Francisco Menéndez Serrano (Gijón, 1949)

Boilermaker

The job has changed... it has way changed. I started when they were building ships by clinching and welding. The timbers were clinched and the plate joints were welded. There was ship repair, so I had to make clinches and all that.

At the end we built chemical tankers, and that changed dramatically compared with the ships that we were making before: ships made of stainless steel, uncommon technology that, because we were such skilled professionals, we were able to keep moving forward with lots of effort. It is not the same to work with regular steel than with stainless steel. Working with stainless steel requires much more cleanliness, care too. We had to use shoe covers and we could not wear regular boots. If we were coming from outside and entering to where the stainless steel was, there could be a lot of issues with pollution, corrosion. And in terms of welding there were a lot of differences and it was much more toxic. The toxicity of the stainless steel was higher and there are a lot of people dying and some of them may be because of that.

Unfortunately, there has never been much technology in our shipyard. When I joined, there was a roll for bending plates and they did not bring a proper one until we started building tankers. And they brought it second-hand. And then, there

was the equipment for plasma cutting that we did not have either. We had the regular oxy-fuel cutting equipment and they brought us the plasma cutting one, to be used under the water, cold. It had to be submerged and we cut the steel under the water. There are also systems for cutting outside the water, but, on top of the noise it makes, there is the dust. This equipment changed our lives. That was the best technology, because for the rest, other than making bigger docks due to the ship size, there was zero technology.

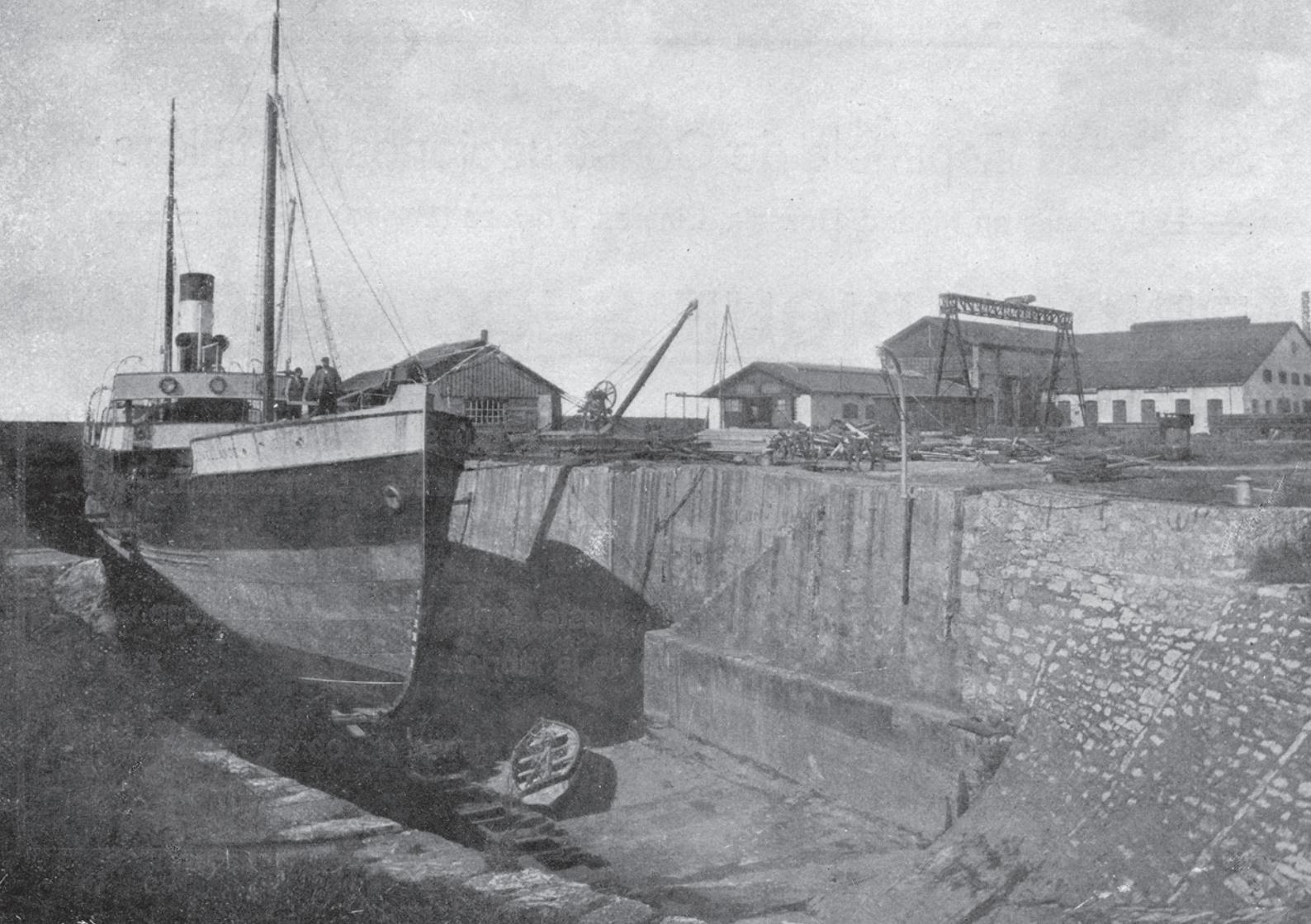
When working in a ship you are inside a tank, I had to get inside with a blowtorch through a hole, lying down, get until the end and then get out crawling backwards. And you have to be really calm and know what you are doing because you are carrying a blowtorch, which is a bomb... and there has been burnt people or accidents due to many things. The ship is very difficult. You can enter the tank and stay there. If you don't keep calm... because there is no light. And there were 600x400 holes and there were some people that could get through them but others... damned if they could!

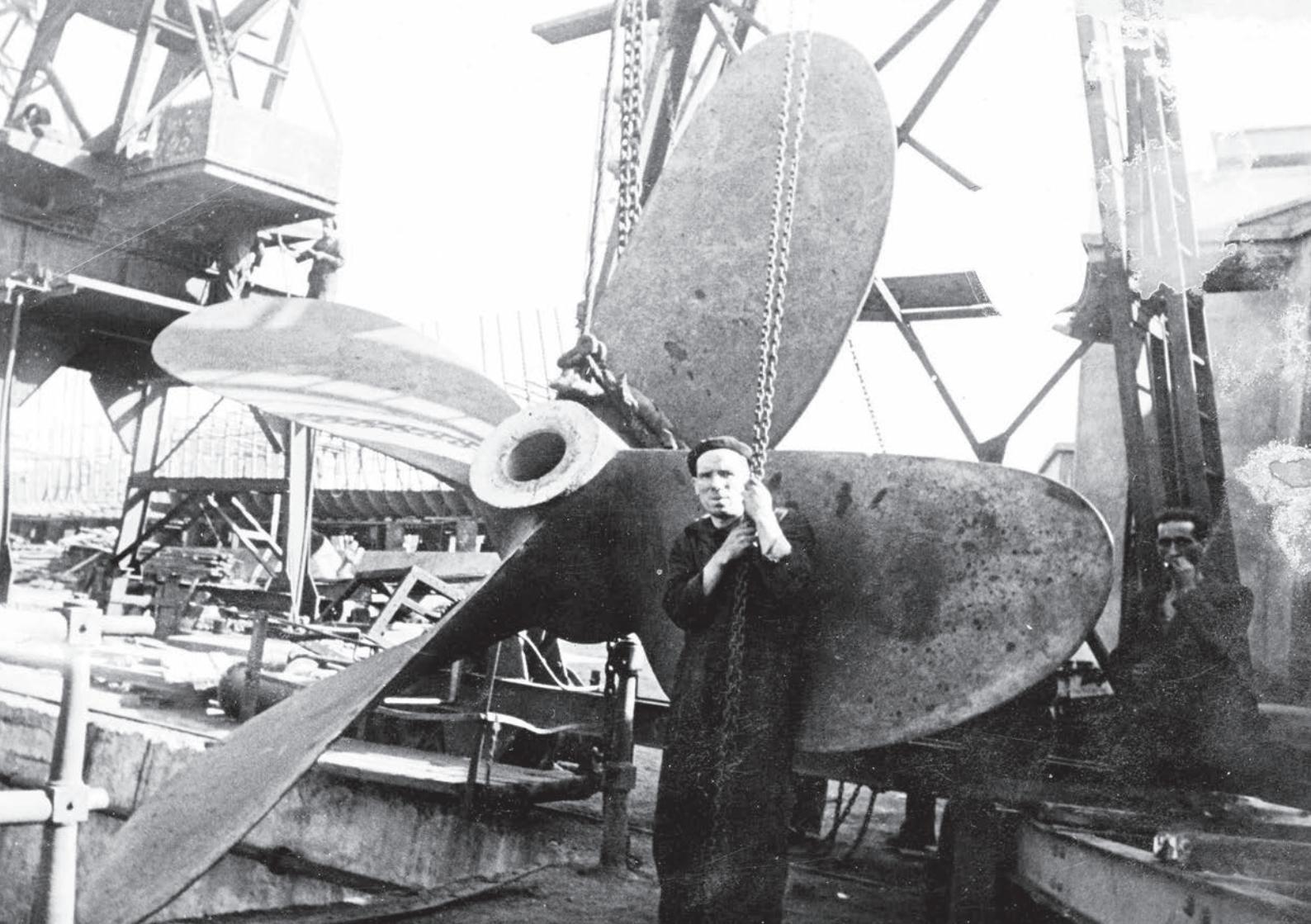


UNA LARGA
TRADICIÓN
A LONG TRADITION

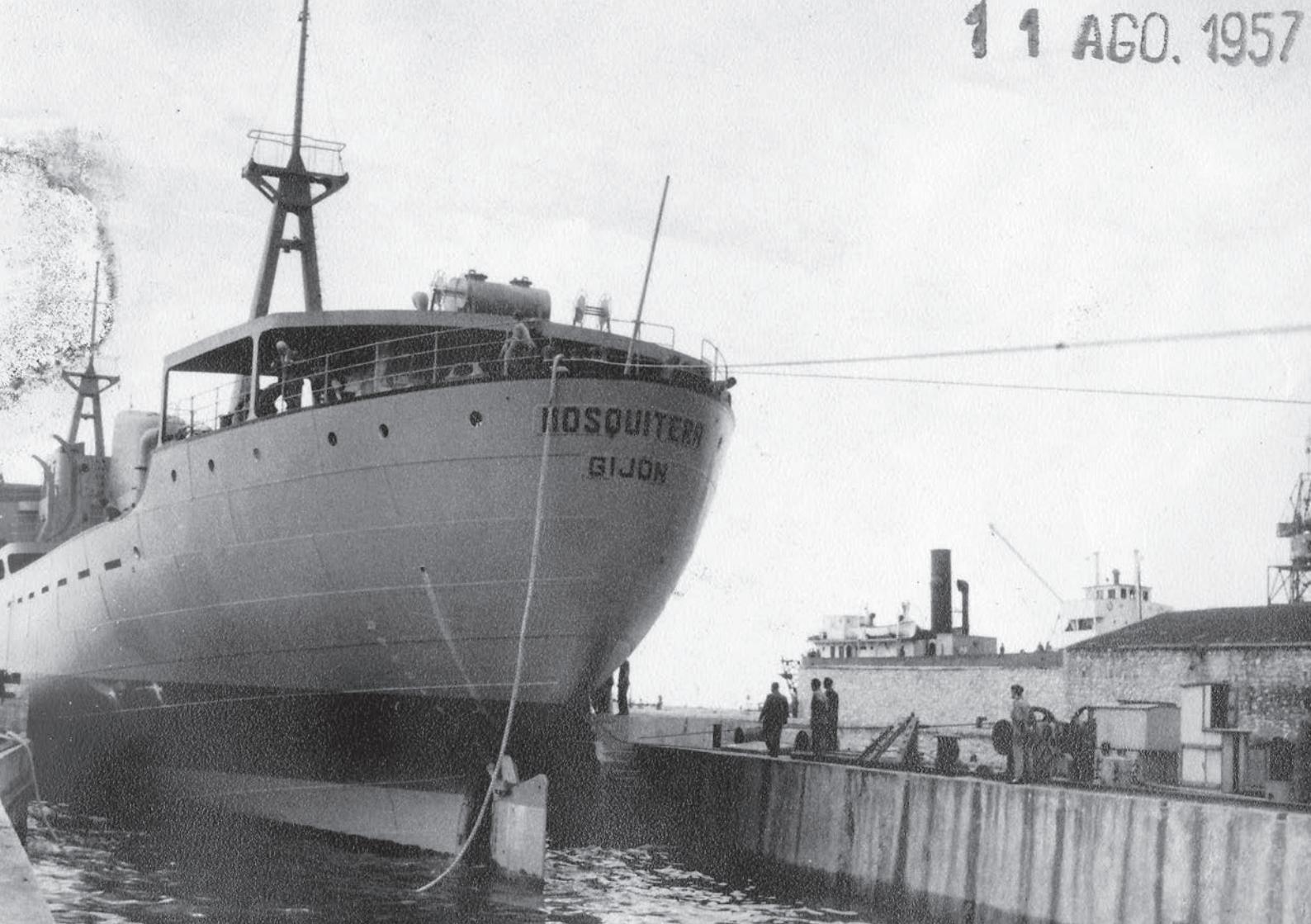
Los astilleros marcaban la vida de los barrios circundantes. El ir y venir de sus trabajadores, los efectos sobre la actividad económica, la vida asociativa, la vinculación a los centros educativos de formación profesional, los conflictos sostenidos... se proyectan sobre el entorno y se retroalimentan de la imbricación entre el medio social y el tejido industrial. Una tradición transmitida entre generaciones, un motor de crecimiento y un marco de relaciones construido sobre el trabajo. Los oficios, las tareas y las técnicas evolucionan a través del tiempo en un fluido equilibrio entre la tradición y las innovaciones, entre los saberes heredados y la adaptación a los cambios.

Shipyards marked the lives of the surrounding neighborhoods: the coming and going of its workers, its effects on the economic activity, associative life, bonds with the vocational training centers, conflicts that had arisen... they project on the environment and retro-feed from both social and industrial environment. A tradition passed on from generation to generation, a growth engine and a relationship framework built on work culture. The skill trades, tasks and techniques evolve through time in equilibrium between tradition and innovation, between inherited know-how and change adaptation.





11 AGO. 1957





CARUSO
AVILES



UNA EXISTENCIA CONFLICTIVA

A CONFLICTIVE EXISTENCE

Los vínculos tejidos en torno al trabajo y la integración social en el entorno urbano han tendido a hacer de los trabajadores de astilleros un colectivo cohesionado, capaz de organizarse para defender sus intereses y de ejercer una considerable presión a través de las movilizaciones. La conquista de derechos y la defensa del empleo han representado ejes sobre los que han girado la acción colectiva, la solidaridad y el conflicto.

The bond created around work and social integration within the urban environment have made the shipyard workers become a united group, able to organize themselves to defend their own interests and to put a considerable amount of pressure through mobilization. The conquer of rights and standing up for employment have become the axes around which collective action, solidarity and conflict have revolved.





comisaría de
policía

estación de
RENFE



parque
arqueológico natural
Campa de Torres

puerto
El Musel

POLICIA

CUERPO NACIONAL
DE
POLICIA



MEMORIA MANCILLADA

TARNISHED MEMORY

Lejos de representar un lastre del pasado, los vestigios materiales e inmateriales del trabajo industrial constituyen un activo primordial para comprendernos en nuestra condición actual y proyectarnos hacia el futuro. Las instalaciones del Dique han sufrido, desde el mismo momento en que cesara su actividad, un constante deterioro fruto de una malévolas combinación de destrucciones, abandono, desidia y desconocimiento. El patrimonio de todos y la memoria de quienes allí trabajaron han sido ignorados y preteridos. Grúas y compuertas desmanteladas y achataradas, el dique inundado, naves en progresivo deterioro y un archivo documental abandonado cual deshecho inservible.

Far from embodying a burden from the past, the tangible and intangible remains of industrial work form a fundamental element to understand ourselves in our current condition and to project us towards the future. “El Dique” facilities have suffered, since the same day its activity stopped, a steady deterioration as a result of a malevolent combination of destruction, neglect, carelessness and ignorance. The heritage of everyone and the memories of those that have worked there have been ignored and omitted.

ENERO 1956

FEBRERO
1956



NAVE ALMACEN

PROPIEDAD
ESTATE
TIERRAS DE
LA VILLA DE
SANTO DOMINGO
DE LA CALZADA
PROVINCIA DE
LEON
CASTILLA Y LEON
ESPAÑA
SPAIN



