



LA SEAT: MOTOR DE LLIBERTAT

Una lluita obrera a la Barcelona antifrancista

Text de Jordi de Miguel
Il·lustracions de Cristina Bueno

Col·lecció: Barcelona, Memòria en Vinyetes

» L'Ajuntament de Barcelona publica *La Seat: motor de llibertat. Una lluita obrera a la Barcelona antifrancista*, de Jordi de Miguel, amb dibuixos de Cristina Bueno, una història clau en la lluita obrera i antifrancista a Barcelona.

» El matí del 18 d'octubre de 1971, com en cada inici de torn a la Seat, centenars d'obrers, arribats en autobusos, s'amuntegaven per accedir al recinte. Però aquell dia hi havia una diferència imperceptible entre la multitud. Un grapat de representants sindicals, acomiadats per la seva militància democràtica, s'estaven colant en la que era la fàbrica de cotxes més gran d'Espanya per iniciar una vaga que seria reprimida amb violència per les forces de seguretat del franquisme.

» Es tracta de la novel·la gràfica que rememora la data que va marcar un abans i un després per al moviment obrer i la lluita antifrancista, amb l'ocupació de la SEAT a Barcelona i la repressió policial que va acabar amb la mort a trets del treballador Antonio Ruiz Villalba.

» Amb motiu de la publicació, el dilluns 24 de novembre, a les 19.00 h, tindrà lloc la presentació del llibre a la Biblioteca Francesc Candel (c. d'Amnistia Internacional, 10). A l'acte, presidit per la Sra. Raquel Gil Eiroà, cinquena tinenta d'alcaldia de l'Àrea de Drets Socials, Promoció Econòmica, Treball, Feminismes i Memòria Democràtica, hi intervindran la Sra. Àngels Migueles, directora de la Biblioteca Francesc Candel; Jordi de Miguel, guionista del còmic; Cristina Bueno, dibuixant del còmic; Carles Vallejo, president del Memorial Democràtic dels Treballadors i les Treballadores de SEAT i de l'Associació Catalana de Persones Ex-preses Polítiques del Franquisme, i Tomás Martínez, extreballador de SEAT, veí i activista veïnal de la Marina i membre del Memorial Democràtic dels Treballadors i les Treballadores de SEAT.

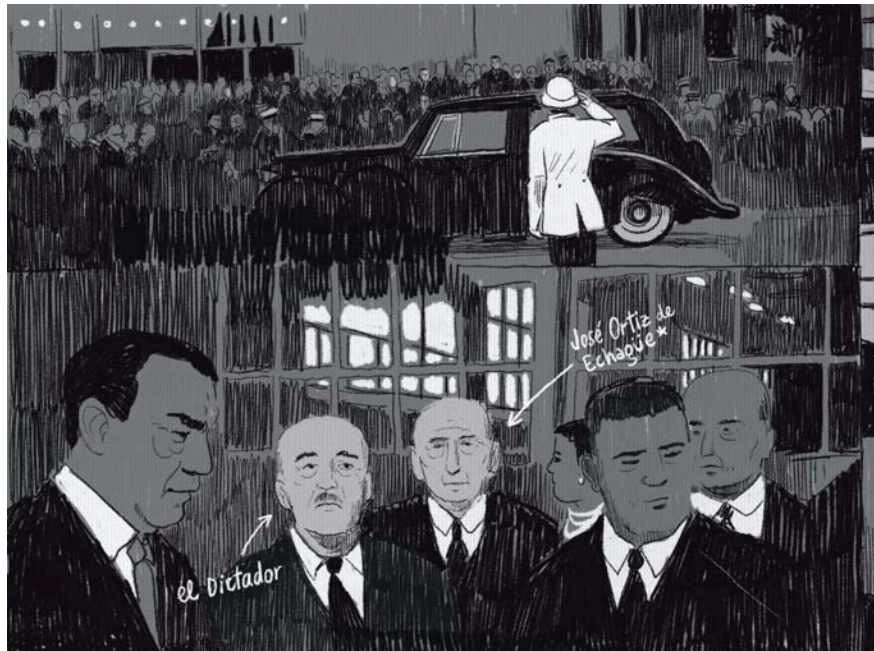


A través de les veus i de les vivències de Francesc, Pilar, Pedro, Carles, Isabel i Tomás "Sito", aquesta novel·la gràfica rememora les lluites obreres viscudes a la fàbrica SEAT des de la seva creació i s'atura en la vaga del 18 d'octubre de 1971.

Va ser el 9 de maig de 1950 quan el règim franquista oficialitza la creació d'una empresa d'automoció per renovar el parc automobilístic. L'empresa es va aixecar gràcies al capital de l'Institut Nacional d'Indústria i de sis bancs i amb la participació de la marca italiana FIAT, que hi aportaria la part tecnològica. D'aquest conglomerat en va néixer la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT).

La ciutat de Barcelona era reconeguda per la seva forta tradició industrial i automobilística, amb la Hispano Suiza i Motor Ibérica al capdavant. La connexió marítima amb la seu torinesa de la FIAT permetia transferir maquinària a baix cost, gràcies a l'excepcionalitat aranzelària del port. Tots aquests elements feien de la ciutat comtal un lloc determinant per ubicar la SEAT al territori barceloní. Així, es van aixecar 20 hectàrees de terreny a la Zona Franca destinades a la instal·lació de la fàbrica.

Des del primer moment, la SEAT es converteix en l'emblema d'un règim que vol guanyar-se el favor de la comunitat internacional. Sota una façana de liberalització econòmica, el país comença a deixar enrere l'autarquia, mentre el *desarrollismo* s'imposa a cop de propaganda i control. S'hi van col·locar militars de confiança, com José Ortiz de Echagüe, enginyer, pilot militar i primer president de la SEAT (1950-1967), per dirigir la nova planta, així com per al control de la cadena productiva.



La majoria dels treballadors eren fills dels derrotats de la guerra. Els valors i les normes internes de la direcció que controlava l'empresa (com ara la disciplina, la jerarquia, l'ordre i el patriotisme) s'unien al funcionament del Sindicat Vertical, l'únic sindicat permès durant el franquisme. Aquest sindicat impedia qualsevol activitat contrària al règim, és a dir, prohibia la protesta o l'organització obrera independent. A més, hi havia controls policials i sistemes de recomanacions que decidien qui podia ser contractat. Per tancar el cercle de control, també s'hi va infiltrar la Brigada Político-Social, que tenia com a missió sufocar qualsevol intent de rebel·lió.

L'any 1953 s'inicia la construcció dels primers habitatges. Es tractava d'una mesura de control camuflada darrere de l'interès pel benestar. El resultat van ser 500 pisos en règim de lloguer per als oficials de tercera i comandaments intermedis. Més endavant, la mesura s'estendria a tots els rangs i es crearien més habitatges, de manera que es va aixecar una colònia industrial moderna, dotada de tots els equipaments: escoles, ambulatori, església, instal·lacions esportives, comissaria, casino teatre i un economat. Aquest doble joc tenia per objectiu mostrar una imatge del que representava la *família SEAT*, però, en realitat, servia com a eina de control: "Qui desobeeixi les normes i perdi la feina perdrà el sou, la casa i la resta de les utilitats".

Així, la SEAT no era només una fàbrica, era també un barri: un barri que representava l'arquitectura d'avantguarda, on es barrejaven els fills dels empleats amb els fills dels seus caps i que contrastava amb les cases barates que l'envoltaven: les del Prat Vermell o d'Eduard Aunós, un conjunt d'habitatges construïts al principi del segle xx per allotjar-hi els barraquistes de Montjuïc.



Des dels seus inicis, als anys cinquanta, la SEAT va patir nombroses vagues. Cap no va ser comparable a la del 18 d'octubre de 1971. Va ser cap als anys seixanta, amb una plantilla multiplicada per quatre en el mateix espai i amb els intents de la direcció d'augmentar la productivitat, juntament amb les noves incorporacions de joves que s'enfrontaven al Sindicat Vertical, que les vagues es van multiplicar: "Volíem negociar els ritmes de la cadena de muntatge, qüestions de seguretat, salut... reivindicacions bàsiques: no estàvem per fer la revolució de forma immediata", explica Pedro López.

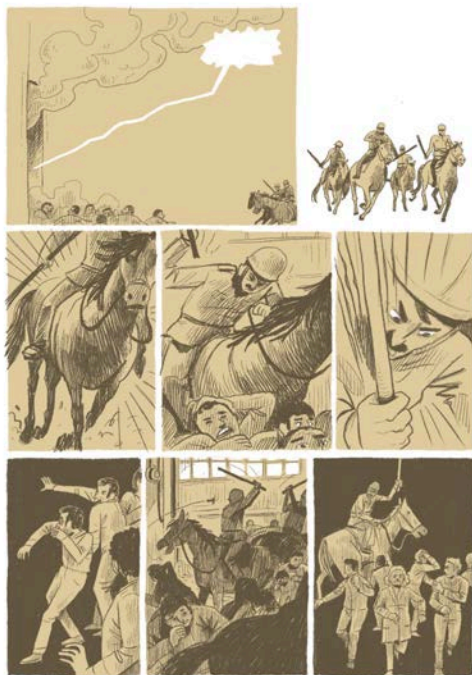
Per la seva banda, el testimoni de la Isabel explica que a la secció de cablatge no podien parar de treballar, ja que alentien la cadena de producció i no tenien ni temps per anar al lavabo. Ella, una jove lluitadora, intentava canviar les coses, però les dones no tenien dret a la queixa, així que es va interessar pels treballadors que volien lluitar per un nou conveni col·lectiu. Fins aleshores, era molt difícil que a la SEAT triomfés la pressió sindical, tenint en compte el control de la direcció sobre tot el que hi passava. Per això, la pressió existent era clandestina i poc visible. Fins que l'oposició antifrancuista, juntament amb el PSUC i amb l'entrada d'aquesta nova generació de joves —entre els quals hi havia Carles Vallejo—, van aconseguir un trencament generacional en la lluita sindical i van impulsar la creació de Comissions Obreres, amb l'objectiu d'esquerdar el sistema des de dins.



Amb el Procés de Burgos com a epicentre del panorama polític i social, es van produir diverses manifestacions fins que el dictador Franco va declarar l'estat d'excepció. Vallejo aprofitava la seva feina de traductor a la fàbrica per repartir fulls de manera clandestina, fins que un dia aquests fulls, que anaven en contra del Procés de Burgos, van ser descoberts. El 17 de desembre de 1970 va ser detingut i portat a la comissaria de la via Laietana, on va ser torturat. Més tard, el van traslladar a la presó Model. "Després de vint dies a via Laietana, entrar a la presó va ser un alliberament", narra Vallejo. Va passar sis mesos a la presó amb altres companys de la SEAT, fet que implicava entrar a les llistes negres de la patronal. Per això, malgrat el suport dels companys, les seves candidatures a les eleccions sindicals van ser rebutjades. No va passar el mateix amb altres companys que s'hi van presentar de manera independent i en van sortir guanyadors. Aquests nous representants sindicals van defensar els companys empresonats davant la patronal i, com a resposta, van ser acomiadats.



El 18 d'octubre de 1971 els empleats acomiadats es van colar dins la fàbrica —gràcies a la complicitat d'un grup d'estudiants i treballadors d'altres empreses, que es van concentrar a l'entrada per despistar— i van ocupar els seus antics llocs de feina en forma de protesta. "Després, convocaríem tots els treballadors i aniríem junts fins a les oficines centrals per forçar la readmissió dels companys", comenta Pedro, al capdavant de les protestes. I així es va declarar una vaga general, amb més de deu mil persones. Contràriament al que el sindicat esperava, no van poder negociar amb la direcció i aquesta els va instar a tornar als llocs de feina. "Després d'acumular unitats armades, cap a les 15.00 h, el tinent coronel de la policia va ordenar el desallotjament de la fàbrica", recorda Vallejo.



Una setantena de policies van entrar i van ser rebuts amb cops de cargol. Davant la resistència, la policia va començar a llançar pots de fum i bombes lacrimògenes. Els treballadors es van veure obligats a sortir per poder respirar i van ser rebuts a cops de bastó per la cavalleria. Llavors, els manifestants van reaccionar per defensar-se amb el que van poder. La policia, que es trobava en minoria pel que fa al nombre de persones, va decidir fer servir les unitats de reserva, que van entrar amb tota la seva força. De manera inesperada, un policia va matar a trets un dels treballadors, Antonio Ruiz Villalba, un treballador no polititzat, però solidari amb els seus companys.

Aquesta situació de violència va provocar incertesa i nervis, fet que va impedir una acció coherent i organitzada dels treballadors, fins que, de mica en mica, la resistència es va anar apaivagant. Molts ferits van marxar per evitar el dispensari de l'empresa i no quedar registrats. Uns altres es van amagar i van esperar que arribés la nit per fugir.

La vaga de la SEAT va durar quinze dies, i la ciutat es va omplir de manifestacions en contra dels fets ocorreguts. "A la SEAT els obrers es van empoderar i l'empresa no va poder evitar la conflictivitat fins al final de la dictadura", assegura Vallejo. "És que l'impacte del que vam viure va ser molt fort. Per a molts, va ser decisiu per fer un pas endavant i implicar-nos de ple en les lluites sindicals", explica Isabel.

ELS PROTAGONISTES:

Francesc Prieto Rius (Barcelona, 1955)

Historiador i membre del Memorial Democràtic dels Treballadors i les Treballadores de SEAT. Fins als 17 anys va viure, amb la seva família, a l'únic habitatge que hi havia dins el recinte de la SEAT. El seu pare, Enrique Prieto, cap del taller de baixa tensió, era el responsable de totes les eventualitats que poguessin tenir lloc a la factoria a la nit. Un any després de la gran vaga del 1971, la família es trasllada al barri de Sants.

Pilar Gómez García (Calles, 1954)

Seguint la petjada de familiars que ja treballaven a la fàbrica, arriba a Barcelona des de la comarca dels Serrans (València) amb només 3 anys. Quan en té 14, el 1968, els seus pares compren un dels pisos que la cooperativa Virgen de Nuria construeix al barri de la SEAT. Amb 18 entra a l'empresa: primer, al departament de personal, situat a la plaça de Cerdà; més tard, al recinte de la Zona Franca, on romandrà fins al 1980.

Pedro López Provencio (Alhama de Múrcia, 1944)

Arriba a Barcelona amb 4 anys i entra a treballar a la SEAT el 1967 com a oficial de primera. Escollit pels seus companys en les eleccions sindicals del maig del 1971, és acomiadat poc després junt amb altres representants democràtics, fet que desencadena l'ocupació de la fàbrica. En aquell 18-O esdevé un dels líders de la protesta. Llicenciat en dret, després col·labora amb el despatx laboralista d'Albert Fina i Montserrat Avilés fins que el 1977 és readmès per l'empresa.

Carles Vallejo Calderón (Barcelona, 1950)

President del Memorial Democràtic dels Treballadors i Treballadores de SEAT i de l'Associació Catalana de Persones Ex-Preses Polítiques del Franquisme. El 1970, militant ja al PSUC, entra a la fàbrica com a traductor. A finals del mateix any és detingut, torturat i empresonat a la Model. Mesos després surt en llibertat provisional i prepara, junt amb els seus companys, l'ocupació de la fàbrica. Amb l'amnistia laboral, es reincorpora a l'empresa, on ocupa càrrecs diversos dins de CCOO.

Isabel López López (Vilar de Donís, 1951)

Filla d'una família gallega represaliada pel franquisme, arriba a Catalunya el 1962. Veïna d'un dels primers blocs de Bellvitge, el 1969 entra a treballar al taller de tapisseria de la SEAT amb només 18 anys. Arran de la gran vaga del 1971, s'implica en la lluita sindical, és suspesa per l'empresa i detinguda per la seva militància antifranquista. Ja en democràcia esdevé la primera dona a ocupar la secretaria general de CCOO a la SEAT.

Tomás "Sito" Martínez Cerro (Torre de Juan Abad, Ciudad Real, 1959)

Activista veïnal i membre del Memorial Democràtic dels Treballadors i les Treballadores de SEAT. Amb 3 anys arriba a l'actual barri de Sant Cristòfol, on els seus pares havien comprat un pis de la cooperativa Virgen de Nuria. La seva militància sindical s'inicia el 1979, quan entra a l'empresa provinent de l'Escola d'Aprenents. Actualment continua vivint al barri, fent memòria dels espais emblemàtics que va deixar la presència de la fàbrica a la zona.

ELS AUTORS DEL LLIBRE:

Jordi de Miguel Capell (Barcelona, 1980).

Periodista. Col·laborador de *Crític*, ha publicat també en mitjans com *Públic*, *Ara* i *Directa*, entre d'altres. És membre del col·lectiu de periodistes Contrast, amb el qual ha produït els documentals *Centreamèrica: terra en litigi* i *Les llavors de Berta Cáceres* i el webdoc *L'antídot de la soledat* (premi Montserrat Roig). Junt amb les dibuixants Susanna Martín i Andrea Lucio, respectivament, ha publicat el còmic *Històries de la Model* (Ajuntament de Barcelona, 2023) i l'adaptació gràfica d'*Homenatge a Catalunya*, de George Orwell (Debate / Rosa dels Vents, 2019).

Cristina Bueno Arnella (Barcelona, 1983).

Dibuixant. Ha publicat *Aquí vivió: Historia de un desahucio* (Nube de Tinta, 2016) amb guió de l'escriptor i periodista Isaac Rosa. És coautora del llibre *Pintas mucho* (Stendhalbooks, 2018) i també ha escrit i dibuixat per a la Creu Roja els còmics *Quan tanco els ulls, recordo* (Norma Editorial, 2018) i *El club del clima. Una història sobre canvi climàtic i gènere* (Norma Editorial, 2024). Amb UNRWA i amb guió de Susanna Martín ha dibuixat *Ahlan, soñar con una vida: Historietas de mujeres refugiadas de Palestina en Líbano* (2021). I, amb el guió de Yacine Belahcene i Santi Eizaguirre, han fet el còmic *Divendres cuscús: Alger 1993* (Pol·len, 2024)

ALTRES LLIBRES DE LA COL·LECCIÓ:

Històries de la Model. Susanna Martín (dibuixos) / Jordi de Miguel (guió)

Rebel·lió: La vaga de lloguers del 1931. Anapurna (dibuixos) / Francisco Sánchez (guió)

Darrere les persianes: Breu història de les lesbianes a Barcelona. Rosa Navarro (dibuixos) / Isabel Franc (guió)

En el següent enllaç, podeu descarregar imatges de l'interior:

[Imatges Còmic SEAT: Google Drive](#)

Per a més informació i/o entrevistes:

<http://ajuntament.barcelona.cat/barcelonallibres/>

Laura Santaflorientina / Tel. 699061244 / E-mail: laurasantaflorientina@gmail.com