

Las luchas obreras en las fábricas del tardofranquismo. Las Comisiones Obreras en la SEAT de Zona Franca de Barcelona en el bienio de la recomposición (1970-1971)



Antonio Oliva

I. Introducción

El trabajo presenta un recorrido por los principales conflictos que los obreros de la fábrica automotriz SEAT de la Zona Franca de Barcelona, protagonizaron a partir de la creación de la comisión de fábrica en 1970.

La ascendente conflictividad que la clase obrera barcelonesa desarrolló desde aquel año hasta la definitiva caída del franquismo 6 años después, permitió entre otras cosas conformar y consolidar la representación de Comisiones Obreras en la «fábrica modelo del régimen», como se la conocía a la SEAT en los años del crecimiento de posguerra.

Hemos tomado los dos primeros años de este desarrollo ya que constituyen el pico conflictivo de las luchas obreras en SEAT y el comienzo de una fase más larga de recomposición de la clase obrera barcelonesa que, como veremos, se relaciona estrechamente con la crisis de las instituciones sindicales y políticas del franquismo, la entrada en escena de una nueva generación de obreros en su mayoría inmigrantes de las zonas rurales de Andalucía y Extremadura despojados de los estigmas de la posguerra civil y el desgaste del régimen de acumulación del desarrollismo, en donde la gran empresa automotriz había cumplido un papel preponderante.

En este sentido, la exposición trata de dar cuenta de las principales reivindicaciones gremiales, las formas de lucha que el conflicto adoptó y las limitaciones político-gremiales que encontró la Comisión Obrera de SEAT para llevar a cabo sus plataformas reivindicativas. Como en otros establecimientos de la región, las luchas de comienzos de los años 70 que se generaban por aspectos salariales y/o condiciones de trabajo, pasaban rápidamente a convertirse en luchas por la reincorporación de los despedidos, la exigencia de democratización y legalización de las organizaciones representativas elegidas por los trabajadores (democracia gremial) y la disolución de las estructuras sindicales franquistas, principalmente la OSE (Organización Sindical Española) más comúnmente conocida como Sindicato Vertical. La respuesta preponderantemente represiva, tanto de las empresas, como del franquismo, ante las luchas sindicales, transformó las luchas reivindicativas, en luchas contra el régimen mismo.

En el caso de la SEAT, y en el período que analizamos, la construcción político gremial, fue generada por un importante núcleo de activistas de las Comisiones Obreras, en su mayoría adscriptos al Partido Socialista Unificado de Cataluña (PSUC), rama catalana del Partido Comunista de España (PCE) y a los movimientos



cristianos de base, muchos de ellos encuadrados en la organización comunista Bandera Roja (BR). La crisis del franquismo, a partir de estos años, conllevó a su vez, en la región barcelonesa, la aparentemente paradójica situación de un ciclo abierto de luchas obreras en ascenso, pero también una profunda dispersión del movimiento obrero, cuyo signo característico fue la unidad en la base a nivel de fábrica y la fragmentación del movimiento a nivel de las cúpulas gremiales. Intentaremos dar cuenta de esta división desde la óptica de los trabajadores de SEAT.

II. La SEAT. La empresa modelo del régimen.

La Sociedad Española de Automóviles de Turismo¹, más conocida por su acrónimo SEAT, fue fundada en 1950 por el Instituto Nacional de Industria (INI) y por la FIAT italiana como medio para motorizar la España de posguerra y fabricaba los coches de FIAT², el principal fabricante de automóviles de Italia, bajo licencia. La fábrica de la SEAT se instaló en Barcelona por su tradición industrial y por la cercanía de su puerto a Turín, mientras que el área elegida, el interior de la Zona Franca, gozaba de un bajo alquiler y de franquicia aduanera. Por lo que se refiere a las medidas y al tipo de maquinaria, la factoría cogió como modelo la planta Mirafiori de FIAT. La superficie cubierta superaba los 93.000 m² para una producción anual prevista de 20.000 unidades del nuevo modelo FIAT 1400. La SEAT imitó, como la mayoría de las fábricas de coches modernas, la disposición que inauguró la Ford en River Rouge: el desarrollo horizontal de la nave y la disposición lineal de los medios de producción coincidían con el orden secuencial de las tareas. Todo el ciclo representaba un proceso continuo de operaciones que llevaban hasta el montaje final de los coches.³

La expansión de la fábrica, como ya la historiografía lo ha consignado abundantemente, estuvo en consonancia con la política desarrollista del franquismo que comenzó con el Plan de Estabilización de 1959⁴. El plan, a la par que clausuraba veinte años de autarquía económica, significaba un proceso de industrialización e inversión de capital extranjero que se arraigó en zonas con un desarrollo industrial anterior

(Cataluña, País Vasco), pero que generó, a su vez, polos nuevos de crecimiento industrial (Madrid, Asturias, País Valenciano) y una desruralización de zonas de tradición agraria de antigua data (Andalucía, Extremadura, Castilla-La Mancha).

La política de crecimiento de SEAT permitió un desarrollo sostenido de la producción de turismos. Entre 1950 y 1973 se produjo el despegue de la industria automovilística española. España pasó del lugar decimoséptimo al décimo del *ranking* mundial, la mejor trayectoria después de Japón. El protagonismo correspondió a SEAT, compañía que con una fabricación de 358.504 unidades, producía el 50% del *output* español de turismos en 1973 (siendo el inmediato seguidor FASA-Renault, con 166.003 y una cuota del 23%). En vehículos industriales, ninguna empresa alcanzó un peso relativo comparable al de la casa de la Zona Franca de Barcelona: la primera marca (ENASA), con 23.136 unidades copaba el 20 % de la producción, y la segunda (Citroën Hispania), con 20.837, fabricaba el 18% del *output*⁵. La política nacionalista también contribuyó a cambiar la ventaja comparativa de la economía española, al frenar las importaciones, estimular las exportaciones y permitir el aprendizaje industrial. Hasta 1972 dicha política fue compatible con rentabilidades positivas de SEAT y no fue casual la preocupación que la gerencia de la SEAT demostró en 1972, cuando el «grado de nacionalización» pedido a las empresas de nueva instalación (léase Ford) bajó del 90 al 50%⁶. Desde 1969, SEAT había comenzado a protagonizar el despegue en las exportaciones españolas de automóviles. En 1972 SEAT exportó 3.064 millones de pesetas, lo que la situaba como sexta empresa exportadora española y primera en autos (le seguían Chrysler y FASA, con ventas al exterior de 1.390 y 1.282 millones respectivamente).⁷

La SEAT, por su parte fue el prototipo de factoría en donde se aplicó concienzudamente los principios de la organización científico-técnica del trabajo. La historiografía coincide en que la peculiaridad del éxito del fordismo español, pese a su tardío despegue, estuvo basada en la combinación de bajos salarios con una crome-trización de los ritmos y una inversión en maquinaria con porcentajes similares a los de las restantes automotrices europeas de alta concen-

Las luchas obreras en las fábricas del tardofranquismo

tración de capital constante⁸. Aunque en SEAT los salarios se mantuvieron durante el período 57-72, un 10% más arriba que los de la media de las metalmecánicas españolas, esto se basó en un alza constante –y planificada– de los ritmos de producción, con una centralización de las decisiones sobre ritmos y primas de la Dirección con residencia en Madrid y un constante crecimiento de su capacidad instalada en máquinas y hombres. Precisamente el aspecto del «gigantismo industrial» hacia la década del 70, por parte de la empresa fue uno de sus puntos débiles al comenzar las luchas obreras⁹. La SEAT debió adquirir varias empresas subsidiarias que facilitaban material y partes, agigantando su ordenamiento vertical y obligando a ampliar desproporcionadamente su planta de Zona Franca. En 1970 la planta había alcanzado los 500.000 m² de superficie cubierta y contaba ya con 148 complejos *transfer*. A causa de las modificaciones del *layout* necesarias para el lanzamiento de nuevos modelos base y de nuevas versiones, se producían frecuentes y problemáticos traslados de las máquinas. Las dificultades ligadas al cotidiano desarrollo de la producción e incluso a errores de proyecto de las estructuras se traducían en un desequilibrio de la capacidad de los distintos talleres y en un número de coches defectuosos, que alcanzaba hasta el 40% del total.¹⁰

III. Las condiciones de trabajo en el monstruo barcelonés

Como hemos visto la plantilla obrera de SEAT de 1965 a 1970 no paró de crecer. En 1965, había unos 10.593 empleados con una producción total de 91.006 vehículos y una producción diaria de 343 vehículos, mientras que en 1970, y con la consolidación de los modelos de turismo más populares –el 600 y el 850–, la plantilla pasó a 23.524 empleados que producían un total de 283.678 vehículos y una producción diaria de 1.070 coches¹¹. Estas cifras no sólo denuncian una constante ampliación de la planta en Zona Franca debido al aumento de integración vertical a la que aludíamos y una política de expansión basada en la noción ilimitada del consumo interno y externo de autos populares, sino también remarcan el significativo crecimiento de la productividad del trabajo en los talleres

SEAT. La realidad de la fábrica, aunque su nivel de salarios fuera un 10% más elevado que la media de las fábricas barcelonesas, era que la mayoría de los obreros completaban su salario con horas extras, lo que introduce a la factoría en lo que en general ocurrió en la realidad española del desarrollismo: el crecimiento industrial se basó en bajos salarios, aumento de la productividad en base a la saturación de las líneas y control represivo sindical de parte del Estado.¹²

(...) Con lo que yo ganaba en Seat no tenía más que lo justo para pagar la habitación con derecho a cocina y poner cosas en la nevera.... ¡justo! y tengo que buscarme algo más y me busco un trabajo que lo hago fuera del turno de SEAT.(...) entonces empiezo a hacer, en vez de ocho, once o doce horas (...) Además los sábados por la tarde, a veces, después de salir de allí, los cuatro o los ocho que teníamos carnet de conducir bajábamos a llevar coches a cargar al puerto o íbamos a servir a los talleres oficiales (...) Siempre, indudablemente, buscando la manera de ganar más dinero porque entonces trabajo había para todo el mundo y se aprovechaba todo lo que se podía para ganar dinero para poder tener una estabilidad económica mejor.¹³

El ciclo productivo de SEAT era desde sus primeras décadas continuado y rígido, desde la fabricación de la primera pieza hasta que el coche salía rodando hacia la explanada del parking. Fundición, prensas, chapistería, pinturas, mecánica y montaje final se alineaban sincronizadamente. Las tareas estaban muy parceladas, en muchos casos de pocos segundos, lo que permitía que una mano de obra no cualificada pudiese rendir al máximo desde el primer día. Entre 1964 y 1970 se dan grandes cambios técnicos, con la semiautomatización de muchos procesos. Pero en general se mantiene una fuerte subordinación técnica respecto a FIAT - que enviaba a SEAT parte de la tecnología que desechaba-, supliéndose la desventaja con un imparable incremento de los ritmos de trabajo.¹⁴

En un contexto de ritmos programados con poco margen de error y el trabajo ajustado al ritmo saturado de las máquinas, la empresa perfeccionó un sistema de primas por producción que mantenía un rendimiento cuanto más cercano posible al valor 100 considerado como óptimo, penalizando mucho los valores inferiores y premiando poco aquellos superiores. De hecho hacia fines de los sesenta, cuando



la discusión de los convenios se convierta en el primer motivo de la movilización obrera, el manejo de las primas y ritmos por parte de los trabajadores para escapar del galimatías que elaboraba la Dirección, será una de los puntos más importantes de las plataformas reivindicativas.¹⁵

A la racionalización de los tiempos de producción y el sistema diferenciado de primas y horas extras habría que agregar un elemento extra que forma parte de las peculiaridades de la empresa fondista del tardofranquismo. SEAT, desde sus orígenes, formó parte del *staff* de empresas cuya disciplina y sistema de control hundía sus raíces en la organización militar. La historiografía ha debatido acerca de la compatibilidad o no de la disciplina maquina con regímenes autoritarios y antidemocráticos, pero en la SEAT la disciplina y el recurso al comportamiento moral de sus empleados estuvo ligado, no sólo a las sanciones de tipo militar propias del funcionamiento del sistema racionalizado de tiempos productivos, sino a una verdadera jerarquía interna con orden y ejecución –los famosos 7 niveles desde la Dirección al peón de 3º categoría- donde

por lo menos una docena de mandos superiores y responsables de taller eran ingenieros militares y algunos de ellos habían sido «conmitones» del propio Franco durante la guerra civil. De hecho, hasta 1973 no hubo un director general civil.¹⁶

Los elementos que José Babiano¹⁷ ha detectado para inscribir al fordismo en el caso español, el paternalismo y la militarización, en el caso de SEAT no son parte del contexto político en donde la fábrica opera, sino consustanciales a su funcionamiento interno:

*Para reprimir a los trabajadores de Seat la denominada Policía Política (la Social) creó en Barcelona una unidad especializada en Seat, dirigida por el comisario Navales (conocido torturador), entrando a formar parte de la propia plantilla de Seat decenas de «secretas».*¹⁸

Las faltas se sancionaban rigurosamente. Entre las faltas muy graves, sancionadas incluso con el despido, se encontraban, sobre todo, la disminución voluntaria del rendimiento y la participación en delitos contemplados en el código penal, como la huelga, que de hecho estuvo prohibida hasta su regulación en 1975 y constituyó una de las peculiaridades de la forma compulsiva de implantación de los ritmos de trabajo fabriles desde fines de los 50.

IV. Jóvenes e inmigrantes. La composición de la mano de obra en SEAT.

La inmigración en Cataluña no había dejado de crecer desde los años cincuenta, pero va a ser en los sesenta donde se produce el cambio más significativo. Efectivamente, la población catalana de 1960 era de 3.925.778 habitantes, y sólo unos diez años después alcanzaba los 5.121.722 habitantes¹⁹. El aumento poblacional está directamente conectado con la ola inmigratoria que tiene lugar a partir del plan de Estabilización de 1959 y el con crecimiento industrial. La mayoría de los nuevos inmigrantes que se instalan en el sector terciario en Cataluña provienen de provincias de raigambre agraria como Andalucía y Extremadura en primer lugar, pero también las dos Castillas. Es importante también el flujo inmigratorio de la Cataluña rural durante la década del sesenta.

De esta población nueva, la mayoría se instala en la provincia de Barcelona y sobre todo en las comarcas adyacentes del Baix Llobregat y el Vallés Oriental²⁰. En comarcas del Baix, como Cornellá o Sant Joan Despí, o del Vallés como Sant Cugat, y también en los barrios obreros de la misma Barcelona como Belvitge, se va conformando una numerosa población inmigrante que principalmente trabaja en los nuevos establecimientos fabriles y delinea una nueva población obrera que se diferencia de la población trabajadora más antigua radicada en comarcas como Terrassa o Sabadell.²¹

Para el caso de la SEAT, es significativo el número de empleados que siendo inmigrantes y trabajadores en planta, habitan en las comarcas mencionadas. El Baix Llobregat es un ejemplo: lo que primero salta a la vista es el elevado porcentaje de trabajadores provenientes de Andalucía, Extremadura y las dos Castillas que conforman el 65% de los operarios en una fecha tan tardía como 1975.²² Parece evidente que el flujo migratorio tiene las mismas características en SEAT y en el Baix. Una proyección de estos datos nos da una estimación de unos 15.000 trabajadores de SEAT residentes en el Baix, hacia la fecha mencionada.

Los motivos de la inmigración de las regiones agrarias de España –pero también de la inmigración rural interna de Cataluña- son complejos

Las luchas obreras en las fábricas del tardofranquismo

y han sido subrayados suficientemente por los historiadores sociales del período²³ pero se puede constatar que el denominador común de la inmigración provino de la necesidad de mejorar económicamente y superar las relaciones de sumisión que generalmente persistían en las regiones menos desarrolladas de las que procedían y que a su vez eran las menos favorecidas por la política franquista. La situación laboral en las zonas rurales de la España profunda rozaba con la humillación, la mayoría de los testimonios de la época así lo remarcan:

Trabajaba muy duro, era en la carga y descarga en una estación, la carga y descarga de remolachas y eso era un trabajo durísimo, quedaba extenuado cada día, pero con eso ganaba más. También iba al campo a segar o a cavar los olivos, ganaba dos jornales siempre a destajo. Nos contrataban unos encargados, los señoritingos aquellos tenían sus encargados que les llamaban manijeros y te contrataban, te buscaban en la plaza y salía el manijero y cogía: «tú, tú, tú, tú y tú, ¡venga, conmigo hoy!». Y si había trabajo para veinte días, pues para veinte y si había para un mes, para un mes o si eran cinco días, pues cinco días, esa era la táctica y la forma de vida (...).²⁴

A su vez en numerosos casos a los motivos de escasez de trabajo y explotación sin perspectivas, se le sumaba una historia personal de persecución política por parte del franquismo que hundía sus raíces en la derrota de la guerra civil:

Franco sumió a nuestro país en la más absoluta miseria económica y cultural en donde, durante casi dos generaciones, los hijos de los que defendieron la legalidad de la República pasamos todo tipo de privaciones y de discriminación. Aún conservo en mi memoria el hambre que pasamos durante la década de los años cuarenta y las largas colas para obtener un plato de sopa caliente en el Auxilio Social de Falange. (...) Cuando terminé el servicio militar pedí permiso y autorización para desplazarme a Barcelona pero me lo denegaron por lo que tuve que hacer el viaje sin dinero y sin comer durante dos días, escondiéndome del revisor. Afortunadamente no me detuvieron al ir con el uniforme de soldado.

Una vez en Barcelona, en 1955, solicité entrar en la empresa SEAT, pero me lo denegaron por los antecedentes policiales a pesar de que el Jefe de Control de Calidad, un italiano apellidado Fioretti, me comentó que el examen realizado era excelente. El régimen tenía unos tentáculos muy largos.²⁵

Por otra parte las cifras oficiales aluden que la mayoría de los inmigrantes que llegaron a Barcelona entre 1960 y 1975 eran jóvenes, frecuentemente no casados y que se incorporaron a la actividad laboral en fábrica. El peso de los adultos jóvenes entre 15 y 34 años, o sea en plena edad laboral, fue sin duda importante, lo suficiente como para superar entre 1951 y 1970 el 50% de la población inmigrante.²⁶

En general los estudios sobre relación entre inmigración e identidad de clase en el tardofranquismo sugieren que esta camada de trabajadores jóvenes llegados al mundo fabril conformó una doble identificación, tanto de clase como barrial²⁷, acentuada por las luchas que en las fábricas se perfilaron hacia comienzos de los setenta y que rápidamente cobró dimensión de lucha antifranquista. La lejanía de la vivencia de la guerra civil y la represión inmediata que su final supuso para las clases populares, ayudaron a estos jóvenes, en su mayoría inmigrantes a recomponer la lucha sindical, por un lado y la integración al mundo catalán de las nuevas ciudades industriales, por otro, con el signo de la lucha en los barrios para mejorar sus calidades de vida:

En aquellos años de lucha se había llegado a la convicción de que la batalla a la dictadura había que darla desde las empresas, por esa incapacidad de la dictadura de asumir o asimilar cualquier divergencia: la lucha en las empresas era la mejor lucha política en aquellas circunstancias. Pero había un problema: Muchos de nosotros, sobre todo de personas eminentemente jóvenes, no tenían, no teníamos, la posibilidad de trabajar en grandes empresas en las que fuera posible y sobre todo visible las posibles luchas contra la patronal y así había mucha gente trabajando en empresas muy pequeñas y sobre todo sin tradición de lucha.(...) Jóvenes que trabajaban en empresas, grandes y pequeñas, siendo este un sector muy importante para la organización, pero también jóvenes, o simplemente gente que tenían como objetivo más importante el trabajo en los diversos centros o instancias ciudadanas: las incipientes Asociaciones de Vecinos, centros culturales, centros juveniles, con el fin de trabajar sobre todos los problemas que iban surgiendo en los barrios fruto de la marcha de la sociedad en cuanto a enseñanza, sanidad, deportes, urbanismo (...).²⁸

Por último, cabe subrayar que SEAT empleó, hacia la época que nos compete una gran cantidad de jóvenes, en su mayoría inmigrantes o hijos de inmigrantes, que por provenir de actividades rurales y/o artesanales en sus lugares



de origen tenían poca calificación en el trabajo industrial. Entre 1960 y 1968, cuando el flujo inmigratorio hacia Cataluña es mayoritariamente juvenil, el promedio de los trabajadores no calificados por año fue de 20.000 personas. De todas maneras, en la Zona Franca como en otros grandes establecimientos barceloneses el crecimiento cualitativo de la mano de obra se adquiría por intermedio de la escuela de aprendices de la misma fábrica, y por lo tanto el flujo de calificados y descalificados estaba organizado no por el mercado laboral sino por la fábrica misma.²⁹

V. Condiciones del Movimiento sindical. El nacimiento y desarrollo de Comisiones Obreras en SEAT

Para entender el desarrollo de los límites del sindicalismo de estado³⁰ construido por el franquismo después de la guerra civil habría que distinguir dos etapas: la primera etapa abarcó desde el comienzo del régimen franquista y del sindicato vertical hasta las leyes de 1958. Durante este período se promulgaron las leyes fundacionales, se puso en marcha la organización sindical y se completó ésta con la publicación de otras leyes como las de *elecciones sindicales*, de 1944 y de 1950, el establecimiento de los *enlaces sindicales* y los *jurados de empresa*, entre 1943 y 1953, y la *creación de la Magistratura de Trabajo*, de mayo de 1938, organismo de gran importancia en la actividad sindical porque era el único al que podían acudir los obreros de forma individual para ejercer el derecho de reivindicación.

Así pues, la función instrumental ejercida por el sindicato vertical se orientaba a reforzar la unidad interior -nacional- y a reprimir cualquier tipo de disidencia, que se interpretaba como enemiga del régimen y de la patria. Sin embargo, este tipo de sindicalismo chocaba con las convicciones y las experiencias de los trabajadores españoles en la época anterior; por lo que el régimen de dictadura y el sindicato vertical fueron considerados como estructuras opresoras que era preciso destruir. Pero, dadas las circunstancias históricas, los trabajadores tuvieron pocas posibilidades de manifestar su oposición; la mayoría de las iniciativas se tomaron de forma individual o por grupos muy reducidos y hubo

que esperar a mediados de los años cincuenta para que aparecieran núcleos organizados más importantes (huelgas de 1956 y 1957). El final de esta primera etapa coincide con una importante crisis económica que supuso el fracaso definitivo de la política autárquica, hizo cambiar las bases del mercado de trabajo, y en este mismo contexto se dieron algunas muestras de un leve cambio político.

La segunda etapa comienza en 1958 y se extiende hasta 1975, el final del régimen franquista y, por lo tanto, del sindicato vertical. La ley de convenios colectivos llevaba consigo una importante virtualidad: la actuación colectiva para establecer las bases de la contratación y, en consecuencia, de la reivindicación; es decir, que necesariamente debía ampliarse la representación de los sindicatos, tarea muy compleja, dados los estrechos márgenes que otorgaba el régimen. De todas maneras, la ley de 1958, suponía en la estrategia del régimen, más que una concesión a la pluralidad sindical, una estrategia compartida, en términos generales por el empresariado, de discutir en la nueva etapa de desarrollo industrial los ritmos de productividad del trabajo que con la estructura económica planteada en la etapa precedente no habrían tenido ninguna significación.

A pesar del desgaste, el régimen franquista continuó el proceso de institucionalización sindical; de ahí la promulgación de la *ley sindical* y el reconocimiento del *derecho de reunión sindical*, en 1971, y la publicación de las primeras normas sobre asociaciones, agrupaciones, uniones, colegios y consejos profesionales y sindicales, en 1972. Sin embargo, éstas difícilmente podían cumplir su función con el monolitismo ideológico y organizativo que se mantenía. Por lo tanto, estos fueron años en los que se dio una fuerte conflictividad laboral, con huelgas muy numerosas y con gran participación en sectores económicos tan importantes como la minería asturiana, la industria pesada y la construcción, particularmente en los años de 1966 y 1967. En los últimos años del franquismo ni la estructura caduca de la Organización Sindical, ni la política del régimen podían contener el activo movimiento democratizador y reivindicativo que se estaba dando. Esto ayuda a entender la rápida aniquilación de las estructuras del régimen una vez muerto el dictador.

Las luchas obreras en las fábricas del tardofranquismo

La célula de base del Sindicato Vertical era el *Jurado de empresa* y los *enlaces sindicales* en cada establecimiento, que fueron instituidos en 1947 pero que no se introdujo hasta 1953, por el temor de los empresarios frente a su posible postura conflictiva. En realidad, estos organismos representaron otro instrumento más en manos de la patronal. Su función fundamental era la de crear un canal de comunicación entre el personal y la dirección, según principios de «armonía y lealtad». En su seno se elegían comisiones encargadas de problemas específicos, como seguridad e higiene, productividad, etc. y, sobre todo, la *comisión deliberadora* de los convenios colectivos.

Institucionalmente el régimen creó el *congreso sindical* (1961) y los *consejos de empresarios y de trabajadores* (1964), a los que se les daban las funciones de carácter representativo. Al no existir el pluralismo sindical, los grupos contrarios a la Organización Sindical actúan dentro de ella a través de las *comisiones de obreros* en las empresas de manera que adoptan una organización semejante y paralela a la del sindicato vertical, y en ellas se formaron los primeros núcleos de los sindicatos Comisiones Obreras (CC.OO.)³¹ entre 1962 y 1964 y Unión Sindical Obrera (USO).

El primer e importante éxito de CC.OO. se produjo en las elecciones sindicales de 1966, que fueron recurridas por la Organización Sindical y anuladas por sentencia del Tribunal Supremo en 1967, que consideró a CC.OO. organización clandestina y afín al Partido Comunista, asimismo se congelaron los salarios y se suspendieron las negociaciones colectivas.

En general los autores coinciden con la fecha de 1967, para plantear el momento de recomposición de la clase obrera en Cataluña³² y de hecho tanto las elecciones sindicales como la discusión sobre los periódicos convenios, forman parte de los argumentos más remarcados para encausar la protesta obrera. Autores como Sebastián Balfour, Pere Ysas y Carme Molinero, han señalado la importancia de las plataformas de convenios para movilizar desde bases sindicales mínimas al conjunto de los trabajadores. Han señalado también, que la consolidación de CC.OO. no fue igual en Madrid que en Barcelona³³. La unidad desde la base lograda

en la temprana fecha de 1964 en la capital del país por CCOO, no se reflejó en Cataluña hasta 1967 y en Barcelona hasta 1970 (y no sin distinguir entre la cohesión en su base y su dispersión en la cúpula sindical), ya que la discusión de los convenios en el caso de la ciudad catalana estuvo siempre limitado por la heterogénea constitución de los establecimientos fabriles, donde entidades grandes de fábrica tenían condiciones y salarios muy distintos que las pequeñas y medianas, lo que no permitió una discusión de conjunto, por ejemplo, en la rama del metal que es la que nos compete. La organización de CCOO, pese a la persistencia de los jóvenes nuevos líderes del PSUC y de los militantes católicos de izquierda que la conformaron hacia fines de los sesenta, no logró conformar una coordinación oficial hasta las luchas de 1967 de las cuales nació la Comisión Obrera Nacional de Cataluña (CONC) con hegemonía comunista.

En las palabras de Carme Molinero y Pere Ysas:

La continuada acción represiva, explica en parte esa debilidad de CCOO, aunque también y de manera relevante, las mismas características de Comisiones, especialmente su voluntad de ser un movimiento sociopolítico y no un sindicato clandestino.³⁴

La debilidad de CCOO, notoria en el bienio 1968-69, va a empezar a cambiar a partir de 1970 con el auge de las movilizaciones y huelgas obreras, es este año por otra parte cuando, siguiendo los lineamientos generales de constituir comisiones obreras en fábrica, los militantes clandestinos del PSUC y algunos líderes «naturales» de SEAT deciden organizar la nueva comisión³⁵ y «empezar de nuevo».

VI. Calentando motores. Las luchas obreras en SEAT 1970-71

En general, el clima de la fábrica se fue calentando coincidiendo con el incremento de la producción y el lanzamiento de nuevos modelos. Las movilizaciones obreras habían tenido un carácter episódico hasta 1968, cuando las fuertes exigencias del mercado obligaron a la empresa a fijar un aumento repentino de la producción diaria de 240 a 500 unidades del modelo 850 con un sólo turno de trabajo, a pesar de que ya con los dos turnos se habían hecho patentes graves



dificultades técnicas. Esto tuvo repercusiones inmediatas sobre la producción y la retribución del personal y acentuó el clima de malestar ya creado por la decisión gubernamental de 1967 de ilegalizar las Comisiones Obreras, de congelar los salarios y de suspender las negociaciones colectivas. La inmediata respuesta de la dirección a las huelgas y a la reducción voluntaria del rendimiento fue el despido de más de 300 trabajadores. Durante el transcurso de dichas movilizaciones se produjo por primera vez en SEAT la irrupción de la policía dentro de la fábrica.

En el transcurso de los últimos meses de diciembre de 1969 y los primeros de 1970, las distintas reuniones para crear la Comisión de fábrica en SEAT habían dado sus frutos, producto del impulso de algunos militantes del PSUC que coordinaban con los grupos de Bandera Roja y otros activistas independientes. La importancia de ciertas parroquias³⁶ en las comarcas industriales para armar clandestinamente reuniones de comisiones desde el exterior de la fábrica ha sido señalada por numerosos estudios:

(...) me dio una primera cita para asistir a una reunión de la Comisión Obrera de la SEAT. Ésta se celebró en un local de la Iglesia del barrio de Santa Eulalia de l'Hospitalet de Llobregat.³⁷

Las reivindicaciones que habían aglutinado en los meses anteriores a dicha militancia tenían que ver, en primer lugar con el armado de las plataformas reivindicativas en vista del nuevo convenio que debía comenzar a discutirse con los jurados de empresa adscriptos al sindicato vertical el día 8 de enero. Los obreros, en esta oportunidad elaboraron su propia plataforma en asambleas relámpago y reuniones semiclandestinas en los momentos del almuerzo:

La confección de la plataforma se hacía presentando propuestas en las asambleas de trabajadores, que se reunían a la hora del almuerzo. Primero por secciones y luego por talleres.³⁸

La plataforma que los trabajadores y los militantes lograron consensuar se parecía mucho a lo que de conjunto la clase obrera, en otras fábricas, estaba reclamando, empezando por los aumentos salariales: 380 pesetas de salario base, 40 horas de trabajo semanales³⁹, derecho a celebrar asambleas en los talleres y garantías para los dirigentes representantes obreros. Por

otra parte se impugnaba la acción de los jurados y los encases de la OSE, por no ser comisionados surgidos de las asambleas. En ese sentido, «Asamblea Obrera», el órgano de la comisión obrera de SEAT recién creado así lo expresaba:

Que sean sólo hombres elegidos en asambleas en los talleres y oficinas los que hablan con la empresa, y coordinen las distintas acciones que se llevan acabo, sabiendo que su fuerza será la nuestra, la de todos los trabajadores y no serán ellos los que decidirán, sino todos nosotros en asamblea

En segundo lugar la comisión y las asambleas reclaman la reincorporación de los despedidos en las primeras reuniones de discusión del convenio y de los años anteriores:

COMPAÑEROS: desde hace unos dos meses estamos luchando abiertamente por nuestros derechos, por un convenio que recoja nuestras exigencias. La empresa intenta ahora frenar nuestra lucha con el despido de 10 compañeros.

No vamos a permanecer quietos ante esta última injusticia de la Dirección de la SEAT, hecha en colaboración con el *sindicato vertical* (CNS) y su jurado de empresa (...) ⁴⁰

A continuación, en el mismo número de Asamblea Obrera, se anuncian medidas que corresponden a la tónica del peligro represivo y el grado de movilización creciente: Paro de un cuarto de hora el próximo martes, día 27 de 7 a 7 y cuarto en los dos turnos de mañana y tarde.

La lógica de discutir el convenio con el respaldo de las asambleas y reuniones de trabajadores, por fuera de la negociación que establece autoritariamente el sindicato vertical, para luego pasar a la movilización y paro por los sancionados y despedidos en el conflicto, es una constante en las luchas de la fábrica del tardofranquismo.

En 1971 se llegó al punto álgido de la conflictividad en SEAT⁴¹. Durante la primera mitad del año aumentaron las protestas contra el turno de noche, obligatorio según la legislación vigente. En junio hubo un paro en la sección 120 del taller de Montaje final del modelo 600 y un recurso ante el Jurado contra la postura autoritaria del jefe de la sección que quiso imponer el respeto del turno de noche. En las actas del Jurado de aquel verano queda reflejada la distancia de las posiciones: los obreros pedían la suspensión del carácter obligatorio del turno

Las luchas obreras en las fábricas del tardofranquismo

de noche y el aumento de la retribución correspondiente, mientras que el presidente del Jurado no fue capaz de pedir otra cosa que la concesión de un café con leche caliente y de un «bocadillo reforzado». El fracaso de las negociaciones muestra el carácter represivo de la empresa, que culminó con el despido de 39 trabajadores, entre los cuales estaban los 10 enlaces sindicales y los 3 vocales del Jurado realmente representativos, y con la suspensión de empleo y sueldo durante dos días de 2.000 obreros.

Todo esto provocó nuevas agitaciones y el despido de otros tres enlaces, con lo que un número considerable de legítimos representantes de los trabajadores recién elegidos se encontró en la calle. En los juicios celebrados durante el verano de 1971 la Magistratura de Trabajo se declaró favorable a los trabajadores en casi todos los casos, argumentando por primera vez que la huelga no podía ser motivo de despido. En cambio, la empresa siguió haciendo uso del artículo 103 de la ley de procedimiento laboral, que le permitía mantener el despido a cambio de una simple indemnización. Era el preludio de la ocupación de los talleres de octubre, que acabaría con la muerte de un obrero y con la pérdida para la empresa de un 10% de beneficios con respecto al año anterior.

Los años siguientes acabaron definitivamente con la tranquilidad laboral de los años cincuenta y sesenta, y eso fue una de las motivaciones que llevaron a la FIAT a abandonar la SEAT. El progresivo aumento de las movilizaciones y la derrota del sindicato franquista reflejaban la crisis económica y política de la fase final del régimen de Franco y del sucesivo clima de incertidumbre que siguió a la muerte del dictador.

VII. Algunas conclusiones

Las luchas obreras en la factoría SEAT, la fábrica automotriz más importante del tardofranquismo, denuncian un doble aspecto que es verificable también en el resto de las luchas fabriles de la época en la ciudad de Barcelona y comarcas adyacentes:

Por un lado el desgaste del régimen y la formación de organizaciones movilizadoras como CCOO a nivel de la base, permite la reconstrucción de una plataforma reivindicativa que partiendo de las exigencias salariales y el manejo de las primas y las horas extras por parte de los trabajadores, se extiende a disputas que confrontan directamente con el régimen como son los pedidos de democracia sindical y la lucha por la readmisión de los despedidos y amnistía para los encarcelados. Este programa básico, en los años 1970-71 se forjó en la fábrica SEAT cohesionando a la comisión obrera naciente detrás de estas reivindicaciones. La hegemonía en SEAT del PSUC y Bandera Roja, también aglutinaron esta fuerza naciente en los años siguientes de las luchas en la fábrica, debido al éxito de disputar en elecciones sindicales los cargos de jurados y enlaces al sindicato vertical en crisis junto con su régimen.

Por otra parte la división de las organizaciones sindicales a nivel regional en coordinadoras obreras de distinto signo político y no todas compartiendo la táctica «legalista» del PSUC, llevó a una atomización de la representación obrera que sólo empezó a resolverse cuando los partidos políticos, luego de la muerte de Franco en 1975 transformaron las luchas sociales del tardofranquismo en un esquema pluripartidista hacia la transición democrática. Pero esta transición no estaba clara en 1970, y SEAT de ser «la empresa modelo del Régimen», se transformó en la factoría de mayor agitación obrera de la época.



Notas

1. Para la creación de la fábrica en Zona Franca y sus relaciones con el INI a finales de los cuarenta véase SAN ROMÁN, E. «La SEAT del desarrollo» en *Revista de Historia Industrial* No 7. Año 1995, para un desarrollo exhaustivo del período que nos preocupa de las políticas de inversión y las relaciones laborales en fábrica: TAPPI, A. «El fordismo en la industria europea del automóvil y la SEAT (1950-1970)» en *Revista de Historia Industrial* núm 34. Año XVI. 2007. 2 y del mismo autor su mas completo TAPPI, A. *La FIAT nella Spagna franchista*, CSIM newsletter, 6, diciembre. 2004.

2. Para una exposición detallada de la relación FIAT-SEAT en sus distintas fases de desarrollo véase op. cit. TAPPI, A. *La FIAT nella Spagna franchista*, en ICSIM newsletter, 6, 2004 especialmente págs. 60-65, a su vez existen importantes sugerencias al respecto de la relación de FIAT con el resto de las fábricas automotrices de la posguerra en CATALÁN, J. «La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996» en *Revista de Historia Industrial* núm 18. Abril 2000 .

3. TAPPI, A. «El fordismo en la industria europea del automóvil y la SEAT (1950-1970)» en op. cit pág. 105, Para el montaje de las líneas de producción véase a su vez el clásico MIGUELÉZ LOBO, F, *SEAT. La empresa modelo del régimen*, Dopesa, Barcelona, 1977. págs.70-72.

4. Existe una extensa bibliografía acerca de las intenciones del régimen para salir de la autarquía económica con el Plan de Estabilización y el comienzo de la etapa desarrollista, para citar sólo algunos, BABIANO MORA, J. *Paternalismo industrial y disciplina fabril en España*, Ces, Madrid, 1998 y del mismo autor el muy interesante, BABIANO MORA, J. «Las peculiaridades del fordismo español», en *Cuadernos de Relaciones Laborales*, 3, 1993 págs. 77-94.

5. CATALÁN, J. «La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996» op. cit, pág. 132

6. La discusión de SEAT con el INI acerca de las tasas de insumos importados representó el fin de 30 años de idilio con el régimen que había depositado su orgullo industrialista en los empresarios italianos y sus gerentes españoles, al respecto ver CATALÁN, J. «La primera crisis de SEAT: el veto a General Motors y la compra de AUTHI a British Leyland (1972-1976)» en *Investigaciones de Historia Económica*, 2007, otoño, número 9, págs. 142-143.

7. CATALÁN, J. «La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996» op. cit, pág. 134

8. La discusión sobre la diferencia de pagos de salarios en relación al precio del dólar en la edad de oro de la industria automotriz y su combinación con los distintos tipos de aplicación de los métodos fordista, se encuentran en el indispensable libro de Babiano Mora donde, aunque remita al caso madrileño se hace un repaso de la política franquista de bajos salarios como un elemento más de la coerción productivista del régimen en los tiempos de la hegemonía del Opus Dei en el gabinete, BABIANO MORA, J. *Emigrantes, cronómetros y huelgas. Un estudio sobre el trabajo y los trabajadores durante el franquismo, Madrid 1951-1977*, Madrid, Siglo XXI, 1995, pág. 259 y ss.

9. TAPPI, A *La FIAT nella Spagna franchista*, op. cit. pág 70 y ss, Tappi sostiene que el «gigantismo industrial» se debió a la falta de empresas españolas que proveyeran insumos de calidad a la fábrica catalana, ya que esto obligó a organizar la compra de varias empresas y organizar ramas adyacentes a su producción automovilística. De todas maneras la FIAT Mirafiori de Turín en esta época adoptaba la misma política de incremento constante de su capacidad instalada., op. cit. pág. 310

10. El porcentaje de accidentes, tenía relación también con las horas extras que realizaban en pintura y estampado, las líneas más peligrosas de la fábrica. Hablaremos más adelante de ello en TAPPI, A «El fordismo en la industria europea del automóvil y la SEAT (1950-1970)» en op. cit pág 113

11. Faustino Miguelez, propone para los mismos años cifras menores, tanto en el número de la plantilla como para la producción. MIGUELÉZ LOBO, F, *SEAT. La empresa modelo del régimen*, op. cit. pág. 78. De todas maneras nos basamos en la cifras de Tappi por tratarse de los balances directos de la empresa. TAPPI, A «El fordismo en la industria europea del automóvil y la SEAT (1950-1970)» en op. cit pág 116.

12. MOLINERO, C; Ysàs, P. *Productores disciplinados y minorías subversivas: clase obrera y conflictividad laboral en la España franquista*, Siglo XXI, 1998 págs. 77-78

13. Entrevista a Antonio Sorribas Prada, 5 de noviembre de 1996. en SELLÉS I VIDAL, E. *Moviment obrer, canvi politic, social i cultural Comissions Obreres a Catalunya 1964-1978*, Tesis Doctoral, Departamento de Historia Contemporánea, Universidad de Barcelona, 2005, pág 60

14. MIGUELÉZ LOBO, F, *SEAT. La empresa modelo del régimen*, op. cit pág. 120, Tappi, matiza un poco los cambios que según Miguelez, son el clibaje

Las luchas obreras en las fábricas del tardofranquismo

entre un sistema basado en el destajo y otro en la semiautomatización. Agrega que las máquinas que podían realizar varias tareas y los *transfer*, aunque su número fue creciente, eran muy costosas y no fueron el *sine que non* de la Administración SEAT. TAPPI, A. *La FIAT nella Spagna franchista*, op. cit. pág 78 y ss.

15. Ver más Adelante. Tappi, A. «El fordismo en la industria europea del automóvil y la SEAT (1950-1970)» en op. cit págs 108 y 112.

16. TAPPI, A. «El fordismo en la industria europea del automóvil y la SEAT (1950-1970)» en op. cit pág. 117. También Carles Vellejo, antiguo trabajador de SEAT y actual presidente del Memorial Democrático de los Trabajadores de SEAT, hace constar la militarización de la fábrica en un sentido de tradición castrense. VALLEJO, C. «SEAT y el Baix Llobregat» en AAVV *Baix Llobregat: el cinturó roig de Barcelona*, Vol. 2, Memoria Antifranquista del Baix Llobregat, Octubre 2008.

17. BABIANO MORA, J. «Las peculiaridades del fordismo español» op. cit. págs 88 a 92.

18. VALLEJO, Carles «SEAT, medio siglo de lucha» en Rev. Diagonal, 19/10/2005.

19. Para el crecimiento poblacional de Cataluña para la década del sesenta y su análisis en relación a la inmigración y la actividad productiva vease TÉBAR HURTADO, J. «I nuovi inurbati Immigrazione e lavoro in Catalogna, 1939-1975» en *Ofisina Della Storia*, Viterbo, 2008.

20. SELLÉS I VIDAL, E. *Moviment obrer, canvi politic, social i cultural Comissions Obreres a Catalunya 1964-1978*, Tesis Doctoral, Departamento de Historia Contemporánea, Universidad de Barcelona, 2005, págs 33-58 y MOLINERO, C; YSÀS, P. *Productores disciplinados y minorías subversivas: clase obrera y conflictividad laboral en la España franquista*, Siglo XXI, 1998 págs 51-62.

21. BALFOUR, S. *La dictadura, los trabajadores y la ciudad*. El movimiento obrero en las áreas metropolitanas de Barcelona (1939-1988), Edicions Alfons El Magnànim, 1994. Pags 87 y ss, del mismo autor también véase Balfour, S. «El movimiento obrero desde 1939 en España» London University. *Working Paper* n.24. Barcelona 1990.

22. VALLEJO, C. «SEAT y el Baix Llobregat» en op. cit.,pág. 286.

23. MOLINERO, C; YSÀS, P. *Productores disciplinados y minorías subversivas: clase obrera y conflictividad laboral en la España franquista*, op. cit. págs. 51-62 Molinero, Ysàs, C. y P., Tébar Hurtado, J. *Comisiones Obreras de Cataluña: de movimiento sociopolítico a confederación sindical*. *Historia de*

Comisiones Obreras (1958-1988) / coord. por David Ruiz, 1994, págs. 69-110.

24. Entrevista a Gaspar Menor Luque del 23/02/1998. En SELLÉS I VIDAL, E. *Moviment obrer, canvi politic, social i cultural Comissions Obreres a Catalunya 1964-1978* op. cit, pág 40.

25. Testimonio de Octavio Cabello Buendía en AAVV *Peatonos de la historia del Baix Llobregat (Testimonios y biografías)*, Asociación por la Memoria Histórica y Democrática del Baix Llobregat, Cornellá, 2007, págs. 50-51.

26. TÉBAR HURTADO, J. «I nuovi inurbati Immigrazione e lavoro in Catalogna, 1939-1975» en op. cit. pág. 41.

27. No se pueden soslayar los trabajos de Doménech Sampere al respecto, sobre todo DOMÉNECH SAMPERE, X. «La formación de la identidad obrera bajo el franquismo. Materiales para una aproximación» en *Publicació d'història crítica*, núm 5, Barcelona, invierno, 2005, pág. 5 y ss.

28. MARTINEZ OJEDA, B. «Aportación a la lucha contra la dictadura: Las comisiones de barrios y fábricas» en AAVV *Baix Llobregat: el cinturó roig de Barcelona*, Vol. 2, op. cit. págs. 84-85

29. La referencia de las escuelas de aprendices como una manera de integrar a los jóvenes sin calificación está desarrollada en TAPPI, A. *La FIAT nella Spagna franchista*, op. cit. pág 120

30. Los estudios sobre el desarrollo del Sindicato Vertical y su crisis en el tardofranquismo son numerosos, para citar sólo algunos SÁNCHEZ RECIO, G. «El sindicato vertical como instrumento político y económico del régimen franquista» en *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, núm 1, Alicante, Universidad de Alicante, 2002; SOTO CARMONA, A. «Auge y caída de la Organización Sindical Española» en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, H. Contemporánea, T. 8, 1995 y del mismo autor, Id. «No todo fue igual: cambios en las relaciones laborales, trabajo y nivel de vida de los españoles, 1958-1975» en *Pasado y memoria: Revista de historia contemporánea*, núm. 5, 2006 y desde una perspectiva más general del régimen el insoslayable YSÀS, P; MOLINERO, C. *La Anatomía del Franquismo*, Barcelona, Crítica, 2008. pág. 250 y ss.

31. La historia de CC.OO y del Movimiento obrero catalán en general ha recibido en la última década un abarcativo aporte de la historia social, no sólo en España sino de parte de historiadores extranjeros como Sebastián Balfour. Tanto desde el punto de vista de las corrientes ideológicas que la conformaron hacia 1964-66, como sus diferentes desarrollos regionales y comarcales, marcan actualmente



el sentido de la historiografía sobre el movimiento sociopolítico más importante de oposición obrera al franquismo. Para una visión general, además con capítulos desglosados por cada región, véase Tébar Hurtado, J. *Comisiones Obreras de Cataluña: de movimiento sociopolítico a confederación sindical. Historia de Comisiones Obreras (1958-1988)* / coord. por David Ruiz, op. cit., correspondiendo el capítulo dedicado a la experiencia catalana de *Comisiones*, a Carmé Molinero, Pere Ysas y Javier Tebar, a su vez, Sellés i Vidal, E. *Moviment obrer, canvi polític, social i cultural Comissions Obreres a Catalunya 1964-1978* op. cit.

32. MOLINERO, C.; YSÀS, P. *Productores disciplinados y minorías subversivas: clase obrera y conflictividad laboral en la España franquista*, op. cit. pág. 164 y ss., plantean las luchas de los mineros asturianos en dicho año como el comienzo del alza de la conflictividad, véase también Molinero, Ysàs, C. y P., Tébar Hurtado, J. *Comisiones Obreras de Cataluña: de movimiento sociopolítico a confederación sindical. Historia de Comisiones Obreras (1958-1988)* / coord. por David Ruiz, op. cit. págs. 78-79.

33. BALFOUR, S. «El movimiento obrero desde 1939 en España» op. cit. págs 5 y 6

34. MOLINERO, C.; YSÀS, P. *Productores disciplinados y minorías subversivas: clase obrera y conflictividad laboral en la España franquista*, op. cit. pág 246, de todas maneras el ser un «movimiento sociopolítico» parecería más una forma organizativa que se daba y se percibía más en el seno de las cúpulas catalanas de CCOO, que en la base, donde la represión, constatada en los testimonios, parece motivar los reflujos y las debilidades, al respecto véase, BORDERÍAS, C.; TEBAR HURTADO, J. (coord.). *Dones, treball i sindicalisme a Catalunya (1939-1978): perfils biogràfics del projecte* «Fonts orals i militància sindical». Barcelona: Fundació Cipriano García, 1999.

35. Es significativa la ausencia de trabajos historiográficos sobre las CCOO en SEAT y más teniendo en cuenta no sólo la importancia de las luchas en la empresa desde comienzos de los 70, sino porque en

general se ha coincidido con las apreciaciones que Sebastián Balfour hacía desde comienzos de los 90' de la de la necesidad de reducir la escala de las observaciones historiográficas a nivel de empresas en relación a la constitución de *Comisiones*, pero pocos han avanzado en trabajos bajo estas sugerencias, al respecto éste decía: «La negociación colectiva, por otra parte, de formas variadísimas, se organizaba por oficios e industria, por empresa o conjunto de plantas, por localidad, comarca, provincia y nación». Balfour, S. «El movimiento obrero desde 1939 en España» op. cit. pág. 5.

36. Pensar la participación de las organizaciones católicas en el origen y desarrollo de CCOO, donde SEAT no es una excepción es clave, véase BABIANO MORA, J. «Los católicos en el origen de Comisiones Obreras» en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, H.' Contemporánea, t. 8, 1995, y Fernández Segura, J. *La participación de los católicos en el movimiento obrero de Barcelona (1946-1978)*, Tesis doctoral, Universidad de Barcelona, Barcelona, 2005.

37. LÓPEZ PROVENCIO, P. «18 de octubre de 1971. Ocupación de la fábrica de la SEAT de la Zona Franca de Barcelona» en *Memoria. Revista del memorial democràtic dels taballadors de SEAT*, Año 1, núm 0, Barcelona 2006, pág 12.

38. op. cit. pág. 12.

39. «¡Hay que pasar a la acción directa!» en *Asamblea Obrera. Órgano de los trabajadores de SEAT*, núm 2, 7 de enero de 1970, pág. 1

40. ¡Por la readmisión de los despedidos; ¡Por nuestro convenio; en *Asamblea Obrera. Órgano de los trabajadores de SEAT*, núm 3, 24 de enero de 1970, pág. 1

41. Para el análisis de las jornadas de Octubre de 1971, MIGUELÉZ LOBO, F, *SEAT. La empresa modelo del régimen*, op. cit. pág. 170 y ss., para la crónica y el testimonio de uno de los técnicos que se presenta como representativo en las luchas, López Provencio, P. «18 de octubre de 1971. Ocupación de la fábrica de la SEAT de la Zona Franca de Barcelona», op. cit. pag. 13 y ss.

Las luchas obreras en las fábricas del tardofranquismo

Bibliografía

- Asamblea Obrera. Órgano de los trabajadores de SEAT*
- BABIANO MORA, J.
1993: *Las peculiaridades del fordismo español*, en *Cuadernos de Relaciones Laborales*, 3
1995: «Los católicos en el origen de Comisiones Obreras» en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, H. Contemporánea, t. 8.
1995: *Emigrantes, cronómetros y huelgas. Un estío sobre el trabajo y los trabajadores durante el franquismo, Madrid 1951-1977*, Madrid, Siglo XXI.
1998: *Paternalismo industrial y disciplina fabril en España*, Ces, Madrid.
- BALFOUR, S.
1990: «El movimiento obrero desde 1939 en España» London University. *Working Paper* núm.24. Barcelona.
1994: *La dictadura, los trabajadores y la ciudad. El movimiento obrero en las áreas metropolitanas de Barcelona (1939-1988)*, Edicions Alfons El Magnànim.
- BORDERÍAS, C.; TEBAR HURTADO, J. (coord.).
1999: *Dones, treball i sindicalisme a Catalunya (1939-1978): perfils biogràfics del projecte* «Fonts orals i militància sindical». Barcelona: Fundació Cipriano García.
- CATALÁN, J.
2000: «La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996» en *Revista de Historia Industrial* núm. 18. Abril.
2007: «La primera crisis de SEAT: el veto a General Motors y la compra de AUTHI a British Leyland (1972-1976)» en *Investigaciones de Historia Económica*, otoño, núm. 9.
- DOMÉNECH SAMPERE, X.
2005: «La formación de la identidad obrera bajo el franquismo. Materiales para una aproximación» en *Publicació d'història crítica*, núm 5, Barcelona, invierno.
- FERNÁNDEZ SEGURA, J.
2005: *La participación de los católicos en el movimiento obrero de Barcelona (1946-1978)*, Tesis doctoral, Universidad de Barcelona, Barcelona.
- LÓPEZ PROVENCIO, P.
2006: «18 de octubre de 1971. Ocupación de la fábrica de la SEAT de la Zona Franca de Barcelona» en *Memoria. Revista del memorial democràtic dels taballadors de SEAT*, Año 1, núm. 0, Barcelona.
- MARTÍNEZ OJEDA, B.
2006: «Aportación a la lucha contra la dictadura: Las comisiones de barrios y fábricas» en *AAVV Baix Llobregat: el cinturó roig de Barcelona*, Vol. 2, Cornellà del Llobregat.
- MIGUELÉZ LOBO, F.
1977: *SEAT. La empresa modelo del régimen*, Dopesa, Barcelona.
- MOLINERO, C.; YSÀS, P.
1998: *Productores disciplinados y minorías subversivas: clase obrera y conflictividad laboral en la España franquista*, Siglo XXI.
2008: *La Anatomía del Franquismo*, Barcelona, Crítica.
- MOLINERO, C.; YSÀS, P. y TÉBAR HURTADO, J.
1994: *Comisiones Obreras de Cataluña: de movimiento sociopolítico a confederación sindical. Historia de Comisiones Obreras (1958-1988)* / coord. por David Ruiz, Barcelona.
- SAN ROMÁN, E.
1995: «La SEAT del desarrollo» en *Revista de Historia Industrial* núm. 7.
- SÁNCHEZ RECIO, G.
2002: El sindicato vertical como instrumento político y económico del régimen franquista» en *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, núm. 1, Alicante, Universidad de Alicante.
- SELLÉS I VIDAL, E.
2005: *Moviment obrer, canvi polític, social i cultural Comissions Obreres a Catalunya 1964-1978*, Tesis Doctoral, Departamento de Historia Contemporánea, Universidad de Barcelona.
- SOTO CARMONA, A.
1995: «Auge y caída de la Organización Sindical Española» en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, H. Contemporánea, T. 8.



2006: «No todo fue igual: cambios en las relaciones laborales, trabajo y nivel de vida de los españoles, 1958-1975» en *Pasado y memoria: Revista de historia contemporánea*, núm. 5.

TAPPI, A.

2004: *La FIAT nella Spagna franchista*, en ICSIM newsletter, 6.

2007: «El fordismo en la industria europea del automóvil y la SEAT (1950-1970)» en *Revista de Historia Industrial* núm 34. Año XVI.

TÉBAR HURTADO, J.

2008: «I nuovi inurbati Immigrazione e lavoro in Catalogna, 1939-1975» en *Ofisina Della Storia*, Viterbo.

VV.AA.

2007: *Peatones de la historia del Baix Llobregat (Testimonios y biografías)*, Asociación por la Memoria Histórica y Democrática del Baix Llobregat, Cornellá.

VALLEJO, Carles

«SEAT, medio siglo de lucha» en *Rev. Diagonal*, 19/10/2005.

VALLEJO, C.

2008: «SEAT y el Baix Llobregat» en *AAVV Baix Llobregat: el cinturó roig de Barcelona*, Vol. 2, Memoria Antifranquista del Baix Llobregat, Cornellá del Llobregat, octubre.