

MEMÒRIA

REVISTA DEL MEMORIAL DEMOCRÀTIC DELS TREBALLADORS DE SEAT

Núm. 0 - Any 1 - 2006




Generalitat de Catalunya
Departament de Relacions Institucionals
i Participació
Programa per al Memorial Democràtic



Associació Memorial Democràtic dels Treballadors de SEAT



Acte commemoratiu del diumars 18 d'octubre del 2005 davant de les oficines centrals de SEAT a la Zona Franca

Amb la participació de:

- Francesc Baltasar - Secretari General del Departament de Relacions Institucionals i Participació de la Generalitat de Catalunya
- Carles Vallejo - President Associació Memorial Democràtic dels Treballadors de SEAT
- Caemen Olivera Pérez - Delegada SEAT Martorell

Aquest any es compleix el 34è aniversari de l'ocupació de la factoria de la Zona Franca en solidaritat amb els treballadors acomiadats.

La policia franquista va intervenir brutalment per desallotjar la Zona Franca amb cavalls, pistoles, gasos i metralladores.

Desenes de treballadors van ser ferits, centenars van ser detinguts i a conseqüència dels trets de la policia va morir el treballador del taller 4 Antonio Ruiz Villalba.

Durant els anys de la dictadura franquista els treballadors de SEAT vàrem ser un exemple de combativitat i solidaritat en la lluita per la llibertat sindical, la readmissió dels acomiadats, la defensa dels llocs de treball i la millora de les condicions laborals.

Cal preservar aquest patrimoni de lluita com a garantia de futur en la millora de les condicions laborals i en la defensa dels llocs de treball de SEAT.

Memòria

“La historia es conocer el pasado tal como ha sido. La memoria, por el contrario, pone el acento en la construcción de un sentido, en la creación de un significado de ese pasado que valga para el presente.”
Eric Hobsbawm

“Más allá del gesto sentimental de acordarnos de lo que ocurrió entonces, la memoria es una tarea de presente que afecta a nuestro modo de conocer y actuar.” Reyes Mate

La memoria no es un refugio de nostálgicos si no una fuente de compromiso ético para desvelar las injusticias del presente, para comprometerse en la consecución de las aspiraciones personales y colectivas de futuro.

Nuestra memoria es indómita como nuestra lucha, porque evocamos el pasado para cambiar el presente.

La memoria nos enseña de donde provenimos: del compromiso ético que nos llevo a la lucha por la libertad y la justicia.

Memoria es el título de la revista de la Asociación Memorial Democrático de los Trabajadores de SEAT.

La Asociación Memorial Democrático de trabajadores de SEAT pretende rescatar del olvido las luchas y los sacrificios de los trabajadores y trabajadoras de SEAT, para transmitir a las jóvenes generaciones los valores que impulsaron su compromiso personal y colectivo.

SEAT no su capital o la propiedad, SEAT es el colectivo humano de miles de trabajadores y trabajadoras que con su trabajo y con su lucha han asegurado el presente y el futuro de la empresa.

SEAT existe hoy gracias a las movilizaciones de sus trabajadores. En los primeros años de la transición SEAT estuvo al borde de la quiebra técnica y a punto su cierre tras el abandono de FIAT.

El gobierno de entonces barajó la posibilidad de cerrar la empresa, pero por miedo a las movilizaciones y al gran impacto social, adoptó las medidas necesarias para asegurar su viabilidad hasta la entrada de un nuevo socio.

Gracias a estas medidas Volkswagen entró en 1986 encontrándose una empresa capitalizada y con una plantilla ajustada.

La historia de SEAT no empieza con Volkswagen, la dirección actual de SEAT ha de asumir la responsabilidad social de la historia económica, industrial y social de la empresa, salvaguardando su patrimonio histórico industrial y documental.

Si la Fundación Volkswagen tuvo el coraje de revisar su pasado Naci, financiando la investigación y la divulgación del trabajo forzado de los prisioneros de guerra en las plantas de Volkswagen, la dirección de SEAT debería seguir el ejemplo asumiendo su propio pasado y apoyando iniciativas para la recuperación de la memoria histórica.

Queda por reconocer el patrimonio de la lucha antifranquista de los miles y miles de trabajadores de SEAT que con su sacrificio y sus movilizaciones contribuyeron a las conquista de las libertades.

No podíamos pasar por alto nuestro inmenso dolor por el desenlace reciente del expediente de regulación de empleo de SEAT que ha supuesto más de 600 despedidos y despedidas.

Históricamente siempre en SEAT hemos luchado contra los despidos, siempre nos hemos significado por la solidaridad y hemos siempre hemos encontrado alternativas para evitar los despidos.

Pero nunca podíamos imaginar que en este expediente se llegara a despedir compañeros de la lucha anrfranquista de SEAT que pagaron con la cárcel y la tortura su aportación a las libertades de que hoy disfrutamos.

Esperamos que cuanto antes se repare esta injusticia histórica

Sumari

Editorial	3
Associació	4
18 d'Octubre	9
Entrevista	28
Poetes	30
Hemeroteca	31
Publicacions	33
Troballes	34

Director:

Eduard Peironcelly

Consell de redacció:

Carles Vallejo, Lluís Lou,
Antonio Mayo, Salvador Ferré

Edita:

Associació Memorial Democràtic
T treballadors de SEAT

Redacció i administració:

Mare de Déu de la Mercè, 20 5a planta
08901 L'Hospitalet de Llobregat
Correu electrònic: memorial.seat@gmail.com
www.memorialseat.org.es

Fotografies de Bea Sancho, Jordi Socias, Arxiu històric CONC, fons de l'Associació Memorial Democràtic Treballadors de SEAT i imatges del llibre "Cops de Gent"

Un futur per al passat

Des de la seva fundació l'any 1950 SEAT ha tingut un pes determinant en la història econòmica, social i política de Catalunya i d' Espanya.

La que havia d'ésser l'empresa model del règim franquista es va erigir en avantguarda de la lluita del moviment obrer per a la llibertat. Durant cinquanta anys SEAT ha sigut la pedrera de milers de quadres sindicals i polítics que es varen forjar en la lluita antifranquista.

La repressió s'acarnissà especialment en els treballadors i les treballadores de SEAT que van pagar molt cara la seva lluita per la llibertat. Milers d'homes i dones van patir l'acomiadament, l'empresonament, les tortures, les llistes negres i l'exili. El treballador de SEAT Antonio Ruiz Villalba va caure assassinat per les bales de la Policia franquista durant l'ocupació de la fàbrica de la Zona

Franca el 18 d'octubre de l'any 1971.

Les lluites de SEAT van generar la solidaritat dels veïns de barris com Bellvitge (L'Hospitalet), Sant Ildefons (Cornellà), Vivendes SEAT (Barcelona) i de ciutats com Santa Coloma, el Prat o Sant Boi on vivien la majoria dels treballadors de SEAT.

Degut al recolzament incondicional que van oferir advocats laboralistes com Albert Fina, Salvadores i Solé Barberà ells també formen part de la història del moviment obrer de SEAT.

Durant aquest període gairebé cinquanta mil persones procedents d'arreu d'Espanya han treballat en algun moment a SEAT. Molts d'ells ja estan jubilats o prejubilats, d'altres es van acollir en el seu moment a les baixes incentivades, uns ens han deixat i d'altres segueixen en actiu.

Creiem que ja ha arribat l'hora de recuperar aquest patrimoni social i humà per transmetre a les noves generacions i als joves treballadors de SEAT la memòria històrica i els valors de solidaritat i llibertat que impregnaren la nostra lluita.

Per això un grup de companys i companyes, el 29 de juny del 2004, varem fundar l'associació Memorial Democràtic dels treballadors i treballadores de SEAT.

Amb el major esperit unitari ens dirigim a tots els treballadors i ex treballadors de SEAT, als sindicats, a les administracions i a la pròpia empresa SEAT per a demanar llur col·laboració en aquesta important tasca.

Funcions del memorial democràtic dels treballadors de SEAT

Conservació

Recopilació de la història oral; col·laboració amb centres de documentació; arxiu de la documentació clandestina; base de dades amb noms i relats autobiogràfics; Museu de SEAT

Investigació

Estudis; programes d'investigació; acords amb universitats.

Difusió

Publicacions; pàgina web, seminaris; activitats didàctiques per als treballadors joves de SEAT.

Commemoració

Homenatge i reconeixement de les persones; Aniversaris; Preservació dels llocs de la memòria (Carrer -placa recordatori).

Els eixos de treball de l'Associació són:

- Conservació i recopilació de la documentació existent en diversos fons documentals
- Recopilació de la història oral
- Investigació i estudi sobre la memòria històrica dels treballadors i treballadores de SEAT
- Difusió de la mateixa
- Homenatge i reconeixement a les persones que han contribuït a la lluita antifranquista a l'empresa SEAT i a la recuperació de les llibertats democràtiques a Catalunya

Junta Directiva del Memorial Democrático Trabajadores De Seat

Permanent



JOSEP CARLES VALLEJO CALDERÓN. President

Nascut a Barcelona el 20 de novembre de 1950.

Ingressa a SEAT l'any 1969 com a traductor tècnic. Fou detingut i acomiadat en dues ocasions; l'any 1970 i l'any 1971, essent acusat d'organitzar la Comissió Obrera de SEAT.

Per aquest motiu va estar set mesos empresonat al centre penitenciari de la Model de Barcelona.

Va haver-se d'exiliar a França i a Itàlia fins l'amnistia de l'any 1976.

Reingressa a SEAT amb l'amnistia laboral.

Va ser delegat i secretari del Comitè d'empresa de la Zona Franca, membre fundador del Comitè Europeu de Volkswagen i secretari intercentres de Comissions Obreres de SEAT.

Ha estat responsable d'automoció a la Federació Minerometal·lúrgica de Comissions Obreres

d'Espanya i Secretari de Relacions Internacionals a Catalunya i a Espanya.

A Brussel·les va ser conseller del Comitè Econòmic i Social de la Unió Europea.

Actualment treballa a logística de SEAT Zona Franca.

CÁNDIDO ROMERO BARRANQUERO. Vicepresident

Nacido en Guadalmez, provincia de Ciudad Real, el 4 de noviembre de 1946

Ingressa en SEAT el 16 de junio de 1970.

Está afiliado en UGT de SEAT, ha sido delegado del Consejo de fábrica de Zona Franca, ha trabajado en el almacén central de recambios de Martorell siendo miembro del Comité de Empresa

Ha sido secretario general de MCA/UGT del Baix Llobregat y actualmente es miembro del Secretariado de Catalunya de MCA/UGT y mediador del Tribunal Laboral de Catalunya.



ANTONIO MAYO. Coordinador

Nace el 28 de febrero de 1940 en Villar del Rey, provincia de Badajoz.

Trabajó desde niño en el campo sin la posibilidad de escolarizarse por lo que toda su formación es autodidacta.

En 1960 se traslada a Barcelona. Tras licenciarse del servicio militar, ingresa en SEAT el 27 de noviembre de 1963. Pronto toma contacto con la organización clandestina del PSUC de SEAT.

En pleno debate ideológico en el seno del PSUC Antonio Mayo se alinea con los sectores denominados "maoístas" que confluyeron en el Partido del Trabajo (PTE). En 1970 es detenido pasando cuatro meses y medio en prisión. Con una condena de cinco años se exilia solicitando asilo político en Francia. Tras dos años en París regresa clandestinamente a España para reincorporarse a la lucha antifranquista. Tras la muerte del dictador se integra en la Comisión

Pro Amnistia de SEAT.

En 1977 reingresa en SEAT con la amnistia laboral. Ha sido Secretario Político del PTE en SEAT y miembro de su Comité Central. Tras la disolución del PTE pasa a militar en Partido Comunista Obrero Español. Es uno de los fundadores de la Candidatura Unitaria de Trabajadores (CUT) de la cual fue delegado sindical. En 1986 el PCOE se fusiona con el PCE y el PSUC. En el PSUC de SEAT Antonio Mayo ha sido Secretario Político, miembro del Comité Central así como Delegado Sindical de Comisiones Obreras durante varios años.



EDUARD PEIRONCELLY I SAEZ. Secretari

Nascut a Barcelona el 9 de febrer de 1943.

Ingressa a SEAT el 15 d'octubre de 1964, un cop finalitzada la carrera de Pèrit Mecànic.

Ha treballat al servei de mètodes de Zona Franca, on ha desenvolupat la seva carrera professional fins a la prejubilació l'any 2003 mitjançant els contractes de relleu.

Ha sigut membre del Comitè d'Empresa i de l'Executiva del Consell de Comissions Obreres fins l'any 2001

Ha format part del Secretariat de la Federació del Metall de Catalunya del 1980 al 1981, així com del Consell de la Federació del Metall d'Espanya.

Ha estat als òrgans de direcció de SEAT del PSUC, PSUC-Viu i Esquerra Unida i Alternativa.

**SALVADOR FARRÉ GRAMAGE. Tresorer**

Nascut a l'Hospitalet de Llobregat l'any 1944.
L'any 1966 ingressa a SEAT després d'haver treballat al ram d'arts gràfiques.
Sota la dictadura comença la seva militància al PSUC i a Comissions Obreres.
Ha estat delegat del Comitè d'empresa i del consell Intercentres de Comissions Obreres.
Des de l'any 2004 està prejubilat pels contractes de relleu.
Ha estat sancionat dos cops amb falta greu, acomiadat i posteriorment readmès per promoure mobilitzacions al seu taller.

**ALFONSO RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ. Responsable de Relacions Institucionals**

Entra a trabajar en febrero de 1967, de pinche en SEAT, en el taller eléctrico de Zona Franca y combina el trabajo con la formación profesional en el Clot y cursos de especialización en la Escuela de Aprendices. Participa activamente en la ocupación de la fábrica (18 de octubre de 1971). Detenido en Sant Cugat (1974) en la reunión donde se toma posición desde SEAT para apoyar la Junta Democrática. Despedido a finales de 1974, es readmitido en junio de 1976, al conseguirse la Amnistía Laboral. Elegido miembro del Comité del Consejo de de Fábrica de Zona Franca, en 1978. De 1980 a 1989, fue secretario de organización de CCOO – SEAT. De 1989 a junio de 2002, secretario general de CCOO, Grupo SEAT y miembro del Comité Europeo y mundial del Grupo VW. Actual Responsable de Constructores de Automoción de la Federación Estatal de CCOO.

**EUGENIO GARCÍA TORRES. Responsable d'Atenció a l'Associat**

Nacido en Pegalajar, provincia de Jaén, el 18 de septiembre de 1941.
Emigra a Barcelona con 23 años e ingresa en SEAT el 23 de agosto de 1973.
Desde sus inicios hasta su extinción ha militado en el Partit del Treball de Catalunya, así como en el PCOE (PCOC en Catalunya), el sindicato CSUT y la Corriente Unitaria de los Trabajadores.
Posteriormente se incorpora al PSUC y a Comisiones Obreras de SEAT, formando parte en la actualidad de su Consejo Intercentros.

**FAUSTINO GARCÍA MAESTRE. Responsable d'Afers Socials**

Nacido el 7 de febrero de 1940 en la Victoria, provincia de Córdoba.
Viene a Barcelona en 1964 y en 1965 emigra a Francia donde entra en contacto con el Partido Comunista de España. En 1966 regresa a España militando clandestinamente en el PSUC.
Durante 1967 vive en el barrio del Carmelo donde participa en la Comisión Obrera del barrio.
En 1968 ingresa en SEAT siendo fundador junto de la primera Comisión Obrera de SEAT.
En 1970 es despedido como consecuencia de las movilizaciones por el convenio colectivo de SEAT. Posteriormente trabaja en diversas empresas, Metro de Barcelona, Colorante Plomo de la Zona Franca, Feaza Internacional y Estanterías Metálicas, de las que también es despedido debido a sus antecedentes antifranquistas. En 1976 reingresa en SEAT gracias a la amnistía laboral.

**CONXITA VILA PUIGDEFABREGAS. Responsable de Gènere**

Va néixer a Barcelona el 6 de setembre de 1927.
Va començar a treballar com assistenta social a la factoria de la Barceloneta de la Maquinista Terrestre y Marítima.
Posteriorment va treballar a Alemanya en una fabrica de productes alimentaris.
L'1de setembre de 1966 va ingressar a SEAT com assistenta social. Quan va cessar aquesta funció va ser destinada al Servei Mèdic, on es va jubilar l'any 1985.
El primer de maig de 1967 va ser detinguda acusada de reunió il·lícita i de fer proclames contra el règim franquista.

**LLUIS LOU VÁZQUEZ. Responsable de Documentació i arxiu**

Nascut el 15 de març de 1947. Ingressa a SEAT el 7 de març de 1972.
Va treballar a les seccions 118 i 234 de Zona Franca. Des de 1976 treballa al Servei Mèdic de Zona Franca; primer a les oficines, més tard a les revisions mèdiques i, finalment, como ATS en la farmaciola de Fundición i en el de Prensas on treballa actualment.
Des de 1977 és afiliat de CC.OO. Ha estat durant diversos mandats membre del Consell de Fàbrica de CCOO. Responsable de Premsa i Propaganda de les oficines dels tallers 1 y 2 de Zona Franca fins el 1980. Militant del PSUC des de 1979. Durant uns quants anys ha sigut responsable de finances i premsa del PSUC de SEAT i membre de la seva direcció política.



JUAN RICARDO. Vocal de la Zona Franca

Nascut a Barcelona el 12 d'octubre de 1971.
Ingressa a SEAT l'any 1999. Treballa com a chapista al taller 3 de la Zona Franca. Acaba els estudis de Formació professional 2 en l'especialitat d'electrònica.
Va participar en les mobilitzacions del moviment estudiantil. Va ser membre de la coordinadora d'estudiants d'ensenyament mitjà. Ha sigut membre destacat de la coordinadora antifeixista de Sabadell. Abans d'entrar a SEAT va treballar durant tres anys a l'empresa Unidad Hermetica on va ser escollit membre del Comitè d'empresa. Ha sigut responsable de la Secretaria de joves de Comissions Obreres del Vallès Occidental. Actualment viu a Barberà del Vallès i es membre del Comitè d'empresa de SEAT Zona Franca.



JOSÉ CARRIZOSA PANIAGUA. Vocal de Gearbox

Nace en Azuaya, Extremadura el 1943.
Llega a Barcelona con 17 años, trabajando en la construcción y en varios pequeños talleres. En 1966, después del servicio militar, ingresa en SEAT. Trabaja en la sección 110 del taller nº 1, donde conoce a algunos de los militantes antifranquistas de SEAT: Faustino Pelaez, García Uzqueda, José García y otros. En 1966 se presenta a las elecciones para Jurados de Empresa. Participa en todas las movilizaciones y milita en Comisiones Obreras y el PSUC desde la clandestinidad. Ha sido Secretario General del PSUC y secretario de finanzas de CC.OO. en el momento de la legalización del sindicato. En 1980 se traslada a la planta de El Prat donde organiza la Sección Sindical de CC.OO. Actualmente esta prejubilado.



ESCOLASTICO LOZANO GARCÍA. Vocal L'Hospitalet Sud

Nacido en Puertollano el 19 de abril de 1941.
Emigra a Barcelona en 1966 y después de trabajar en la construcción en 1968 ingresa en SEAT.
Afiliado a CC.OO. ha sido delegado del Comité de Empresa desde 1993 hasta el 2003.
Ha militado políticamente en el PSUC y actualmente en Esquerra Unida i Alternativa y el PCC.



LORENZO MONJE RINCÓN. Vocal de L'Hospitalet Nord

Nacido el año 1943.
En 1969 ingresa en SEAT.
Trabaja en el taller 7 de montaje de Zona Franca.
Participa en las movilizaciones de SEAT.
Es miembro de Comisiones Obreras y militante del PSUC.
En la actualidad esta prejubilado.



ALONSO RUIZ CARMONA. Vocal de Badalona

Nacido en Fuentes de Andalucía, Sevilla, el año 1944.
En 1967 emigra a Cataluña.
El 23 de julio de 1969 ingresa en SEAT. Fundador del sindicato CSUT.
Es candidato de la CSUT en las primeras elecciones sindicales democráticas.
Militante del Partido de Trabajo, miembro de la comisión ejecutiva y responsable de organización. Posteriormente se afilia a Comisiones Obreras, siendo miembro del Comité de Empresa, responsable de la Comisión de Productividad. Ha sido miembro de la ejecutiva de Comisiones Obreras de SEAT y responsable del taller nº 7. Actualmente esta prejubilado

DIEGO LÓPEZ GARCÍA. Vocal Nou Barris

Nacido en Cabra , provincia de Jaén, el 29 de agosto de 1944
Ingressa en SEAT el 3 de julio de 1969
Está afiliado en CCOO de SEAT.



JULIO CARMONA CARMONA. Vocal SEAT Martorell

Nacido en la Guardia, provincia de Jaén, el 25 de abril de 1946.

Ingresa en SEAT el 20 de mayo de 1970.

Está afiliado en CCOO y es delegado del comité de empresa de SEAT Martorell y miembro de la Comisión de trabajos protegidos.



PEDRO GÓMEZ FRANCO. Vocal Masquefa

Nacido en San Bartolomé de la Torre, provincia de Huelva, el 26 de febrero de 1944.

Emigra a Barcelona en 1963.

Trabaja en Uralita, Condiesel y Aiscondel, siendo despedido de esta última empresa. Ingresa en SEAT en abril de 1972, trabajando en mantenimiento en la Zona Franca.

Ha estado afiliado en CCOO de SEAT participando como delegado y ponente en varias conferencias de este sindicato.

Actualmente está afiliado a la CGT.

Ha militado políticamente en el Partido Comunista Marxista Leninista, actualmente es independiente.



VICENTE ROVIRA MUÑOZ. Vocal de El Prat de Llobregat

Nacido en la Roca del Vallès el 22 de agosto de 1938.

Ingresa en SEAT el 14 de octubre de 1968.

A los pocos meses de su ingreso en SEAT entra en contacto con la organización clandestina de Comisiones Obreras y posteriormente contacta con el PSUC. Desde entonces ha continuado ininterrumpidamente su militancia sindical y política.

Actualmente esta jubilado y reside en El Prat de Llobregat.



ANTONIO GILABERTE RAMIREZ. Vocal El Prat de Llobregat

Nace en Águilas, Murcia, en 1944.

Emigra a Cataluña el año 1962.

Trabaja en varias empresas prestamistas (precursoras de las actuales ETT).

En 1970 ingresa en SEAT. Participa activamente en las movilizaciones.

Se afilia al sindicato CSUT hasta su desaparición, afiliándose posteriormente a Comisiones Obreras, siendo miembro de su consejo hasta el año 2001.

Vi si teu el nostre web:

www.memorialseat.org.es

Contacteu amb l'Associació

Mare de Déu de la Mercè, 20 5a planta (Pont de la Llibertat)

08901 L'Hospitalet de Llobregat

Correu electrònic: memorial.seat@gmail.com

Telèfon: 609 43 96 32

18 d' octubre

El dia dels treballadors i les treballadores de SEAT

En record dels esdeveniments del 18 d'octubre de 1971, l'Associació Memorial Democràtic de SEAT hem acordat fixar aquesta data com el dia dels Treballadors i les Treballadores de SEAT.

El 18 d'octubre de 1971 va significar el moment més àlgid de la lluita dels treballadors de SEAT en solidaritat amb els acomiadats i els detinguts.

Les mobilitzacions dels treballadors i les treballadores contra la dictadura franquista van ser de gran vàlua per assolir les llibertats que gaudim actualment al nostre país.

Per conèixer aquest esdeveniment publiquem el testimoni de dos protagonistes, Pedro Lopez Provencio i Jaume Font i Garolera. Per conèixer l'altra cara de la moneda publiquem el testimoni d'un policia armada (un gris) que va participar en la repressió contra els treballadors que ocupaven la SEAT.

Facsimil de l'edició d'Assemblea Obrera, en el 22è aniversari de la mort d'Antonio Ruiz Villalba.

Antonio Ruiz Villalba

EN EL 22 ANIVERSARIO
NO PERDAMOS LA MEMORIA

Este año se cumple el 22º aniversario de la ocupación de Zona Franca en solidaridad con los trabajadores despedidos. La brutal intervención de la policía para desalojar la Zona Franca con pistolas y ametralladoras tuvo como consecuencias el asesinato del compañero Antonio Ruiz Villalba, decenas de heridos y centenares de detenidos.

Dicen que los pueblos que olvidan su historia, están condenados a repetirla. Comisiones Obreras a lo largo de estos años hemos procurado mantener el recuerdo de lo que sucedió, que muchos de nosotros vivimos directamente, y que forma parte del bagaje histórico de la lucha por la libertad.

Los trabajadores de SEAT hemos sido la vanguardia de esa lucha, que nos costó miles de despedidos y detenidos, siendo la factoría de Zona Franca un baluarte y una referencia para los demócratas de entonces.

Han pasado 22 años, son otros tiempos y la libertad que hoy sirve para acertar o equivocarnos en nuestras decisiones ha de servir para afrontar los retos que tenemos delante.

Nuevamente es momento de hacer oír con contundencia la voz de los trabajadores de SEAT y con la misma energía que entonces luchamos por la libertad hoy lucharemos por nuestros puestos de trabajo, en Pamplona, en Martorell y en Zona Franca.

Reproducimos a continuación de denuncia del asesinato del
copia facsimil de una hoja de compañero Antonio Ruiz
Comisiones Obreras del año 1971 Villalba.

Antonio Ruiz Villalba

obrero de SEAT
asesinado en SEAT por la policía franquista
el 18 de Octubre de 1971
por defender la dignidad y la libertad de la clase obrera



(Fotografía de la lápida de su nicho en el cementerio)

ASSEMBLEA OBRERA / LANGILEEN ASANBLADA

OCTUBRE 1993 15

En recuerdo de Antonio Ruíz Villalba

Fatídico día de lucha
aquel dieciocho de octubre
que año tras año descubre
nuestro pasado a la escucha

Y al escuchar de aquel día
los ecos de las batallas
nos retumban las metrallas
de aquella cruenta porfía

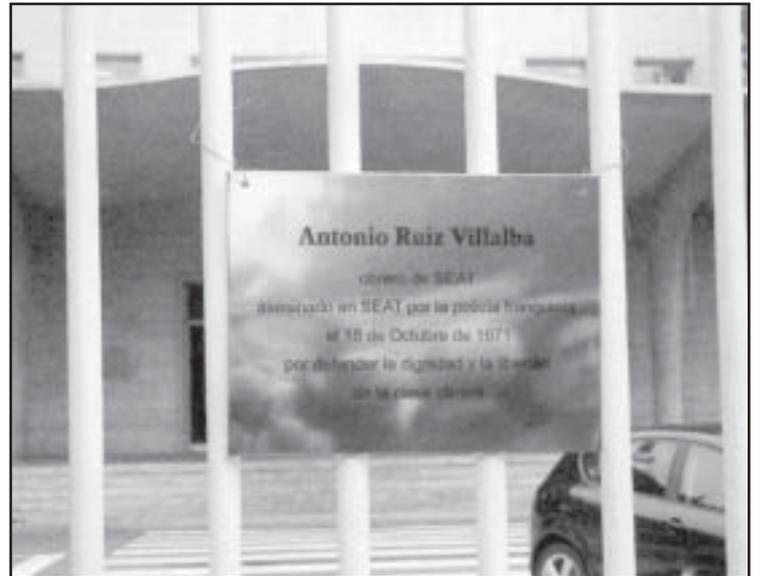
Entre las hordas banderas
montadas en caballería
con abundante Armería
frente a las masas obreras

Que defendían sus valores
de progreso y libertad
y en consecuencia abonar
la extinción de represores

Represores que mataron
a Ruiz Villalba el Obrero
cuan si fuera un bandolero
a tros lo asesinaron

Maldita bala certera
que impacto en Ruiz Villalba
por ser tiro de salva
fue de mano pistolera

Que a Ruiz le quitó la vida
y a nosotros el respiro
cuando escuchamos los tiros
y observamos su caída



Nos quemo el furor doliente
por su sangre derramada
y no poder hacer nada
por salvarle de la muerte

Homenaje a Ruiz Villalba
¡¡ Viva!! Para todo obrero
que labran como cantero
desde las luces de alba

Hasta los soles postreros
las huellas de la riqueza
con levantada cabeza
como en su casta de obreros

Masa obrera luchadora
que en tanto el abuso viva
u existirás siempre activa:
¡¡ Majestuosa señora ¡!

Antonio Mayo

Pedro López Provencio

Nacido el 1 de julio de 1944 en Alhama de Murcia. En 1948 emigra con sus padres a Barcelona. En 1972 se casa con Isa, recién salida de la cárcel, con la que, en 1974 y en 1978, tiene dos hijos.

Desde 1955 a 1963 estudia interno en la Universidad Laboral de Gijón, donde obtiene los títulos de Oficial Industrial Ajustador y Maestro Industrial en la Rama del Metal. Cursa estudios en una academia nocturna y obtiene el título de Ingeniero Técnico en Mecánica por la EITIB en 1972 y, en 1982, obtiene el título de Licenciado en Derecho por la UB.

Los meses de verano de los años 1959 a 1962 trabaja en pequeños talleres, primero de ayudante y después de mecánico ajustador y, desde 1963 a 1967, de oficial ajustador. En junio de 1967, al poco de cumplir el servicio militar, entra a trabajar en la SEAT, primero de oficial de 1ª y después de Jefe de 2ª técnico, hasta que es despedido en 1971. Ente 1972 y 1974 trabaja de Ingeniero de 1ª en una consultora de ingeniería de la producción y después en Procolor, de jefe de mantenimiento, hasta que es despedido por informes de directivos de la SEAT. Entre 1975 y 1977 trabaja en la Asesoría Jurídica de Albert Fina y Montserrat Avilés hasta que es readmitido en la SEAT. En 1981 trabaja unos años en el Ayuntamiento de Barcelona y otros en el de Sant Feliu de Llobregat. De 1988 a 2000 trabaja en la Universidad Autónoma de Barcelona, primero de Administrador de la Facultad de Veterinaria y después como Jefe de la Oficina de Programación, Evaluación y Auditoría Académica, hasta que le piden que vuelva a trabajar en el Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat.



18 de octubre de 1971

Ocupación de la fábrica de la SEAT de la Zona Franca de Barcelona

Plasmar en un escrito los recuerdos personales de algo que sucedió hace más de tres décadas, es arriesgado. En ocasiones me encuentro con algunos compañeros, de esos tiempos, que me explican hechos y situaciones, en los que dicen que participé e incluso que los encabezé, de los que no me acuerdo de nada y, en algún caso, casi aseguraría que pueden ser producto de su imaginación, pues no me veo en acciones de tanta intrepidez y heroísmo como algunos me cuentan.

Tal vez sea porque nunca fui detenido por la policía ni, por supuesto, torturado ni encarcelado; porque salí absuelto en los juicios del TOP y se sobreyeron los procedimientos por sedición militar; y porque siempre encontré trabajo con el que ganarme la vida dignamente que, de aquellos tiempos de lucha por los derechos de los trabajadores y contra la dictadura, tengo un recuerdo agradable y una sensación de haber sido feliz habiéndomelo pasado es-tupendamente. En ese tiempo acabé

los estudios de ingeniería técnica mecánica y, después, cursé y acabé los de derecho, además de casarme y criar dos hijos. También nos divertimos en vacaciones, verbenas y fiestas. Tengo la sensación de que había tiempo para todo. Y los amigos de entonces, que aún conservo, contribuyen decisivamente a que la vida me resulte tan placentera, a pesar de la mediocridad y el sectarismo que hoy invade el mundo político y que me hace recordar que nuestras esperanzas estaban puestas en algo mejor.

Pues bien, si acepto escribir sobre la ocupación de la fábrica de la SEAT de la Zona franca de Barcelona, el 18 de octubre de 1971, es dejando claro que doy una visión absolutamente subjetiva y personal y que asumo y comprendo que alguien no recuerde lo mismo que yo. Porque, es una evidencia, que otros compañeros sí fueron brutalmente torturados y encarcelados, alguno perdió la vida y muchos sufrieron terribles padecimientos y tuvieron

secuelas físicas y psicológicas por eso, por las largas temporadas en paro viviendo de la solidaridad y por las dificultades en encontrar trabajo, al estar en las listas negras de una patronal complaciente y beneficiaria del franquismo.

Así, mi deseo es contribuir a que, en su momento, los historiadores puedan acercarse a la objetividad de los hechos en los que, eso sí, participé junto a otros con un grado importante de protagonismo. De esos tiempos hay bastante documentación disponible, por eso dedicaré este artículo a describir algunos hechos, quizás accesorios, que no se recogen suficientemente en la documentación de la época.

Ya en 1964, un año después de obtener el flamante título de Maestro Industrial en la Universidad Laboral de Gijón, cuando trabajaba de mecánico ajustador en pequeños talleres y ante la inoperancia de los enlaces sindicales del vertical, empecé a participar en la creación y en

la actividad de algunas comisiones obreras espontáneas, surgidas por la necesidad de solucionar problemas laborales inmediatos (conseguir jabón decente para lavarse, eliminar las pulgas en la carbonera de la fragua, mejorar los vestuarios insalubres e insuficientes, etc.). Pero no fue hasta 1968-69 cuando, trabajando ya de técnico en la SEAT, Conchita Vila, en un encuentro de amigos de la ONU en el local de la calle Fontanella, 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. Cuando encontré a los reunidos y les pregunté que si eran de Comisiones Obreras, el susto inicial que se llevaron y las caras que pusieron mereció una buena fotografía que, evidentemente, no se hizo. Por aquel entonces conocí a Silvestre Gilaberte, Alfonso Olivares, Rufino Vas, Faustino García, Armando Varo, Mateo Minguillón, Carlos Vallejo, Isidor Boix y algunos otros

taller se formaba mediante el "paseillo", es decir, desde las secciones en las que había más compañeros concienciados, salían caminando por los pasillos a la vez que comían el bocadillo, e invitaban a unirse al resto de trabajadores. Cuando se concentraba un grupo algo numeroso en un punto adecuado de cada taller, se realizaba la asamblea. Aunque generalmente no quedaba mucho tiempo, se intentaba constatar si lo que pedíamos se correspondía con lo que necesitábamos y con lo que estaríamos dispuestos a luchar colectivamente por ello. Una vez concretada la plataforma reivindicativa y puesta por escrito, se distribuía mediante lo que el régimen denominaba "propaganda ilegal" y se procedía a la recogida de firmas, como forma de lograr un mayor y mejor compromiso de los trabajadores con las reivindicaciones.

En marzo se firmó casi "clandestinamente" el IV convenio colectivo que, aunque negociado por un jurado de empresa dócil a la patronal, recogía una buena parte de nuestras reivindicaciones. También se consigue la readmisión de algunos despedidos. En las actas del Jurado de empresa de ese mes se recoge la preocupación por la situación de lucha existente.

Como técnico de métodos de trabajo, tenía el turno diurno y mi hora de salida era a las 16,30 horas. No obstante, el día señalado, creo que fue el 24 de octubre de 1970, salí con el turno de la mañana a las 14,00 horas, por la puerta que había entre el taller 1 y el 5. Inmediatamente empezamos a reunir a los compañeros, pero observamos que algunos subían a los autobuses, lo que produjo un momento de incertidumbre, porque una vez lleno el primer autobús, el conductor lo puso en marcha. Enseguida pensamos que si salía el primer autobús sería difícil que los demás no siguiesen su senda. Yo no sabía qué hacer y creí perdida la manifestación. Pero Silvestre, sin dudar, se situó delante del autobús impidiendo su salida. Cuando el conductor paró el motor, Silvestre subió al autobús y, al poco, los trabajadores bajaban y se incorporaban a la concentración.

también entraba en nuestras preocupaciones y en lo que se hablaba en las asambleas.

La primera acción de envergadura en que participé con los compañeros de SEAT, fue en solidaridad con los vascos condenados a muerte, en el tristemente famoso proceso de Burgos. Durante semanas estuvimos exponiendo en las pequeñas asambleas los hechos y las circunstancias en que se desenvolvía el caso y nuestro repudio a la pena de muerte. A la que tan aficionado era el dictador Franco y muchos de sus acólitos (algunos de estos son ahora "demócratas de toda la vida" sin que hayan tenido siquiera necesidad de arrepentirse de sus asesinatos).

Cuando comprendimos la alta sensibilización que había y la ansiedad por hacer "algo", empezamos a preparar una gran manifestación que empezaría a la salida del turno de la mañana en las puertas de la fábrica, seguiría por el paseo de la zona franca y continuaría por la gran vía hasta la plaza de Cataluña.

Como técnico de métodos de trabajo, tenía el turno diurno y mi hora de salida era a las 16,30 horas. No obstante, el día señalado, creo que fue el 24 de octubre de 1970, salí con el turno de la mañana a las 14,00 horas, por la puerta que había entre el taller 1 y el 5. Inmediatamente empezamos a reunir a los compañeros, pero observamos que algunos subían a los autobuses, lo que produjo un momento de incertidumbre, porque una vez lleno el primer autobús, el conductor lo puso en marcha. Enseguida pensamos que si salía el primer autobús sería difícil que los demás no siguiesen su senda. Yo no sabía qué hacer y creí perdida la manifestación. Pero Silvestre, sin dudar, se situó delante del autobús impidiendo su salida. Cuando el conductor paró el motor, Silvestre subió al autobús y, al poco, los trabajadores bajaban y se incorporaban a la concentración.

Antes de las tres de la tarde arrancó la manifestación. Seríamos varios miles de trabajadores. No habríamos caminado ni dos kilómetros cuando aparecieron varios vehículos de la policía nacional, "los grises". Aparcaron en el arcén y bajaron un par de docenas de uniformados que se situaron delante nuestro. El que



compañeros inolvidables.

La tarea principal, que ocupaba nuestra actividad sindical muy poco clandestina, durante los años 69 y 70, era la movilización de los trabajadores para la confección de la plataforma reivindicativa, que se presentaría en la negociación del convenio colectivo, y la exigencia de readmisión de despedidos de enero del 70 y anteriores. 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. La asamblea de

Los paros esporádicos, el bajo rendimiento y el trabajo a reglamento era la forma de protesta más común en esos momentos. Y nosotros seguíamos pidiendo la dimisión de los jurados y enlaces sindicales del vertical, nuevas elecciones sindicales y la negociación de todas nuestras reivindicaciones.

No solo nos ocupamos de nuestro ombligo. La recogida de dinero para la solidaridad con otras empresas en lucha y con nuestros propios despedidos y la situación internacional, con la guerra de Vietnam de fondo,

mandaba la fuerza, creo que era un teniente, preguntó a dónde íbamos, le contesté que hacia el centro de la ciudad, entonces preguntó si teníamos permiso para manifestarnos y solo se me ocurrió decirle que, precisamente, íbamos a pedirlo. Hizo un gesto y los policías sacaron sus porras. Inmediatamente noté un revuelo a mi espalda y cuando me giré, me parece recordar, estaba prácticamente solo. Todos habían desaparecido por las calles adyacentes. En aquel momento no me sorprendió que ni me detuviesen ni me diesen un simple golpe de porra. Me fui caminando por la acera a mi casa, viendo como los autobuses iban parando por el paseo de la Zona Franca y recogiendo a los que quisiesen subir, mientras otros muchos seguían caminando por las aceras.

En diciembre de 1970, la policía detiene y tortura a Silvestre, Varo y Vallejo. Los tienen presos varios meses. En la fábrica sentimos una gran indignación y se incrementa la solidaridad y la recogida de dinero para sus familias. Cabe decir que el dinero siempre se administró con una pulcritud exquisita, dando cuenta de todo lo recogido y de todo lo entregado en nuestra publicación "Asamblea Obrera".

A primeros de 1971 se empieza a intuir que pueden celebrarse pronto elecciones sindicales. Se producen discusiones sobre la conveniencia de participar. Esta partida la ganan los comunistas del PSUC, con su idea de utilización de las posibilidades legales. En esos tiempos yo no militaba en ningún partido y, algunas veces, discrepaba de los planteamientos de los "pesuqueros", aunque, casi siempre, sus propuestas eran las que prosperaban.

En esos momentos estaba en periodo de prueba de mi ascenso a Jefe de 2ª Técnico. Al parecer, la dirección de la empresa, que ya estaba al corriente de mis actividades sindicales, sopesó la conveniencia de suspenderme. Un día, estaba en el taller tratando de averiguar las causas del deficiente funcionamiento de algún utillaje y buscando soluciones, cuando me requirieron para que volviese a la oficina. En la silla de mi mesa estaba sentado el director de producción Sr. Barnola que, mientras simulaba interesarse por mi labor profesional, hacía como

que me revisaba los cajones. No encontró nada anormal. Las octavillas que tenía encima de la mesa, debajo de algunos planos, no las vio. Pasaron los 6 meses del periodo de prueba sin más problemas. Pero me consta que, si no me suspendieron el periodo de prueba, fue porque tanto mis superiores inmediatos como los ingenieros jefe de los talleres en los que desarrollaba mi actividad profesional, se negaron a avalar el suspenso.

En vísperas del 1º de mayo de 1971 se organizan las candidaturas para las elecciones sindicales con una plataforma reivindicativa de siete puntos:

- Incremento de 3000 ptas., al mes para todos.
- 40 horas de trabajo a la semana con salario completo, también en caso de enfermedad y jubilación.
- Control de primas y tiempos de trabajo por los trabajadores.
- Anulación del Reglamento de Régimen Interior.
- Derechos de reunión y de asamblea.
- Auténticas medidas de seguridad en el trabajo.
- Dimisión del 50% de los cargos sindicales del vertical actuales que tenían que permanecer después de las elecciones.

A finales de mayo se celebran las elecciones sindicales y los candidatos de la Comisión Obrera casi copan el total del 50% de los cargos sindicales que salían a elección. En todos los colegios, de técnicos, administrativos, cualificados y no cualificados, fuimos los más votados.

Esta magnífica victoria fue celebrada en la factoría con una gran alegría. Además, Silvestre, Varo y Vallejo, estaban en libertad y habían sido readmitidos. Algunos estaban tan exultantes que parecía como si hubiesen ocupado el Palacio de Invierno. Sin embargo a mí, que había sido el más votado de los técnicos, me produjo una cierta depresión, similar a la que dicen que sienten muchas mujeres

a los pocos días de dar a luz a una criatura.

En los primeros días de junio la dirección de la empresa pretende imponer un turno de noche a una parte de los trabajadores del Taller 1, que iban de turno de mañana y tarde. A los obreros les subleva que la orden llegue de un día para otro, sin ningún tipo de consulta ni negociación, con desprecio a la más mínima consideración a la conciliación de la vida laboral con la familiar y deciden, en asamblea, no aceptarlo. Los nuevos representantes sindicales recogemos que, para asumirlo, se han de dar las siguientes condiciones:

- Que sean voluntarios los que pasen a integrar el turno de noche.
- Plus de nocturnidad del 35% del salario.
- Cena y café caliente a la hora del bocadillo.
- No trabajar los sábados por la noche.

El día 8 de junio de 1971 a las 9 de mañana se reúne el Jurado de Empresa, a la que asistimos ya los nuevos representantes sindicales, junto al 50% de los anteriores, y se pide, por unanimidad, la supresión de la obligatoriedad del turno de noche. Después, sobre las 12 de la mañana, se produce una entrevista con el Delegado de Trabajo que dice, ¡oh! burocracia, que se sigan los trámites correspondientes y que ya contestará en unos 15 días....., si se restablece la normalidad en todos los turnos. A las cuatro de la tarde vuelve a reunirse el Jurado de Empresa y el Sr. Del Arco, representante de la patronal, enseña una documentación de la Delegación de Trabajo, de 1964, conforme la empresa está autorizada a implantar el turno de noche. Se acuerda publi-



carla en los tabloneros de anuncios, lo que enciende más los ánimos.

El 9 de junio hay una gran asamblea en el taller 1, en la que se dan a conocer los pormenores de las reuniones y la posición intransigente de la empresa. Los trabajadores deciden mantener el paro y extenderlo a otros talleres. En esos días empiezan a entregarnos listas de trabajadores despedidos que incluyen a algunos representantes sindicales recientemente elegidos.

En los locales del sindicato vertical de la vía Layetana se convocan reuniones los días 14 y 15, que se dicen de conciliación. En ellas están presentes jefes del vertical, representantes de la empresa, de los trabajadores y algunas personas de aspecto siniestro, que me hicieron intuir, que podrían ser de la policía político-social de triste recuerdo. En estas reuniones se habla ya poco del turno de noche y mucho de volver a la "normalidad", de la readmisión de los despedidos y la anulación de sanciones. La situación de las conversaciones es muy crispada porque no es posible negociar con el chantaje de los despidos y las sanciones.

A la salida de la última reunión, bajando por la escalera unos compañeros me dicen que el salón de actos está lleno de trabajadores del taller 1, me piden que me mantenga firme en nuestras demandas y que no me preocupe que, al ser jefe y de los técnicos, no se atreverán a despedirme. Al entrar en el salón de actos pedí la palabra para informar y cuando me dirigía al estrado, antes de poder hablar, se produjo un estruendoso aplauso que me hizo perder momentáneamente el equilibrio emocional, no en vano era la primera vez que alguien me aplaudía. Será por eso que no recuerdo el contenido del discurso que pronuncié que, muy probablemente, debió ser bastante "incendiario". Aquella misma tarde entregaron en mi casa (en la de mis padres) la carta de despido.

Hasta ese momento la policía del régimen nunca me había molestado directamente. Pero unos días después, me levanté a las 4 de la mañana para recoger las octavillas que me solía facilitar Isidor Boix. Como de costumbre, tenía que llevar los

paquetes a los diversos compañeros que me esperaban en varios lugares de Barcelona. Éstos a su vez tenían que dárselas a otros para que las repartiesen en metro y autobuses y las introdujesen en la fábrica. Cuando llegué a Bellvitge, en vez de Olivares apareció su mujer. Me dijo que la policía había venido a buscarlo y se lo habían llevado. Ella se quedó con el paquete de octavillas para llevarlo a los autobuses que iban a la fábrica y me recomendó que no fuese a mi casa, que también habrían ido a por mí. No di crédito a sus advertencias. ¿A mí? ¿Por qué tenían que venir a buscarme a mí? Me fui a casa, para dormir un ratito más. Cuando llegué a mi calle, vi que había un coche gris, aparcado en doble fila delante de mi portal, con un tipo calvo durmiendo dentro. Saltaron todas las alarmas de mi cerebro y se me disparó la adrenalina. Pisé a fondo el acelerador y el coche me llevó hasta el parque de Motjuic. Cerca de allí viven mis amigos Jesús y Rosa. Fui a su casa y, desde allí, llamé por teléfono a la mía. Se puso mi madre y me dijo que había unos señores esperándome. Sentí un cierto pánico y le pedí a Rosa que si me detenían me permitiese decir que había pasado la noche en su casa. Naturalmente no fui a saludar a esos "señores". Cuando días más tarde volví a ver a mi madre, me dijo que habían registrado mi habitación y que solo habían encontrado un puñal de adorno que había comprado en Toledo hacía tiempo, lo que dio pie a uno de los polis a decir que había encontrado un arma,

mientras otro le decía que no fuese subnormal y que lo dejase estar. También les sorprendió encontrar un cinturón antiguo de karate y el recibo del gimnasio donde entrenaba: el cuartel de la Policía Nacional de Casaramona. Ya no volví a vivir con mis padres, ni a entrenar en ese gimnasio. Estuve viviendo en diversas casas de gente progre hasta que mi cuñado Paco me encontró una habitación adecuada y, después, mi amigo Jesús un piso de alquiler en su escalera.

Durante el mes de julio nos dedicamos a no perder el contacto con los compañeros de la fábrica y a preparar el juicio en la Magistratura de Trabajo. Nuestros abogados (Albert Fina, Montserrat Avilés, Josep Solé Barberà, Luís Salvadores y Ascensión Solé) preparaban una defensa profesional. Alguno de nosotros quería "montar el número" en la Vista oral, llegando incluso a proponer que cantásemos la Internacional y reventásemos el Juicio. Nos convencieron de que les dejásemos intentar obtener una Sentencia que declarase la improcedencia de los despidos. El 28 de julio se realizó la Vista oral del Juicio a la que acudieron cientos de trabajadores que colapsaron la sala, las escaleras y la Ronda de San Pedro. Los testigos de la empresa debieron pasar uno de los peores momentos de su vida.

En agosto me fui con Vallejo y Maseda al pueblo de éste, de vacaciones. En Tapia de Casariego, en casa de su madre, dormimos y nos dieron de comer estupendamente.



SEAT

SOLIDARIDAD!

**SOLIDARIDAD
CON LOS
DESPEDIDOS
DE S.E.A.T.
Y CON SUS
FAMILIARES**

Aportación 100 pts.

Coincidimos, paseando por el puerto, con el que entonces era el gobernador civil de Madrid. Dibujamos en algunas playas enormes hoces y martillos que se podían divisar desde los acantilados. Y allí, por una llamada desde Barcelona, nos enteramos que habíamos ganado todos el Juicio menos Maseda.

El 30 de agosto nos presentamos en la fábrica con una carta en la que pedíamos la readmisión inmediata. Pero la dirección de la SEAT hizo uso del denominado "incidente de no readmisión" y, con una pequeña indemnización, nos dejó en la calle.

Pocos días más tarde, en una de las reuniones de la Comisión Obrera, después de sopesar muchas acciones y alternativas, se decidió que propondríamos a los trabajadores la ocupación de la fábrica y su paralización total hasta conseguir la readmisión. Así, las dos últimas semanas de septiembre y las dos primeras de octubre nos presentábamos casi cada día en las puertas de la fábrica al medio día, coincidiendo con la entrada y salida de los turnos de mañana y tarde de los talleres, para explicar nuestra propuesta y que se discutiese en las asambleas. Algún día me quedaba hasta la salida de mis compañeros de la oficina técnica. Éstos me decían lo que muchos otros callaban. Que nuestra propuesta era descabellada y que no tenía posibilidad de cumplirse. No obstante, con todos los que hablé me aseguraron que, si entrábamos a ocupar la fábrica, cosa que no creían, estarían a nuestro lado.

El ambiente en la fábrica debía de ser de tal agitación que el Jurado de Empresa, en el que los despedidos habíamos sido sustituidos rápidamente, propuso la readmisión en la sesión del 5 de octubre, con ocasión del indulto que había concedido Franco para celebrar el 35 aniversario de la usurpación de la Jefatura del Estado. La dirección de la empresa dio la llamada por respuesta.

El 17 de octubre, por la tarde, se reúne la Comisión Obrera ampliada para preparar la ocupación. La primera decisión es excluir de la entrada a los que habían estado detenidos recientemente por la policía, que se encargarían de estar con el turno de tarde. Entraríamos por la



puerta que daba a los talleres 1 y 5, mientras se armaba un cierto jaleo en las puertas de oficinas centrales para despistar a los vigilantes. Se impulsaría la ocupación a partir del taller 1, se recorrerían los otros talleres y nos concentraríamos en oficinas centrales, donde una delegación iría a exigir a la dirección de la empresa la readmisión inmediata de todos los despedidos. Así mismo, concertamos una cita de seguridad, a cada hora en punto, en la esquina de la calle Aragón con la de Casanova.

El día 18 de octubre antes de las 5 de la mañana, nos encontramos todos los que nos habíamos comprometido a entrar menos dos. Nos llevaron en coche. Éramos 5 o 6. Recuerdo a Rufino Vas, Alfonso Olivares, Faustino González y Javier García Uzqueda. Aquella mañana solo había tomado un café con leche que me produjo una pequeña descomposición, lo que nos retrasó algo. Tuvimos que entrar con los compañeros que llegaban en los últimos autobuses del primer turno, en vez de con los de los primeros que era lo previsto.

Nada más entrar fuimos haciéndonos notar entre los trabajadores diciéndoles que era el "día". Fuimos a los vestuarios y nos cambiamos. Como yo no tenía mono, me dejaron uno. Llegamos al taller 1 y, enseguida, se concentraron muchos trabajadores alrededor nuestro. Cuando estaba explicando los planes, apareció uno de los jefes de vigilantes, al que acompañaban otros dos subalternos, hizo intención de agarrarme

mientras decía que me iba a echar a la calle. Cuando llegó a tocarme le propiné un fuerte empujón que le hizo caer de espaldas. Al levantarse cogió una corona de diferencial con la que intentó agredirme, pero lo evitaron los compañeros rodeándome e impidiendo que se me acercase.

No hizo falta recorrer el taller 1 con el "paseillo", casi todos se agruparon y, concienciados o por curiosidad, muy pocos se quedaron en su máquina. Nos encaminamos hacia el taller 2. Cuando llegamos a la puerta que los separaba surgió la primera dificultad importante. Nunca se había pasado colectivamente de un taller a otro. Había varios vigilantes y parecía como si existiese un respeto reverencial a entrar en otro taller que no era el "suyo". Hubo que emplearse a fondo para hacer entender que, si no pasábamos, la ocupación se frustraría. Por fin conseguimos que algunos pasasen y se diesen cuenta que los compañeros del taller 2 nos esperaban. Entonces ya resultó fácil, pues los dirigentes sindicales de los dos talleres tomaron la iniciativa. Pude pasar a un segundo plano, mezclarme con la gente, ser uno más y tomarme un respiro.

Pasamos por diversos talleres y la inmensa mayoría se iban sumando a la gran manifestación. Tenía la sensación de que todos sabían lo que tenían que hacer. Cuando salimos del taller 7 y caminábamos por la calle más al oeste de la factoría, apareció un 600 de los de transporte interno que, a gran velocidad, pretendía

arremeter contra la multitud. Nadie se inmutó y el coche tuvo que frenar. Dentro estaba el jefe de vigilantes que antes pretendió agredirme en el taller 1. Pobre facha. El cachondeo y las mofas que le hicieron cuando su coche quedó atrapado en medio de la multitud, produjeron las únicas risas que recuerdo de aquel día.

También he de decir que hubo algún momento en que me sentí un poco agobiado, por la preocupación que mostraban y la sobreprotección que me dedicaban algunos compañeros. Tanto fue así, que se empeñaron en que llevase puesta una gorra de trabajo durante todo el tiempo porque, decían, que si no, podrían localizarme por el pelo pinchado que llevaba. Aún me emociono cuando recuerdo la deferencia con que me trataban. En las semanas siguientes se empeñaron en que llevase peluca hasta que me creció el pelo.

Al llegar a la explanada de las oficinas centrales las encontramos protegidas por un cordón de vigilantes. Alguno propuso correrlos a gorrazos, pero los dirigentes sindicales de los talleres, con una madurez asombrosa, decidieron que no había que caer en provocaciones. Un grupo se dirigió al jefe de los vigilantes y le dijeron que una delegación quería subir a hablar con la dirección de la empresa. Mientras esperábamos respuesta, miles de personas nos sentamos en el suelo. Y empezó la gran asamblea. Intervinieron con orden diversos compañeros y

alguna compañera, hablaron de la readmisión pero también de las reivindicaciones pendientes y de la próxima negociación del convenio colectivo.

Entonces apareció un helicóptero que se situó encima de nosotros. Supongo que con el objetivo de observarnos, amedrentarnos e impedir que pudiésemos oír a los que hablaban. En el exterior, junto a la verja, se iban concentrando un gran número de "grises" a pié y a caballo.

La respuesta que dio la dirección de la empresa fue la orden de que abandonásemos inmediatamente la factoría. Entonces empezaron los gritos de readmisión hasta convertirse en un clamor que sobrepasaba el ruido del helicóptero. Se abrieron las puertas de la verja y empezaron a entrar los "grises". Varios miles de trabajadores optamos entonces por refugiarnos en el taller 1. Otros empezaron a marcharse.

En el taller 1 nos hicimos fuertes, era nuestro terreno, allí la policía no le sería fácil actuar. Como llevábamos desde la noche anterior sin comer y casi sin beber, algunos propusieron ir hasta los comedores para aprovisionarnos de comida. Los que fueron no pudieron volver porque se lo impidió la policía.

En diversas ocasiones se acercaron algunos policías para parlamentar y decir que teníamos que irnos. Utilizaron todas las variantes. El poli bueno, el poli malo, el chulo, etc. A

cada uno se le respondía de acuerdo con la actitud que mostraba y, a todos, les explicaban nuestras razones y se intentaba que las entendiesen. Sobre las cuatro de la tarde, algunos compañeros se mostraron dispuestos a salir colectivamente de la fábrica y fueron a negociarlo, pero la policía les dijo que tendríamos que identificarnos a la salida. La respuesta fue que no se permitiría que se identificase a nadie y que mientras no se aceptase eso, de allí no saldríamos. Pero la situación empezaba a ser muy complicada. De los ocho mil que estábamos por la mañana, a media tarde, quedaríamos unos tres mil. La preocupación por la familia, la falta de comida, la presión de una fuerza policial descomunal y el cansancio, empezaban a hacer mella en unas personas cuya experiencia era el trabajo y no la resistencia numantina.

Sobre las cinco de la tarde, algunos compañeros avisaron que la policía se preparaba para lanzarnos gases lacrimógenos, pues veían como se colocaban las caretas antigás. Eso, además, empezó a producir un gran desconcierto. Por eso, creí llegado el momento de volver a asumir un cierto protagonismo. Me subí en una máquina y reclamé la atención. Mientras veía como muchos se llenaban los bolsillos de tornillos, les advertí de lo que nos esperaba y recomendé mojar pañuelos y trapos en agua para paliar los efectos de los gases (aún no sé si eso sirve de algo, pero fue lo único que se me ocurrió o lo que alguien me dijo que dijese). Cuando empezaron a caer los primeros botes de humo había compañeros que los devolvían. Pero pronto el ambiente se hizo irrespirable. Entonces propuse ir hacia las puertas para trasladarnos al taller 5.

Cuando íbamos a salir del taller 1, vi tantos "grises" a caballo, preparados para envestirnos en la explanada que hay entre los dos talleres, que creí necesario establecer una "táctica" y así lo propuse. Saldríamos primero unos cien, cuando llegásemos al otro taller saldría el grueso de los compañeros, así podríamos tirarles tornillos si atacaban y conseguir que llegásemos todos al taller 5. No sucedió así. Detrás de mí salieron todos, sin pausa. Algunos, también se habían provisto



de barras de hierro. Cuando llegué al otro extremo de la explanada y me di la vuelta no podía dar crédito a mis ojos. Obreros a pie y policías a caballo mantenían una batalla que no había visto ni en el cine. La habilidad de algunos para meter la barra entre las patas del caballo y hacer saltar a éste y al jinete por los aires era asombrosa. Me pareció oír algún disparo. Tal vez fue ahí donde mataron al compañero Antonio e hirieron a otros con arma de fuego.

No sé si llegaríamos a mil los que conseguimos entrar en el taller 5. Cuando también nos lanzaron gases, decidimos pasar al taller 4 porque, según decía alguno, como estaba la sección de pinturas, no se atreverían a disparar los botes. En esos momentos, sobre las seis de la tarde, empezaba a ser evidente que la situación era insostenible. Los nervios, el cansancio y la rabia de muchos hacían inviable una acción colectiva coherente. Entonces unos compañeros vinieron a decirme que otros pretendían pender fuego a pinturas. Volví a subirme en algún contenedor y desautoricé con todas mis ya pocas energías y con toda clase de argumentos tan descabellada acción. Decir que la empresa era nuestra, que podrían sufrir accidentes algunos compañeros no avisados y que después de la readmisión tendríamos que seguir ganándonos la vida en la fábrica, fueron razones suficientes. Volvieron a tirar gases sin reparar en lo de las pinturas.

A partir de esos momentos la desconexión general empezó a ser total. No recuerdo bien como me encontré solo en el taller 7, viendo a lo lejos como grupos de trabajadores se dirigían hacia las salidas de la fábrica. Sorprendentemente, en ninguna ocasión tuve sensaciones parecidas ni al miedo ni a las consecuencias que tendría el que me detuviesen los "grises". Pero sí me afectó la sensación de soledad y, sobre todo, no saber qué hacer al final de tamaña aventura. Entonces oí unas voces apagadas que me llamaban. Eran Rufino y Peris. Tenían un plan de huida. Que alegría y que tranquilidad que me dieron.

Nos escondimos debajo de tres coches. Los planes de Rufino era permanecer allí hasta la media no-



che. Pero cuando había pasado una hora y habíamos comprobado que los coches de policía ya no hacían la ronda, decidimos salir. Procurando no hacer ningún ruido, nos dirigimos al norte del taller, pero alguno de nosotros tropezó con unas cañerías y me pareció que el estruendo se oiría en todas partes por lo que, ya sin demasiado cuidado, salimos corriendo, atravesamos el descampado y saltamos la verja por la zona de fundición.

Al ir cruzando las vías del tren, existentes por aquella zona, oímos unos disparos, Peris y yo corrimos aún más. Al poco comprobé que Rufino no venía y me temí lo peor. Ya era noche cerrada. Volvimos y lo llamamos, entonces sacó la cabeza de un arcén entre las vías y nos explicó que, cuando oyó los disparos, hizo "cuerpo a tierra como los buenos guerrilleros".

Al llegar a la zona de casas baratas encontramos un taxi que nos llevó hasta la cita de seguridad de las nueve de la noche. Estaban Isidor Boix, Silvestre Gilaberte y Armando Varo esperándonos. Cené, en un bar de por allí, un plato de sopa y un bistec con patatas con vino peleón y gaseosa. Varo me acompañó hasta un piso de la calle Felipe II para pasar la noche. Sólo disponían de una cama libre y tuvimos que dormir los dos en la misma. Menos mal que el cansancio hizo que me quedase profundamente dormido porque, dormir con Varo, eso sí es una cruz.

En la reunión del Jurado de Empresa del día 19 de octubre de 1971, el presidente, que era el representante de la empresa, informa de la anomalía producida en el día de ayer con el paro en todos los talleres y que, como consecuencia del enfrentamiento con la policía hay un herido por arma de fuego. Se suspende de empleo y sueldo a todo el turno de mañana y se informa que el turno de tarde no se ha podido incorporar porque se lo han impedido los piquetes. En el acta del día 3 de noviembre de 1971 se informa que se ha reanudado la producción y se ha nombrado la Comisión deliberadora del VII Convenio Colectivo.

A mediados de noviembre asisto a una reunión de la Asamblea de Catalunya en la que informo de los pormenores de las acciones sindicales y de las aspiraciones de libertad y democracia de los trabajadores.

En 1977, con la amnistía, se produce la readmisión de todos los trabajadores despedidos por causas sindicales y sociales, se reinicia la negociación del VIII Convenio Colectivo. La representación de los trabajadores en la comisión deliberadora me incluye como asesor y me nombra su portavoz. Así, emulando al sabio, puedo decir que podría haber dicho: "Como decíamos ayer...."

Pedro López Provencio
Diciembre de 2005

Jaume Font Garolera

Nascut el 21 de juliol de 1951 a l'Esquirol (Santa Maria de Corcó), Osona. Des del 2003 visc a Molins de Rei (Baix Llobregat). Des del 1977 estic casat amb Pilar Gómez (ex-treballadora de Seat) i tinc dues filles de 22 i de 20 anys.

Professió actual: Geògraf. Professor titular de la UB.

L'octubre de 1970 entrava a treballar a la Seat, on vaig romandre fins el 1981 (10 anys). Des del 1974 vaig militar activament a CC.OO i al PSUC de la SEAT. En deixar la fàbrica vaig deixar també la política activa. Durant tots aquests anys vaig comptabilitzar la lluita obrera amb la dedicació amateur a la música popular catalana, concretament en el grup Esquirols, amb qui vaig gravar quatre discos i vaig fer concerts per tot Catalunya.

L'any 1981 vaig deixar la Seat i els Esquirols i vaig reorientar la meua vida com a ensenyant. El 1988 vaig guanyar un concurs de Professor Associat de Geografia al Departament de Geografia Regional de la UB. Des del 1995 sóc professor titular de la Facultat de Geografia i Història. Dono classes de Geografia i d'Ordenació del territori a les Facultats de Geografia i Història i Biologia (Ciències Ambientals).



18 d'octubre

Bateig en la lluita sindical

El 18 d'octubre de 1971 tenia 20 anys acabats de complir i tot just feia un any que treballava a la factoria SEAT de la Zona Franca de Barcelona, concretament a la secció 118, situada en un racó del taller 7 i dedicada a la mecanització de components del motor. Havia fet la sol·licitud per entrar a la fàbrica el juny de 1970, pocs dies abans d'obtenir el títol de Mestre Industrial a la Universitat Laboral de Gijón. Recordo que els directius de la empresa vingueren a la Laboral a reclutar la nostra promoció, mitjançant la promesa que treballaríem poc i guanyaríem molt, ja que digueren que la SEAT pagava els millors salaris de l'Estat. Aquesta propaganda va fer efecte perquè tots ens apuntàrem a les proves d'admissió, que férem a Gijón mateix. Uns mesos més tard, l'empresa em comunicava mitjançant carta certificada que m'havien admès i poc després superava el complet examen mèdic que em feren als consultoris del barri de la SEAT de la Zona Franca de Barcelona. Finalment, el 13 d'octubre de 1970 començava a treballar d'oficial de primera tècnic adscrit al servei de verificació. Era una categoria molt alta per a una persona jove com jo, fins el punt que cobrava gairebé

el doble que el meu pare, que feia trenta anys que treballava a la indústria tèxtil.

Durant els sis mesos de prova vaig passar per uns quants llocs de treball fins que, finalment, vaig acabar d'oficial en un "box" de verificació. O sigui, en una mena de gàbia situada al mig del taller, on contínuament hi arribaven cistelles de peces acabades de mecanitzar, per tal verificar-les i donar-les-hi sortida cap a les cadenes de muntatge. En el "box" hi havia tres operaris més que des del primer dia em van dir "nene" o "nen". I aquest va ser l'aliè amb què vaig ser conegut a la SEAT, fins al punt que poca gent sabia el meu vertader nom. Com que provenia de Gijón, també pensaven que era "asturià", tot i que no acabaven d'entendre que parlés correctament el català.

És en aquest context on m'agafà l'ocupació de la fàbrica. Sabia alguna cosa de la lluita obrera però no estava enquadrat sindicalment ni militava en cap partit, entre altres coses perquè la meua secció era poc activa des del punt de vista sindical, fet que podria ser degut a que cadascú treballava de manera individual a la seva màquina i això

dificultava la realització d'aturades i de vagues. A les cadenes de muntatge, en canvi, només amb que paresin alguns companys decidits ja es provocava l'aturada forçosa de tot el taller. De tota manera, la situació de les seccions 117 i 118 va evolucionar ràpidament fins el punt que el 1974, quan vaig tornar de la "mili", eren de les més reivindicatives de la fàbrica. Entre altres companys puc recordar a Antonio Guerrero, José López "el Lora", José Carrizosa conegut com "Pepillo Paniagua", Antonio Maraver, el "Chupao", l'Antonio "el Gordo", Crispín el Maño, l'Albert Martí Parera —que era "jefe"—, l'Antonio Granero —encarregat—, en Pep Queralt, molt bon mecànic, tots de Comissions i del PSUC, sense oblidar el Cristobal del MC o el famós "Pantera" del PT.

Per aquells dies els companys més actius en política rebien el nom de "tupamaros" o "tupas". Entre els verificadors i el personal tècnic, en general, l'activista més conegut era Pedro López Provencio, probablement per la seva condició de "jefe" i perquè fou acomiadat al cap de poc de ser elegit "Jurado de Empresa"; de fet, se li atribuïen fets que ell mateix em confessà anys més tard

que mai no havia protagonitzat. Per contra, els "jefes" i els "fatxes" estenien el rumor que López Provençio cobrava unes sumes fabuloses de diners per cada conflicte que hi havia a la fàbrica. El cas és que la meua experiència en la lluita obrera es reduïa a participar d'oient en algun intent d'assemblea i poca cosa més, com llegir Assemblea Obrera, Treball o Mundo Obrero. Es per això que l'ocupació va ser per a mi un veritable bateig en la lluita sindical i una vivència que no oblidaré mai més. A dia d'avui, quan han passat trenta cinc anys d'aquells fets, puc sentir encara el soroll de l'helicòpter que sobrevolava la gran assemblea que férem davant les oficines centrals de la fàbrica.

El matí del 18 d'octubre vaig anar a treballar amb en Pep Vilardell, un company verificador que com jo mateix, era de l'interior de Catalunya, concretament, d'una casa de pagès de Cardona. En Pep era



una mica més gran que jo (ell havia acabat la "mili" i jo encara l'havia de començar) i per aquells dies em duïa a la fàbrica en el seu cotxe (un 850 de color blau elèctric). També m'havia posat al corrent dels codis de conducta que regien en aquell món particular que era la SEAT. O sigui, m'orientà sobre les manies dels "jefes", l'actitud que calia prendre en cas de "paseillo" i "assemblea" i em donà molts consells per moure'm amb naturalitat en aquell món: de qui et podies refiar, com actuar si sortia una partida de peces defectuoses, la millor hora per anar a les cafeteres o bé qui venia tabac de contraban... Vaig viure amb en Pep

l'ocupació, des del matí fins l'última hora de la tarda en què abandonarem mig d'esma la fàbrica, sense saber molt bé si dormiríem a casa o acabaríem en alguna comissaria de policia.

La crònica dels fets comença pocs minuts abans de quarts de sis del matí, quan arribarem a l'aparcament situat entre el taller 7 i "Fundició". Era negra nit i no recordo que notés res d'especial, ni quan passàvem entre els vigilants de la garita del recinte exterior ni quan entràvem al taller. De fet, treballàvem a l'extrem contrari de la fàbrica on en aquella hora estava a punt de començar l'ocupació. Vam pujar al vestuari i un cop aviats amb la granota marró dels verificadors, vam fitxar i cadascú se n'anà al seu lloc de treball. En arribar-hi vaig centrar-me en la feina rutinària de verificar les peces que la cadena de muntatge necessitava amb més urgència —"faltes greus", en deien, d'aquestes peces. Tenia

per costum enllestir ràpidament aquesta feina ja que això em permetia anar sense presses a prendre el primer cafè del matí amb en Pep i altres companys verificadors. Ho fèiem més o menys a quarts de set, quan encara falta-

va mitja hora llarga per a l'entrada dels "jefes", que arribaven amb el torn dit "normal", a dos quarts de vuit del matí. No cal dir que només gaudíem d'aquesta relativa llibertat de moviments els verificadors i el personal de manteniment, en general, que no estàvem directament lligats a la màquina o a la cadena de muntatge.

Aquell dia érem uns quants verificadors a la màquina de cafè. Mentre discretament fèiem una mica de tertúlia el taller brunzia a ple rendiment. No semblava pas que passés res de nou quan de sobte va entrar al taller un "carretillero" a

tota màquina que en arribar davant nostre aturà bruscament el seu vehicle i ens comentà molt alterat que no havia pogut descarregar les peces que duïa al taller 1 perquè els vigilants¹ l'havien fet recular i tornar al 7. "Creo que esta pasando algo gordo" —va concloure mentre reprenia la marxa. No havíem tingut ni temps de reaccionar quan va arribar esbufegant el Gavilán —un company verificador que en Pep li traduïa literalment el cognom al català dient-li "l'Esparver"— que ens digué que el taller 1 havia parat i que després els piquets se n'havien anat al 2, on s'havien enfrontat amb els vigilants que no els volien deixar entrar. I prosseguí— "En estos momentos el 1 al 2 ya estan parados, el "paseillo" está en chapistería, luego irá a por el 5 y después vendrán a por nosotros".

"Això va en "serio": l'Esparver no parla per parlar" —va dir en Pep. Aleshores vaig observar que l'ambient del taller ja no era l'habitual de cada dia. Hi havia un silenci estrany. Semblava que no hi hagués fluid elèctric perquè les màquines pràcticament no feien soroll i les converses podien sentir-se d'un extrem a l'altre del taller. Tampoc hi havia l'habitual moviment febril d'homes i materials típic d'aquella hora del matí. Em vaig adonar que "jefes" i encarregats— anomenats "chaquetas negras" pel color característic dels tricots que portaven— ja devien haver rebut instruccions precises de la direcció perquè passejaven nerviosos amunt i avall del taller vigilant que la gent no sortís de les línies de fabricació. Vaig retornar apressat al lloc de treball on ja m'esperaven els "jefes" per recordar-me que no podíem sortir del "box". Vaig assentir mentre feia veure que em posava a verificar unes peces. Aleshores se m'acostà un company que li deien "el Viudo" i em digué: "Nene! Los jurados despedidos han entrado en la fábrica y están parando los talleres. Ahora estan en el 5 y después vendrán a por nosotros!". "Ya estoy enterado" —vaig respondre. Mentrestant, en el taller hi planava una atmosfera de tensa espera, però ningú no es movia del seu lloc de treball.

Encara no eren les vuit quan arribaren els piquets. De bon primer tothom es mirava de cua d'ull. Ningú no gosava sortir als passadissos del

taller. Dins del box, el Rojo, un company força més gran que jo deia: "Nen. Nen. Pacència. Pacència. No surtis encara. Ja arribarà la "marabunta". Ja sortirem quan ens tregui la "marabunta". Hem de fer veure que ens treuen per força —digué—; espera que arribin i així tindrem excusa per sortir". El cas és que cada vegada se sentien més forts els cops que els companys d'avantguarda donaven a les màquines amb tota mena d'eines improvisades (barres de ferro, paliers, manetes). Es tractava de fer molt d'enrenou per tal d'obligar-nos a sortir als passadissos. Foren uns instants de molta tensió. Els piquets escombraven el taller de cap a cap i per damunt dels sorolls sobresortien les consignes corejades al capdavant de la marxa: "Vamos compañeros! Vamos a las oficinas centrales a exigir la readmisión de los despedidos! "Vamos compañeros! ¡Vamos! Vamos!.

Amb l'arribada dels piquets la tensió s'esvaï com per art d'encantament. Tothom va tenir una excusa per incorporar-se a la marxa. De cua d'ull vaig veure que algun company corria a amagar-se als lavabos o els vestuaris, però no era aquesta la tònica general. Tothom s'incorporava a la vaga. Quan el "paseillo" va passar davant nostre ens hi afegirem sense problemes, malgrat les mirades de reprovació dels "jefes". No serviren de res. Només es tractava d'arrosar les espatlles i fer com aquell que es veu obligat a sortir per força. D'aquesta manera, ens ajuntàrem set o vuit verificadors encapçalats pel company Gavilán, que ens mantinguérem units tot el dia fins a la primera càrrega policial. Érem una petita nota de color marró enmig d'un mar de granotes blaves. Vam sortir al carrer per l'esplanada situada entre l'extrem oest del taller 7 i el de "Fundició". Mentre caminàvem en Gavilán ens posà al corrent de tot: "Los despedidos han entrado y han tomado la fábrica. Ha sido Lopez Provencio. Han sido los jurados despedidos de Comisiones los que han parado la fábrica. Ahora vamos a las oficinas centrales a reivindicar su readmisión. El paro durará hasta que no logremos la readmisión."

Tots intuïem que allò que passava era molt gros, però no em vaig fer càrrec de la seva vertadera magni-



tud fins que no vam doblar la cantonada situada entre el final del taller 7 i l'avinguda principal de la Zona Franca. Com que no podia veure bé tota la manifestació però intuïa que era immensa, vaig pujar a una pila de contenidors —anomenats trineus en l'argot de la SEAT— a la qual ja hi havia enfilats d'altres companys. A mesura que pujava i s'obria la perspectiva vaig quedar literalment parat; absolutament bocabadat: davant meu podia veure una immensa manifestació, una autèntica marea de granotes blaves, que ocupava tota l'amplada del carrer interior de la SEAT, des de l'extrem del taller 7, on érem nosaltres, fins el principi de la factoria, vers el taller 1.

Allò era inenarrable. Grandiós. Érem milers. No ho he calculat mai, però segur que hi ha prop de dos km de distància entre el principi del taller 1 i el final del 7; entre un extrem i l'altre d'aquella atapeïda manifestació que encara no havia doblat la cantonada del taller 7 i ja donava la volta al taller 1, per dirigir-se cap a les oficines centrals. A la nostra altura, la marxa transcorria lentament i en silenci. De tant en tant arribava el rumor de les consignes que es corejaven al cap de la marxa, però no les sentíem clarament i romaníem callats. Tots devíem ser conscients que allò era molt gros, que la situació ens ultrapassava. El trajecte se'm feu llarguíssim. Durant tota l'estona no vaig veure cap company

que abandonés la manifestació, ans al contrari, de les portes dels tallers sortien treballadors ressagats que decidien incorporar-se a la vaga.

La gent del meu grup forem dels últims en arribar a les oficines centrals. No tinc noció de l'hora en què ho férem, però devia ser mig mati. En doblar el taller 1 i encarar l'edifici de les oficines vam veure que hi havia gent a tot arreu. La multitud s'havia assegut a terra i ocupava tota l'esplanada compresa entre els tallers 1 i 2 i les oficines centrals pròpiament dites. Era com un mar de granotes blaves. A fora del recinte, davant la porta principal de la fàbrica, hi havia molta policia. La tensió es podia tallar amb un ganivet. Darrera mateix, entre les oficines i el taller 1, enfilat dalt d'una pila de trineus, un company jove s'adreçava a la multitud; duia una granota blava i portava calada una gorra de visera del mateix color que li amagava uns cabells negres, curts i punxeguts. La seva veu s'entenia perfectament perquè aquella assemblea de milers de persones romania en un silenci absolut, veritablement corpredor. Recordo clarament que a les pauses se sentien tots els sorolls ambientals: la fressa del vent, el rondineig d'un motor, el xiuxiueig d'algun ocell, els mots d'ordre de la policia situada fora del recinte. Mentrestant, l'orador deia: "Compañeros: hemos ocupado la fabrica para exigir la readmisión de los

despedidos. Exigimos ser recibidos por la empresa. Reivindicamos la readmisión de los despedidos"... El Gavilán em feu una mirada de complicitat i em digué: "Este es nuestro López Provencio, nene".

La resta de la història és coneguda. Primer arribaria l'helicòpter que sobrevolaria a baixa altura aquella gran assemblea amb la intenció de trencar-la, amb la intenció de rompre aquell silenci tan prenyat de força. I després de moltes hores de tensió —passat migdia—, arribaria la primera càrrega de la policia que comportà la nostra retirada cap a l'interior del taller 1. Aquesta era la consigna que havien repetit a l'assemblea. Un cop a dins els dirigents recordaven que no contestéssim l'atac ni provoquéssim a la policia: "Los policias también son trabajadores, compañeros" —cridaven. "No os da vergüenza atacarnos", —va dir algú, escridassant als policies— "Eso. Eso. Vergüenza debería daros" ¡Sinvergüenzas! —repetiren diverses veus alhora— ¡Y todo por un salario de miseria!. ¡Sinvergüenzas! ¡Sinvergüenzas!" No sé si foren imaginacions meves però em semblà que les cares dels policies que ocupaven el cancell d'una porta del taller sense decidir-se a acabar-hi d'entrar reflectien desconcert i perplexitat. Eren gent d'una certa edat i no hi havia cap rastre d'agressivitat en les seves mirades. Fins i tot em semblà que algun policia mirava de justificar-se davant dels companys més propers a la porta. La porra penjava flàccida del seu braç. De cop un company va cridar: "Por qué os meteis con los trabajadores" ¡Sinvergüenzas!. Aleshores sentirem l'ordre de retirada, amb la qual cosa la primera càrrega policial s'acabà de cop, amb poques conseqüències per una i altra part.

Es produí una situació d'impàs que duraria molta estona, segurament perquè la policia no devia saber ben bé que fer amb nosaltres i esperava ordres superiors. Suposo que devien valorar els pros, els contres i les possibles conseqüències d'entrar en un taller ple a vessar de contenidors de peces metàl·liques susceptibles de convertir-se en projectils. Això va permetre reorganitzar l'assemblea a l'interior del taller 1. Hi havia encara molta gent i recordo com si fos ara que sortiren

molts companys a dir alguns mots a l'assemblea. Tothom intervenia des dalt d'una pila de trineus. Fins i tot el Gavilán es va atrevir a pronunciar unes paraules, tot i que del grup de verificadors de la nostra secció ja només quedàvem nosaltres tres —el Gavilán, en Pep i jo mateix. Finalment, intuïrem que la policia preparava una nova càrrega. López Provencio explicà que ens retiréssim a un altre taller quan ataqués la policia; no recordo ara si el 3 o el 5, perquè començava a estar molt acollonit. La consigna de l'assemblea continuava essent no respondre a cap atac ni a cap provocació, mentre ens repetien que ens tapéssim el nas amb un drap humit per tal d'evitar l'efecte dels gasos lacrimògens.

Finalment, la policia va entrar al taller. I ho feu sobtadament, buscant l'efecte sorpresa, en massa i carregant sense miraments. Es produí un gran terrabastall. Les bombes de fum i de gasos lacrimògens esclataven per tot arreu. En Pep i jo ens retirarem enmig d'una confusió absoluta, tot i que vaig poder veure que molts companys s'hi tornaven llençant a la policia una veritable pluja de barres, politges, pinyons, vàlvules, cargols i tot allò que tenien a mà. Tot era fum, soroll, cops i crits. Només tinc una imatge borrosa d'aquella càrrega brutal on degué

morir el company Antonio Ruiz Villalba, foradat per les bales de la policia. A hores d'ara puc sentir encara els renills histèrics dels cavalls mentre travessava corrent l'explanada que s'obre entre els tallers 1 i 5 fugint d'aquell infern.

En Pep i jo ens vam escapar passant del taller 1 al 5 i d'aquest al 3 i al 7, buscant sempre el camí més curt per sortir per la porta del 7 on teníem el cotxe. No sé com ho vam aconseguir, probablement perquè coneixíem força bé la fàbrica, ja que la feina de verificador requeria que ens desplaquéssim a les cadenes de muntatge quan sorgia algun problema amb una partida de peces defectuoses. En arribar a la nostra secció tinguérem temps de veure i esquivar alguns dels nostres "jefes" que no sé per quin motiu romanien encara a la fàbrica, davant dels rellotges on havíem de fixar. Devia ser mitja tarda. Mig amagats vam pujar al vestuari on ens canviarem a les fosques. Allà no hi havia ningú. Poc després, sortíem silenciosament del recinte per la mateixa porta on havíem entrat el matí. De primer dubtàvem de si sortir o no per aquell lloc, perquè a la porta hi havia una parella de vigilants, però aquests en veure'ns feren senyals que sortíem. No ens en refiàvem del tot però ja ens havien vist i no teníem





una altra alternativa, de manera que ens dirigirem a la porta. No ens van dir ni demanar res. En arribar a l'explanada de l'aparcament vam veure que hi quedaven molt pocs cotxes. Això ens va espantar una mica, però finalment ens ficarem dins el 850 i retornarem a Barcelona sense cap més problema. Com que creiem que les avingudes principals de la Zona Franca eren plenes de policia, vam sortir per "darrere", en direcció a l'Hospitalet, pel pas a nivell de la Feixa Llarga i la Gran Via. Feia hores que no sabíem res ni del Gavilán ni dels altres companys amb qui vam viure tots els esdeveniments d'aquell dia.

L'endemà, a quarts de sis del matí, en Pep i jo entràvem a la fàbrica per la mateixa porta que el dia anterior. Però ho férem atemorits, sense saber exactament que havia passat i desconeixent si hi havia algun company ferit, empresonat o acomiadat. Ens va tranquil·litzar una mica el fet de veure que a la nostra porta no hi havia cap llista negra, però tampoc sabíem res del que ens trobaríem en arribar al lloc de treball, ni si hi hauria represàlies o seriem detinguts. Estàvem veritablement acollonits, però finalment vam entrar. Ho férem en fila índia, amb les mans aixecades, el carnet de l'empresa ben visible i passant entremig d'una doble filera de

policies que tenien les armes de foc en posició de "prevengan". A dia d'avui sóc incapaç de recordar quants mesos vam haver d'entrar a la fàbrica d'aquella manera tan humiliant.

En entrar al taller vam veure que tots els "jefes" ja hi eren. "Avui cobraran hores extres" —va comentar lacònicament, en Pep. Al vestuari ens trobaren la gent de sempre. No hi faltava ningú. L'ambient era tens i la gent parlava en veu baixa. Ja se sabia que hi havia hagut un mort, però entre nosaltres no el coneixia ningú. No era de la nostra secció, però algú que el coneixia de vista va dir que vivia a l'Hospitalet i era testimoni de Jehovà. El Gavilán ens comentà que potser n'hi havia més de morts i ferits i que, segurament, hi havia encara gent amagada als subterranis del taller 1. "¡No hagan corrillos!" vam sentir que cridava un vigilant des de la porta del vestuari. "Mucho cuidado con la boca compañeros. Esto está lleno de secretas" va comentar el Gavilán en veu baixa mentre desfèiem el "corrillo". En baixar al taller i entrar al box els jefes ja ens hi esperaven. Ens reuniren i ens digueren: "Como comprendereis queda terminantemente prohibido salir del puesto de trabajo". I prosseguí: "A todo aquel que veámos en un puesto que no sea el suyo le meteremos un parte.

En cuanto al café —afegí— con que vaya uno sólo a la máquina y traiga café para todos, asunto arreglado." I l'encarregat reblà: "¿Esta claro?... Va obtenir el silenci per resposta.

Per concloure, ni la repressió ni tot el desplegament policial de l'entrada no van impedir que al cap de poc es podés trobar dins el taller algun exemplar d'Assemblea Obrera comentant l'ocupació. Aleshores vaig decidir que em faria de Comissions Obreres. No podia esperar més. Tenia per davant 10 anys de lluita obrera, fins que no vaig plegar de la fàbrica, el 1981, per dedicar-me a l'ensenyament. Durant tots aquests anys la Seat fou la "punta de llança del moviment obrer" català i espanyol. Foren temps d'intensa lluita sindical i política i jo mateix vaig participar en centenars d'assemblees, vagues, marxades i manifestacions, però cap d'ells es pot comparar amb el que va representar l'ocupació. A hores d'ara crec que cap partit de l'oposició no va saber —o no va voler— capitalitzar aquella acció. Tothom estava desconcertat. La lluita de la Seat feia por tant al règim franquista com als aparells dels partits i els sindicats clandestins.

Jaume Font i Garolera
Octubre de 2005

ASAMBLEA OBRERA

Nº 35

10 de noviembre de 1971

ORGANO DE LOS TRABAJADORES DE SEAT

5 PTAS.

ANTONIO RUIZ VILLALBA: ASESINADO!

ANTONIO RUIZ VILLALBA, nuestro compañero, 33 años, 6 años trabajando en SEAT, soldador de 2ª de la sección 33 del Taller 4, casado, MURIO EL 1 DE NOVIEMBRE A LAS 9 y 1/2 de la noche. MURIO ASESINADO como consecuencia de las 8 perforaciones en los intestinos por heridas de bala, recibidas en el criminal y brutal ataque que contra nosotros, los trabajadores de SEAT, lanzaron las fuerzas represivas del franquismo el 18 de octubre, cuando OCUPAMOS PACIFICAMENTE la factoría para demostrar, digamos, con firmeza, sin retroceder ante la PROVOCACION POLICIACA, que estamos dispuestos a conquistar nuestras reivindicaciones. Lo enterraron el día 2 a las 2 del mediodía, en secreto, con gran despliegue de policía al paso de la comitiva fúnebre, con coches del 091, de la brigada social, como únicos acompañantes hasta el CEMENTERIO DE LAS CORTS, dónde está enterrado. El insulto, la provocación, la infame oprusión franquista hasta después de haberle asesinado ... CRIMINALES!

DENUNCIAMOS de nuevo la responsabilidad criminal de la empresa, con SANCHEZ-CORTES (procurador en Cortes por designación directa del "caudillo") a la cabeza, del sanguinario CREIX (al frente de los torturadores de la "brigada político-social"), del gobernador civil PELAYO ROS del ministro de la Gobernación GARCIGANO COÑI, de este GOBIERNO DE LADRONES Y ASESINOS! **FUERA!**

DENUNCIAMOS, como cómplices también del CRIMEN, a los JURADOS que firmaron la lacayuna nota publicada por la prensa. Sabemos que fue propuesta por MONTAÑA. La firmaron: MONTAÑA, GUERRA HERANDEZ, PALOMERO, HEVIA y ANTONIO MONTAÑAZ VIDAL (jurado suplente del T.5): **TRAIDORES!**

LLAMAMOS a TODOS, en primer lugar nos corresponde a nosotros, los trabajadores de SEAT, a DENUNCIAR ESTE CRIMEN! A la clase obrera a todo el pueblo, a las jerarquías de la Iglesia, a los sectores profesionales e intelectuales, TODOS! hay que ayudar a la familia de Antonio Ruiz Villalba, hay que expresar públicamente la protesta por el asesinato! Brazos negros recogidos de dinero, minutos de silencio, PAROS, acciones, ... QUE NADIE CALLE ANTE EL CRIMEN! Quien permanezca en silencio se hace COMPLICE! SALUDAMOS las acciones que se han desarrollado ya y que se suman a las acciones ya señaladas en las anteriores "ASAMBLEA OBRERA": esta última semana han habido PAROS y MINUTOS DE SILENCIO en SIEMENS, HISPANO OLIVETTI, SOLER ALMIRALL, TORNILLERIA MATA y otras, ESTE ES EL CAMINO!

CARLOS VALLEJO: DETENIDO!

CARLOS VALLEJO, nuestro compañero de oficinas, despedido, fue detenido de nuevo el pasado día 2 por la noche, al dirigirse a su casa. ¿Cuál es su "delito"? Se le acusa de llevar octavillas de la CD, precisamente de las que llamaban a denunciar el asesinato de Antonio Ruiz. ¿ES ÉSTO UN DELITO? **NO! LIBERTAD PARA VALLEJO! BASTA DE REPRISION! AMNISTIA GENERAL!**

EN SOLIDARIDAD CON NUESTRA LUCHA

Siguen llegando noticias sobre acciones SOLIDARIAS. Además de las que ya indicábamos en las anteriores nºs. de "A.O.": EN MADRID: PAROS y ASAMBLAS en PEGASO, BARCELONAS, GARCENI, KELVINATOR y muy particularmente en RENFE (Talleres autónomos, depósito Norte, Atocha, Cerro Negro, Material Móvil, Pequeño Material, ...). EN VALENCIA: MANIFESTACIONES en las calles

SOLIDARIDAD INTERNACIONAL: MANIFESTACION en GINEBRA el 23 de oct. delante del consulado franquista. MITINES en PARIS el 3 de nov. y en BURDEOS el 5. MENSAJES de apoyo a nuestra acción de la FSM, CISL, de los trabajadores y sindicatos de RENAULT (dónde han lanzado octavillas explicando nuestra lucha), BERLIET (con un PARO de 5 minutos), de todas las organizaciones sindicales francesas e italianas, de los sindicatos de la R.O.A., de los trabajadores españoles de RENAULT, ... la prensa del mundo entero, ... Hemos recibido ya solidaridad económica.

SOLIDARIDAD ECONOMICA: El total recogido en SEAT y entre compañeros y amigos de Barcelona y otros lugares de España desde el 19 de septiembre asciende a 107.203,60 ptas. Hemos recibido además 280.000 liras (unas 30.000 ptas) y 8.600 Fr. (unas 100.000 ptas.). Los gastos de este periodo (ayuda a despedidos, fianzas para la libertad de los detenidos, gastos de propaganda, ayuda a otros trabajadores en lucha,...) ha sido de 176.842 ptas. Daremos cuenta detallada de estos ingresos y gastos y la situación en caja en el BOLETIN DE SOLIDARIDAD nº 5.

ROCA, ASTURIAS,... SIGUE LA LUCHA OBRERA !!

ROCA: Iniciaron la lucha el 25 de octubre con un PARO en la sección de GRIFERIAS (unos 400) en SOLIDARIDAD con nuestros HUELGA y planteando sus propias reivindicaciones. El 26 en ASAMBLEA de más de 700 trabajadores se convocó una HUELGA de 4 días (27 a 30), seguida unánimemente. Se elige una COMISION de 3 trabajadores por sección para presentar las reivindicaciones a la dirección de la empresa Y SIGUE LA HUELGA: sigue el 2, y el 3, El 4 de noviembre se reúnen unos 2.500 (de un total de 7.000 huelguistas) en la puerta de la fábrica, aparece la guardia civil, PERD NO INTERVIENE (se acuerdan de la firma que demostramos los trabajadores de SEAT!). La HUELGA se extiende a OFICINAS. Los trabajadores ocupan la Rambla de Gavá. Se suman a la acción los mujeres de los trabajadores con boicot al economato de la empresa y otras acciones. 30 de los 48 cargos sindicales están al lado de los trabajadores. La empresa sanciona con suspensión de empleo y sueldo hasta el lunes, Y EL LUNES SIGUE LA HUELGA UNANIME, con ASAMBLEAS en la puerta y MARCHA por las calles de GAVA. Han habido ya varios PAROS SOLIDARIOS en empresas de la comarca, ASAMBLEAS solidarias de cargos sindicales y trabajadores en los locales del "sindicato" de Cornellá,... Los trabajadores de SEAT SALUDAMOS esta lucha, es nuestra misma lucha, la de todos los explotados! Expresamos nuestra SOLIDARIDAD con ella, y decidimos pasar 20.000 ptas. de nuestro fondo solidario para ayudar a nuestros compañeros de ROCA.

Y LOS MINEROS ASTURIANOS ESTAN YA EN SU 6ª SEMANA DE HUELGA! HAY ACCIONES IMPORTANTES DE PAROS, HUELGA, ASAMBLEAS, en AISCONDEL, NEW POL, en las MINAS DE BALSARENY,... en GUIPUZCOA (SARASQUETA, MENDIZABAL, URIGOTIA, CADENAS IRIS,...),... VIVA LA LUCHA OBRERA!

SE HA REALIZADO LA 1ª SESION DE LA ASAMBLEA DE CATALUÑA!

Con presencia de unos 300 delegados de organizaciones políticas, movimientos de masas (entre ellos las COMISIONES OBRERAS, con presencia de las CO de SEAT), personalidades, delegaciones de numerosas localidades de toda Cataluña,... Se aprobó un programa de lucha por la LIBERTAD UNITARIA. SALUDAMOS este importantísimo acontecimiento político que marca una nueva fase de la lucha UNIDA de todo el pueblo para liquidar la dictadura franquista. En un próximo nº de "A.O." daremos información detallada y el texto del comunicado aprobado. VIVA LA UNIDAD!

LA LUCHA EN SEAT CONTINUA!

- HAN HABIDO PAROS SOLIDARIOS en algunos talleres con los despedidos estos días. HEMOS DE IMPONER LA ANULACION DE TODAS LAS SANCIONES! Hemos ya logrado la LIBERTAD de todos los detenidos al día 18. ORGANICEMOS LA SOLIDARIDAD: ACCIONES, RECOGIDA DE DINERO, ... EN ALGUNOS TALLERES SE HA INICIADO YA LA RECOGIDA DE DINERO PARA LOS REPRESALIADOS, ADELANTE!
- PARA EL PROXIMO LUNES, día 15, se anuncia el JUICIO DE DESPIDO en Magistratura (Ronda San Pedro 52) a las 10 de la mañana, contra los compañeros del T.2 MARON, CORTADA y PEREZ, los 3 con cargo sindical: ACUDAMOS! ORGANICEMOS ACCIONES DE SOLIDARIDAD! READMISION!

CONVENIO - DISCUTAMOS NUESTRO ANTEPROYECTO DE CONVENIO, HAGAMOS ASAMBLEAS! RECOGIDAS DE FIRMAS, EXIJAMOS EXPLICACIONES A LOS CARGOS SINDICALES, ELIJAMOS AMPLIAS COMISIONES DE CONVENIO EN CADA SECCION PARA PRESENTAR NUESTRAS EXIGENCIAS, ACUDAMOS AL LOCAL DEL JURADO PARA EXIGIR INFORMACION Y PARA REUNIRNOS. Por las 3.500 ptas. de sueldo, por la prima mínima garantizada de 2.000 ptas., Por las 40 horas, POR NUESTROS DERECHOS!

A tiros en la SEAT: carencias al descubierto

Las cosas en la SEAT se estaban poniendo feas. Desde que comenzaron los conflictos laborales en la primavera de 1971, el gobernador había ordenado que se estableciera un servicio permanente en el exterior de la factoría; los pocos policías que estaban de servicio en la madrugada del día 18 de octubre informaron que la situación se estaba agravando. Advirtieron que, sobre las 05.30 horas, se había reunido en la puerta de acceso a la factoría un grupo formado por productores despedidos y algunos otros miembros de CC OO de otras empresas, con seguridad algunos de La Maquinista; también dijeron que varios de ellos iban ataviados con monos de SEAT, pero de la dirección les dijeron que no pertenecían a la empresa. Al intentar los porteros impedirles el paso, los arrollaron y dos vigilantes fueron contusionados.

Las causas de estos incidentes estaban relacionadas con los despidos de veinte trabajadores, motivados por el conflicto de mayo y junio del año anterior. La Magistratura del Trabajo obligó a la empresa a readmitirlos o a indemnizarlos, y la SEAT optó por esto último. El capitán Castro había reunido a las 06.00 horas a dos secciones (de treinta y ocho hombres cada una) de la 2ª compañía de la 41ª Bandera, sita en la plaza de España. Advirtió a sus subordinados que en un momento saldrían en dirección a la SEAT junto con un pelotón de «agresivos químicos» compuesto por trece hombres (denominación trasladada del Reglamento de Infantería, cuando en realidad sólo disponían de botes de humo y algunos lacrimógenos) y dos escuadras de Caballería (diecisiete hombres). Los policías subieron a los vehículos con la rutina de otras veces: la bota de vino, los bocadillos, la novela...

A las 07.00 horas llegaron a la puerta de la factoría las dos secciones y el pelotón: allí se encontraron con las dos escuadras de Caballería procedentes del escuadrón de Casarramona de la calle Méjico. Un inspector de la Brigada Social informó

al capitán de la situación. El grupo que forzó la entrada se había metido en el taller número 1, donde trabajaban unos mil quinientos empleados. Les arengaron con el asunto de los despidos y consiguieron que se sumaran a la huelga. El mismo grupo, junto con unos cuantos productores de ese taller, organizaron piquetes y se trasladaron a las distintas dependencias, consiguiendo el mismo resultado en todas ellas.

Una vez se hubo marchado el inspector, el capitán se entrevistó con los responsables de la empresa que se encontraban presentes, para acabar de tener una idea de la situación. Los directivos estaban temerosos, consideraban que el personal de la empresa estaba muy encrespado y dispuesto a crear un problema grave. Opinaban que lo mejor sería negociar. Pero si ellos excluían la posibilidad de ceder en la cuestión de los despidos, el capitán no podía negociar más que los minutos a darles para que se disolvieran.

A las 09.00 horas, el paro alcanzaba ya a unos diez mil productores. Grupos numerosos se manifestaban por el interior de la factoría invitando al resto a que se uniera a la huelga, profiriendo gritos contra la dirección de la empresa y contra las autoridades políticas, mientras se dirigían a las oficinas centrales. En poco tiempo todo el personal estaba en huelga. A las 10.00 horas se reunieron en la explanada central de la fábrica unos tres mil trabajadores, que, de momento, adoptaron una actitud pasiva y se limitaron a escuchar las arengas de algunos de sus compañeros.

Dado el cariz que tomaban los acontecimientos, se hizo cargo del mando el comandante de servicio y se incorporó a la fuerza una tanqueta lanza-agua con un pelotón de escolta, así como tres escuadras más de agresivos químicos. A las 11.55 horas, acudieron dos inspectores de trabajo, que se entrevistaron con los jurados de empresa, sin obtener ningún resultado positivo.

Al poco se oyó el mensaje de la dirección a través de los altavoces:

Habla la dirección. En vista de que han fracasado todos los intentos de acuerdo con los representantes sindicales, se pone en conocimiento de todo el personal de la empresa que si en un plazo de quince minutos no se reintegra a sus puestos de trabajo o abandonan la factoría sin incidentes, por orden de la autoridad gubernativa penetrará la fuerza pública para desalojarla.

Se podían haber ahorrado el cuarto de hora, pues los trabajadores no habían llegado hasta ahí para irse a la primera amenaza. El comandante ordenó el despliegue para la carga: lo hizo con tres secciones en línea y una cuarta retrasada en reserva; después determinó la dirección de la carga, el punto de reunión para cada sección una vez finalizada la acción y el lugar de traslado de detenidos, aunque fijó el criterio de no detener a nadie si no resultaba inevitable. En cuanto a los botes de humo y las granadas lacrimógenas, todo dependería de cómo se sucedieran los acontecimientos, pues la orden de empleo de esta unidad la daría él mismo. Recordó las normas referentes a que ningún policía se alejara de su unidad, que fueran éstas compactas y que no hicieran de las agresiones e insultos nada personal. El grupo de trabajadores concentrado en el centro de la plaza sumaba ya unos cinco mil.

A las 12.15 horas, a la orden del comandante, las secciones iniciaron su marcha al paso; cuando faltaban unos metros para el choque, los huelguistas comenzaron a desalojar la explanada central sin ofrecer ningún tipo de resistencia. Se formaron grupos que iban distribuyéndose por los talleres: en el nº 1 llegaron a concentrarse unos dos mil trabajadores.

La maniobra de los productores no le gustó al comandante, que supuso que la tenían preparada después de tanto tiempo de espera. La fuerza se concentró en el centro de la explanada esperando la orden

de penetrar en los talleres o de abandonar la fábrica. La autoridad gubernativa optó por dar tiempo a que los huelguistas tomaran la decisión de desalojar la factoría voluntariamente. Las secciones recibieron la orden de replegarse hacia la puerta, aunque quedó una unidad dentro. A las 13.30 horas, un número no determinado de obreros abandonaron las dependencias de la SEAT; no era fácil de calcular cuántos habían quedado dentro, dado su diseminación en distintos locales y talleres, pero desde luego eran más de la mitad de los cinco mil que se habían concentrado anteriormente en la plaza. El grueso de ellos se encontraba en el taller nº1.

A las 14.00 horas fue llegando el turno de la tarde en los autocares de la empresa que tomaban en la plaza de España. No se les dejó entrar y se devolvieron los vehículos a Barcelona. A esa misma hora se personaron en la SEAT el jefe superior y el teniente coronel Apes-tegui, jefe de la 4ª Circunscripción de la Policía Armada y, con ellos, llegaron a reforzar los efectivos policiales dos secciones: un pelotón, tres escuadras de agresivos químicos y dos escuadras más de Caballería. A las 14.30 horas, dado que los huelguistas no deponían su actitud, el teniente coronel ordenó al comandante que desplegara la fuerza y desalojara la fábrica.

Era el momento crítico. La decisión que se tomara entonces iba a condicionar el éxito de la actuación policial: la correcta consistiría en ir desalojando los talleres uno por uno, concentrando el esfuerzo en cada uno de ellos; la equivocada era la de diseminar la fuerza e intentar desalojar varios talleres a la vez.

Dos secciones entraron en el taller nº 1, al mando del capitán Luis Melero, donde se encontraban encerrados dos mil operarios; nada más hacerlo recibieron una lluvia de tornillos, ejes, tuercas y demás material de trabajo que habían almacenado. La agresión fue muy violenta: su «armamento», mucho más contundente que el empleado por la Policía Armada y, además, disponían de una superioridad numérica aplastante. El teniente que mandaba la sección, que entró en primer lugar, recibió del capitán la orden de retroceder, a la vez que

esquivaba un consistente objeto, muy parecido a una dinamo.

En vista de la situación, el comandante decidió utilizar los gases lacrimógenos antes de volver a entrar. Era un medio peligroso de emplear si no se hacía a larga distancia; a corta, como era el caso, se corría el riesgo de que los propios agentes sufrieran sus efectos: las máscaras antigás de que disponía el Cuerpo eran viejas, cuarteadas, ofrecían poca protección y, por ello, casi nunca se llevaban de servicio. Pero en esas circunstancias era preciso arriesgarse: no había otra forma de desalojarlos que hacerlos huir. Una sección abrió paso a dos pelotones de agresivos químicos; entraron éstos y lanzaron, en muy poco tiempo, todo el arsenal que transportaba cada uno en la bolsa de costado. En un principio los huelguistas intentaron resistir en el taller: rompieron los cristales de las ventanas, se pusieron pañuelos en

la cara, pero, al poco, tuvieron que abandonarlo, repartiéndose por el resto de dependencias.

El primer error consistió en no detener o agrupar a los que escapaban, para obligarles a salir de la fábrica; el segundo, y más grave, la diseminación de la fuerza por toda la factoría, en persecución de los distintos grupos. El complejo industrial era de extraordinarias proporciones: se alineaban enormes naves, que dejaban entre ellas calles de veinte metros de anchura, formando el conjunto como una pequeña ciudad, hasta el punto de que el helicóptero no era capaz de localizar a los policías. Las unidades, dispersas, recibían agresiones muy violentas por parte de unos huelguistas crecidos al sentirse superiores en el enfrentamiento con la fuerza pública. Una sección que se introducía en un taller pronto se rompía en escuadras atraídas por pequeños grupos, siempre mayores que estas unidades, dotados de



un material agresivo mucho más violento, conocedores del espacio en que se desenvolvían y con una ligera organización. Comenzaron a quedar tendidos en el suelo policías alcanzados por piezas y herramientas y, en alguna ocasión, por barras de hierro. A los caballos les echaban bolas de acero en el suelo para que se cayeran.

El comandante tuvo que emplear las unidades de reserva. Las escuadras de Caballería cargaban por todas direcciones. La situación se le estaba yendo de las manos al jefe de servicio. Las distintas unidades no recibían órdenes concretas de sus mandos, y en aquellos momentos actuaban por las zonas a las que les habían arrastrado los huelguistas.

El relevo de las unidades era necesario, llevaban ya casi tres horas con los enfrentamientos, el número de bajas era notable y las fuerzas flaqueaban. Claro que los trabajadores también tenían muy mermadas las suyas; además, eran sabedores de que sobre ellos caerían las consecuencias judiciales y laborales, aparte de que contaban igualmente con un buen número de heridos, que abandonaban la fábrica como podían para no tener que ser curados en la empresa y, naturalmente, fichados.

A media tarde se oyeron unos disparos por el fondo de la factoría; un poco después se sintió la sirena de una ambulancia que a toda velocidad se dirigía al lugar donde habían sonado los disparos. Un cabo primero de un pelotón de agresivos químicos que había consumido toda la munición se incorporó a la sección del teniente Costas, le informó de que a un obrero le habían pegado un tiro en el estómago y que se lo llevaban muy grave. El autor había sido un policía de Caballería que, junto con otro compañero, había sido acorralado por un numeroso grupo de productores; les tiraron de sus cabalgaduras y, cuando se les echaron encima, uno de ellos disparó con su pistola. Un grupo de policías cercano, al oír los disparos, acudió al lugar y pudo rescatar a sus compañeros, que estuvieron a punto de ser linchados.

Los mandos temieron que el luctuoso incidente fuera a agravar las cosas: se alertó a la fuerza para

que tomara las mayores medidas de seguridad, se incorporó al servicio un helicóptero, de escasa utilidad en un conflicto como aquél, y a las 17.30 – tres horas después de haberse iniciado la acción policial – llegó otra sección de refuerzo, de la 42.^a Bandera, con sede en la Verneda. Después de un constante enfrentamiento por distintos lugares de la factoría, se empezaron a apreciar síntomas de cansancio en los trabajadores: se movían menos de sus lugares de refugio, comenzaban a huir de los enfrentamientos con la fuerza, y algunos abandonaban saltando la verja.

Un grupo de cuatrocientos obreros se refugió en el taller nº 7. El capitán Melero ordenó a dos de los tenientes de su compañía que le siguieran, con sus respectivas secciones, para desalojarlo, convencido de que si lo lograban se acabaría el problema. El capitán les pidió el último esfuerzo para desalojar el taller, les volvieron a recomendar a los policías que actuaran todos juntos pendientes de sus órdenes, les avisaron de que, por cansados que estuvieran, los trabajadores no se iban a quedar quietos, que era probable que estuvieran desesperados, al ver que sus compañeros abandonaban la lucha, y que tuvieran una última reacción violenta.

Al entrar la primera sección, una lluvia de piezas de acero volvió a caerles encima. Tuvieron que retroceder y refugiarse tras unas mesas de trabajo. El capitán llamó a un pelotón de agresivos químicos para que acudiera con los últimos botes de humo que quedaban. La primera sección volvió a avanzar facilitando el paso al pelotón, que agotó la poca munición que le quedaba. Los obreros comenzaron a levantar los brazos, pues ya no se encontraban con fuerzas para seguir luchando. Se practicaron algunas detenciones, al resto se les obligó a salir de la fábrica. En unas zonas los huelguistas saltaban la verja para evitar ser detenidos, mientras otros lo hacían por cualquier otro lugar que no fuera la puerta principal, donde eran controlados.

En el fondo de la factoría, donde se había producido el herido de bala, una unidad policial luchaba aún a brazo partido con un grupo de unos doscientos obreros. El capitán

Castro se dirigió con las secciones –mermadas en dos policías más, heridos en la última refriega– que le siguieron para apoyar a la unidad implicada. No fue necesario, porque los huelguistas sacaron en ese momento trapos blancos en señal de rendición.

Las unidades comenzaron a tomar novedades: heridos, detenidos, pérdidas de material y equipo, pruebas, etc. A las 19.30 –cinco horas después de haber comenzado– quedó la situación normalizada, con un triste balance de un muerto por un disparo (el obrero Antonio Ruiz Villanueva), un indeterminado número de heridos por parte de los huelguistas, de imposible concreción, dado que no se curaron en centros asistenciales nada más que los más graves. En la fuerza actuante resultaron heridos dos jefes, tres oficiales, un comisario, un suboficial, seis cabos y diecisiete policías; entre ellos, uno con fractura del maxilar y dos de Caballería con fractura de pie y tibia, respectivamente, que fueron atendidos en un primer momento por el teniente médico Lasarte sobre el terreno.

Ese día 18 fue el acto final en forma de tragedia de una historia que dio comienzo en mayo de ese año. A causa de las modificaciones de horarios, habían parado los talleres 1, 4 y 7; la empresa despidió a veinticinco trabajadores, y la respuesta fue el paro de los catorce mil de la empresa. El conflicto se acabó en junio cediendo la SEAT en algunas cuestiones. En octubre se volvió a la huelga porque la empresa se negaba a readmitir a unos veinte despedidos. Unos días antes al día 18, se produjeron algunos pequeños incidentes en las paradas de los autobuses de la plaza de España, pues los trabajadores se negaban a tomarlos. En la jefatura se tuvo conocimiento de que unos empresarios italianos de la FIAT habían traído consignas para dictar a CC OO, con el objeto de desestabilizar la empresa.

Julián Delgado

Los grises. Víctimas y verdugos del franquismo. Temas de hoy. Historia Viva.

Conxita Vila, l'assistenta social de SEAT

Histories Vi scudes, entrevista a Conxita Vila

Avui, quan tant es parla de Responsabilitat Social de l'empresa, la figura del treballador/a social a l'empresa ha desaparegut, però Conxita Vila sempre serà l'Assistent Social de SEAT.

Conxita Vila Puigdefàbregas és una veterana ex-treballadora de SEAT. Qui no coneix a la Conxita? És una dona estimada per tothom. Des del seu treball com a assistenta social, quants problemes va resoldre i quantes persones van acudir a ella per que les atengués, les aconsellés o els dediqués unes paraules amables i afectuoses?

Jubilada l'any 1985, continua amb les mateixes inquietuds i la mateixa empena que quan estava en actiu. La Conxita ens va rebre al seu domicili de Barcelona i molt amablement va respondre les nostres preguntes; amb ella vam recordar un temps que llavors ens semblava dur i perillós i que ara, amb el pas dels anys, ens sembla fascinant.



On vas néixer?

A Barcelona, el 6 de setembre de 1927.

La teva infantesa va transcorre amb la República. Quins records en tens?

Era molt petita però me'n recordo molt bé de l'escola que, comparada amb la d'uns anys després, la diferència era abismal a favor de l'escola republicana. La República va ser molt assenyada en el camp de l'educació. Era una escola laica, moderna, mixta, de molt bona qualitat. Era magnífica.

Quins records en tens de la guerra?

Recordo que el meu pare, el 18 de juliol del 36, ens va explicar que uns militars s'havien sublevat. També que la vida no va ser igual. Els bombardeigs, l'angoixa. Va ser terrible.

Recordes el final de la guerra?

Sí, perfectament. Les conseqüències de la victòria dels facciosos les vaig patir molt directament. Un oncle meu va ser condemnat a mort per catalanista. Un altre oncle meu va haver d'exiliar-se a França. La victòria de Franco va ser la major desgràcia que s'ha patit en aquest país.

Explica'ns la teva vida laboral, que per la teva professió deu haver estat molt interessant.

Vaig començar a treballar a la Maquinista Terrestre i Marítima, a la factoria de la Barceloneta, com a assistent social. Es tractava d'una empresa centenària, amb obrers molt veterans a l'empresa, que la coneixien molt bé, eren uns obrers amb una altíssima professionalitat.

Per aquella època hi va haver algun conflicte a la Maquinista?

Hi va haver alguns conflictes sobre l'any 48. Els obrers estaven organitzats. Van acomiadar als que no eren afectes a l'empresa. Les assistents socials estàvem molt separades dels tallers, per això el meu record és una mica vague.

Després de treballar a la Maquinista vas ingressar a SEAT?

No, vaig estar a Alemanya treballant de peó en una fàbrica de productes alimentaris durant uns sis mesos. La situació era molt dura. Els espanyols érem més mal considerats que els turcs. Els alemanys eren molt abusius amb els nostres compatriotes.

L'1 de setembre de 196- vaig ingressar a SEAT com a assistenta social; quan va cessar aquesta funció va ser quan em van destinar al Servei Mèdic, on em vaig jubilar l'any 1985.

Com a assistenta social, quina relació tenies amb els treballadors?

Els treballadors m'exposaven problemes de tota mena, sobretot els de les vivendes y els crèdits per pagar la seva adquisició. Problemes de família. Coses de fills amb incapacitats. Problemes laborals, que intentava solucionar tractant-los com a problemes de salut.

A SEAT, com a la Maquinista, la direcció no complia el que prometia.

Els treballadors eren gent molt honesta, no malejada.

Recordes les aturades i les vagues?

No recordo les dates de les vagues però sí que n'hi va haver moltes d'importants. L'esforç i la pressió van millorar la situació. Als acomiadats de SEAT se'ls negava el treball en altres empreses. Era una de les tasques de la policia.

Tu vas ser una persona molt activa en el moviment obrer d'aquells anys, Com hi vas contactar?

Per mitjà de la Parròquia de Sant Salvador d'Horta, vaig treballar a les barraques de Montjuïc. També per la meva funció d'assistenta social que em va facilitar molt les coses.

Vas ser detinguda alguna vegada?

Sí, el 1r de maig de 1967 vaig ser detinguda a Torre Baró. Em van

acusar de reunió il·lícita i proclames contra el règim.

Aquesta reunió commemorativa del 1º de maig va ser més lúdica que política. Allà vaig contactar amb persones de diferents partits. Vaig ser la penúltima persona que va alliberar, el Sr. Casas, Cap de personal, va pressionar per que no m'alliberessin.

El TOP va sobreseir el procés, em van declarar innocent.

Per aquelles dates el moviment reivindicatiu a SEAT s'estava cristal·litzant en sindicats que actuaven a la clandestinitat Quina experiència en tens?

Posteriorment a la data abans esmentada hi va haver unes eleccions que van donar peu a que s'organitzessin sindicalment les forces reivindicatives.

Tenies contacte amb aquestes forces?

La meua feina em permetia tenir contactes amb comunistes, socialistes i catòlics. Posteriorment em vaig afiliar a CCOO. Donat que per

la meua feina rebia a molta gent els comunicava les cites de les reunions clandestines.

La teua feina era molt compromesa.

Si, vaig ser molt sancionada per l'empresa i vaig anar diverses vegades a Magistratura. Per la fàbrica em seguien, em vigilaven a les Oficines Centrals, fins i tot si anava al WC.

Vas introduir propaganda?

No. Mai.

Parlàvem dels fets del 18 d'octubre de 1971, la ocupació de la fàbrica i l'assassinat, per la policia, de Ruiz Villalba.

Estava a l'oficina, 3a torre del Taller 2, molt impressionada per la marxa silenciosa dels treballadors cap a les Oficines Centrals; la "Jefatura" em va comunicar que anés a les Oficines Centrals perquè estaven a punt de tancar, però no hi vaig anar, estava bé a la meua oficina. A les sis de la tarda la policia ens va desallotjar i, tot seguit, van començar les càrregues y els trets de la policia; un d'ells va ferir mortalment a l'Antonio Ruiz Villalba.

Dos dies després l'empresa em va ordenar que visités a la Sra. Ruiz Villalba a la Mútua Metal·lúrgica, oferint l'ajuda de SEAT. Jo m'hi vaig negar i em van sancionar.

Com es va viure a SEAT la mort de Franco?

Me'n vaig assabentar a l'entrada a la fàbrica. La gent va respirar. Recordo que un noi va fer un ¿??? sobre la mort de tan macabre personatge. El van acomiada.

Què va suposar aquest esdeveniment?

En el terreny laboral y concretament a SEAT, l'Amnistia Laboral va suposar la readmissió dels acomiadats i la concreció d'un sindicalisme assenyat i reivindicatiu.

Per últim, Conxita, com veus el futur?

A un sector important de la joventut treballadora l'han anul·lada. És una llàstima que gran part del que es va lluitar s'hagi perdut.



Aquestes són les opinions de la nostra bona amiga Conxita, una persona exemplar, amb una trajectòria exemplar, que va contribuir d'una forma important en la lluita antifranquista des del moviment obrer.

Poetas de SEAT

Memòria dedica esta secció a nuestros poetas, los poetas de SEAT. Aunque parezca contradictorio.

Las duras condiciones del trabajo en cadena y las luchas obreras en SEAT han sido la fragua de centenares de poetas anónimos. Trabajadores y trabajadoras que lucharon contra la alienación del Taylorismo mediante la creación poética

Para los poetas de SEAT, como decía Gabriel Celaya, la poesía es y ha sido un arma cargada de futuro al servicio de la clase obrera.

Sus versos sencillos pero de profundo calado fueron verdaderos estiletos en la lucha antifranquista.

Hoy recordamos a uno de esos hombres sencillos y añorados por to-

dos, Arturo Miguel Castillo Jiménez. Desgraciadamente Castillo o Arturo, como le llamaban sus compañeros, nos ha dejado demasiado prematuramente, pero no ha legado su mejor tesoro: su poesía.

Arturo Castillo nació en Madrid, en el número 10 de la calle de la Cuesta de las Descargas, el 18 de mayo de 1933. Su casa, como la mayoría de las de su calle, fue cruelmente bombardeada por la aviación y la artillería franquistas.

Después de numerosas vicisitudes, hambre, miseria y humillaciones, Castillo se traslada a Barcelona con dieciséis años, donde inicia estudios de retablo en la escuela Massana.

Desgraciadamente las duras condiciones de la posguerra le obligan a dejar los estudios.

En 1975 siente la necesidad de comunicar sus vivencias, sus sentimientos y sus denuncias contra una sociedad que no valora los derechos humanos y elige la poesía como herramienta para comunicar y denunciar la injusticia.

Arturo Castillo escribió:

Para mi la poesía es dar forma viva a mis sentimientos y transmitirlos a los demás.

En su recuerdo, de su extensa obra, hemos seleccionado uno de sus poemas más queridos:

Yo te entiendo juventud

Como me gusta el silencio,
deseo sentir, pensar,
valorar lo que he vivido
y lo que puedo esperar;

Sentirme como un ser digno
que con ansia y voluntad
intenta forjar caminos
entre el odio y la bondad;

Llegar a todos los seres,
que en su envoltura carnal,
no sienten ni valoran nuestro problema social,
no se unifican y huyen
de una latente verdad
que nos impuso una historia
que no se debe olvidar.

¿Qué pasa en estos momentos?
¿Quién impuso este presente?
¿Quién puede culpar al joven
que en nada cree y nada entiende?
¿Por qué cerraron sus ojos?
¿Por qué nublaron su frente?
¿Por qué se encuentra perdido
y ante el futuro inconsciente?

Sólo basta analizar
a un gobierno incompetente
con sus leyes inhumanas
que no vio en el pueblo gente,
Sólo esclavos que explotar.

¡Maquinas en vez de seres!
Nacidos para el trabajo
y aumento de sus bienes

Y este es el resultado
de la juventud existente,
sin creencias, sin valores
para enfrentarse al presente.

Porqué han vivido una vida
de miserias y temores,
de vergüenzas y escarnios,
de sumisión y dolores.

Y en su casa solo ven
la rabia de sus mayores
que escucharon mil promesas,
recibiendo sinsabores.

Por eso, la juventud
hoy vive sin realidad
y lo que ellos manifiestan
es a esta España cambiar

MEMORIA HISTÓRICA //

Seat, medio siglo de lucha obrera

Es una tarea más ardua honrar la memoria de los seres anónimos, que la de las personas celebres. La construcción histórica se consagra a la memoria de los que no tienen nombre.

Walter Benjamin



FUERZA DE LA FÁBRICA. Los trabajadores de Seat tuvieron una presencia constante en las movilizaciones políticas de los '70.

Desde su fundación en 1950 SEAT ha tenido un peso determinante en la historia económica, social y política de España.

Hoy España no sería el séptimo fabricante de automóviles del mundo si no se tiene en cuenta el efecto dinamizador de SEAT en la creación del tejido industrial del sector de la automoción.

El nacimiento de SEAT en 1950 fue consecuencia directa de la "victoria" franquista, ya que el régimen pago los favores de la intervención fascista de Mussolini concediendo a FIAT la licencia de SEAT. Es una paradoja de la historia que SEAT se instalara en Barcelona como pago a los crueles bombardeos que la aviación Italiana del Duce efectuó contra la población civil de la ciudad condal durante los tres años de guerra.

A finales de la década de los cincuenta, la llegada del SEAT 600 supuso la primera motorización de masas de España cuyo impacto económico y sociológico marcaron los años del "desarrollismo".

También surgieron las primeras luchas obreras en SEAT, con la huelga 1958 en solidaridad con los mineros Asturianos, en 1965 surgen la primera comisión obrera y por primera vez varios de sus miembros entran en el jurado de empresa.

En 1967 estalla la primera huelga importante en la cadena del modelo 850 en protesta por el deterioro de las condiciones de trabajo y los ritmos de trabajo.

En SEAT la organización Taylorista del trabajo se llevó a las últimas consecuencias mediante un sistema jerárquico totalmente militarizado, con mandos procedentes del ejército para reprimir cualquier tipo de protesta.

Pero la que había de ser la empresa modelo del régimen franquista se transformo en un ejemplo de la lucha del movimiento obrero contra la dictadura, forjándose en ella miles de cuadros sindicales.

Pero la represión se cebó especialmente en los trabajadores y las trabajadoras de SEAT que pagamos un precio muy alto por nuestra lucha. Miles de nosotros sufrimos el despido, la detención, el encarcelamiento, la torturas, las listas negras y el exilio.

El trabajador de SEAT Antonio Ruiz Villalba fue asesinado por las balas de los "grises" durante la ocupación de la fábrica de Zona Franca el 18 de octubre de 1971, en la que se produjeron durísimos enfrentamientos dentro de la fábrica, taller por taller, respondiendo a las cargas de la caballería con compresores y lanzando tuercas y tornillos.

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".

Pero las luchas de SEAT generaron una gran solidaridad entre

vecinos de los barrios populares de Barcelona y su cinturón industrial, donde vivían y viven los trabajadores de SEAT, en su mayoría inmigrados de Andalucía.

Abogados laboristas como Albert Fina y otros, también jugaron un papel decisivo en la defensa de los dirigentes de los sindicatos ilegales.

Durante este período unas cincuenta mil personas venidas de toda España en algún momento trabajaron en SEAT. La mayoría se jubilaron o prejubilados, otros volvieron a su tierra de origen acogidos a indemnizaciones, y pocos seguimos en activo.

Hoy la mayoría de la plantilla de la denominada "Nueva SEAT" son jóvenes que desconocen lo que significó SEAT en la lucha contra la dictadura y en las movilizaciones sindicales durante la transición.

Un colectivo de militantes sindicales protagonistas de esas luchas hemos asumido el compromiso de recuperar este patrimonio social y humano, creando la Asociación Memorial Democrático de los Trabajadores de SEAT, con el objetivo de transmitir a las nuevas generaciones y a los jóvenes trabajadores de SEAT la memoria histórica y los valores de solidaridad, altruismo y compromiso que impregnaron nuestra lucha por la emancipación de la Clase Obrera.

Carles Vallejo, Presidente de la Asociación Memorial democrático de los trabajadores de SEAT

Espíritu solidario

Históricamente, grupos de empleados de SEAT han aprovechado la amistad que les une en la fábrica o la oficina para organizarse y crear asociaciones con diferentes fines. En ellas se trabaja de forma desinteresada para apoyar a determinados colectivos y estrechar los vínculos laborales y personales.

Memoria histórica

La Asociación Memorial Democrático de los Trabajadores de SEAT, fundada en junio de 2004 bajo el lema Un futuro para el pasado, tiene el objetivo de dar a conocer el importante impacto social, histórico y económico que ha tenido SEAT en la historia reciente. Desde la fundación de SEAT, en 1950, y especialmente durante los años de la transición democrática española, la fábrica de SEAT en Zona Franca ha vivido manifestaciones reivindicativas de los derechos sociales de los trabajadores y las libertades democráticas en una época en la que la libertad de expresión todavía era una utopía. Es posible que los trabajadores más veteranos recuerden las reuniones sindicales en la clandestinidad, pero "los jóvenes que entran en SEAT no saben lo que ha significado la empresa, por eso hay que dar a conocer su pasado", explica Carles Vallejo, presidente de la Asociación. La asociación trabaja para recopilar la historia oral y la documentación que en su día fue clandestina; crear una base de datos con los nombres y las historias personales de trabajadores que han pasado por la empresa, incentivar los programas de investigación y organizar seminarios y actividades para difundir la memoria histórica. "Calculamos que desde el nacimiento de la compañía hasta ahora han pasado unas 50.000 personas por SEAT", dice Vallejo, y muchas de ellas han sido parte activa en la reivindicación obrera de décadas anteriores. Desde la asociación, Vallejo y el resto de socios están trabajando ahora para que no se olvide la destacada función que la empresa y sus trabajadores han tenido en la vida social y económica de España y, sobre todo, de Cataluña para transmitir a las nuevas generaciones y a los jóvenes trabajadores de SEAT la memoria histórica y los valores de solidaridad y libertad. Para ello, también desarrollan una labor conmemorativa, homenajando a aquellos que han formado parte activa de esta reciente y apasionante historia.





Nuevo CD de Dani el Flaco

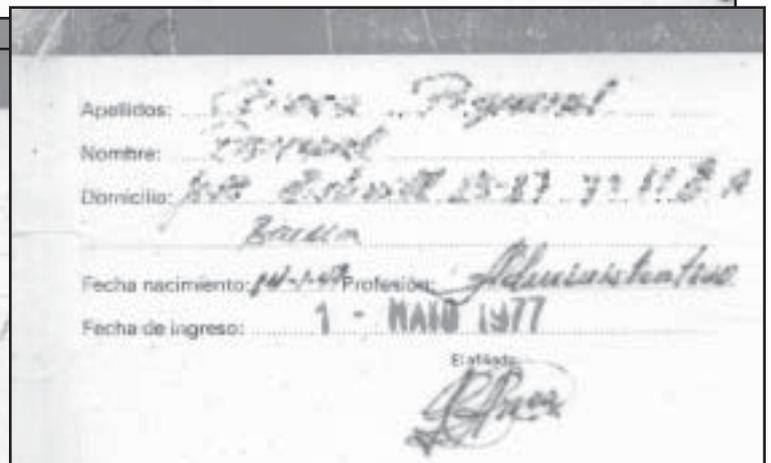
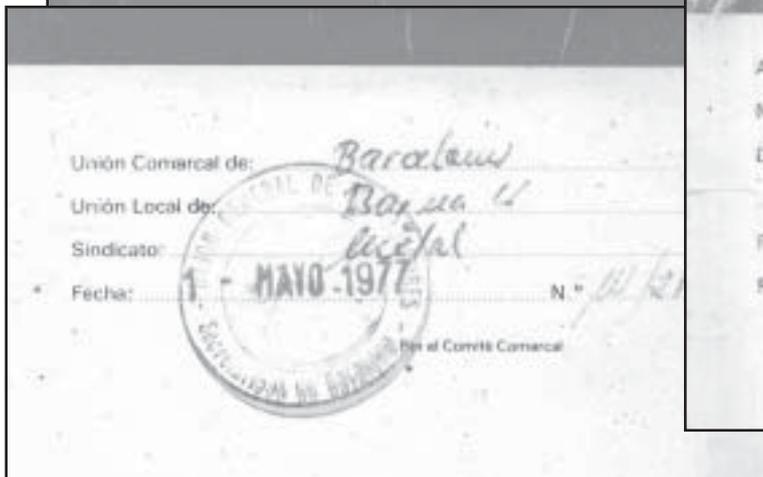
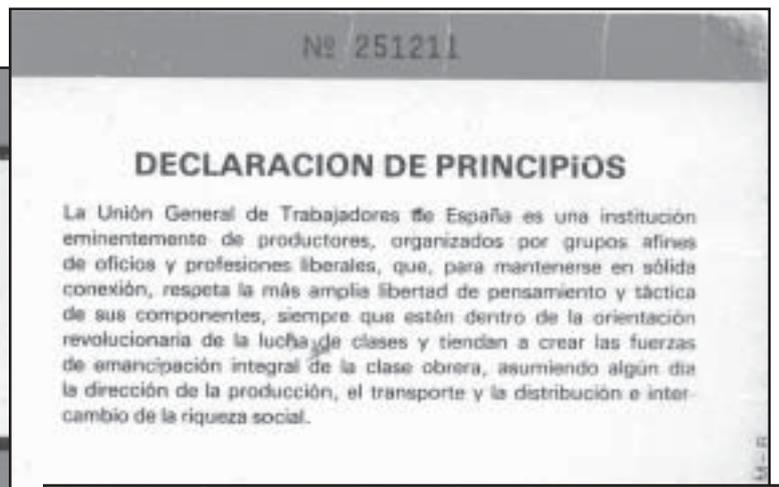
“Salida de Emergencia”

En la pasada edición del ciclo de Cantautores BarnaSants hemos conocido el nuevo trabajo de Dani el Flaco.

Dani, compañero de SEAT Martorell (actualmente en excedencia) presentó en la sala Luz de Gas su último CD “Salida de Emergencia”; nos parece un excelente trabajo poético y musical.



Aportacions al fons històric de l'Associació



Un dels primers carnets de la UGT de SEAT un cop legalitzada

Pere Diez Gil



"En memoria d'Antonio Ruiz Villalba"

Pere Diez Gil es l'autor de la imatge gràfica de la capçalera de la nostra revista "MEMÒRIA" i del quadre titulat "Antonio Ruiz Villalba" en homenatge al treballador de SEAT assassinat per la policia franquista durant l'ocupació de la fàbrica de la Zona Franca el 18 d'octubre de 1971.



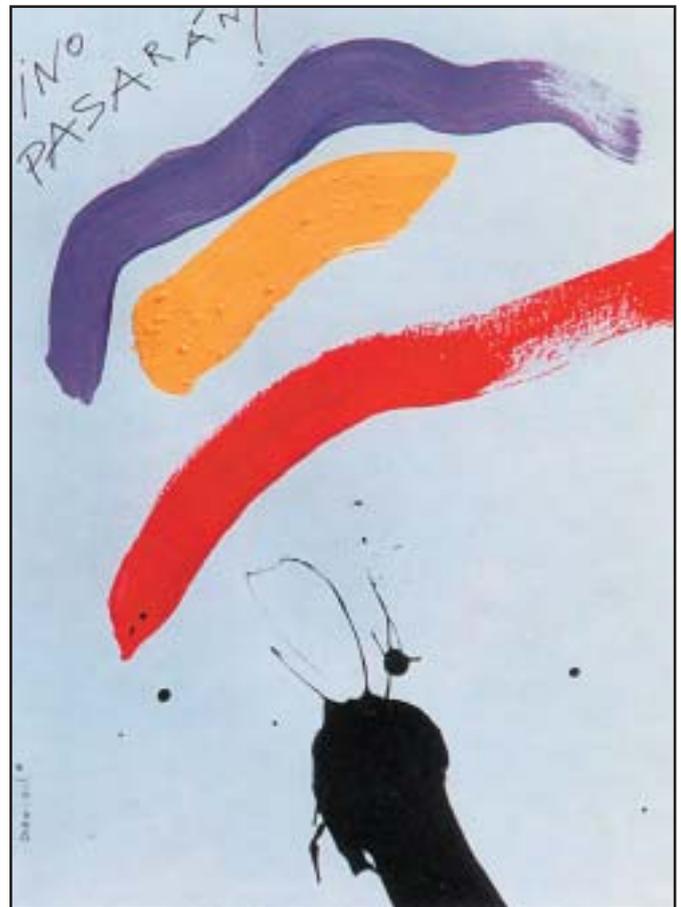
Agraim a la l'autor la donació de les dues obres que ens permet iniciar un fons d'art de la nostra associació Memorial Democràtic dels Treballadors de SEAT.

Pere Diez Gil nascut a Barcelona l'any 1937 ha exposat a la Galleria delle Cariatidi (Milà el 1972), la Fundació Miró, Barcelona 1976, l'Ospedale degli Innocenti, Florencia 1998, l'Institut Frances (Barcelona), el Saló del Tinell (Barcelona), la Fundació Guinovart, el Museu Salvador Allende (Xile) i al Palais de l'UNESCO (Paris).

Cal reconèixer el compromís social i polític de Pere Diez Gil tant en la lluita antifranquista participant amb una obra pròpia en la Mostra de Milà l'any 1972 en suport de la lluita dels treballadors contra la dictadura franquista, amb la seva implicació en el grup "Estampa Popular" i recentment amb la creació gràfica de cartells contra la guerra de Bosnia, per la pau i contra la invasió de l'Iraq.

L'obra homenatge a RUIZ VILLALBA, treballador de SEAT assassinat per la policia franquista durant l'ocupació de la fàbrica de la Zona Franca el 18 d'octubre de 1971, ha sigut realitzada sobre llambordes de fusta de l'antic taller de mecànica de la Zona Franca, llambordes que en els seus 55 anys d'història han estat impregnades per la taladrina i els olis de les maquines, la suor i la sang dels treballadors de SEAT.

"L'art de Pere Diez Gil és un art de pintura però també d'objectes. La pintura i els objectes son recíprocament intercanviables" (Arnau Puig).



"¡No pasaran!"

