

Nos habíamos querido tanto

Treinta años duró el matrimonio entre Seat y Fiat en España. Franco permitió a los italianos abrir la fábrica en Barcelona como pago por su ayuda bélica durante la Guerra Civil. La marca fue el gran icono de la industrialización de los años sesenta. Pero cuando el país se abrió al exterior y los costes y la competencia aumentaron, la firma de los Agnelli voló hacia la Argentina de los militares

LUCIA MAGI

Un largo cortejo, un matrimonio fecundo y luego un divorcio repentino. Tres momentos que describen la relación entre las dos mayores fábricas de coches de Italia y España: Fiat y Seat. La fundación por parte de Franco de la factoría de Barcelona en 1950 coronó su sueño autárquico. Sin embargo, eso fue posible sólo gracias a una estricta dependencia de Turín. Los Agnelli, propietarios de la marca italiana, habían cedido los aviones que bombardearon la zona republicana durante la Guerra Civil y esperaban una contrapartida: vender maquinaria, modelos y materias primas. El régimen garantizaba un mercado cerrado y protegido, y mano de obra abundante, barata y silenciosa. El matrimonio de conveniencia marchaba sobre ruedas, hasta que llegaron los sindicatos y se acabó la dictadura. Producir en España dejó de ser rentable. El país abrió sus puertas al mundo y ya no se vendía tanto. Después de 30 años de convivencia, los italianos abandonaron el lecho conyugal. **La relación entre Seat y Fiat está espléndidamente contada en el reciente libro del investigador italiano Andrea Tappi (*Un'impresa italiana nella Spagna di Franco*, editado en 2008 por CRACE; www.crace.it). La**





historia comienza cuando Fiat intentaba hacerse con un sector del mercado español de los años veinte. En colaboración con la local Hispano-Suiza, llegó a tener entre 1931 y 1936 una fábrica en Guadalajara, donde se produjeron entre 200 y 300 vehículos anuales. “No se trataba de iniciativas aisladas de Fiat, sino de una estrategia exterior precisa”, escribe Tappi. La casa turinesa vislumbraba elementos favorables a su despliegue en la Península: España era un país que empezaba a motorizarse (de los años veinte a los treinta se pasó de dos a siete coches cada 1.000 habitantes), que presentaba gustos afines a los italianos (predilección por coches pequeños y baratos) y donde la demanda no era saciada por las pocas industrias presentes. Jerarcas franquistas e ingenieros turineses hicieron buenas migas durante la Guerra Civil. Era la ocasión que iba buscando Fiat: “Guernica fue arrasada por aviones italianos”, glosa Tappi. Al llegar al poder, a Franco le faltaba el dinero para saldar su deuda con los Agnelli. Así que comenzó a tomar cuerpo la idea de una solución conveniente para ambas partes. Las negociaciones fueron largas y complicadas, había cuestiones de gestión financiera que decidir y también se debía localizar el lugar apropiado para el nacimiento de una nueva industria, accesible por tierra y por mar, con recursos naturales cercanos y mano de obra. En un principio se barajó abrir la fábrica en Bilbao. Al final se eligió Barcelona. Su puerto se alcanzaba más rápido desde Italia y gozaba de un régimen de franquicia aduanera. Gracias al respaldo estatal, Seat fue la primera empresa en aprovecharse de una vasta área en la Zona Franca: 93.000 metros cuadrados, la nueva industria era de lejos la más grande del país. La nueva sociedad nació el 9 de mayo de 1950. El capital ascendió a 600 millones de pesetas (3,6 millones de euros). El 51% de las acciones quedaron en manos del INI. El resto fue dividido a partes iguales entre Fiat y los bancos Urquijo, Hispano-Americano, Bilbao, Vizcaya, Banesto y Central. La analogía de los acrónimos que dan el nombre a las dos empresas y los logos prácticamente idénticos son detalles que evocan la total dependencia tecnológica de Barcelona con respecto a Turín. Seat reproduciría el modelo del Fiat 1400. Por la cesión de la licencia de fabricación, la casa turinesa se llevaría el 2,7% del precio de cada coche vendido. El pacto preveía además la fabricación local de los componentes mecánicos del automóvil, mientras que los materiales y la carrocería llegarían de Italia. La fábrica catalana fue levantada a imagen y semejanza de la de Mirafiori (la histórica sede de Turín, a su vez inspirada en Detroit). Una organización eficiente para cumplir con las ambiciones de Fiat: construir coches de baja cilindrada y modelos básicos. El primer automóvil firmado Seat, un 1400, salió del establecimiento de Barcelona a finales de 1953. Sin embargo, fue el lanzamiento del mítico 600 lo que marcó el comienzo de la producción a gran escala. Fue en la primavera de 1957. Los obreros trabajaban de pie, codo con codo, a lo largo de una cadena de montaje de 54 metros y suspendida 1,70 metros del suelo. El pequeño coche se produce sin parar desde 1957 hasta 1973 y llega a ser el símbolo del renacimiento de aquellos años: pierde peso la agricultura, aumenta la renta per cápita, el producto interior bruto crece al 5% anual, el turismo despegua, las ciudades ganan habitantes, el país se moderniza. Seat es la joya de la corona. La mayor industria española superaba en 1969 los 20.000 empleados y en 1977 tenía ya 32.000. Números asombrosos, considerando que en aquellos años “sólo dos de cada 1.000 empresas contaban con más de 500 trabajadores”. Bajo las naves de la Zona Franca, el clima y la organización eran el espejo del régimen. La distribución de los trabajadores era rígidamente jerárquica, estratificada en más de ocho niveles, que separaban al obrero común del presidente. La mayoría de los directivos eran militares o falangistas. “Empezando por el primer presidente de la sociedad, el general Ortiz Echagüe, al menos una docena de ex militares, a veces camaradas de Franco en la Guerra Civil, ocuparon plazas de responsabilidad”. La lealtad hacia la empresa y la disciplina representaban pilares del esquema interno. Principios como el patriotismo, el

orden y la moralidad conformaban el reglamento de régimen interior. Estaba prohibido reírse, cantar, silbar, blasfemar y hablar de temas no inherentes al trabajo. Participar u organizar huelgas constituía un delito contra la patria. Un sistema tan represivo estaba destinado a explotar... El sistema de relaciones sindicales impuesto degeneró al tiempo que el régimen que lo impulsaba. Como había ocurrido en Turín, la inmigración transformó la plantilla en la mayor concentración obrera del país: un universo siempre poco controlable y domesticable. La vertiginosa expansión productiva fomentó el malestar entre las cadenas de montaje, porque no tuvo una contrapartida: los turnos extraordinarios y nocturnos se habían hecho obligatorios, subía de manera incontrolable el número de accidentes, los incentivos venían distribuidos a dedo. La situación empezó a calentarse a finales de los sesenta y tocó su punto álgido con la ocupación de la fábrica en 1971. Los Trabajadores protestaban por el despido de algunos compañeros y la empresa respondió con policías a caballo, cargas y agresiones. A las protestas siguieron más despidos, intimidaciones y procedimientos disciplinarios. Ahora eran los obreros los que iban y venían de Turín a aprender de los sindicalistas italianos. A mediados de los años setenta, el sindicato franquista era de pura formalidad. Comisiones Obreras era el sindicato real. Y justo en ese momento aparecen las primeras señales de saturación del mercado automovilístico nacional. El año 1976 se cierra en números rojos. La casa se lanza a un ambicioso plan industrial, sin dinero y con el panorama interno alborotado. En 1980, los italianos se van. Se habían malgastado todos los elementos que hacían marchar sobre ruedas aquella unión de conveniencia: barreras elevadas por el régimen en defensa del mercado autárquico, demanda en expansión, coste laboral reducido, falta de libertades sindicales. Fiat abandona definitivamente España y se traslada a la Argentina de los militares. Quizá habría sido mejor apostar por la democracia.