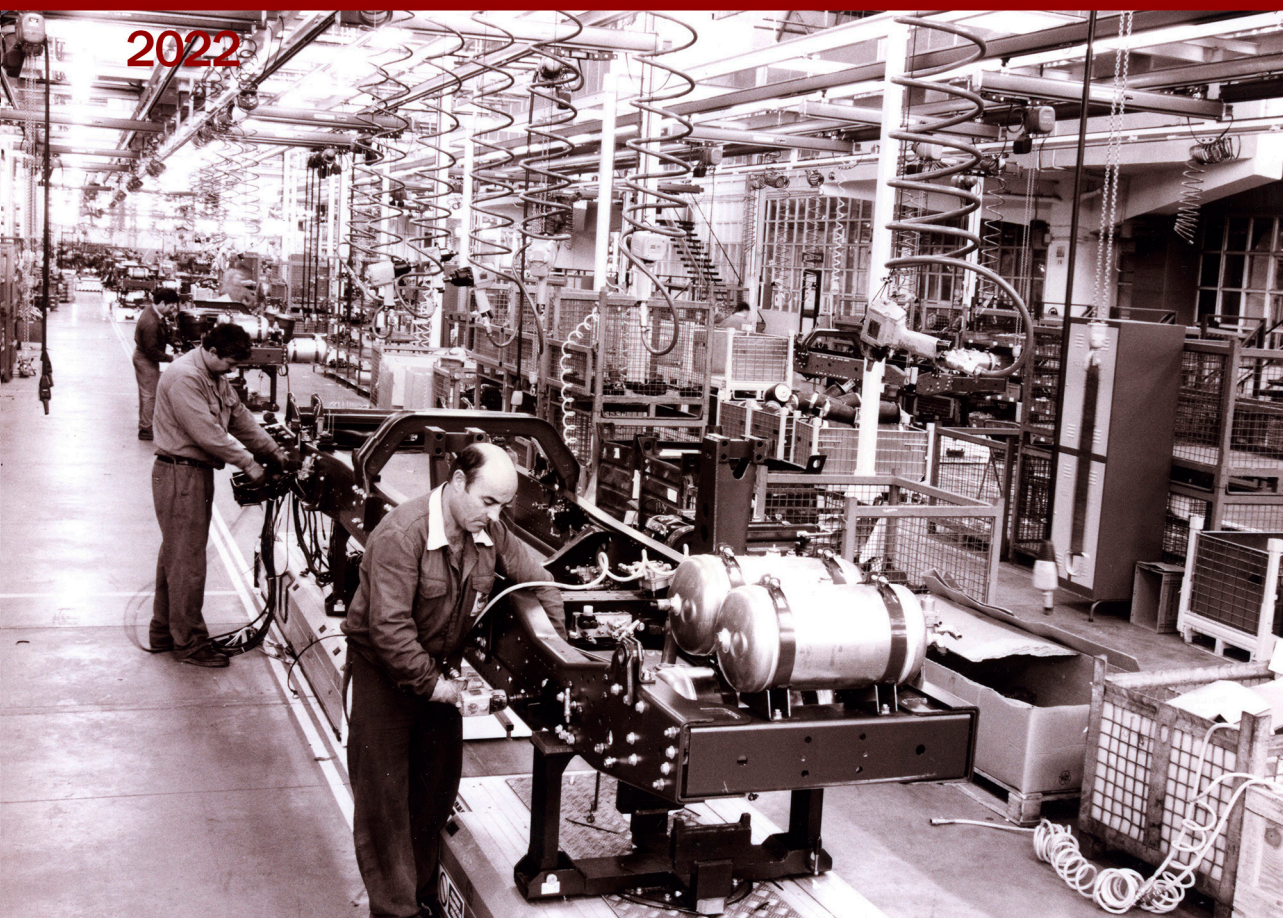
FUNDACIÓN 1º DE MAYO

historia, trabajo y sociedad

13

2022



Historia, Trabajo y Sociedad

Revista de la Fundación 1º de Mayo

Número

13

2022

Historia, Trabajo y Sociedad

Revista de la Fundación 1º de Mayo

Director: José Babiano (Fundación 1º de Mayo)

Comité de Redacción: Nerea Aresti (Universidad del País Vasco), Eloísa Baena (Fundación de Estudios Sindicales), Jesús de Felipe (Universidad Autónoma de Madrid), Ana Fernández Asperilla (Universidad Complutense de Madrid), Joan Gimeno Igual (CEDID), Alberto Gómez Roda (Fundació d'Estudis i Iniciatives Sociolaborals), María del Carmen Muñoz (Fundación 1º de Mayo), José Antonio Pérez Pérez (Universidad del País Vasco), Lucía Rivas (UNED), Víctor Santidrián (Fundación 10 de Marzo), Javier Tébar (Universitat de Barcelona), Jorge Torre Santos (Università di Modena e Reggio Emilia).

Consejo Asesor: Santiago Castillo (Universidad Complutense de Madrid), Ángel Duarte (Universitat de Córdoba), Natacha Lillo (Université París VII), Manuel Loff (Universidad de Porto), José Luis López Bulla, Stephane Michonneau (Université Lille 3 - Charles de Gaulle), Carme Molinero (Universitat Autònoma de Barcelona), Anna Morelli (Université Libre de Bruxelles), Mónica Moreno (Universidad de Alicante) Xosé Manoel Núñez Seixas (Universidad de Santiago), Teresa M. Ortega (Universidad de Granada), Ismael Saz (Universitat de València), Andrea Tappi (Storie in Movimento), Mercedes Yusta (Université París VIII).

Administración: Elvira Rodríguez Correal
Edita Fundación 1º de Mayo
C/ Longares nº6, - 28022 Madrid - España
(34) 913640601
www.1mayo.ccoo.es

ISSN: 2172-2749 - DL: M-39306-2010
© Fundación 1º de Mayo. Historia, Trabajo y Sociedad.

El punto de vista de cada autor o autora no representa, necesariamente, la posición de la revista.

Foto de cubierta: Interior de una factoría automovilística. Madrid, ca 1980.
Colección fotográfica de la Federación Minerometalúrgica de CCOO. AHT. Fundación 1º de Mayo.

TARIFAS (por ejemplar):
Península y Baleares: 20 euros
Europa y América: 23 euros
Adquisiciones institucionales: 30 euros

Pedidos: erodríguez@1mayo.ccoo.es

Historia, Trabajo y Sociedad está indexada en RESH, Latindex, Base de Datos ISOC y Dialnet.

Historia, Trabajo y Sociedad

Historia, Trabajo y Sociedad es una revista editada por la Fundación 1º de Mayo con periodicidad anual. Expresa, por lo tanto, la colaboración entre dicha Fundación y los/as historiadores/as profesionales.

Historia, Trabajo y Sociedad está especializada en la Historia Social Contemporánea y trata de impulsar el diálogo de esta disciplina con las otras Ciencias Sociales: Sociología, Antropología, Economía, Derecho... La revista está asimismo abierta a las diversas perspectivas historiográficas con que se estudian los fenómenos de la sociedad del pasado. Desde el punto de vista temático, se contemplan aspectos como la historia del trabajo y de los trabajadores, los estudios de género, el análisis de los movimientos sociales y de los grupos sociales subalternos, etcétera.

Historia, Trabajo y Sociedad trata de combinar los estudios empíricos con los trabajos de reflexión teórica y epistemológica. Contiene cuatro grandes bloques o secciones. La primera sección –*estudios*– está consagrada a la publicación de estudios de investigación empírica o teórica, de carácter inédito. Todos los trabajos de esta sección son informados mediante el sistema de pares ciegos. La segunda sección –*documentos*– recoge dossieres documentales de carácter temático. Los documentos de estos dossieres están tomados del Archivo de Historia del Trabajo (AHT) de la Fundación 1º de Mayo. Con ello se pretende difundir la riqueza documental atesorada por dicho archivo y a la vez facilitar el trabajo de los/as historiadores/as divulgando documentos clave de diversos aspectos de la historia social española más reciente. La tercera sección –*Notas*– incluye escritos relativos a seminarios y congresos, archivos, fondos y colecciones documentales, así como iniciativas profesionales de interés para los/as historiadores/as. Se elabora con ánimo de informar y de suscitar nuevas propuestas y reflexiones. La última sección –*Lecturas: reseñas y bibliografías*– concede un espacio importante a las reseñas bibliográficas convencionales y a una subsección de *bibliografía,* cuyo objeto no es otro que dar noticia breve de ediciones recientes relativas a los temas afines a la revista.

ÍNDICE

Dossier: FIAT, una empresa global

Andrea TAPPI (coord.): Presentación 11

Natalia TEREKHOVA: *La Fiat en San Petersburgo, Moscú y a orillas del Volga* ... 15

Marcos OLMOS PEDRONI: *La llegada de la FIAT a Brasil en la década de 1970. Un abanico de oportunidad para entrar en el mercado oligopolístico brasileño del automóvil* 41

Camillo ROBERTINI: *Una fábrica de autos hecha de papel. La historia de la Fiat Concord Argentina a través de su revista de empresa* Nosotros *(1964-1978)* 65

Ricard ROSICH ARGELICH: *SEAT en los imaginarios político y social durante el Franquismo (1950-1975)* 85

Estudios

Rubén VEGA: *Reconfigurando el trabajo, deconstruyendo el movimiento obrero, borrando memoria. Muerte y resurrección de la construcción naval en Gijón en el siglo XXI* 115

Pere JÓDAR y Ramón ALÓS: *Fuerzas del trabajo y conflicto social en un capitalismo en transformación* 135

Mariano MONGE JUÁREZ: *La cuestión social, hombres, mujeres y trabajo infantil. Los orígenes de la industrialización en Elche a finales del siglo XIX* 159

Anna MORELLI: *Blanquear una biografía: las mentiras de un gran músico español en relación con su estancia en Bélgica* 183

Documentos

Dossier sobre las torturas realizadas por la BPS en Zaragoza
durante el estado de excepción (14 diciembre 1970 a 14 junio 1971) 211

Los autores 231

Normas de recepción y redacción de originales..... 237

CONTENTS

Dossier: FIAT, a global company

Andrea TAPPI (coord.): Presentation 11

Natalia TEREKHOVA: *Fiat in St. Petersburg, Moscow and on the Banks of the Volga* 15

Marcos OLMOS PEDRONI: *The Arrival of Fiat in Brazil in the 1970s. A Range of Opportunities to Enter the Oligopolistic Brazilian Automobile Market* 41

Camillo ROBERTINI: *A Car Factory Made of Paper. The History of Fiat Concord Argentina Through its House Organ* Nosotros *(1964-1978)* 65

Ricard ROSICH ARGELICH: *SEAT in the political and social imaginaries during Francoism (1950-1975)* 85

Studies

Rubén VEGA: *Reconfiguring Work, Deconstructing the Labor Movement, Erasing Memory. Death and Resurrection of Shipbuilding in Gijón in the 21st Century* 115

Pere JÓDAR y Ramón ALÓS: *Labour Forces and Social Conflict in a Changing Capitalism* 135

Mariano MONGE JUÁREZ: *The Social Question. Men, Women and Child Labor. the Origins of Industrialization in Elche at the End of the XIXst Century* 159

Anne MORELLI: *Whitewashing a Biography: the Lies of a Great Spanish Musician About his Time in Belgium* 183

Documents

Dossier on the Tortures Carried out by the BPS in Zaragoza During the State of Emergency (December 14, 1970 to June 14, 1971) 211

Authors 231

Rules for writing and submitting articles 237

HISTORIA, TRABAJO Y SOCIEDAD

Dossier
FIAT, una empresa global

Coordinación: Andrea Tappi

PRESENTACIÓN

Presentation

Andrea Tappi (coord.)
Associazione Storie in Movimento

Durante los primeros años del siglo XX, los resultados obtenidos por las empresas estadounidenses y el éxito excepcional del modelo Ford T convencieron a los fabricantes europeos de que el futuro del automóvil pasaba por la producción en gran serie que se había inaugurado en Detroit. A esta primera intuición sólo había que objetar la certidumbre de los émulos de Ford de que para imitar su gesta deberían superar previamente la estrechez de sus respectivos mercados nacionales. Con estos antecedentes, FIAT, que se había creado en Turín en 1899, intensificó su actividad de ventas en el exterior, no sólo para responder a específicas fases coyunturales sino como decisión coherente con una lógica a largo plazo vinculada al crecimiento continuo. En 1909 ya contaba con filiales comerciales en América Latina, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Alemania y Austria, a las que siguieron las primeras empresas que fabricaban sus modelos bajo licencia en Estados Unidos, Austria y, a partir de 1916, en Rusia. Al término de la Primera Guerra Mundial la casa italiana había completado su política de penetración comercial en toda Europa, Argentina y Brasil.

No cabe duda de que esta propensión precoz y duradera a abrirse a los mercados internacionales representaría una característica a largo plazo en la estrategia empresarial de FIAT. Pero el éxito de la casa piamontesa, que desde los años veinte detenía el monopolio de la producción de automóviles en Italia y en 1967 se convertiría en el primer constructor en Europa, no se explicaría sin referirse a una organización de la producción basada en la adaptación selectiva de los métodos americanos y la gestión autoritaria de la mano de obra. La cadena de montaje mecanizada se introdujo en 1925 en el establecimiento de Lingotto, construido a imagen y semejanza del de la

Ford en Highland Park. La abolición de las libertades sindicales durante el fascismo facilitó la imposición del control centralizado de la producción en detrimento del personal cualificado. Con ese mismo objetivo se introdujo el cronometraje de los tiempos de trabajo, así como el llamado método Bedaux. Durante la autarquía de Mussolini, el reducido tamaño del mercado interno y la consecuente imposibilidad de reproducir en la nueva fábrica de Mirafiori una política capital intensive empujaron a la FIAT a inaugurar un particular modo de utilizar la tecnología existente que se diferenció del modelo americano durante buena parte del periodo de posguerra. A la prudente selección de costosas máquinas monofunción se asoció el largo uso de maquinaria multifunción, más flexible y periódicamente readaptable gracias a la sustitución de sus utensilios terminales.

En cualquier caso, los elementos claves del modelo taylorista como eran la producción lineal, la subdivisión de las tareas y el recurso masivo a mano de obra no cualificada no se introdujeron plenamente hasta después de la exclusión de la izquierda del gobierno en 1947 y la derrota de la CGIL en las elecciones de las comisiones internas en 1955. En el ámbito de la estrategia de producto, durante la posguerra la FIAT adoptó una particular versión del llamado sloanismo que preveía una amplia gama de vehículos, mantenendo en vida durante largos periodos los de más éxito. El plan Marshall sirvió para aumentar la integración vertical, propia del repertorio fordista, mientras la adhesión al paradigma tecnológico de la automatización fue menos relevante que en otras empresas europeas, a pesar de que las ayudas americanas a FIAT fuesen mucho más consistentes. A nivel de relaciones sindicales, la empresa se vio afectada por el ciclo de protestas del periodo 1968-1980, que coronaba un largo periodo caracterizado por la total preeminencia de la producción y la más absoluta ausencia del consenso de los trabajadores, acompañada por los problemas sociales derivados, por un lado, de las pésimas condiciones laborales y la progresiva descalificación del trabajo y, por otro, de la inmigración a Turín de mano de obra de origen rural y meridional.

El dossier que abre este número de *Historia, Trabajo y Sociedad* refleja la dimensión internacional de la estrategia de FIAT durante el siglo XX. Una estrategia que se fundó en la capacidad de adaptación a las situaciones socioeconómicas locales y fue encaminada a reproducir según los contextos tanto la estrategia de producto como el modelo de organización productiva y de gestión de la mano de obra experimentados en Italia. Los cuatro ensayos que lo componen abarcan un amplio espacio físico y temporal desde perspectivas y enfoques diversificados.

Analizando las relaciones políticas y económicas internacionales, pero sin menospreciar sus implicaciones sociales, Natalia Terekhova reconstruye la temprana experiencia de la empresa italiana en Rusia a partir de los años diez. Una trayectoria que a lo largo de las décadas estuvo ligada a la difusión de los principios del fordismo en la patria de los Soviets hasta la construcción de la enorme fábrica en Togliattigrad en los años sesenta. La planta debía resolver los problemas relacionados con el atraso soviético en la producción de automóviles en masa, impulsando la introducción de tecnologías avanzadas y nuevos métodos de gestión. A la vez, Togliattigrad no representó un aislado fenómeno, sino un ejemplo de una serie de ciudades que surgieron en la URSS formando parte de una nueva categoría social, industrial, urbana y demográfica: las llamadas "mono-ciudades".

Con los siguientes dos ensayos nos movemos, respectivamente, a Brasil y Argentina, donde FIAT trasladó parte de su producción en la segunda mitad del siglo XX para hacer frente a los primeros señales de sobreproducción del mercado europeo y al clima de crispación social en Italia. Marcos Olmos Pedroni propone un análisis inteligente de la situación política y económica que representa el trasfondo de la llegada de FIAT en el Estado brasileño de Minas Gerais a principios de la década de 1970. Como explica el autor, para FIAT era la última oportunidad para entrar en el tentador y a la vez oligopolístico mercado automovilístico brasileño, que crecía con fuerte pujanza, además de poder operar en un país en el que tenía prácticamente la garantía de no tener problemas con la mano de obra, al menos mientras durase la dictadura que se prolongaría bien entrados los años ochenta.

La perspectiva desde la que Camillo Robertini mira el caso argentino es completamente distinta. Después de un resumen introductorio que recorre la experiencia de FIAT en el país latinoamericano desde la década de 1950, el texto ofrece por primera vez una lectura certera de la revista de empresa *Nosotros Fiat* entre 1961 y 1978. A partir de distintas temáticas, como por ejemplo, las representaciones de las relaciones industriales, lo cotidiano en la fábrica, la moralidad y la sexualidad del personal, el análisis ofrece al lector una panorámica del entramado social, político y cultural de FIAT Concord, arrojando luz sobre los mecanismos a través de los cuales buscó difundir un pensamiento social útil para perseguir sus objetivos económicos e industriales.

Finalmente, en esta misma dirección se mueve Ricard Rosich Argelich que se centra en el caso de SEAT, la empresa modelo del franquismo nacida del compromiso entre FIAT y Instituto Nacional de Industria. Su cuidadoso examen de los distintos medios de comunicación escritos, textuales y audiovisuales abarca el amplio período com-

prendido entre 1950 y 1975, siguiendo de cerca las etapas de la economía franquista y las fases de crecimiento de SEAT. El estudio plantea de manifiesto con abundancia de ejemplos la voluntad oficial de repercutir en el imaginario colectivo, proyectando el discurso y la imagen de modernidad que el régimen construyó con finalidades autolegitimadoras alrededor del automóvil.

LA FIAT EN SAN PETERSBURGO, MOSCÚ Y A ORILLAS DEL VOLGA

Fiat in St. Petersburg, Moscow and on the banks of the Volga

Natalia Terekhova
Asociación de Estudios Gramscianos (Moscú)

Resumen: A lo largo de las décadas, la Fiat dejó un importante legado en Rusia y lo hizo en los momentos clave de su desarrollo dentro del paradigma de la industrialización y el management, no sólo en el ámbito de los intercambios comerciales. Hubo varios episodios de presencia efectiva y fructífera actividad de la compañía de Turín en la Rusia zarista y posteriormente en la URSS, nacida hace exactamente cien años. Algunos están bien investigados y son ampliamente conocidos, como la construcción de la fábrica Vaz en Togliattigrado, otros aún deben explorarse, por ejemplo, las construcciones de la primera fábrica de camiones Amo en 1916 en medio de la Gran Guerra y la primera fábrica de cojinetes Gpz-1, inaugurada en la capital soviética en 1932. Contando esta trayectoria se contextualiza la presencia de los industriales piamonteses en una realidad muy diferente, caracterizada por la búsqueda continua de métodos para el aumento drástico de la productividad, dictada por los desafíos de la modernización industrial.

Palabras clave: Fiat, industrialización soviética, Nikita Kruschev, Togliattigrado.

Abstract: Over the decades, FIAT left an important legacy in Russia and did so at key moments of its development within the paradigm of industrialization and management, not only in the field of commercial exchanges. There were several episodes of effective presence and fruitful activity of the Turin company in tsarist Russia and subsequently in the USSR, born exactly one hundred years ago. Some are well researched and widely known, such as the construction of the Vaz factory in Togliattigrad, others

have yet to be explored, for example, the constructions of the first Amo truck factory in 1916 in the midst of the Great War and the first Gpz-1 ball-bearing factory, opened in the Soviet capital in 1932. Counting this trajectory, the presence of the Turin industrialists is contextualized in a very different reality, characterized by the continuous search for methods for the drastic in-crease of productivity, dictated by the challenges of industrial modernization.

Keywords: Fiat, Soviet Industrialization, Nikita Kruschev, Togliattigrad.

La Fiat en la Rusia zarista

Entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX, la pasión por el automóvil no perdonó a nadie. El lector posiblemente conoce el comienzo de la historia del sector automotriz italiano y en particular de la Fiat en 1899[1]. Menos conocidas son los orígenes del primer automóvil ruso construido en 1896 por los ingenieros Yakovlev y Frees. En 1898, se abrió en San Petersburgo una tienda para la venta de automóviles a particulares. La primera exposición internacional de automóviles tuvo lugar en Moscú en 1908 y allí se exhibieron más de 150 automóviles traídos de Francia, Alemania, Gran Bretaña, así como automóviles de fabricación rusa. Treinta mil personas visitaron sus abarrotados pabellones. En 1909 abrieron las filiales de ventas de la Ford en San Petersburgo y Moscú, así como en Riga, Varsovia y Odessa, ciudad portuaria en el Mar Negro, siendo las tres últimas parte de la Imperio Ruso en ese momento. En el mismo año, aparecieron anuncios de productos de Ford en los periódicos locales. Mientras tanto, la producción rusa se mantuvo en unos pocos números: de 1909 a 1919, la planta Russo-Balt produjo alrededor de mil automóviles. Otra empresa dirigida por el ingeniero Puzyrev en tres años, desde 1911 hasta 1914, construyó solo 38 autos. No obstante, hacia principios de 1914 el Imperio Ruso ocupaba el décimo lugar en el mundo por cantidad de autos en circulación, con sus 10 mil unidades, precedido por Italia en el noveno lugar con 12.000 automóviles.

La llegada de la Fiat a Rusia siguió a la visita de Estado en Piamonte del Zar Nicolás II, que devolvió la realizada anteriormente por el Rey Vittorio Emanuele III, un evento de considerable importancia dado que, en general, el intercambio comercial entre el Imperio Ruso y el Reino de Italia fue escaso, y de hecho sirvió también para impulsar

[1] CASTRONOVO, Valerio: *FIAT, 1899-1999. Un secolo di storia italiana*. Milán, Rizzoli, 1999, p. 119.

el desarrollo de las relaciones comerciales y financieras entre los dos países[2]. En 1912 la Fiat creó una sociedad anónima en la capital del Imperio del Zar. Como resultado, las órdenes del gobierno ruso para comprar camiones militares fueron sustanciales y, en 1916, los moscovitas Serghey y Stepan Rjabushinskij emprendieron trabajos como parte del programa del gobierno para construir seis nuevas fábricas de automóviles en el Imperio. Los hermanos firmaron un contrato con la Fiat y la licencia que adquirieron fue muy costosa para los rusos e interesante para su contraparte: los italianos tenían derecho a mil francos por cada coche producido, con una producción de 1.500 piezas por año. Además, el primer año, la Fiat recibió 1.100.000 francos, seguidos de otros 200.000 por cada año consecutivo. Cabe señalar que la empresa de Turín prohibió a los hermanos Rjabuscinskij exportar la producción al extranjero (a diferencia del contrato con el gobierno soviético que se concluirá medio siglo después)[3].

Sin embargo, en la antigua capital rusa, famosa por su Kremlin rodeado por las murallas construidas por los arquitectos e ingenieros italianos en el siglo XV, comenzó la construcción de la planta bautizada Sociedad Automovilística Moscovita (Amo), inmediatamente equipada con 500 máquinas estadounidenses completamente nuevas. Pronto quedó claro que la empresa Rjabuscinskij no pudo respetar los términos del contrato con el gobierno ruso, cuyas necesidades se vieron exacerbadas por la guerra en curso. Así que para acelerar la producción se decidió adquirir las piezas en Italia, con las que se montaron *in situ* 1.319 camiones Fiat 15-Ter destinados al ejército ruso.

Con la Revolución bolchevique de 1917, seguida de la guerra civil, la inflación y el colapso del sistema de transporte, el antiguo y ambicioso proyecto de Nicolás II de crear otras fábricas se limitó a la de Moscú[4]. El nuevo poder no se demoró en anunciar su decisión sobre la expropiación de todos los bienes y esto se dio en el contexto de las represiones contra las clases no proletarias. Los Rjabushinskij tuvieron que salir precipitadamente del país, lo que supuso el final del primer período de colaboración de la Fiat con Rusia.

---

[2] FALCHERO, Anna Maria: "Gli imprenditori italiani in Russia nei tempi dei piani quinquennali", en KRUPENINA, E. (ed.): *Viaggio in Italia - Viaggio in Russia*. Atti del II Convegno *Viaggio in Italia - Viaggio in Russia*, 27-28 de marzo 2013. Moscú, Istituto Italiano di Cultura, 2014, p. 125.

[3] REMINSKIJ, Vladimir: "La primera experiencia fallida de la industria automotriz soviética AMO F-15" [Pervyj blin sovetskogo avtoproma Amo F-15], *Nauka i teknika*, 1, 2006, pp. 32-33; en *Po doroghe istorii Amo Zil*. Moscú, DPK Press, 2012, pp. 10-12; *Zavod i ljudi 1916-2016*, vol. 1. *Zarozhdenije avtomobilestroenija*. Moscú, Ed. Moskovskij Politekh, 2016, pp. 30, 31 y 45.

[4] SHUGUROV, Lev: *Avtomobili Rossii i SSSR*. Moscú, Ilbi, 1993, vol. 1, p. 47.

En el contexto del restablecimiento de las relaciones entre los dos países

Después de acontecimientos históricos trascendentales, las relaciones entre los dos países comenzaron a restablecerse y se concluyó un tratado comercial entre el Reino de Italia y la URSS, como culminación de un proceso que comenzó antes del advenimiento del fascismo, aunque a menudo se atribuye a Mussolini[5]. Unos años antes, siguiendo a Alemania y Gran Bretaña, el gobierno había restablecido relaciones con el nuevo poder en Rusia. La economía italiana necesitaba materias primas y también aspiraba a entrar en el mercado interior de aquel inmenso país (aunque este mercado fuera diferente de los mercados libres y competitivos). Italia quería suministrar maquinaria agrícola, sistemas eléctricos, medicamentos e importar petróleo y trigo.

Además de los intereses económicos, la voluntad de recuperar la relación con Rusia estuvo determinada por el entusiasmo suscitado por la Revolución de Octubre[6]. El principal portavoz de estos sentimientos fue el Partido Socialista Italiano (PSI). Dado que los bolcheviques que llegaron al poder aspiraban a extender la revolución proletaria por todo el mundo, en marzo de 1919 se formó la Internacional Comunista, a la que también fueron invitados los socialistas transalpinos[7]. El fuerte movimiento de apoyo a la República Soviética alcanzó su apogeo en Italia en el verano del mismo año, con manifestaciones y huelgas que se prolongaron durante meses. Las autoridades italianas y los industriales se vieron obligados a hacer importantes concesiones: se aumentó el salario, el gobierno adoptó una serie de medidas que preveían la cesión de tierras de determinadas categorías a cooperativas agrícolas, en algunos casos en posesión perpetua; en octubre de 1919, el rey Vittorio Emanuele III cedió la propiedad de gran parte de sus tierras. Los socialistas incluyeron en su programa electoral las consignas de solidaridad con la Rusia soviética, exigiendo su reconocimiento por parte del gobierno italiano y consiguieron obtener un impresionante éxito en las elecciones[8].

---

[5] Según Paolo Spriano, en 1924 Mussolini esperaba sacar ventajas comerciales de un acercamiento ítalo-ruso y en los últimos meses demostró que quería apoyar al gobierno soviético. SPRIANO, Paolo: *Storia del Partito comunista italiano*. Vol. I. *Da Bordiga a Gramsci*. Turín, Einaudi, 1967, p. 406.

[6] PETRACCHI, Giorgio: *La Russia rivoluzionaria nella politica italiana*. Roma, Laterza, 1982; TEREKHOVA, Natalia: "L'Ottobre Rosso in Italia: Serrati, Bordiga, Gramsci", en CARIOTI, A. (ed.): *1917 Ottobre rosso. La rivoluzione russa: i fatti, i protagonisti, il mito*. Milán, Corriere della Sera, 2017.

[7] Sobre la extensa historiografía en lengua rusa dedicada a la Internacional Comunista y su relación con los italianos, véase: TEREKHOVA, Natalia: "Togliatti, l'amico dimenticato. Il leader comunista nella storiografia sovietica e in quella russa"*, Nuova Storia Contemporanea*, 2014, 2, pp. 126-127.

[8] LJUBIN, Valerij: *Sotsialisty v istorii Italii: ISP i eje naslednik. 1892-2006.* Moscú, Nauka, 2007.

En diciembre de 1919 los diputados socialistas pidieron al Parlamento italiano que estableciera relaciones diplomáticas y comerciales con el nuevo régimen soviético. La situación internacional cambió el 16 de enero 1920 cuando las potencias de la Entente proclamaron el bloqueo económico contra el primer país socialista del mundo. En el año 1921, el Viceministro de Relaciones Exteriores, el conde Carlo Sforza, le dijo al Comisario del Pueblo de Comercio Exterior, Leonid Krassin, que el Reino de Italia pronto renovaría relaciones y celebraría una serie de acuerdos comerciales[9]. Se llegó a un acuerdo sobre el intercambio de representantes comerciales y en marzo de 1921 llegó a Roma una misión soviética, denominada oficialmente Delegación económica y encabezada por Václav Vorovskij, estrecho colaborador de Lenin[10]. En julio de 1921 Ivanoe Bonomi fue nombrado Primer ministro de Italia y unos meses después, el 26 de diciembre del mismo año, se firmó el preliminar de acuerdo comercial, con el que el Reino de Italia de hecho reconocía oficialmente a la Rusia soviética.

Fue el mismo gobierno italiano el que organizó una importante conferencia económica internacional en Génova en la primavera de 1922 con la participación de 34 países[11]. Se suponía que Lenin también estaría allí como jefe de la delegación soviética, pero renunció debido a graves problemas de salud y fue reemplazado por el Comisionado

---

[9] *Moscú-Roma. Política y diplomacia del Kremlin. 1920-1939. Documentos* [Moskva-Rim: Politika i diplomatia Kremlja, 1920-1939. Sbornik documentov]. Moscú, Institut rossijskoj istorii RAN, 2002, p. 17. Leonid Krassin (1870-1926) fue un revolucionario. Después de graduarse de la Universidad Tecnológica de Kharkiv, se convirtió en jefe del grupo de combate dentro del Comité Central del partido bolchevique. Tras su llegada al poder, se ocupó del comercio interior y de la industria. Fue nombrado comisario del pueblo de los ferrocarriles y después primer responsable del comercio exterior de la Rusia soviética. En este cargo, en junio de 1920, se reunió con los representantes de la Fiat en Londres. CASTRONOVO, Valerio: *Giovanni Agnelli…*, p. 252; CHROMOV, Semen*: Leonid Krasin: neizvestnye stranitsy biografii. 1920-1926*. Moscú, Institut rossijskoj istorii RAN, 2001.

[10] Václav Vorovskij (1871-1923) había nacido en una familia noble polaca y fue publicista, crítico literario, habló varias lenguas extranjeras, se hizo revolucionario y tras la toma del poder se dedicó a la actividad diplomática. Fue el primer representante soviético en Roma como miembro del "Centrosojuz". LYBIMOV, Nikolaj: "De V.V. Vorovsky" [O V.V. Vorovskom]. *Voprosy istorii*, 1971, 10, pp. 138-143; VOROVSKIJ, Václav: *Statji i materialy po voprosam vneshney politiki*. Moscú, Sozekgiz, 1959; ZHUKOVSKIJ, Nikolaj: *Diplomaty novogo mira. Moscú, Izdatel'stvo politicheskoj literatury*, 1986. Sobre los contactos de Vorovsky con el Comité de Iniciativas italo-rusas del que era miembro Giovanni Agnelli, véase: CASTRONOVO Valerio: *Giovanni Agnelli*… p. 253.

[11] Sobre la participación de Giovanni Agnelli en la conferencia de Génova, véase: CASTRONOVO, Valerio: *Giovanni Agnelli*…, p. 255. El evento en general es examinado por: PETRACCHI, Giorgio: "Italy at the Genoa Conference: Italian-Soviet commercial relations", en FINK, C., FROHN, A., HEIDEKING, J. (eds.): *Genoa, Rapallo, and European reconstruction in 1922*. Cambrige University Press, 1991; VATLIN, Alexander: "Vneshnjaja politika Kominterna", en PAVLJUCHENKOV, S. et alii: *Rossia nepovskaja.* Moscú, Novyj khronograf, 2002, pp. 337-339.

de Asuntos Exteriores Grigorij Cicerin. Como parte de esta conferencia, el primer ministro italiano, Luigi Facta, firmó el acuerdo comercial italo-soviético el 24 de mayo 1922, que no se concretó debido a que el gobierno italiano finalmente no reconoció al país de los Soviets. Sin embargo, gracias a los esfuerzos realizados por el presidente de la conferencia, el senador conservador Ettore Conti, se sentaron las bases para un suministro de petróleo por la URSS y también se realizaron las primeras reuniones sobre los proyectos a realizar por la Fiat[12].

Como se puede apreciar, la intención de reconocer la Rusia de los Soviets fue compartida por las capas de la sociedad italiana con diferentes orientaciones políticas. Además de las negociaciones con el gobierno italiano, el embajador Vorovskij llevó a cabo la orden de Lenin de apoyar a los comunistas locales pertenecientes a la sección italiana de la Komintern, es decir el Partito Comunista d'Italia (PCd'I), nacido por escisión en el Congreso del PSI en enero de 1921[13]. Después de tomar parte no oficial en los trabajos y reuniones en Génova, los comunistas italianos se trasladaron inmediatamente a Moscú, donde participaron en las sesiones de un tribunal de farsa contra los social-revolucionarios y en noviembre participaron en los trabajos del IV Congreso de la Internacional[14]. Entre los delegados también estaba Antonio Gramsci, recibido por Lenin en el Kremlin, su conversación duró más de dos horas y versó sobre los problemas del Sur de Italia, el proyecto de fusión del recién nacido partido comunista y el partido socialista; también se abordó el problema del fascismo. En los mismos días, sin embargo, en Italia tuvo lugar la *marcha sobre Roma*, tras la cual el rey encomendó a Benito Mussolini la tarea de formar gobierno.

Un mes después de su nombramiento, Mussolini, siguiendo a sus predecesores, manifestó su voluntad de negociar con el representante soviético. Las negociaciones se iniciaron, pero se interrumpieron en mayo de 1923, debido al asesinato de Vorovskij en Suiza. Tras la llegada a Roma del nuevo plenipotenciario Nikolaj Iordanskij, los

---

[12] FALCHERO, Anna Maria: "Gli imprenditori italiani…", pp. 132 y 166.

[13] En las breves notas enviadas a Vorovskij el 8 de septiembre 1921, Lenin reprochó a los comunistas italianos que habían participado en el II Congreso de la Komintern, porque no estaba satisfecho con su *infantilismo de izquierda*. Por esta razón, Lenin ordenó al representante soviético en Roma que les *instruyera, instruyera e instruyera*, pero que lo hiciera *archi-cospirativamente*. *V.I. Lenin*. *Neizvestnyje documenty, 1891-1922*. Moscú, ROSSPEN, 2000, p. 143.

[14] El IV Congreso de la Komintern (noviembre-diciembre 1922) estuvo dedicado al quinto año de la revolución proletaria y fue celebrado con gran solemnidad y entusiasmo. LIGUORI, Guido, TEREKHOVA, Natalia: "Gramsci, il Pcd'I e la "Marcia su Roma". Su uno scritto sconosciuto del '22", *Critica marxista*, 2021, 3, pp. 46-52 (trad.: https://gramsci.cat/gramsci-el-pc-di-i-la-marxa-sobre-roma/, acceso: 17 de julio 2022).

preparativos para la conclusión de los acuerdos se completaron felizmente en solo tres meses. El *Duce* manifestó claramente su voluntad de reconocer la patria del socialismo: *Necesito un buen acuerdo comercial. Exijo concesiones sobre las materias primas que necesita Italia*, dijo el 30 de noviembre 1923, durante la sesión de la Cámara de Diputados dedicada a las relaciones con la Rusia soviética[15]. El proyecto de Tratado con la URSS contó con el apoyo de casi todos los diputados, aunque con diferentes argumentos, correspondientes a distintas ideas políticas y posiciones ideológicas. El grupo parlamentario comunista dio la palabra a Nicola Bombacci, quien elogió al *Duce* por haber *acercado las dos revoluciones*, provocando el estallido del *caso Bombacci*[16]. Según este último, el tono amistoso con el que el *Duce* había hablado de la posibilidad de concluir el Tratado difería de los gobiernos anteriores, porque Mussolini estaba decidido a reconocer a la Rusia soviética *como haría un verdadero revolucionario*, capaz de crear *una unión de dos revoluciones*[17]. Debido a la censura, los lectores soviéticos nunca se enteraron de estas declaraciones francas, mientras que los periódicos italianos siguieron de cerca las polémicas que estallaron. Los titulares sensacionalistas agregaron agudeza a la situación cuando el PCd'I condenó la intervención de su camarada en la Cámara. El problema de la falta de comprensión de la "dualidad" del Estado soviético en su política exterior tras el final de la Guerra civil y el cambio anunciado en el X Congreso del Partido Bolchevique en marzo de 1921, que marcó el fin de la política del *comunismo militar* y la introducción de la Nueva Política Económica (NEP), complicaron la actividad del recién nacido PCd'I y facilitaron la actividad de los empresarios italianos[18]. Por un lado, el rigor ideológico de la propaganda comunista masiva y, por otro lado, el acercamiento diplomático y económico entre los dos estados fascista y comunista. A partir de 1921, grupos industriales y financieros, incluido el ejecutivo de la Fiat Giovanni Agnelli, confiaron en la

---

[15] *Moscú-Roma*…, p. 6.

[16] Nicola Bombacci (1879-1945), destacado miembro del PSI, fue uno de los fundadores del PCd'I. Participó en el II y III Congreso de la Komintern, figura influyente y carismática entre las masas, se declaró "amigo de Lenin", por quien fue recibido entre los primeros italianos en el Kremlin en 1920. Tras una serie de conflictos internos se alejó de la ideología comunista y se unió a Mussolini. En septiembre de 1943, junto con el *Duce*, organizó la República de Salò. En abril de 1945 fue capturado por los partisanos y ejecutado. Una fotografía muy conocida muestra su cuerpo suspendido en Piazzale Loreto de Milán junto al *Duce*. FORTI, Steven: *El peso de la nación. Nicola Bombacci, Paul Marion y Oscar Pérez Solís en la Europa de Entreguerras*. Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2014.

[17] TEREKHOVA, Natalia:" "Pomeshat' otravleniju soznanija rabochikh Italii". Pis'ma rukovoditelej italjanskoj sektsii Kominterna v Moskvu, 1923-1924 gg.", *Istoricheskij Archiv*, 2019, 3, pp. 115-131.

[18] PAVLJUCHENKOV, S. *et alii: Rossia nepovskaja…*; SINJAVSKIJ, Alexandr (ed.): *NEP: ekonomicheskije, politichesckije i sotsiokul'turnyje aspekty*. Moscú, Rosspen, 2006.

Compagnia Italiana Commercio coll'Estero (CICE), fundada por el empresario Franco Marinotti, con sede en Moscú.

Mientras tanto, la empresa Amo reanudó su actividad en la capital soviética con un taller de reparación. Las autoridades estrecharon el vínculo con Italia de forma paradójica por la atribución del nombre del sindicalista Pietro Ferrero asesinado por los fascistas en abril de 1923. Sin embargo, el 1 de noviembre 1924 se montó el primer camión soviético y en pocos días lograron presentar los primeros diez camiones soviéticos Amo F-15 en el desfile de la Revolución en la Plaza Roja. A partir de marzo de 1925 se inició la producción en serie con 113 coches, y un año después se fabricaron 342 unidades[19]. La empresa llevó el nombre italiano durante dos años y se convirtió en la *Primera planta estatal de automóviles*, posteriormente, durante el Primer Plan Quinquenal a principios de los años Treinta, se le dio el nombre de Stalin.

El trabajo en la patria del socialismo y los bolcheviques fascinados por el fordismo

Según las últimas investigaciones de los historiadores rusos, la economía del país de los zares no sufrió un daño catastrófico durante la Gran Guerra, sino que fue la toma del poder por parte de los bolcheviques en octubre de 1917 y la abolición de la propiedad privada lo que la llevó al borde del abismo económico, debido a las medidas represivas contra los propietarios y gerentes de las empresas privadas, por lo que el nuevo gobierno estaba interesado en superar la anarquía en las fábricas y aumentar la productividad[20].

Las consignas del trabajo libre de toda explotación proclamadas en el momento de la toma del poder fueron sustituidas con el correr de los meses por intentos de endurecimiento de la disciplina, fortalecidos con el recrudecimiento de la guerra civil y la devastación del país. En 1918 se proclamó la obligación de trabajar para todos los ciudadanos mayores de edad, confirmada por el nuevo Código de leyes del trabajo. El Consejo de los Comisarios del Pueblo, bajo la dirección de Lenin en 1919, prohibió el abandono

[19] SOKOLOV, Mikhail: "Amo-F15, znakomyj i neznakomyj", *Avtomobilnyj modelizm*, 2004, 6, p. 17.

[20] Una extensa bibliografía sobre el problema se encuentra en GROUZINOV, Aleksej: "Ekonomicheskij kollaps 1917 goda: posledstvia dolgoj vojny ili revolutsii?", en BORODKIN, L.I., PETROV, Y.A. (eds.), *Ekonomiceskaja istoria: ezhegodnik 2016-2017*, Moscú, Izdatel'skij zentr Instituta rossijskoj istorii RAN, 2017, p. 201.

y cualquier cambio de trabajo, estableciendo severas medidas disciplinarias y una serie de castigos. Hacia el final de la guerra civil, la idea de la movilización forzada se convirtió en un sistema de trabajo militarizado. Uno de los principales líderes de los bolcheviques, Lev Trotski, abordó el problema de esta manera: *¿Cómo movilizar la fuerza de trabajo campesina? La necesidad de utilizar el gobierno militar para solucionar este problema es demasiado evidente y no necesita prueba alguna*[21]. En el IX Congreso del Partido Bolchevique (abril 1920) anunció que todo el mundo debía *considerarse un soldado de trabajo, que no puede disponer libremente de sí mismo*. Los nombres de los que abandonaron el llamado *frente obrero* fueron publicados en las listas de desertores, las nuevas resoluciones gubernamentales preveían la creación de *batallones de criminales*, así como el alojamiento de los culpables en campos de concentración[22]. El Congreso también resolvió aumentar *el impulso entre el elemento femenino proletario, involucrándolo en la obligación de trabajar* y en participar en los famosos *subbotnik* (la tradición soviética de invitar a los ciudadanos a trabajar gratis los sábados). La presencia masiva de mujeres para realizar los trabajos, incluso los más pesados, sorprendió a los viajeros italianos que se encontraban en la Rusia soviética en ese momento[23].

La introducción de la obligación de trabajo total, la movilización forzosa de mano de obra, la igualdad de remuneración, el desprecio y maltrato a los especialistas, técnicos y licenciados en ingeniería llevaron a una drástica reducción de la productividad. En junio de 1920 se aprobó el documento de tarifas de costos laborales aplicables en todo el país. Ese documento fijó las normas laborales para el procesamiento de productos y la igualdad de remuneración para todas las categorías de trabajadores.

De gran interés son los testimonios de los miembros de la delegación de socialistas y dirigentes sindicales y cooperativistas italianos que llegaron a la Rusia soviética en 1920 con motivo del II Congreso de la Komintern para conocer la nueva realidad soviética y visitar varias fábricas en la joven patria del socialismo[24]. La numerosa delega-

---

[21] TROTSKI, Lev: "Mobilizacia truda". *Ekonomicheskaja zhizn*, 28 de enero 1920.

[22] *KPSS v resoluciakh, rescenijakh s'ezdov, konferenzij i plenumov (1898–1986)*. Moscú, Politizdat, 1982, vol. 2.

[23] Véase los testimonios de Antonello Venturi y Eugenia Tokareva en KRUPENINA, E. (ed.): *Viaggio in Italia*…

[24] Al regresar a Italia de estos visitantes, incluido el gerente de la Federazione Italiana Operai Metalmeccanici que inmediatamente participó en las ocupaciones de las fábricas de Turín, se publicaron libros que despertaron gran interés entre el público y causaron sensación entre las filas de la izquierda italiana. COLOMBINO, Emilio: *Tre mesi nella Russia dei Soviet*. Milán, Edizioni Avanti, 1921; NOFRI, Gregorio y POZZANI, Fernando: *La Russia com'è*, Florencia, Bemporad, 1921; VACIRCA, Vincenzo: *Ciò che ho visto nella Russia soviettista*, Milán, Edizioni Avanti, 1921.

ción italiana al II Congreso de la Komintern estuvo encabezada por Giacinto Menotti Serrati, para el que los bolcheviques reservaron un lugar en el Presidium. Tomó parte muy activa en la obra, llegando a chocar con los idearios de Lenin[25].

Aparte del colapso de la industria y la reducción del número de trabajadores, el período se caracterizó por la falta de jóvenes aprendices. Debido a los problemas de suministro de productos alimenticios a las ciudades, la gente se refugió en el campo donde los alimentos eran fáciles de conseguir. El hambre y los disturbios surgieron inevitablemente por las requisas de cosecha para los campesinos en el país que anteriormente era uno de los mayores exportadores de trigo del mundo. En este punto de 1921 se abolieron la obligación de trabajar y los *ejércitos de trabajo* y se introdujo la Nueva Política Económica (NEP). El gobierno tomó medidas para retener a los jóvenes, abriendo escuelas de formación para trabajadores con comedores. En ese período se creó también el Instituto Central de Estudios Laborales (Tsentral'nyj Institut Truda) y su director, Alexej Gastev, permaneció en el cargo durante muchos años hasta su arresto en 1938 durante las purgas estalinistas[26].

El objeto de la actividad de este organismo era la organización científica del proceso de trabajo para desarrollar nuevos métodos de preparación profesional de los trabajadores. Según Gastev, había que reorganizar completamente la estructura productiva y llevar a cabo la transformación radical del proceso de trabajo: *el impacto combativo en el frente laboral requiere el injerto de la cultura del trabajo*[27]. Para conseguir estos objetivos contradictorios, el Instituto apostó por el desarrollo de la ciencia del trabajo y la gestión de los procesos productivos según los principios de la biomecánica. Se recurrió a la ingeniería social para formular los principios y desarrollar nuevos métodos de organización empresarial. Al mismo tiempo, el trabajo de un operario tenía que transformarse en un proceso positivo y creativo[28].

---

[25] VATLIN, Alexandr: *Vtoroj kongress Kominterna: tochka otscheta istorii mirovogo kommunisma*. Moscú, ROSSPEN, 2019.

[26] Alexej Gastev fue fusilado en 1939 junto con otros 198 destacados ejecutivos acusados de trotskismo y terrorismo. KRAVCENKO, Albert: *Klassiki menedzhmenta: F. Taylor, A. Gastev*. San Petersburgo, Izdatel'stvo Russkogo Khristianskogo gumanitarnogo instituta, 1998.

[27] GASTEV, Alexej: *Nashi zadaci*, Moscú, Izdatel'stvo Instituta Truda, 1921.

[28] Gramsci estaba al tanto del debate que se desarrollaba en la Rusia soviética, teniendo la oportunidad de profundizar los conceptos con el Platon Kerzencev, designado embajador soviético en Roma de 1925 a 1926. Véase la interpretación del tema "Americanismo y fordismo" en: LIGUORI, G. y VOZA, P. (eds.): *Dizionario gramsciano. 1926-1937*. Roma, Carocci, 2009.

El enfoque científico del problema de la mano de obra formaba parte del proyecto de construcción del socialismo acompañado de la introducción masiva de la racionalización y la cientificación. Los esfuerzos emprendidos fueron sin embargo contrarrestados por el trabajo forzado del período del comunismo de guerra y desarrollados en general en la misma dirección de prácticas introducidas en el exterior (por ejemplo en las fábricas de Henry Ford). Las células del Instituto abiertas en las empresas nacionalizadas se ocuparon de *la armonización de la interacción entre el hombre y la máquina y la optimización de las relaciones dentro de la fábrica*[29]. Numerosos consultores de la organización científica del trabajo trabajaron en las cuatrocientas oficinas repartidas por todo el país. En 1924, el método desarrollado por el Instituto, que fue elogiado por su universalidad, rapidez y potencial, resumió muchas pruebas biomecánicas, ergonómicas y psicotécnicas de laboratorio. Las ideas de aproximación del trabajo manual e intelectual también fueron promovidas por Anatolij Lunaciarskij, comisario de educación pública, creador del famoso *Proletkult*. En poco tiempo el alto funcionario responsable de la cultura y la lucha contra el analfabetismo comenzó a criticar el sistema de Gastev: *los alumnos educados para ahorrar cada movimiento trabajan demasiado mecánicamente, sin analizar los procesos en los que están involucrados, no están armados teóricamente*[30]. Las críticas a los principios de la organización científica del trabajo aumentaron con la reducción de la NEP y el paulatino fortalecimiento del poder de Stalin, quien en 1922 ocupó el cargo de secretario general del Partido Bolchevique. La parábola de quince años del esfuerzo innovador de los investigadores terminó en el infame 1937, cuando el Instituto fue transferido a la Comisión de Defensa y en 1940 a la Comisión de Aviación (en vista de las prioridades militares del partido y el gobierno).

Esta breve incursión en el animado debate en la URSS sobre los problemas relacionados con el trabajo explica la enorme popularidad del principio de la línea de montaje y los métodos empleados por Henry Ford. Su primer libro, publicado en Estados Unidos en 1922, fue inmediatamente traducido al ruso, atrayendo un enorme interés. Pero la jornada de ocho horas y el salario diario de cinco dólares, introducidos en enero de 1914 como corolario de la organización fordista, fueron silenciados o minimizados. Para los ideólogos del régimen bolchevique, el salario digno de los trabajadores no era una meta deseada, su ideal era un trabajador consciente

---

[29] BORISOVA, Larisa: *Trudovye otnoscenija v sovetskoj Rossii (1918-1924)*. Moscú, Institut rossijskoj istorii RAN, 2006; SILIN, Andrej: "Discussia 20-h godov o putjakh podgotovki rabocikh kadrov v SSSR", *Klio*, 2012, 72, pp. 57-59.

[30] "Tsentral'nyj Institut Truda", *Smena*, 21, 1929, p. 11.

de su misión encaminada a la liberación de los proletarios del mundo entero, hacia un futuro mejor sin precedentes que hiciera al trabajador el hombre de dignidad superior y no un simple servidor de las máquinas[31].

La mayoría de los bolcheviques procedían de clases sociales adineradas, de familias nobles, de comerciantes, de funcionarios de alto nivel, hablaban varios idiomas extranjeros, muchos estudiaron en universidades y seminarios (como Stalin), mientras que Henry Ford de niño conoció el trabajo campesino y se oponía prácticamente a estudiar, se jactaba de que nunca leía nada, profesaba el culto a la persona sencilla, no quería que la mujer se involucrara en el trabajo fuera del hogar para que mantuviera la integridad de la familia y el cuidado materno de los niños. Por otro lado, mantuvo una enorme cantidad de espías, lo que lo combinó con el régimen comunista[32]. Ford desconfiaba de la URSS y todas sus iniciativas sociales iban encaminadas a evitar que Estados Unidos acabara en el camino soviético. La ironía era que quería crear una alternativa a esa Unión Soviética, cuya imagen inculcaron en Occidente los propagandistas pro-soviéticos y con la que la realidad soviética poco tenía en común. Salvo por los altos salarios y la jornada de 8 horas cinco días a la semana, el autoritarismo y el paternalismo caracterizaron por igual al sistema creado por Ford y al del socialismo soviético real[33]. La URSS emuló las ideas de su *enemigo de clase*. La cadena de montaje y la especialización del trabajo fueron acogidas con gran entusiasmo en la tierra del *trabajo liberado de las cadenas de la explotación*. En los primeros años del régimen soviético, las contribuciones de los estudiosos Bogdanov, Gastev, Ermanskij, Kerzhenzev y Amosov despertaron mucho interés. El economista Ermanskij creó la teoría de la racionalización socialista. Decenas y decenas de libros, ensayos, artículos en revistas especializadas y de divulgación se dedicaron al sistema creado por Ford y a la interpretación del mismo por parte de la ideología soviética. Su libro *Mi vida, mi obra* (el título se tradujo como *Mi vida, mi éxito*, porque la actividad de un capitalista no podía llamarse *obra*), en el que Henry Ford expuso las bases de su sistema, tuvo siete ediciones en Rusia en tres años, del 1924 al 1927. Su segundo libro, *Hoy y mañana*, se publicó diez veces. El éxito obtenido entre los líderes bolcheviques, así como entre los expertos, periodistas, ingenieros y el público en general fue enorme, permaneciendo como uno de los temas dominantes del discurso público. Feliks Dz-

[31] Inmediatamente los bolcheviques tomaron medidas drásticas para reemplazar los sindicatos independientes con estructuras decorativas y se prohibieron las huelgas. Actas del Congreso *Rabochee i profsojuznoe dvizhenije v Rossii: iz proshlogo v buduscee*, 18-19 abril 2015, Moscú, Lenand, 2016.

[32] KUSTAREV, Alexandr: "Ford i socialism", *Novoe vremja*, 31 agosto 2003.

[33] Ibídem.

eržinskij, conocido por ser el fundador y primer jefe de la Cheka, la temida policía secreta soviética, escribió en 1925:

> *Ciertamente debemos seguir el camino del fordismo y nuestra tarea es* [...] *estudiar este sistema, popularizarlo, darlo a conocer a nuestros ingenieros, técnicos, trabajadores, jóvenes. La cuestión central de nuestra industria es la cuestión de la racionalización de nuestra técnica y organización de la producción. Esta tarea puede convertirse en el imperativo categórico de la "moralidad" y la "voluntad" de todos nuestros trabajadores y administradores en cualquier campo que hayan trabajado. De lo contrario, no solo fracasaremos en implantar el socialismo, sino que nunca podremos sostenerlo, ni fortaleceremos la unión de obreros y campesinos, el proletariado como clase que ha tomado el poder, nuestro Estado contra las fuerzas externas sus enemigas*[34].

En 1925, Ford vendió una gran cantidad de tractores Fordson a los soviéticos, convirtiéndose en uno de los primeros empresarios occidentales en hacer negocios con ellos a pesar de la ausencia de reconocimiento oficial de la URSS por parte del gobierno estadounidense. El 10% de la producción total de Ford fue absorbida por las compras del gobierno soviético. En esos años, el empresario estadounidense envió un grupo de expertos a la URSS para explorar el terreno y entender si era posible ampliar la colaboración. De abril a agosto 1926 viajaron desde Leningrado al Cáucaso y recopilaron muchos datos y testimonios, en su mayoría decepcionantes, sobre la ausencia de una organización aceptable, de calidad estructural y orden elemental en el lugar de trabajo. En 1927 Ford propuso a los soviéticos albergar a los 100 técnicos para enseñarles a utilizar y reparar sus tractores Fordson. A todos prometió los habituales cinco dólares al día durante los primeros dos meses y seis dólares durante los sucesivos. Los técnicos soviéticos también aprendieron sobre la vida de los trabajadores de Ford. Para los soviéticos fue una gran sorpresa el hecho de que en unos pocos meses de trabajo, los colegas de las empresas de Ford pudieran ganar suficiente dinero para comprar un automóvil[35].

---

[34] DZERŽINSKIJ, Feliks: *Izbrannye proizvedenija*. Moscú, Politizdat, 1972, vol. 2, p. 72.

[35] A su regreso los técnicos soviéticos publicaron sus impresiones en la prensa, diciendo que estaban impresionados por la condiciones de vida de los trabajadores estadounidenses: las casas de 3-4 habitaciones para una familia, amuebladas con buen gusto, cómodas, con agua caliente, electricidad, hay gas en la cocina (!). Las mujeres estadounidenses también se veían facilitadas en las tareas del hogar y llamaron la atención de los invitados ya que transportaban la compra con bolsas con ruedas, usaban lavadoras y otras herramientas para secar la ropa y plancharla, nunca antes vistas en la URSS. VASSILJEV, Viktor: "110 dnej u Forda", *Ural'skij rabochij*, 22 de julio 1927.

La admiración por el dinamismo y el altísimo nivel tecnológico estadounidense era evidente en las cartas enviadas por los representantes comerciales soviéticos desde Nueva York. Uno de ellos escribió en 1928 a sus jefes en la URSS: *debemos emular y desarrollar en la URSS la producción en masa de automóviles, radios, bicicletas, cámaras, relojes. La industria estadounidense trabaja para el consumidor, ahí es donde se encuentra su poder*[36]. En ese año, Ford firmó un acuerdo con el gobierno soviético para asistencia técnica durante la construcción de la gigantesca planta de Gorkovsky en Nizhny Novgorod.

Uno de los entusiastas del fordismo, el profesor Lavrov, llevó a cabo una actividad de propaganda describiendo el método fordista en una docena de libros, analizando sus fortalezas y limitaciones[37]. Desarrolló la idea de una utopía constructivista que preveía la construcción del comunismo a través de la "fordización" de todos los procesos de trabajo. El público soviético se interesó por todo lo que tenía que ver con Henry Ford, incluido el libro de Luis Lochner, *Henry Ford* y *El barco de la paz*, publicado en ruso en 1925 con un prólogo del escritor Maxim Gorkij de la editorial Vremja [Tiempo][38]. En 1935 se publicó la biografía de Henry Ford incluso en la muy prestigiosa serie fundada por Gorkij, titulada *La vida de los hombres ilustres*[39]. Hacia el final de la Segunda Guerra Mundial, Stalin también se pronunció sobre Ford, reconociendo sus méritos. En 1944 con motivo de una recepción en presencia de invitados estadounidenses, aliados de los soviéticos en ese momento en la guerra mundial contra el nazismo, afirmo: *fue él* [Henry Ford] *quien nos ayudó en la construcción de nuestras fábricas* [...] *los soviéticos aprendieron mucho de los estadounidenses, su experiencia se utilizó en la construcción de la industria de la URSS*[40].

---

[36] SHPOTOV, Boris: "Bolezni rosta" ili "sindrom knopki": kak prizhivalis' v SSSR amerikanskije promyshlennye tekhnologhii v gody pervoj pjatiletki, en *Russkoe otkrytieje Ameriki. Sbornik, posvjascshennyj 70-letiju akad. N. N. Bolkhovitinova.* Moscú, 2002, p. 320. Véase también: SHEJNMAN, I.B.: *Chto ja videl v Amerike. Chto ja sdelal v SSSR*. Moscú, 1934.

[37] LAVROV, Nikolaj S.: *Fordizm: uchenie o proizvodstve vescej*. Leningrado, edición del autor, 1928.

[38] Con este nombre se creó la Asociación más grande de la Rusia soviética, que se dedicó al estudio de los tiempos y la organización científica del trabajo. Fue dirigida por el futuro embajador en Roma Platon Kerzhencev, quien trató de aplicar este enfoque en todas las esferas de la actividad humana (en el momento del lanzamiento de esta Asociación, el presidente de honor era el mismo Lenin).

[39] BELJAEV, Naum: *Genri Ford*. Moscú, Ed. Zhurn.-gaz obiedinenie, 1935.

[40] SHPOTOV, Boris: *Genri Ford: zhizn' e biznes*, Moscú, KDU, 2003, p. 357.

Sin embargo, el papel jugado por el Reino de Italia durante la Segunda Guerra Mundial (la invasión militar de los territorios de la URSS el 22 de junio de 1941 en apoyo de las tropas nazis) impidió que el secretario del Partido Comunista Soviético reconociera los méritos de los empresarios italianos en la industrialización soviética durante el régimen fascista.

La Fiat durante el primer plan quinquenal

Fueron varias las iniciativas de los empresarios italianos, que entre otras cosas actuaron también en la zona del Mar Negro durante la NEP, pero con la concentración definitiva de las actividades en manos de la Comisión de Comercio Exterior, en 1928 se cerró la Sociedad Italiana del Mar Negro[41]. Desde 1922 estuvo muy activo el Comité de iniciativas italo-rusas, a la cabeza del cual estuvo Giovanni Agnelli. El fundador de la Fiat perseguía *el objetivo de restablecer relaciones comerciales rentables con Rusia* [...] desde luego [...] el Gobierno soviético había expresado a los círculos económicos occidentales su disposición a reanudar las exportaciones, en el *espíritu de la recién inaugurada NEP* [...] *Agnelli estaba particularmente interesado en la importación de madera, nafta y carbón de Rusia: poco dinero - se dijo - sería suficiente para financiar la operación*[42]. A principios de 1924, tras la firma del acuerdo comercial, se creó el Instituto Económico Italiano para los problemas de Rusia, donde ingresó la Cámara de Comercio Italo-Rusa. Mientras tanto, Domenico Anghileri (representante de la CICE en Moscú) trabajó duro durante años para convencer al presidente de la Fiat Giovanni Agnelli y a su equipo de que asumieran el riesgo de participar en la construcción de una planta de rodamientos de bolas en Moscú, el principal desafío del primer plan quinquenal (gracias a él en 1929 los pedidos del gobierno soviético cubrieron el 60 por ciento de la producción de la empresa italiana Riv, controlada por Agnelli y la Fiat)[43]. Sería poco después el desembarco de la Fiat en URSS.

> *Cuando Gianni Agnelli [nieto del fundador de la Fiat], todavía vestía pantalones cortos, la Fiat ya construía fundiciones y fábricas de rodamientos de*

[41] CASTRONOVO, Valerio: *Giovanni Agnelli*…, p. 255; FALCHERO, Anna Maria: "Gli imprenditori italiani…", p. 165.

[42] CASTRONOVO, Valerio: *Giovanni Agnelli*…, pp. 252-253.

[43] Ibídem, pp. 130, 131 y 166.

> *bolas en Rusia[44]. Los diarios italianos definieron la experiencia Fiat como la "historia de amor" con la URSS, que se asentaba sobre sólidos cimientos. Sin embargo, debe reconocerse que, como hemos ilustrado, esta "historia de amor" no solo involucraba a la Fiat, ya que las tecnologías occidentales eran una condición indispensable para la industrialización y el aumento de la productividad en el país socialista. El papel que jugaban los ingenieros y empresarios italianos en cada aparición de la Fiat en Rusia es de considerable interés. El periodista citado anteriormente continuaba: el legendario ingeniero Ugo Gobbato viajaba entre Moscú y Turín para desarrollar planes y proyectos[45]. Se trataba de un período particular de la vida económica de la URSS, la planificación de la economía de forma centralizada llamó mucho la atención de los ideólogos y periodistas de la Italia de Mussolini, que intentaron compararlo con el corporativismo italiano[46].*

La decisión de construir una gran fábrica de rodamientos de bolas se tomó el 14 de marzo 1929, cuando los soviéticos lanzaron el primer plan quinquenal. No solo la Fiat, sino también otras grandes empresas italianas habían colaborado en la primera fase de la industrialización forzada, en particular en la instalación de la Primera Planta Estatal de Rodamientos de Bolas (Pervyi Gosudarstvennyi Podšipnikovyi Zavod, Gpz-1). En mayo de 1929 fue nombrado jefe del organismo creado específicamente, el organismo estatal para la construcción de rodamientos de bolas (Sharikopodshipnikstroj), el ingeniero ruso I. Vishnevetskij y, en julio, el Consejo Supremo para la Economía Popular (Vysshij Sovet narodnogo khozjajstva, VSNKh) ubicó la planta en el área industrial de la capital soviética equipada con el ferrocarril y la perspectiva de la próxima construcción cerca del puerto en el río Moscova. En marzo de 1931 se inició la construcción y en abril se firmó otro acuerdo comercial entre Italia y la URSS, por lo que después de eliminar *los obstáculos políticos*, Giovanni Agnelli pudo dedicarse al desarrollo de la colaboración técnica e industrial[47].

---

[44] CORBI, Gianni: "Quella lunga love story tra Mosca e gli Agnelli". *La Repubblica*, 2 julio 1989.

[45] Ibídem.

[46] ROMANI, Roberto: "Il piano quinquennale sovietico nel dibattito corporativo italiano. 1928-1936". *Italia contemporanea*, 1984, 155, pp. 27-41. BERTOLONE, Pietro: "La piú grande fabbrica di cuscinetti a sfere del mondo creata a Mosca dalla RIV"*, Bianco e Rosso*, 1935, 1; BASSIGNANA, Pier Luigi: "La prima fabbrica statale di cuscinetti a sfera Lazar' Kaganovic", en ídem: *Fascisti nel paese dei soviet*. Turín, Bollati Boringhieri, 2000.

[47] CINNELLA, Ettore: "Un ingegnere fascista nella Russia staliniana. *Giudizio sul bolscevismo* di Gaetano Ciocca*"*, en KRUPENINA, E. (ed.): *Viaggio in Italia*…, pp. 140-141.

Los estadounidenses en enero de 1930 renunciaron a colaborar con los soviéticos y en tres meses se firmó el contrato con la Riv[48].

En octubre de 1933 se terminaron las obras, gracias a la intervención de la empresa Riv junto al ingeniero Ugo Gobbato, quien contaba con un currículum rico en conocimientos adquiridos en Ford en Estados Unidos, así como la construcción previa de una fábrica de la Fiat en España (Guadalajara)[49]. El ingeniero Gaetano Ciocca, encargado de seguir las obras, escribió en una carta desde Moscú el 5 de noviembre 1931, respondiendo a la solicitud del gerente del italiano Sindicato fascista de ingenieros que la necesidad de cuadros en Rusia era enorme, realmente faltaba personal técnico necesario para llevar planes tan ambiciosos[50].

Nikita **Kruschev** y la Fiat

La nueva etapa en la historia social, política y económica de la URSS en la que se involucraría la Fiat estuvo ligada a la figura de Nikita Khruscev, quien dio el nombre italiano a una ciudad sobre el río Volga, Togliattigrado[51].

Después de la muerte de Stalin en marzo 1953 e incluso antes del histórico XX Congreso del Partido Comunista de la Unión Soviética (PCUS) en 1956, que creó una verdadera crisis dentro del Partido Comunista Italiano (PCI), se tomaron medidas serias

---

[48] *Pervyj podshipnikovyj. Istoria pervogo gosudarstvennogo podshipnikogo zavoda. 1932-1972*. Moscú, 1973. Después de los alemanes, los ingenieros estadounidenses eran el grupo más grande involucrado en la industrialización (alrededor de 2.000). Véase: "American Firms Are Aiding Soviets". *The New York Times*, 13 de noviembre de 1930; SCHULTZ, Kurt Stephen: *The American Factor in Soviet Industrialization: Fordism and the Five-Year Plan*, 1928-1932. Tesis de doctorado, Columbus, The Ohio State University, 1992. De gran interés son las memorias de algunos de estos ingenieros: RUKEYSER, Walter A.: *Working for the Soviets. An American Engineer in Russia*. Nueva York, 1931; BURRELL, George Arthur: *An American Engineer Looks at Russia.* Boston (Massachusetts), 1931; WITKIN, Zara: *An American Engineer in Stalin's Russia*, *1932-1934. The Memoirs of Zara Witkin* (ed. a cargo de GELB, M.). Berkeley, University of California Press, 1991.

[49] TAPPI, Andrea: *SEAT. Modelo para armar. Fordismo y franquismo (1950-1980)*. Valencia, Fundació Cipriano García de CCOO de Catalunya-Germania, 2010, pp. 24-25.

[50] De vuelta a Italia, Ciocca escribió un libro (*Giudizio sul bolscevismo*. Milán, Bompiani, 1941), despertando el interés de Mussolini.

[51] TOMPSON, J. William: *Khrushchev. A Political Life.* Nueva York, St. Martin's Press, 1995; TAUBMAN, William: *Khrushchev. The Man and His Era*. Nueva York, W.W. Norton & Co., 2003.

para lanzar la producción de automóviles (y no solo camiones, tractores o tanques) en la URSS. La iniciativa partió invariablemente del Comité Central del PCUS, que dentro de su Departamento de ingeniería un año después de la muerte del dictador creó el nuevo Departamento automotriz. La dirección del PCUS siguió constantemente el desarrollo de este sector, financiando las revistas especializadas y las traducciones de materiales relacionados con las noticias de la industria occidental, los ingenieros soviéticos fueron enviados al extranjero para aprender y emular. Se examinó minuciosamente la documentación redactada por ellos a su regreso y se organizó un laboratorio para estudiar los prototipos construidos por técnicos y mecánicos locales. Cerca de Moscú se inauguró el primer polígono para probar coches de fabricación soviética.

No siempre se da la debida importancia a las relaciones comerciales entre Occidente y la Unión Soviética de aquellos años:

> *Los vientos de la guerra fría soplaban con fuerza, e ir a Moscú seguía siendo una aventura. Los viajes de los hombres de negocios a los países comunistas a mediados de la década de 1950 se produjeron en un clima de secretismo enrarecido. Huyendo de reporteros y fotorreporteros, nuestros industriales, para llegar a Moscú, siguieron itinerarios complicados y engañosos*[52].

En 1954 en la URSS apareció un agente comercial muy singular, una figura clave del proceso de acercamiento al sector industrial. Piero Savoretti tenía 38 años cuando aterrizó en el hotel Nacional a las puertas del Kremlin. Hacía poco más de un año había terminado el período más oscuro de la dictadura en nombre del PCUS, cuando Stalin encarceló a médicos, judíos, obligó a Kruschev a beber vodka y bailar borrachos, y amenazó con fusilar a sus colaboradores por espiar a los imperialistas. Fue Savoretti, como representante en la URSS de importantes empresas italianas (Pirelli, Olivetti y la misma Fiat, entre otras) quien organizó los primeros tímidos intentos de expandir los intercambios italo-soviéticos, involucrando también a la Fiat. El gerente de la empresa de Turín, Vittorio Valletta, recordando las relaciones previamente entrelazadas, dijo: *nunca había dejado de mirar a Rusia como un cliente muy interesante*[53]. Las empresas italianas no fueron las únicas que intentaron hacer negocios en la URSS. Los soviéticos consideraron varias opciones. Kruschev visitó Renault cuando todavía buscaba el socio tecnológico para afinar los procesos de producción y el uso de la mano de obra (los propios franceses se estaban moviendo, pero su actividad está

[52] CORBI, Gianni: "Quella lunga love story…".

[53] Ibídem.

meno estudiada porque finalmente no consiguieron sus objetivos). Lo que posiblemente ayudó a las empresas italianas fue la posibilidad de aprovechar el acercamiento italiano-soviético: en 1960 la URSS vendió el 20% del requerimiento nacional de petróleo a precio de dumping al Ente Nazionale Idrocarburi y en 1962 el presidente de la República Segni, y el Jefe de gobierno Fanfani, visitaron Moscú.

Poco conocido es que ya en 1955 se había llegado a un acuerdo general entre la Fiat y la URSS que preveía la fabricación de un modelo 600 modificado y adaptado según los pedidos de los soviéticos. Incluso el prototipo ya circulaba por las calles de Moscú. Luego, los acontecimientos en Hungría en 1956 hizo fracasar ese proyecto que a Valletta le importaba mucho. Todavía no se pensaba en confiar a la empresa de Turín la construcción de una fábrica de automóviles completa. Valletta, sin embargo, ya en ese momento tenía *proyectos grandiosos, por ejemplo, el suministro de líneas de procesamiento automático, fábricas de motores diesel marinos, suministro de un almacén de repuestos, equipado en el modelo Fiat, que los rusos consideraban el más eficiente en el mundo*[54]. En 1957, por primera vez, se organizó el congreso pansoviético de fabricantes de automóviles. Se intensificó la actividad del Instituto de Investigación Automotriz (Nautchno Issledovatelski Avtomobilny y Avtomotorny Institut, NAMI), se enviaron especialistas a realizar cursos de especialización en el exterior[55]. En 1958 el Comité Central del PCUS deliberó sobre la necesidad del desarrollo del sector del automóvil y la producción de automóviles tipo Fiat. La licencia también se compró para este propósito, pero el proyecto no se llevó a cabo. A pesar de ello, en 1960 apareció en la ciudad ucraniana de Zaporizhje el nuevo modelo Zaz-965, los famosos Zaporozhets con un peso de 650 kilos y con una carrocería muy similar a la del Fiat 600.

A principios de los años sesenta en Estados Unidos había un automóvil por cada 2,7 personas, mientras que en la URSS 238. Tras el lanzamiento del Sputnik en octubre 1957, y el vuelo del primer cosmonauta Yurij Gagarin en abril 1961, parecía que todo era posible para el pueblo soviético. El estilo de Kruschev confirmó su apertura sin precedentes. En 1959 realizó un largo viaje a Estados Unidos por primera vez en la historia soviética, en 1960 viajó a Francia, visitó Renault y comentó: *Nos han gustado los coches pero no será fácil emprender una colaboración entre dos sistemas tan diferentes, el capitalista y el socialista*. En cambio, después de solo dos años, en 1962 se organizó una exposición industrial italiana en Moscú en el parque Sokol'niki. Fue

---

[54] Ibídem.

[55] RUKHADZE, A.K.: *Konstruktorskie osobennosti avtomobilej anglijskikh fabrik "Austin", "Vauxhall", "Ford"*. Moscú, NAMI, 1958.

realizada por Piero Savoretti, que involucró a más de 60 empresas italianas. Khruschev la visitó y también disfrutó conduciendo un Fiat.

Para seguir las oportunidades que se abrieron detrás de la cortina de hierro, Savoretti[56] informó constantemente a los líderes de la fábrica de Turín sobre los proyectos y programas del Comité Soviético de Planificación Económica y el Ministerio de Comercio Exterior de la URSS sobre las relaciones económicas soviéticas con Occidente. Sin embargo no se puede hablar de una estrategia independiente de los órganos antes mencionados considerando que todas las decisiones sobre cuestiones generales fueron tomadas por el Comité Central del PCUS. En este sentido, es emblemático que Kruschev en presencia de los miembros del Buró Político y de los ministros se expresó favorablemente hacia los empresarios italianos que habían iniciado relaciones comerciales con la Unión Soviética. Llamándolos personas inteligentes y valientes, agregó: *Los dos sistemas, el capitalista y el socialista, deben contactarse, desarrollar relaciones, en otras palabras, coexistir*. Gracias a los empresarios italianos, se produjo un cambio importante en la percepción de Kruschev de los negocios occidentales: en ese momento los líderes soviéticos comenzaron a confiar en sus socios italianos, también confirmado por las reuniones personales cuyos protocolos se conservan en los archivos de la Fiat.

Puede parecer extraño, pero los interlocutores compartieron puntos de vista sobre muchos temas políticos e internacionales. Kruschev habló bien de Kennedy y criticó sin piedad a Stalin que *no entendía un repollo en la economía, en la industria, en el sector energético y mucho menos en la agricultura*[57]. En cambio, después de las conversaciones con el jefe del gobierno soviético, Aleksey Kosygin, Valletta tuvo impresiones muy diferentes:

> *Contrariamente a las expectativas, conocí a una persona dura y me vi obligado a escuchar una crítica perentoria del Mercado Común Europeo. Todas nuestras objeciones fueron pasadas por alto. Entonces Kosygin declaró que no creía que los estadounidenses estuvieran haciendo nada por la distensión.*

---

[56] Los documentos en los que Savoretti describe sus actividades son estudiados detenidamente por Valentina Fava: "La FIAT e la AutoVAZ di Togliatti. Alla ricerca del fordismo perduto". *Storicamente*, 2013, 4, 9, pp. 239-247, y "Quando l'impresa faceva sistema. La Fiat, il fronte delle imprese italiane in URSS e le conseguenze della sua rottura (1960-1975)", en BARCIELA, C., FONTANA, G.L. (dirs.), VALLEJO R., VILAR, M. (eds.): *La industria del automóvil de España e Italia en perspectiva histórica*, Alicante, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2018, pp. 175-197.

[57] CASTRONOVO, Valerio: *Fiat, 1899-1999*..., pp. 280-281.

> *Dimos un suspiro de alivio cuando logramos dejar el tema político tan peligroso y pasar a los problemas económicos*[58].

A pesar de la existencia de un mito posterior, la decisión de celebrar el contrato con la Fiat la tomó a principios de 1964 el propio Khruschev, quien confirmó a los directivos de la Fiat su intención de firmar un acuerdo para la construcción de una fábrica para la producción de automóviles y no de tractores agrícolas como se había planteado durante las negociaciones preliminares. Lo testificó en sus memorias el Viceministro de Comercio Exterior de la URSS, Vladimir Sushkov, indicando que había recibido la orden de comenzar a preparar la documentación para celebrar el contrato con la Fiat en mayo de 1962[59]. Gracias a la apertura de los archivos tras el derrumbe de la URSS, ha sido posible reconstruir los mecanismos que regían las decisiones gubernamentales respecto al sector industrial y, en particular, al sector de la automoción. Las investigaciones sobre las largas negociaciones por el contrato de Togliattigrado han permitido desmentir la afirmación de Lewis Siegelbaum[60] sobre la primacía del Ministerio de Construcción de Automóviles de la URSS al que atribuye la iniciativa del proyecto con la Fiat[61]. De hecho, este Ministerio nació en 1965 cuando ya se había estado trabajando duro para la etapa preparatoria del proyecto durante los cuatro años anteriores.

Togliattigrado

Gracias a este proyecto, la pequeña ciudad de Stavropol recibió un inmenso impulso. Si a principios de los años sesenta contaba con 12.000 habitantes, cuando se inició la construcción de la Fábrica de Automóviles en el Volga (Volzhskij Avtomobilnyj Zavod, Vaz) su número superaba los 250.000. No solo se construyó la fábrica de autos sino una nueva ciudad con sus infraestructuras, comercios, escuelas etc., al servicio de la

---

[58] Ibídem.

[59] TEREKHOVA, Natalia: "«Contratto del secolo». La Fiat a Togliattigrad", en KRUPENINA, E. (ed.): *Viaggio in Italia*…, p. 255.

[60] SIEGHELBAUM, Lewis H.: *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*. Nueva York, Cornell University Press, 2011.

[61] TEREKHOVA, Natalia: "Yubilej goroda Togliatti i politicheskije predposylki znamenitoj ekonomicheskoj sdelki s kontsernom Fiat", en JAZ'KOVA, A. (ed.), *Italjanskaja Respublika v menjauscshemsja mire*. Moscú, Institut Evropy Rossijskoj Akademii nauk, 2014, pp. 95-109 y "Italianskaja privivka sovetskomu avtopromu", Ekspert, 2014, 16, pp. 32-35.

capital de la industria automovilística soviética, que tomó su nombre en honor al jefe del PCI, Palmiro Togliatti, después de su muerte en agosto 1964 cuando esperaba en Yalta para encontrarse con Kruschev. El camarada italiano había llegado desde Roma específicamente para discutir algunos problemas delicados del movimiento obrero internacional pero la reunión en el Kremlin fue pospuesta varias veces. La tensión en las relaciones entre el PCI y el PCUS se habían intensificado por enésima vez mientras, justo cuando crecían las relaciones intergubernamentales ítalo-soviéticas. El "querido amigo italiano", líder del partido comunista más grande de Occidente, tuvo que esperar una audiencia con Kruschev mientras pasaba un tiempo en el balneario del Mar Negro. Quedó enfermo durante una visita al campamento de pioneros Artek y durante unos días los médicos intentaron salvarle la vida pero el alto ejecutivo soviético no acudió a saludarlo, presentándose solo a la ceremonia fúnebre. Con el fin de anular la desagradable impresión de la reunión que no se llevó a cabo, se tomó apresuradamente una resolución del Soviet Supremo para dar el nombre del comunista italiano a algún lugar vinculado a su actividad considerando que había vivido durante mucho tiempo en el Unión Soviética escondiéndose de la persecución del régimen de Mussolini. La vieja Samara ya llevaba el nombre del bolchevique Kuibyshev y la elección recayó en la pequeña ciudad de Stavropol.

Durante la Segunda Guerra Mundial, en 1944, de regreso a su patria, Togliatti había acusado a los propietarios y gerentes de la Fiat por la explotación de los trabajadores y, como Ministro de Gracia y Justicia, probablemente no impidió la inclusión de Gobbato en las listas de depuración. Los activistas del PCI organizaron numerosas huelgas en la fábrica de Turín mientras la dirección de la Fiat estaba atónita ante la elección del nuevo nombre de la ciudad, ya que desde los años cincuenta había seguido una política destinada a erradicar las ideas socialistas y comunistas entre sus empleados despidiendo a los partidarios de Togliatti[62].

En 1966, dos años después de que apareciera el nombre del líder de los comunistas italianos en la toponimia del valle del Volga, se firmó un contrato entre la Fiat y el Gobierno soviético para la construcción de una fábrica de automóviles. En ese momento fue posiblemente el contrato más grande de su tipo en la historia del comercio mundial. Su valor se estimó en 642 millones de dólares para construir 2.000 unidades dia-

[62] Después de la disolución de la URSS, muchas ciudades cambiaron de nombres. En los años Noventa se organizó un referéndum para restaurar el antiguo nombre, como sucedió para San Petersburgo (Leningrado), Tver' (Kalinin), Ekaterinburgo (Sverdlovsk), Nizhny Novgorod (Gorkij). El escritor Alexander Solzhenitsyn fue a propósito para convencer a los habitantes de eliminar el apellido de *ese funcionario de la Komintern*, pero pocos se presentaron a la votación y el nombre de Togliattigrado permaneció.

rias del modelo Fiat 124 (el futuro Zhiguli), de los cuales 247 millones se destinaron a la compra de maquinaria en Italia mientras que 55 millones de dólares se gastaron en compras en Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Bélgica, Suiza y Alemania. A medida que se implementaba el proyecto, las compras de maquinaria continuaron creciendo. Inicialmente, solo los suministros de maquinaria estadounidenses alcanzaron los 50 millones de dólares y numerosas tecnologías punta fueron transferidas de Oeste a Este, a pesar de las enormes dificultades encontradas por la dirección italiana durante la etapa preparatoria. Miles de ingenieros y técnicos italianos participaron en la construcción de la nueva planta, cuatro mil especialistas soviéticos visitaron las plantas de producción de la Fiat en Turín.

La planta del Volga debía resolver los problemas relacionados con el atraso soviético en la producción de automóviles en masa, para impulsar la introducción de tecnologías avanzadas y nuevos métodos de gestión. Togliattigrado no fue un fenómeno en sí mismo, sino un ejemplo de una serie de ciudades que surgieron en la URSS y forman parte de una nueva categoría social, industrial, urbana y demográfica: las llamadas *mono-ciudades*, que debían ser los verdaderos laboratorios del nuevo tipo de trabajo (que no era tan nuevo en este país). Los trabajadores no tenían la posibilidad de cambiar libremente de lugar de trabajo y lugar de residencia (cien años después de la abolición de la servidumbre gleba por el zar Alejandro II). En esas ciudades la empresa ofrecía la única oportunidad de trabajo, las posibilidades de cambiarlo, abandonar la ciudad y mudarse estaban prácticamente ausentes y la *propiska* (el registro del lugar de residencia) fue abolida solo en 1991.

A diferencia del principio de Henry Ford de transformar a los trabajadores en consumidores de masa facilitándoles la compra del automóvil producido por ellos mismos, en la URSS los trabajadores se vieron muy obstaculizados, debido tanto a la brecha entre oferta y demanda, exacerbada por el privilegio otorgado a los organismos gubernamentales, como por los limitados recursos económicos de los empleados. De hecho, los trabajadores conseguían reunir la suma necesaria de 5.600 rublos en 4 años y tenían que esperar otros 7-10 años en la cola para poder adquirir un coche. Con respecto a las condiciones de trabajo, el historiador Valerio Castronovo relata las palabras de Valetta a Kruschev sobre las huelgas en Italia que se volvieron agotadoras, trasmitiendo su envidia a los líderes soviéticos que no tenían este problema[63].

[63] CASTRONOVO, Valerio: *FIAT, 1899-1999*… Después del colapso de la URSS y la apertura de los archivos se pudo hablar por ejemplo del trágico caso de los disturbios en Novocherkask en junio de 1962, cuando los trabajadores se declararon en huelga y cinco mil se congregaron a las puertas de la fábrica por la falta de carne y por el aumento de los precios. La represión de la protesta se saldó con siete muertos y unos setenta

Entre otras, la obra de Valerio Castronovo nunca se tradujo al ruso, por lo que al redactar la historia de la Vaz en 2006, los historiadores rusos omitieron la contribución de los empresarios italianos y se concentraron en los esfuerzos de la parte soviética, que fueron igualmente enormes[64]. El contexto internacional caracterizado por la Guerra Fría ha sido estudiado por Valentina Fava, según la cual el papel reservado por los políticos en Italia en la configuración de los bloques en la posguerra fue revisado de manera gradual y constante por los círculos industriales y empresariales[65]. Esto puede ser confirmado por las palabras de Valletta, quien en 1945 le dijo al embajador soviético en Roma que *para su país, el establecimiento de relaciones económicas adecuadas con la URSS se convertiría en un importante contrapeso a la penetración del capital británico y estadounidense en la economía italiana*[66]. Los líderes de la industria de Turín maniobraron virtuosamente entre la administración estadounidense, el gobierno soviético y las demandas de sus trabajadores. En los dos años anteriores a la firma del contrato, Valetta había visitado la Casa Blanca en Washington cuatro veces. Por tanto, sería una simplificación considerar el "contrato del siglo" como un acuerdo bilateral clásico. De hecho, los historiadores italianos actualmente tienden a pensar que las estrechas relaciones de la Fiat con la administración estadounidense fueron un elemento determinante que permitió lograr la colaboración entre la sociedad de Turín y el gobierno soviético[67].

No podemos estar en desacuerdo con ellos cuando afirman que la conclusión del acuerdo del siglo fue *sin duda un gran logro diplomático, una operación política y económico-financiera sin precedentes, realizada de manera conjunta en las difíciles condiciones*[68], en la que se pudo concluir que la colaboración con el primer país donde se abolió la propiedad privada de los medios de producción, no prohibió cualquier iniciativa económica distinta a la estatal. No se trata de un caso aislado de ampliación

---

heridos. Otros siete líderes de la protesta fueron condenados a muerte. SKORIK, Aleksandr, BONDAREV, Vitalij: "Novocherkask, 1962", *Voprosy istorii*, 2012, 7, pp. 15-29.

[64] ZHURAVLEV, Serghej, SOKOLOV Andrej, ecc. *AvtoVAZ mezhdu proshlym i buduscshim: istoria Volzhskogo avtomobil'nogo zavoda, 1966-2005*. MAN, Boris: *Zavod bez kompromissov: ocherk istorii Volzhsk*ogo *ordena Trudovogo Krasnogo Znameni avtomobil'nogo zavoda im. 50-letija SSSR, 1966-1975 god*. Togliattigrado, AVTOVAZ, 2007.

[65] FAVA, Valentina: "Quando l'impresa faceva sistema…" y "A tale of two socialist enterprises: production and decision-making at Škoda Auto and AvtoVAZ, 1960-1980". *Enterpise et Histoire*, 2021, 103, pp. 90-106.

[66] CASTRONOVO, Valerio: "Con la Russia la storia è a tutto gas". *Il Sole 24 ore*, 14 enero 2011.

[67] FAVA, Valentina: "La FIAT e la AutoVAZ di Togliatti…".

[68] Ibídem.

forzosa en un brevísimo espacio de tiempo de un pequeño núcleo suburbano en las interminables tierras donde la dirección de la URSS quiso iniciar un proceso de modernización industrial. Sin embargo, la especificidad de esta ciudad que se convirtió en la capital del automóvil del país tuvo consecuencias difíciles de calcular para la implosión del régimen soviético desde dentro y el inicio del proceso que marcaría el tránsito a la propiedad privada y a la sociedad de consumo[69].

Agnelli, Gorbachov y las nuevas experiencias en la Rusia postsoviética

Los años Setenta fueron difíciles para la Fiat. La prensa reconoció que *el esfuerzo de Togliattigrado ha sido inmenso, con resultados notables para la imagen internacional pero algo decepcionantes desde el punto de vista económico y financiero*[70]. Los soviéticos insistieron en emprender nuevos proyectos, pero la empresa de Turín no estaba muy disponible por diferentes motivos. Aun así, después del inicio de la producción, VAZ no cortó por completo con la Fiat, el suministro de piezas y la asesoría técnica continuaron en menor escala, siempre a través de un organismo estatal especial, no directamente. Aparte del relevo en la cúpula de Moscú de los principales interlocutores del lobby italiano, fueron de gran importancia las consecuencias económicas de la intervención del ejército soviético en Afganistán en la Navidad de 1979, que agrió la situación internacional en torno a Leonid Brezhnev. En un momento se habló de la posible duplicación de Togliattigrado que en poco tiempo debería haber producido 1.200.000 coches en lugar de 600.000[71]. También se habló, sin que la noticia fuera desmentida ni por la Fiat ni por los soviéticos, de un proyecto para la construcción de tres nuevas plantas para la producción de camiones, de maquinaria agrícola y de turismos a gran escala. El verdadero negocio, dijeron los expertos, sería la modernización completa de la Moskvich, que alguna vez fue el orgullo de la industria mecánica soviética.

---

[69] TVERDJUKOVA, Elena: "Lichnyj avtomobil' kak predmet potreblenija v SSSR. 1930-1960-e gody", *Novejshaja istoria Possii: mezhdistsiplinarnyj nauchno-teoreticheskij zhurnal*, 2012, 1, pp. 166-177; VENKOV, Alexander: "Avtomobil' kak objekt potreblenija v SSSR pozdnego sotsializma", en KRYNKO, E.F. (ed.), *Tatjana Pavlovna Khlynina. In Memoriam: sbornik statej i materialov*. Rostov-sul-Don, Ed. YNZ RAN, 2017.

[70] CORBI, Gianni: "Quella lunga love story…".

[71] Ibídem.

Estos propósitos no se realizaron hasta la *perestroika* anunciada por Mikhail Gorbachev, que reavivó el interés en los negocios occidentales, incluyendo a Agnelli y su entorno, y empujó a las partes a un nuevo acercamiento en 1984. El presidente de la Fiat, Gianni Agnelli regresó a la capital soviética, recibido con honores iguales a los que se otorgan a un jefe de gobierno[72]. Y fue entonces cuando se juntaron las primeras piezas de un nuevo asunto Fiat-URSS. La Fiat comenzó a preparar su cuarta campaña rusa en el siglo XX. En su herencia industrial, la tradición pionera en Europa del Este fue sin duda de gran importancia. Con la disolución de la URSS, las relaciones no se rompieron y los contactos continuaron. Nacieron nuevas fábricas con la participación de la Fiat en el territorio de la Federación Rusa. Otras ciudades, otros proyectos menos estudiados. Así, por ejemplo, se construyó una fábrica en la República de Tartaristán con una capacidad de producción prevista de 75.000 coches comerciales al año. Presentado al más alto nivel estatal en mayo 2008, se lanzó el primer vehículo comercial Fiat Ducato construido en Yelábuga. En tres años, se produjeron más de 20 modelos para diferentes usos: primeros auxilios, autobuses escolares y otros, aunque en febrero de 2011 los socios Sollers y la Fiat anunciaron el final de su colaboración.

Hay que concluir que el acuerdo que la Fiat firmó con el Gobierno soviético para la construcción de una gigantesca planta de automóviles fue el más duradero y que después de solo cuatro años, de la línea de montaje de la Vaz salió el primer Zhiguli. Gracias a la realización de este proyecto, la URSS por su parte, entró en el siglo del automóvil de masas, aunque con retraso, aumentando la productividad en este sector. Al momento de escribir este ensayo, debido a las sanciones económicas por la guerra ruso-ucraniana, las líneas de montaje en Togliattigrado están paralizadas y el sector automotriz atraviesa una profunda crisis. La situación general confirma que las lecciones del pasado no aprendidas pondrán tarde o temprano al país frente a un viejo problema: disipada la perversa fascinación de la autarquía perfectamente soberana, empezar de nuevo llamando a viejos socios confiables o buscando nuevos.

(Traducción del italiano de Andrea Tappi.)

[72] Ibídem.

LA LLEGADA DE LA FIAT A BRASIL EN LA DÉCADA DE 1970. UN ABANICO DE OPORTUNIDADES PARA ENTRAR EN EL MERCADO OLIGOPOLÍSTICO BRASILEÑO DEL AUTOMÓVIL

The arrival of Fiat in Brazil in the 1970s. A range of opportunities to enter the oligopolistic Brazilian automobile market

Marcos Olmos Pedroni
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

Resumen: Este artículo tiene como objetivo analizar las razones por las cuales el fabricante italiano Fiat se estableció en Brasil en la década de 1970, durante la dictadura militar, cuando las mayores empresas globales del segmento ya operaban en el país. Para asegurar que la empresa se ubicara en su territorio, el Estado de Minas Gerais participó como socio de la empresa, comprometiéndose a invertir el 50% del capital necesario. Comenzaremos el estudio presentando un breve resumen de la historia de la industria automotriz brasileña; a continuación describiremos el acuerdo firmado entre el Estado de Minas Gerais y la italiana Fiat para la formación de Fiat Automóveis S.A. (Fiasa).

Palabras clave: industria automotriz, Fiat, Fiasa, Brasil, Estado de Minas Gerais.

Abstrac: This article aims to analyze the reasons why the Italian manufacturer Fiat established itself in Brazil in the 1970s, during the military dictatorship, when the largest global companies of the segment were already operating in the country. In order

to guarantee that the enterprise would be in its territory, the State of Minas Gerais entered as a partner of the company, committing to invest 50% of the necessary capital. We will begin the study by presenting a brief summary of the history of the Brazilian automobile industry; next we will describe the agreement signed between the State of Minas Gerais and the Italian Fiat to form Fiat Automóveis S.A. (Fiasa).

Key words: Fiat, Fiasa, Brazil, States of Minas Gerais, automotive industry.

El tema abordado, las razones de Fiat para instalarse en Brasil en la década de 1970 y los beneficios otorgados a la empresa, son relevantes para comprender parte del proceso de industrialización del Estado de Minas Gerais, que invirtió considerables recursos financieros para garantizar la presencia del fabricante italiano en su territorio. Como principal fuente de investigación, utilizamos documentos recopilados en el Archivio Storico Fiat en Turín, donde la empresa mantiene su documentación histórica, incluida la relativa a la operación brasileña. Además de estos documentos, se ha utilizado la literatura sobre la industria automotriz brasileña, que es bastante restringida y artículos de los principales periódicos del Estado de Minas Gerais y São Paulo.

En el primer apartado del artículo analizaremos los orígenes de la industria automotriz en Brasil y cómo se implementó en la década de 1950, durante el gobierno de Juscelino Kubitschek (1956-1961). A continuación, presentaremos el Acuerdo de Comunión de Intereses entre el Gobierno del Estado de Minas Gerais y Fiat, con el fin de comprender los beneficios e incentivos recibidos por el fabricante italiano para instalarse en Minas Gerais. Por último, pero no menos importante, abordaremos las motivaciones por las que Fiat se estableciera en Brasil en la década de 1970, cuando ya operaban allí los mayores fabricantes de automóviles del mundo, como General Motors, Ford, Volkswagen y Chrysler.

Breve historia de la industria automovilística brasileña

El 14 de marzo de 1973, el fabricante italiano de automóviles Fiat firmó el Acuerdo de Comunión de Intereses con el Estado de Minas Gerais, que regía las condiciones de la sociedad formada entre las dos partes, para la construcción de la primera fábrica de automóviles en Minas Gerais, oficializando la entrada de la automotriz italiana en

el mercado brasileño. Fiat llegó a Brasil más tarde que otras grandes automotrices mundiales, como Volkswagen, Ford y General Motors. La industria automotriz brasileña ya estaba relativamente madura en ese momento, habían pasado más de 16 años desde que el primer fabricante se instaló en Brasil y produjera más de 600.000 automóviles al año. El objetivo de este apartado es precisamente comprender cómo se formó esta industria en Brasil y cómo era el mercado brasileño a principios de la década de 1970, cuando Fiat decidió construir su fábrica.

El primer intento de establecer una línea de ensamblaje de automóviles en Brasil fue realizado por los hermanos Grassi, Luiz y Fortunato, quienes en 1907 ensamblaron un automóvil Fiat. Sin embargo, hasta el final de la Primera Guerra Mundial, prácticamente todos los vehículos que circulaban en Brasil habían sido importados; hasta que, en 1919, Ford decidió establecer una línea de montaje en São Paulo. Posteriormente, en 1925, General Motors también comenzó a ensamblar automóviles en el país. Los vehículos que salían de estas primeras instalaciones sólo eran ensamblados localmente, ya que sus componentes eran importados.

Entre 1942 a 1945, durante la Segunda Guerra Mundial, prácticamente no había importación de vehículos automotores en Brasil, y parte de los que circulaban eran desguazados por falta de repuestos[1]. Por lo tanto, tras el final del conflicto, hubo una necesidad urgente de reemplazar estos vehículos. Para atender esa necesidad, las importaciones de vehículos y repuestos crecieron drásticamente entre 1946 y 1952, superando en todo este período, con excepción de 1949, las importaciones de trigo y petróleo crudo y derivados, bienes que tradicionalmente lideraron las importaciones brasileñas[2].

Para contener esta ola de importaciones, el gobierno de Getúlio Vargas (1951-1954) lanzó medidas restrictivas a principios de la década de 1950. El 19 de agosto de 1952, la Cartera de Exportación e Importación del Banco do Brasil (CEXIM) emitió el Aviso nº 288, que prohibía la importación de 104 grupos de componentes automotrices que ya se fabricaban en el país. El gobierno brasileño consideró que la competencia internacional constituía una seria amenaza para las empresas que se instalaron y desarrollaron durante la Segunda Guerra Mundial, además de ser un obstáculo para su expansión. Mediante Circular nº 311 de 28 de abril de 1953, CEXIM prohibió la importación de ve-

[1] SHAPIRO, Helen: "A primeira migração das montadoras: 1956-1968", en ARBIX, G. y ZILBOVICUIS, M. (eds.): *De JK a FHC. A reinvenção dos carros*. São Paulo, Scritta, 1997, p. 25.

[2] LATINI, Sydney A.: *A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil. Da substituição de importações ativa à globalização passiva*. São Paulo, Alaúde Editorial, 2007, p. 342.

hículos ensamblados, de modo que a partir del 1 de enero de 1954 los vehículos debían entrar sin ensamblar y sin componentes que se fabricasen localmente en Brasil[3]. Estas medidas fueron fundamentales para la creación de la industria automotriz brasileña. A mediados de la década de 1950, ocho empresas ensamblaban vehículos en Brasil: Ford, General Motors, International Harvester, Vemag, Fábrica Nacional de Motores (FNM), Willis Overland do Brasil (WOB), Volkswagen y Mercedes Benz.

La industria de componentes también se desarrolló rápidamente entre las décadas de 1940 y 1950. En 1941, había solo 5 empresas; en 1946 había 30 y, a mediados de la década de 1950, había más de 500 fábricas en Brasil, lo que permitía una tasa de nacionalización promedio de alrededor del 30 por ciento del peso de los vehículos ensamblados localmente[4].

El establecimiento de la industria automotriz en Brasil fue un proceso de varias etapas, pero la principal ocurrió durante el gobierno de Juscelino Kubitschek (1956-1961). En su primer año de gobierno, Kubitschek lanzó su Plan de Objetivos, que estaba compuesto por un conjunto de treinta proyectos, involucrando varias áreas de la economía, como electricidad, carreteras, marina mercante y siderurgia, entre otros. Es de particular interés para este trabajo el objetivo nº 27 (*Industria Automotriz*), que tenía como finalidad la implantación de la industria automotriz en Brasil y preveía la creciente fabricación de vehículos hasta llegar a 170.000 unidades en 1960.

Con el fin de establecer las directrices para la creación de la industria automovilística brasileña, se instituyó el Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística (GEIA) mediante el Decreto n. 39.412, de 16 de junio de 1956[5]. Este grupo estaba encabezado por Lúcio Meira, quien anteriormente había dirigido el Subcomité de Fabricación de jeeps, tractores, camiones y automóviles dentro de la Comisión de Desarrollo Industrial (CDI), creada en 1951 bajo el gobierno de Getúlio Vargas. Meira se basó en su experiencia previa al formular la propuesta de formación de GEIA. El objetivo era ambicioso: hacia 1960 deberían ser producidos localmente vehículos con un índice de

---

[3] ALMEIDA, José: *A Implantação da indústria automobilística no Brasil*. Río de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1972, pp. 18-19.

[4] Ibídem, p. 23.

[5] Decreto nº 39.412, de 16 de junio de 1956, normas directivas para la creación de la Industria Automovilística Brasileña e instituye el Grupo Ejecutivo para la aplicación de estas normas (https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39412-16-junho-1956-332154-publicacaooriginal-1-pe.html, acceso: 11 de mayo 2022).

nacionalización que oscilaría entre el 90 y el 95 por ciento de su peso, según el tipo, lo que requería grandes inversiones por parte de las empresas. Si, por un lado, estas últimas eran limitantes a la hora de atraer a las grandes empresas; por otro lado, las empresas que aceptaran estas reglas estarían comprometidas con el éxito del plan trazado por el gobierno, dada la alta inversión necesaria para lograrlo.

Según el plan, la iniciativa de la industria automotriz debía ser liderada por el sector privado, sin distinción de capital brasileño, extranjero o mixto. A diferencia de otros países, como Corea del Sur y China, Brasil no fomentó la formación de una industria genuinamente nacional y, de hecho, el Gobierno buscó fuertemente atraer grandes empresas multinacionales del sector, como Ford, General Motors y Volkswagen. El Estado sólo sería responsable de promover y coordinar las acciones necesarias, las cuales no deberían interferir directamente en el proceso de formación de la industria.

Cuadro 1. Proyectos Ejecutados en Brasil durante el Gobierno de Juscelino Kubitschek, 1956-1961

Empresa	Procedencia del capital			Tipo de vehículo		
	> 50% nacional	50% nacional	> 50% extranjero	Coches	Camiones/ Autobuses	Utilitarios/Jeeps
Willys Overland do Brasil	X			X		X
Vemag	X			X		X
Fábrica Nacional de Motores	X			X	X	
Simca do Brasil		X		X		
Volkswagen do Brasil			X	X		
Mercedes Benz do Brasil		X			X	
Ford Motor do Brasil			X		X	
Scania Vabis do Brasil			X		X	
General Motors do Brasil			X		X	
International Harvest			X		X	
Toyota do Brasil			X			X

Fuente: ALMEIDA, José: *A Implantação da indústria automobilística no Brasil*. Río de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, Serv. de publicações, 1972, p. 40.

Como contrapartida de las exigentes tasas de nacionalización, el plan proporcionó incentivos para las empresas que aceptaron las reglas establecidas. Estos incentivos estuvieron relacionados principalmente con subsidios en las transacciones cambiarias y algunos estímulos fiscales. También se ofrecieron créditos a los fabricantes a través del Banco Nacional de Desarrollo Económico (BNDE). Sin embargo, según Shapiro, un factor importante para el éxito del plan fue la negación del mercado brasileño a aquellas empresas que no entraron en su fase de implementación o, en otras palabras, se garantizaría el mercado brasileño de automóviles a las empresas que aceptaron tomar el riesgo inicial[6].

A través de sus incentivos, GEIA logró atraer a varias empresas para invertir en Brasil; en total se presentaron treinta proyectos de dieciocho empresas, pero solo once de ellos vieron la luz.

Cuadro 2. Producción por empresa durante el Gobierno de Juscelino Kubitschek, 1956-1961

Empresa	1957	1958	1959	1960	1961	Total
Willys Overland do Brasil	9.275	15.803	23.747	39.004	42.601	130.430
Vemag	1.74	5.005	6.265	10.024	10.919	33.387
Fábrica Nacional de Motores	3.202	4.000	2.079	2.957	2.678	14.916
Simca do Brasil			1.217	3.633	5.814	10.664
Volkswagen do Brasil	371	4.819	16.828	28.358	47.340	97.716
Mercedes Benz do Brasil	5.517	11.059	9.818	9.689	6.993	43.076
Ford Motor do Brasil	5.973	10.726	17.238	19.092	14.028	67.057
Scania Vabis do Brasil	162	222	428	586	491	1.889
General Motors do Brasil	4.868	9.349	17.164	18.176	13.689	63.246
International Harvest			841	1.227	1.024	3.092
Toyota do Brasil			489	295	7	791
Total	**30.542**	**60.983**	**96.114**	**133.041**	**145.584**	**466.264**

Fuente: ANFAVEA: *Anuário estatístico 1957/1986*, 1986 (https://anfavea.com.br/site/anuarios/, acceso: 29 de mayo 2022). El Gobierno de Juscelino Kubitschek terminó el 31 de enero 1961. No hay registros de producción para 1956.

[6] SHAPIRO, Helen: *A primeira migração das montadoras…*

Aunque el mercado automotriz incluye camiones y autobuses, este trabajo se centra en el mercado de automóviles, ya que el enfoque de su estudio es la entrada de Fiat en el mercado brasileño de automóviles de turismo. Como se puede ver en el cuadro 1, cinco fabricantes tenían proyectos aprobados para la fabricación de automóviles: Willys Overland do Brasil, Vemag, Fábrica Nacional de Motores (FNM), Simca do Brasil y Volkswagen. Vale la pena señalar que, al comienzo de la fabricación de automóviles en Brasil, la mayoría de las empresas tenían el 50 por ciento o más de capital nacional. De las cinco empresas fabricantes de automóviles, tres tenían capital mayoritario nacional (Willys Overland, Vemag y FNM), una tenía un 50 por ciento de capital nacional (Simca) y solo Volkswagen tenía capital mayoritario extranjero. También destaca que las dos grandes empresas estadounidenses que fueron pioneras en el montaje de vehículos en Brasil, Ford y General Motors, entraron en esta etapa inicial solo para fabricar camiones, dejando la fabricación de automóviles a Volkswagen y otras pequeñas empresas del segmento, hecho que, según Shapiro, fue un desastre para el gobierno federal desde el punto de vista de las relaciones públicas, ya que eran los gigantes mundiales y símbolos de los automóviles en Brasil[7]. Si bien la prioridad del país era la fabricación de vehículos de carga, desde el punto de vista político los automóviles eran muy importantes, ya que ver automóviles brasileños circulando por las calles significó el éxito del plan, dada la imagen de modernidad que transmitían. Entre los treinta proyectos del Plan de Objetivos, sólo el proyecto 27 (Industria del Automóvil) se refería a bienes de consumo, por lo tanto con alta visibilidad para la población. Si la elección de Ford y General Motors de no fabricar automóviles tuvo un impacto negativo en el gobierno, también tuvo un coste para estas empresas, ya que dejaron un camino claro para que la alemana Volkswagen se desarrollara y dominara el mercado automotor brasileño durante muchos años.

[7] SHAPIRO, Helen: *Engines of growth. The state and transnational auto companies in Brazil*. Nueva York, Cambridge University Press, 1994.

Cuadro 3. Producción estimada de vehículos - Plan de Metas - Meta 27

Tipo de Vehículo	1957	1958	1959	1960	Total
Camiones	18.800	32.000	55.000	80.000	185.800
Jeeps	9.300	14.000	18.000	25.000	66.300
Utilitarios	2.600	13.000	17.000	25.000	57.600
Coches	0	8.000	20.000	40.000	68.000
Total	**30.700**	**67.000**	**110.000**	**170.000**	**377.700**

Fuente: PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE BRASIL: *Programa de metas do presidente Juscelino Kubitschek*. Río de Janeiro, Serviço de Documentação, 1959 (https://bibliotecadigital.economia.gov.br/, Acceso: 29 de mayo 2022).

La falta de interés por parte de las grandes empresas mundiales en producir turismos en Brasil en la década de 1950 se explica observando atentamente algunos números (cuadro 3). En 1960, último año de la proyección de producción contenida en el Plan de Objetivos, la producción estimada en Brasil era de 170.000 vehículos, lo que significó cerca del 1 por ciento de la producción mundial del mismo año, que fue de 16 millones y medio de unidades[8]. La proyección de la participación de mercado brasileña del 1 por ciento del mercado global nos da pistas sobre la dificultad del gobierno brasileño para atraer a las grandes corporaciones del mundo. Cuando nos enfocamos sólo en los automóviles, la estimación del plan era de sólo 40.000 unidades producidas en 1960, poco para justificar las inversiones necesarias para alcanzar los índices de nacionalización exigidos por la GEIA. La decisión de invertir estuvo más relacionada con la perspectiva de altas barreras a la entrada en el mercado brasileño, como vimos, que con las ganancias a corto plazo. Por otro lado, la proyección de producción de 80.000 camiones y ómnibus resultó mucho más atractiva para las grandes empresas, ya que se trata de un segmento con volúmenes mucho menores que los automóviles: en 2019, 147.495 de ellos fueron producidos en Brasil el 84 por ciento más de lo previsto para 1960[9].

Si en la década de 1950 los fabricantes de automóviles en Brasil tenían un capital mayoritariamente nacional, en la década de 1960 esta situación cambió por completo, de modo que en 1968 todas las empresas nacionales habían sido adquiridas por gran-

[8] ALMEIDA, José: *A Implantação*…, p. 61. Si consideramos la producción efectiva, 133.041 unidades, este porcentaje es aun menor (0,8%).

[9] ANFAVEA: *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2020* (https://www.anfavea.com.br/anuario2020/site/anuario_2020.pdf, acesso: 11 de mayo 2022).

des multinacionales del sector. Ford compró Willys Overland do Brasil, Volkswagen adquirió Vemag, Alfa Romeu lo hizo con la Fábrica Nacional de Motores y Chrysler con Simca. Al final de este proceso de adquisición, solo las empresas multinacionales quedaban activas en la industria automotriz brasileña[10].

Fue en este mercado, dominado por las grandes empresas del sector, en el que Fiat entró en la década de 1970. Fue la primera automotriz en instalarse *desde cero* en Brasil después de la fase de implantación de la industria. De manera que tuvo que construir su fábrica, desarrollar sus proveedores y su red de distribuidores, además de promocionar su marca y productos. Los otros fabricantes de automóviles ya operaban de alguna manera en el mercado brasileño o adquirieron una operación existente. Para ello, Fiat contó con el fuerte apoyo del gobierno de Minas Gerais, que desde hacía mucho tiempo buscaba desarrollar su industria automotriz en Brasil, como veremos a continuación.

El Acuerdo de Comunión de Intereses entre el Gobierno del Estado de Minas Gerais y Fiat

El 14 de marzo de 1973, en una ceremonia realizada en Belo Horizonte, el gobernador de Minas Gerais, Rondon Pacheco y el presidente de Fiat, Gianni Agnelli, firmaron el Acuerdo de Comunión de Intereses entre el Gobierno del Estado de Minas Gerais y la casa turinesa, para la instalación de una factoría automotriz en este Estado[11]. Todo había comenzado en diciembre de 1970, cuando el gobernador electo y aún pendiente de jurar el cargo en el gobierno de Minas Gerais, Rondon Pacheco, visitó la sede de Fiat en Turín. Allí mantuvo conversaciones con el director financiero y miembro del consejo de administración del grupo italiano, Francesco Rotta, con el objetivo de atraer a Fiat para invertir en una nueva fábrica de automóviles en Minas Gerais[12], Estado en el que la empresa había iniciado la construcción de una fábrica de tractores en 1969[13].

---

[10] LATINI, Sydney A.: *A Implantação*…, p. 276.

[11] Assemblea Legislativa de Minas Gerais, Resolución n. 1.048 de 6 de abril de 1973 por la que se aprueba el Acuerdo de Comunión de Intereses entre el Gobierno del Estado de Minas Gerais y FIAT S.p.A. para la instalación de una industria automotriz en el Estado de Minas Gerais.

[12] PACHECO, Rondon: "Vitória da integração nacional", *Estado de Minas*, 15 marzo de 1973, p. 10.

[13] *Documentazione sul Brasile*, 13 de febrero 1973. Carpeta A.1.1.312, Archivio storico Fiat (ASF, Turín).

Fueron más de dos años de evaluaciones y negociaciones entre las partes, lo que implicó obtener el apoyo del gobierno federal para la iniciativa y una guerra fiscal entre Estados. Para Fiat, se trataba de una oportunidad para entrar en un mercado que estaba creciendo a altas tasas, con muchas ventajas y riesgo reducido, dada la participación del gobierno de Minas Gerais en el negocio. Para Minas Gerais, en cambio, fue una oportunidad de potenciar su sector industrial. El día de la firma del acuerdo, Gianni Agnelli, nieto del fundador de Fiat, afirmó que desde el principio las negociaciones fueron con el gobierno de Minas Gerais, aunque Rio Grande do Sul y São Paulo también se habían ofrecido para recibirlos[14]. Como veremos más adelante, en realidad tenía algo que agradecer, ya que la competencia entre Estados y la guerra fiscal resultante le garantizaban a la empresa enormes ventajas en las negociaciones.

Después del golpe de Estado cívico-militar de 1964, Brasil vivía en ese momento bajo una dictadura militar que duraría 21 años y el acuerdo firmado entre el gobierno de Minas Gerais y Fiat solo fue posible gracias a la aprobación del Gobierno Federal. En varios documentos estudiados, notamos la preocupación de Fiat y del gobierno de Minas Gerais en obtener tal aprobación, sin la cual la empresa no sería viable. Como ejemplo de ese cuidado, podemos mencionar la elección de un automóvil económico, el Fiat 147 (derivado del popular modelo 127), para que fuera producido en Brasil. Al posicionarse en un segmento del mercado poco atendido por las automotrices que ya trabajaban en Brasil, Fiat buscó ganarse la simpatía del gobierno federal y reducir la resistencia de otras automotrices ya instaladas localmente.

Los términos del convenio firmado en marzo de 1973 preveían que la inversión para la construcción de la fábrica sería de 231 millones de dólares, debiendo comenzar el Estado con 71.499.000 dólares y Fiat con 71.501.000 dólares. Por lo tanto, la inversión sería prácticamente igual entre las dos partes. La diferencia era de dos mil dólares, insignificante en términos monetarios. No así en términos de control de la empresa creada, Fiat Automóveis SA (Fiasa), como veremos más adelante. El resto del dinero provendría de fondos locales y extranjeros. La inversión total de 231 millones no incluía el reembolso a Fiat por gastos de preparación de proyectos y asistencia técnica, cuyos montos no fueron mencionados. En un documento interno de Fiat del 29 de enero de 1973, esta cifra se estimó en 15 millones de dólares[15].

---

[14] *Conferenza stampa del Presidente della Fiat Gianni Agnelli a Belo Horizonte (Brasile)*, 14 de marzo 1973. Carpeta MSC 0411, ASF.

[15] *Brasile - Iniziativa Industriale 127 - Trattative con il Governo di Minas Gerais*, 29 de enero 1973. Fondo Pedrana 3, ASF.

El Estado de Minas Gerais también se comprometió a transferir a la sociedad el terreno con toda su infraestructura por 31,5 millones de cruzeiros, poco más de cinco millones de dólares. El pago se dividió en 45 cuotas anuales, sin rectificación monetaria ni intereses y con vencimiento de la primera cuota el 31 de diciembre de 1977; es decir, más de cuatro años después de la firma del convenio. Según lo establecido, la última cuota vencería, sin intereses y corrección monetaria, el 31 de diciembre de 2022. Dada la alta inflación en Brasil en ese momento, el método de pago acordado convirtió en simbólico el valor real de la tierra. Aparentemente, el valor se colocó en el acuerdo para que no hubiera dudas sobre un posible perjuicio para el Estado de Minas Gerais; es decir, solo era una forma de formalizar un compromiso asumido por Rondon Pacheco con Fiat, según se nos informa en una carta del gobernador a la empresa italiana de mayo de 1972: *El Estado podrá ceder a FIAT un área de 2.000.000 m2, en las cercanías de Belo Horizonte, llana y con la infraestructura necesaria: acceso, electricidad, agua, telecomunicaciones*[16]. Al final, el Estado no se vio beneficiado por el aumento de su participación en la empresa por la inversión realizada en el terreno y sus mejoras, ya que Fiasa *pagó* por ellos, cosa que en realidad no sucedió.

Minas Gerais se comprometió a garantizar a la sociedad los máximos beneficios e incentivos previstos por las leyes y demás normas estatales vigentes en ese momento, e incluso aplicar condiciones más favorables que serían objeto de legislación futura. También se comprometió a interceder ante las autoridades federales y el Municipio de Betim para obtener los máximos beneficios e incentivos permitidos.

Entre los beneficios fiscales, estuvo la devolución a Fiasa de parte del Impuesto sobre la Circulación de Mercancías (ICM) por parte del Estado de Minas Gerais. En un documento de la Dirección Central para el Desarrollo Industrial Internacional de Fiat, de 29 de diciembre de 1972, se estimó que, solo a finales de 1978, ese beneficio sería de unos 10 millones de dólares. El documento continuaba señalando que, si bien el gobierno federal estaba presionando a los gobiernos estatales para eliminar este tipo de beneficio, Fiat debería ser inflexible al respecto, exigiendo los beneficios correspondientes si no contaban con la referida devolución del ICM[17]. Sin duda, fue una presión del gobierno federal para desalentar la *guerra fiscal* entre los gobiernos estatales. No pudieron evitar esta batalla entre los Estados, tanto así que Fiat no sólo garantizó los máximos beneficios existentes en la firma del acuerdo, sino también los beneficios

[16] *Carta de Rondon Pacheco a Fiat (Vincenzo Buffa)*, 30 de mayo 1972. Carpeta A.1.1.843/1, ASF.

[17] *Iniziativa vetture 127*, 29 de diciembre 1972, p. 9. Carpeta A.1.1.843/1, ASF.

futuros que el Estado de Minas Gerais consentiría hasta el 31 de diciembre de 1985, el plazo de vigencia del contrato.

Además de las concesiones mencionadas anteriormente, el Estado de Minas Gerais se comprometió a otorgar garantías y financiar, a través de su red bancaria, el capital de trabajo de la nueva empresa, por un monto de 20 millones de dólares, a las mejores tasas del mercado. Asimismo se comprometió a llevar a cabo proyectos residenciales en las inmediaciones de la nueva fábrica en número adecuado para los trabajadores de la empresa, a través de la Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais (COHAB-MG), una empresa de economía mixta creada en 1965, con la finalidad de combatir el déficit habitacional en el Estado de Minas Gerais, a través de la financiación de viviendas populares y de viviendas para los demás empleados y directivos de Fiasa[18].

Se acordó que la sociedad sería administrada y dirigida por un directorio integrado por tres miembros: presidente, vicepresidente y superintendente, o por siete directores. A través de la participación en el capital de Fiasa, se estableció que el Estado tendría el derecho de nombrar al Gerente General de la empresa, y cuando el directorio estuviera compuesto por siete directores, también designaría un director más sin designación específica. Fiat tenía derecho a nombrar al director, al vicepresidente, al director superintendente y a los demás miembros del directorio. En la práctica, Fiat ocupaba los puestos clave de la organización, encargados de las áreas técnica, comercial y financiera. A juicio de la empresa italiana, el director general, designado por el Estado, no tendría poder efectivo en la empresa[19]. Teniendo en cuenta la ínfima diferencia en las inversiones entre las partes, tan sólo 2.000 dólares, parece una división de influencia desproporcionada.

En vista de lo anterior, podemos concluir que el compromiso financiero efectivamente asumido por el Estado en Fiasa no se limitó a 71,5 millones de dólares; ciertamente superó esta cantidad. El gobierno del Estado de Minas Gerais hizo tal compromiso con el fin de atraer a un gran fabricante de automóviles a su territorio, aprovechando su sector industrial, pero ¿por qué Fiat decidió instalarse en Brasil en la década de 1970, cuando los mayores fabricantes de automóviles del mundo ya estaban allí presentes? Trataremos de responder a esta pregunta en el siguiente apartado.

---

[18] Assemblea Legislativa de Minas Gerais, Resolución n. 1.048 de 06 de abril 1973.

[19] Prevedono che la gestione della SOCIETÀ sia affidata a una *DIRETORIA* con un Presidente Brasiliano senza effettivi poteri e a Membri designati da Fiat con poteri deliberativi ed esecutivi. BRASILE – Iniziativa Industriale 127 – Trattative con il Governo di Minas Gerais. Fondo Pedrana 3, 29 de enero 1973, p. 10, ASF.

Motivaciones para que Fiat se instalase en Brasil. Un abanico de oportunidades

> *Fiat llegó a Brasil con 20 años de retraso. Hubiera sido muy diferente si hubiéramos llegado a Brasil en ese momento* [1956], *pero aun así hay lugar para todos*[20].

Esta frase es del presidente de Fiat, Gianni Agnelli, dada a la prensa cuando llegó a Belo Horizonte, el 8 de julio 1976, un día antes de la apertura de la fábrica de Betim. La declaración muestra el arrepentimiento del empresario italiano por no haberse radicado antes en Brasil, cuando el país abrió la oportunidad al fabricante, durante el gobierno de Juscelino Kubistchek. Es una frase muy significativa y para comprenderla cabalmente debemos analizar la evolución del mercado automovilístico brasileño, la situación política y los caminos recorridos por Fiat.

Fiat se había negado a participar en la fase de implantación de la industria automotriz brasileña en la década de 1950, optando por instalarse en la vecina Argentina donde comenzó a producir sus automóviles en 1960[21]. El riesgo de invertir en el mercado brasileño en ese momento fue considerado demasiado alto no solo por la casa italiana, sino también por otros fabricantes que operaban en el país desde décadas, como Ford y General Motors, que consideraron el índice de nacionalización exigido por el gobierno brasileño demasiado alto. Sin embargo, en 1970, cuando Rondon Pacheco visitó la sede de Fiat en Turín y le invitó a instalarse en Minas Gerais, la realidad era otra. El mercado brasileño estaba creciendo a tasas altas, haciéndose mucho más atractivo, hasta el punto de que las renuentes Ford y General Motors ya estaban produciendo automóviles en Brasil en ese momento. Volkswagen, el mayor rival de Fiat en Europa, había asumido el riesgo de invertir en el mercado brasileño en la fase inicial de la industria y en 1970 ya producía localmente más de 230.000 unidades; mientras que Fiat, que había decidido invertir en Argentina, produjo alrededor de 50.000 coches en el país vecino en el mismo año, según consta en el acta del Consejo de Administración de 29 de enero 1971[22].

En 1970, Brasil estaba en medio de un *milagro económico* (1968-1973). A partir de 1968, la economía del país creció a tasas elevadas. En particular, para la industria au-

---

[20] "Agnelli sustenta que há lugar para todos", *O Estado de S. Paulo*. 9 de julio 1976, p. 37 (https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19760709-31072-nac-0037-999-37-not/tela/fullscreen, acceso: 11 de mayo 2022).

[21] *Sintesi dei colloqui con i Sigg. Ing. Minola e Dr. Chivino*, 12 de marzo 1973. Carpeta A.1.1.312, ASF.

[22] Verbale del 29 de enero 1971. Carpeta Verbali del Consiglio di amministrazione Fiat 1971, ASF.

tomotriz fue un período de gran crecimiento. Desde 1968 hasta la firma del Convenio de Comunión Fiat/Estado de Minas Gerais en 1973, el mercado creció más del 180 por ciento, pasando de 232.029 unidades en 1968 a 658.592 en 1973, con un crecimiento anual significativo, como se muestra en el cuadro 3.

En un documento conservado en el Archivio Storico Fiat de Turín, de marzo 1971, elaborado unos tres meses después de la visita de Rondon Pacheco a Fiat por Elio Peccei, posiblemente, con el Banco Sudameris, se hace un análisis del mercado brasileño y de las posibles formas de inserción de la empresa en él[23].

Cuadro 4. Tasas de crecimiento del mercado de automóviles en Brasil, 1968-1973 (en %)

Año	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Crecimiento	20	33	22	27	17	19

Fuente: ANFAVEA: *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2020* (https://www.anfavea.com.br/anuario2020/site/anuario_2020.pdf, acesso: 11 de mayo 2022).

Cuadro 5. Sector automovilístico en Brasil, 1970-2000

Año	Flota circulante	Previsión de demanda	Producción efectiva*
1970	2.127.000	335.000	373.643
1980	5.614.000	520.000	979.293
1990	9.834.000	960.000	782.248
2000	14.430.000	1.150.000	1.513.431

Fuente: *Commento allo studio sul Brasile del Rag. Elio Peccei*, 16 de marzo 1971. ASF. Fondo Pedrana 3. * ANFAVEA: *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2020* (https://www.anfavea.com.br/anuario2020/site/anuario_2020.pdf, acesso: 11 de mayo 2022).

Elio Peccei fue designado en varios artículos del diario *O Estado de S. Paulo* como director de Fiat en Brasil. En su estudio, tiene una opinión decididamente positiva sobre la oportunidad que Fiat entrase en Brasil, aunque lo considera un plan extremadamente difícil de llevar a cabo. En este documento hay un pronóstico elaborado por el área de marketing de Fiat del mercado brasileño de automóviles hasta el año 2000 (ver cuadro 4).

[23] *Commento allo studio sul Brasile del Rag. Elio Peccei*, 16 de marzo 1971. Fondo Pedrana 3, ASF. El documento no aclara que se trate de Banco Sudameris, pero el tema tratado y el artículo italiano "la" antes de la palabra Sudameris sugiere que se trata de la "Banca Sudameris", en italiano.

Para el equipo de Fiat, estas cifras evidenciaban un notable auge del mercado brasileño en los años 1980-1990, que la división de marketing de Fiat consideró una consecuencia natural del período de consolidación y ajuste de las estructuras del país en los años 1970-1980 (sin especificar cuáles). A pesar de considerar cuestionable la llegada de Fiat a Brasil, mirando aisladamente la década de 1970, consideraron que el auge de la década siguiente justificaría la inserción en el mercado brasileño. Por tanto, era de este mercado con un alto nivel de crecimiento y con unas perspectivas de futuro muy optimistas, a juicio de la propia compañía, de donde en aquel entonces todavía Fiat quedaba excluida. La realidad fue bastante diferente a la predicción realizada en 1971, tanto en las cifras estimadas como en el auge de la década de 1980, como se puede observar en el cuadro 3.

La década de 1970 estuvo marcada por importantes movilizaciones laborales en Italia, y Fiat no salió ilesa de ese proceso. Las huelgas comenzaron en 1968 y continuaron hasta 1980. En 1969, Fiat dejó de producir 130.000 automóviles como resultado de las huelgas, número que aumentó a 150.000 en 1972 y en 1973 sufrió su primera pérdida operativa desde el final de la Segunda Guerra Mundial, dejando de pagar dividendos a los accionistas[24]. Con las huelgas, el coste de la mano de obra subió, con base 100 en diciembre de 1968, el coste de la hora de trabajo había subido a 123 en enero de 1970 y 141 en diciembre 1970[25]. También en sus filiales europeas hubo problemas. En España desde la segunda mitad de los años sesenta los conflictos laborales fueron aumentando y en 1971 se llegó a ocupar la fábrica de Barcelona[26]. En la vecina Argentina, otro mercado importante para la empresa italiana, Fiat también venía enfrentándose con los movimientos sindicales[27]. En enero de 1971, la fábrica de Fiat en Córdoba fue ocupada por trabajadores y alrededor de 300 directores y técnicos de la empresa fueron tomados como rehenes[28].

---

[24] FRIEDMAN, Alan: *Agnelli and the network of Italian Power*. Boston, Massachusetts: Dutton, 1988, citado en CLARK, Jennifer: *Nos bastidores da Fiat*. *A ousadia de uma tradição que se reinventou e venceu a crise*. São Paulo: Saraiva, 2012, pp. 123-124.

[25] FIAT: *1970 - 65° esercizio - Assemblea ordinaria e straordinaria degli azionisti*. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione*, 29 de abril 1971, p. 17 (http://www.byterfly.eu/islandora/object/librib:945722#mode/2up, acceso: 11 de mayo 2022).

[26] TAPPI, Andrea: *SEAT. Modelo para armar. Fordismo y franquismo (1950-1980)*. Valencia, Fundació Cipriano García de CCOO de Catalunya-Germania, 2010.

[27] ROBERTINI, Camillo: *Érase una vez la Fiat en Argentina. Una cadena de montaje entre memorias e historias*. Buenos Aires, Prometeo, 2022. Véase también el texto del mismo autor en este dossier.

[28] Verbale del 29 de enero 1971. Fondo Verbali del Consiglio di amministrazione Fiat 1971, ASF.

El 21 de marzo 1972, el presidente de Fiat en Argentina, Oberdan Sallustro, fue secuestrado por miembros del grupo trotskista ERP - Ejército Revolucionario del Pueblo y el 10 de abril 1972, después de tres semanas de cautiverio, Sallustro fue asesinado en las afueras de Buenos Aires, hecho que tuvo gran repercusión en Italia[29]. En un comunicado oficial, el gobierno italiano expresó *profunda consternación* por el hecho. El presidente de Italia, Giovanni Leone, envió sus condolencias a la viuda de Sallustro, al igual que el papa Pablo VI y el cardenal de Nápoles, región de origen de la familia del ejecutivo. Según el diario *O Estado de S. Paulo*, la dirección de Fiat intentó negociar con los secuestradores y estaba dispuesta a cumplir con las demandas que dependían de la empresa, pero el gobierno argentino no permitió tal negociación. Fiat consideró el acto como *violencia inútil* y suspendió sus actividades en todo el mundo el 11 de abril, como una forma de solidaridad con la familia del ejecutivo asesinado y los empleados de Fiat Argentina[30].

En Brasil, a diferencia de los problemas que enfrentó Fiat en Italia y Argentina, la realidad fue bien diferente para los empresarios. El país estaba en medio de una dictadura militar y los trabajadores tenían muchas dificultades para movilizarse, como podemos ver, por ejemplo, en el informe de la Comisión Nacional de la Verdad (CNV):

> *La represión militar de la clase obrera comenzó así con el arresto o la fuga forzada de los líderes sindicales y con el compromiso del Estado de recuperar el control sobre los trabajadores. Sólo en 1964, 409 sindicatos y 43 federaciones fueron objeto de la intervención del Ministerio del Trabajo. Entre 1964 y 1970 se realizaron 536 intervenciones sindicales –de las cuales 483 en sindicatos, 49 en federaciones y en cuatro confederaciones* [...] *Los sindicatos más grandes y políticamente activos fueron los más afectados*[31].

Además de frenar los movimientos sociales, el gobierno restringió fuertemente el derecho de huelga de los trabajadores, a través de la Ley 4.330 de 1 de junio 1964. Según esta ley, los trabajadores federales, estatales, municipales y de servicios esenciales tenían prohibido hacer huelga. También se prohibieron las huelgas de solidaridad y

---

[29] "Raptado diretor da Fiat argentina", *O Estado de S. Paulo*, 22 de marzo 1972, p. 1 (https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19720322-29745-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen, acceso: 11 de mayo 2022).

[30] "Família diz que a culpa é do governo", *O Estado de S. Paulo*, 11 de abril 1972, p. 2 (https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19720411-29761-nac-0002-999-2-not, acceso: 11 de mayo 2022).

[31] *Relatório da Comissão Nacional da Verdade*, vol. II, texto 2, 10 de diciembre 2014, pp. 60-61 (http://cnv.memoriasreveladas.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=571, acceso: 11 de mayo 2022).

las de carácter político, social o religioso. En la práctica, las huelgas se volvieron casi inviables, los juzgados laborales en general sólo consideraban huelgas legales aquellas de los empleados de empresas que no habían pagado salarios por más de tres meses. En 1966, el gobierno pasó a tener poder de decisión sobre las tasas de reajuste salarial, lo que sumado a la desmovilización de los trabajadores resultó en una reducción salarial. A modo de ejemplo, en el sector metalúrgico, al que pertenecía Fiat, entre 1966 y 1974 hubo un aumento de la productividad del 99 por ciento, mientras que los salarios reales medios se mantuvieron sin cambios[32].

También según el informe de la CNV, las empresas privadas colaboraron activamente con el régimen militar para evitar que los trabajadores se organizaran en defensa de sus derechos, contribuyendo así a la *pacificación* de los movimientos sindicales. En el segmento de automóviles, el informe cita el caso de Volkswagen, afirmando que hay varios documentos que prueban la cooperación de la empresa con el régimen militar. En un caso de grave violación de los derechos humanos, el trabajador Lúcio Bellentani fue torturado dentro de las instalaciones de Volkswagen en São Bernardo do Campo. Más de 20 trabajadores metalúrgicos fueron arrestados, la mayoría empleados de Volkswagen, los demás de Mercedes-Benz, Perkins y Metal Leve[33]. Así, el Estado no sólo limitaba la acción del movimiento de los trabajadores, sino que también *otorgó* ese control a las grandes empresas.

Para una empresa como Fiat, que venía enfrentando serios problemas laborales en sus principales países productores, Italia y Argentina, este control estatal de los trabajadores y su *licencia* para hacer lo mismo debió ser muy tentador. Brasil representó una oportunidad para Fiat de entrar en un mercado en rápido crecimiento y, al mismo tiempo, sin preocupaciones sobre movimientos sindicales y aumentos salariales para sus trabajadores. Según Freitas, en Betim no existía un sindicato de trabajadores metalúrgicos antes de la creación de Fiat[34]. El Sindicato de Trabajadores Metalúrgicos de Betim fue creado en 1976, en vísperas de la inauguración de la nueva fábrica Fiat. Antes de eso, solo existía la Asociación de Metalúrgicos de Betim, que se formó en 1974, por lo tanto, después de la firma del acuerdo entre Fiat y el gobierno de Minas Gerais.

---

[32] Ibídem, pp. 69-70.

[33] Ibídem, p. 72.

[34] DE FREITAS, Marina Mônica: *Movimento operário e sindical dos metalúrgicos de Betim (MG) nos anos 1990*: *refluxo ou declínio?* Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2005.

Al igual que Volkswagen, tenemos indicios de que Fiat ejerció posteriormente esta facultad otorgada por el Estado brasileño para controlar a sus empleados. La sección *Jornal do Carro* del diario *O Estado de S. Paulo* del 25 de febrero 2019 publicó el resumen de un reportaje de la página web *The Intercept Brasil*, en el que afirmaba que Fiat también colaboró con la dictadura, permitiendo la presencia de un aparato de represión dentro de sus instalaciones en Betim. Fiat, a través de su jefe de seguridad, el coronel Joffre Mario Klein, registró a sus empleados y negoció su destino con los organismos de represión de la dictadura. La empresa asegura no tener *ningún recuerdo del tema*[35]. Klein estaba subordinado directamente al presidente de Fiat en Brasil, como se puede ver en el organigrama de la empresa del 30 de enero de 1980, lo que indica la posibilidad de que la presidencia de la empresa tuviese conocimiento de los hechos denunciados por el informe[36].

Entre los estudios de viabilidad del proyecto para instalarse en Brasil, Fiat ciertamente evaluó aspectos relacionados con la disponibilidad de mano de obra adecuada a sus necesidades, así como los costes involucrados, dada la relevancia que el tema tiene para una actividad industrial, sin embargo en el documentos evaluados, hubo pocas citas sobre este tema. En un documento que analiza el mercado brasileño, posiblemente de 1972, leemos: *En general, se puede decir que la fuerza de trabajo es altamente eficiente y de rápido aprendizaje. Se nos informó de un período de aprendizaje promedio de dos meses. Absentismo casi inexistente*. Esta es la conclusión del documento:

> *Toda la configuración del sector automotriz, concentrado en la región de São Paulo, donde ya se están dando fenómenos de rotación, se basa en el supuesto de costes laborales considerablemente bajos, a pesar de ser los más altos de Brasil. Es evidente que la experiencia adquirida en las actividades industriales del sector demuestra la validez de este enfoque, que permite mantener los productos dentro de los límites de costes competitivos y permite incluso que los programas de exportación de componentes o automóviles aprovechen las ventajas que ofrece la normativa vigente*[37].

En otro documento reservado de febrero 1973, elaborado por lo tanto cerca de un mes antes de la firma del convenio, se afirma que el salario medio, en términos rea-

---

[35] "Fiat colaborou com a ditadura no Brasil", *O Estado de S. Paulo*, Caderno *Jornal do Carro*, 25 de febrero 2019 (https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/fiat-colaborou-ditadura-brasil/, acceso: 11 de mayo 2022).

[36] *Organigramma Fiat Automóveis*, 30 de noviembre 1980. Fondo Dipartimento affari internazionali, 24-2, ASF.

[37] *Sensazione sul mercato* [1972]. Carpeta A.1.1.843/1 [1972], ASF.

les, pasó del índice de 100 en 1962 a 140,7 en 1972, y que la renta per cápita anual en el país era extremadamente baja, especialmente en la región norte, con menos de 200 dólares, en comparación con los 800 dólares en São Paulo. También se consideraba que la mano de obra era ilimitada y costaba entre 500 y 600 liras por hora, aproximadamente 1 dólar por hora; que los trabajadores trabajaban hasta 60 horas a la semana y el absentismo era del 1 al 1,5 por ciento. Solo faltaba mano de obra cualificada[38]. Además, la mano de obra en Belo Horizonte era un 25 por ciento más barata que en São Paulo[39]. Aparentemente, el tema laboral aparece poco en los documentos porque es un tema *resuelto*, ya que era de bajo coste –particularmente en Belo Horizonte– y eficiente, de rápido aprendizaje, con bajo índice de absentismo y sin un sindicato fuerte.

La decisión de una empresa de automóviles de invertir en un nuevo país va más allá de analizar su economía y sus relaciones laborales. Esta es una decisión muy compleja, ya que involucra altas inversiones financieras combinadas con el riesgo de fracaso de la nueva iniciativa. También implica estudiar el perfil del mercado consumidor, la red de distribución, la disponibilidad de proveedores, la ubicación de la fábrica, entre otros factores. Sin embargo, en un estudio del mercado brasileño elaborado por la Dirección Central de Marketing y Desarrollo de Fiat, en enero de 1972, escrito, por lo tanto, aproximadamente un año después de la visita de Rondon Pacheco a Turín, indica que la decisión de Fiat de entrar en Brasil también involucró factores políticos menos evidentes[40]. En este documento, el equipo evaluaba la viabilidad de entrar en el mercado brasileño. Desde el principio, afirmaba que el gobierno brasileño, a diferencia de otros países sudamericanos, tuvo la orientación de limitar el número de fabricantes en el país, cerrando así cualquier posibilidad de entrada a nuevas empresas en su mercado. Continuaba diciendo que tal política benefició a los fabricantes ya instalados en Brasil, quienes podrían aprovechar el fuerte crecimiento que registraría el mercado en los años siguientes, además de estar preparados para operar en el mercado internacional en el futuro. En estas condiciones, el equipo consideraba que la única posibilidad oficial (subrayado nuestro) de entrar en el mercado era a través de la adquisición de un fabricante existente, heredando su privilegio de estar ya presente en Brasil.

---

[38] *Documentazione sul Brasile*, 13 de febrero 1973. Carpeta A.1.1.312, ASF.

[39] *Brasile – Iniziativa Industriale 127 – Trattative con il Governo di Minas Gerais*, 29 de enero 1973, p. 6. ASF. Fondo Pedrana 3.

[40] *Viaggio in America Latina*, 20 de enero 1972. Carpeta A.1.1.843-1, ASF.

A la fecha de elaboración de este documento, el GEIA ya no existía, por lo que sus reglas se hallaban extinguidas. El 19 de junio de 1964 se crearon tres entidades: el GEIMEC - Grupo Ejecutivo de Industrias Mecánicas, dependiente de la Comisión de Desarrollo Industrial (CDI-1964), que incorporó al GEIA; el GEIMAR (Grupo Ejecutivo de Máquinas Agrícolas y Viales) y el GEIMAPE (Grupo Ejecutivo de Industrias Mecánicas Pesadas). El 18 de agosto de 1969 se creó el Consejo de Desarrollo Industrial (CDI-1969), en sustitución del CDI-1964. Al CDI-1969 estaban subordinados nueve grupos ejecutivos industriales, entre ellos GEIMOT (Grupo Ejecutivo de la Industria Automotriz), pero esta estructura duró poco. El 7 de diciembre de 1970 se reestructuró el CDI-1969 y se creó un nuevo Consejo de Desarrollo Industrial, el CDI-1970, con el GEP (Grupo de Estudios y Proyectos) bajo su estructura. También se crearon los Grupos Sectoriales, y el GEIMOT pasó a denominarse Grupo Sectorial nº 6 (GS-6), que posteriormente se denominó GS-5. Según Sydney Latini, a pesar de la existencia del GS, era el GEP el que realmente tenía poder:

> *La facultad de estudiar, informar y aprobar los proyectos de inversión pasó a ser exclusiva del GEP, que aprobaba en rito sumario, otorgando liberalmente incentivos, en una política caracterizada por la ausencia de criterios selectivos y de prioridades. Los Grupos Sectoriales (GS) sólo tenían la función de emitir certificados relacionados con los proyectos aprobados por el GEP, visar las guías correspondientes y monitorear su ejecución*[41].

Por lo tanto, cuando Fiat aún estaba considerando entrar en el mercado brasileño, era la estructura CDI-1970/GEP/GS la que estaba operando. Según Latini, no establecía reglas claras para el acceso de nuevas empresas de automóviles, como sucedió en el tiempo de GEIA. Si hubo una restricción en la aceptación de nuevos participantes en este mercado, como señaló el informe de Fiat de enero de 1972, aparentemente fue una restricción política. Como vimos, después de la extinción de la GEIA, nuevos fabricantes entraron en el mercado brasileño: Chrysler, en 1966; Ford comenzó a fabricar automóviles en 1967; General Motors y Alfa Romeo en 1968. Es importante señalar que Chrysler y Alfa Romeo entraron a través de la adquisición de una empresa que ya operaba en Brasil: Simca y FNM, respectivamente. A su vez, Ford y General Motors ya estaban presentes en el mercado brasileño como fabricantes de camiones, lo que corroboró la visión que tenía Fiat: la entrada de un nuevo fabricante en Brasil sólo podía hacerse a través de la compra de una empresa ya establecida, al menos oficialmente.

---

[41] LATINI, Sydney A.: *A Implantação*…, p. 278.

Según el informe, a pesar de la restricción de nuevos fabricantes por parte del Gobierno federal, algunos Estados, con el fin de desarrollar su propia estructura industrial, estaban presionando por un cambio en la política existente, siendo el Estado de Minas Gerais el más activo de ellos. De esta forma, Fiat creyó que podría tener éxito en su propuesta de entrar en el mercado brasileño al proponer instalarse en un área de bajo desarrollo industrial, como Minas Gerais y con una original fórmula de entrada. Continuaba diciendo que con esto, en la práctica, Fiat podría obtener las mismas condiciones reservadas para los fabricantes existentes, tanto en materia aduanera como fiscal, beneficiándose de concesiones previstas para áreas en desarrollo. En esta línea, para tener éxito, el proyecto debía contener algunas premisas: la fabricación de un vehículo popular, con un precio al menos un 33 por ciento inferior al Volkswagen Escarabajo; la instalación de la fábrica en un lugar aún no industrializado; dedicarse a la actividad de exportación de productos terminados, según un volumen y tiempo predeterminados; tener una producción con altísimo contenido local y, finalmente, calificar en lo posible como una iniciativa abierta a la participación del capital nacional.

Fiat consideró las condiciones extremadamente exigentes, lo que los llevó a reflexionar sobre la posibilidad real y la capacidad de asumirlas; pero, por otro lado, la empresa debería reflexionar sobre el riesgo de una renuncia definitiva al mercado brasileño, en pleno crecimiento de la demanda en el sector, si no salía adelante. Fiat acertó al advertir sobre el riesgo de quedarse fuera del mercado brasileño. En una conversación entre el superintendente brasileño de Fiat, Franco Urani, con el Ministro de Hacienda, Antônio Delfim Netto, el 12 de agosto de 1972, este último dejaba absolutamente claro que las negociaciones en curso eran la última oportunidad presentada a Fiat para instalarse en Brasil. Delfim Netto complementó el mensaje diciendo que, si Franco Urani no lograba convencer a la dirección de la empresa en Italia, hablaría él mismo con el presidente de Fiat.

Este relato de Franco Urani aparece en una carta que envió al director administrativo de Fiat en Turín, Luchino Revelli, en la que detallaba una conversación de aproximadamente una hora que mantuvo con el Ministro de Hacienda. Urani dijo que Delfim Netto, que era de origen italiano, aun sin poder declararlo explícitamente, mostró entusiasmo con la idea de que Fiat viniera a competir con Volkswagen en el mercado del automóvil. Podemos observar dos puntos importantes en esta comunicación, primero que Fiat contó con el apoyo del influyente ministro Delfim Netto para establecerse en Brasil; y, segundo, que se trataba de una oferta puntual, del tipo *tómalo o déjalo*. Era, por tanto, una advertencia a tener en cuenta en la decisión de la empresa italiana[42].

[42] *Carta DS 304 F. Urani a Luchino Revelli*, 14 de agosto 1972. Carpeta A.1.1.843-1, ASF.

A pesar de las dificultades políticas, la casa italiana contó con el apoyo del gobernador de Minas Gerais, Rondon Pacheco, lo que se mencionaba varias veces en el informe. En una de las citas, se dice que Rondon Pacheco era *particularmente influyente en la actualidad*, afirmación que tenía una base sólida. Rondon Pacheco nació en Uberlândia en 1919 e inició su carrera política a una edad temprana A los 27 años fue elegido diputado estatal por Minas Gerais por la UDN (Unión Democrática Nacional). En 1951 asumió como diputado federal, todavía por la UDN. Fue diputado federal en 1964 y desde un principio apoyó el golpe cívico-militar. En 1967, asumió la dirección del Gabinete Civil de la Presidencia de la República, en el gobierno del General Costa e Silva (1967 a 1969), y aún era ministro de Estado cuando se promulgó el Acto Institucional nº 5 (AI-5) de 13 de diciembre 1968. El AI-5 marcó la vuelta de tuerca de la dictadura militar en Brasil. Mediante esta ley, el Presidente de la República tenía facultades casi ilimitadas, como clausurar el Congreso Nacional y cancelar los mandatos de los parlamentarios. Es considerado el acto más radical de la dictadura militar brasileña, y estuvo vigente durante diez años.

El 30 de octubre de 1969, cuando el General Emílio Garrastazu Médici asumió como Presidente de la República, Rondon Pacheco dejó la jefatura del Gabinete Civil y retomó su mandato parlamentario. En noviembre de 1969, por designación de Emílio Garrastazu Médici, asumió la presidencia de Arena (Aliança Renovadora Nacional) como partido de gobierno. En 1970, Rondon Pacheco viajó por Brasilia para recopilar información sobre los candidatos arenistas a los gobiernos estatales. Sus impresiones, junto con la información proporcionada por el SNI (Servicio Nacional de Información) guiaron las opciones de Garrastazu Médici para los futuros gobernadores estatales sin la participación del voto popular. Él mismo fue postulado y elegido indirectamente por la Asamblea Legislativa de Minas Gerais para el cargo de gobernador[43]. Aparentemente, Rondon Pacheco fue, por tanto, un político alineado con el poder central durante la Dictadura Militar y de hecho tuvo influencia en el Poder Ejecutivo, como se menciona en el informe Fiat.

Cuando evaluamos todos los factores presentados, podemos deducir que la invitación de Rondon Pacheco al directorio de Fiat en diciembre de 1970 fue un abanico de oportunidades que la automotriz italiana no podía ignorar. Fiat contó con el apoyo de un influyente gobernador, Rondon Pacheco, cuyo Estado se adecuaba perfectamente al ser una zona de bajo desarrollo industrial, factores que sin duda facilitarían el apoyo y aprobación del

[43] *Entrada Rondon Pacheco*. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil CPDOC-FGV (http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/pacheco-rondon, acceso: 11 de mayo 2022).

proyecto por parte del gobierno federal. Por otra parte, era la última oportunidad de Fiat para entrar en el tentador mercado automovilístico brasileño, que crecía con fuerte pujanza, además de poder operar en un país en el que tenían prácticamente la garantía de que no tendrían problemas con la mano de obra (al menos mientras durase la dictadura), que venían causando daños y preocupaciones a la dirección de la empresa italiana. Si Gianni Agnelli lamentó que Fiat no hubiera aceptado la invitación del gobierno brasileño en la década de 1950, esta era la oportunidad de corregir el error del pasado.

Consideraciones finales

Fiat llegó tarde a Brasil, en comparación con las otras grandes empresas de la época. Decidió no instalarse en Brasil en la década de 1950, cuando la industria automotriz se estableció en Brasil, y solo construyó su fábrica en la década de 1970.

Fiat no vio con buenos ojos su llegada a Brasil en la década de 1950, cuando el mercado brasileño de automóviles aún estaba restringido y las exigencias del gobierno eran altas, en términos de nacionalización de vehículos. Este no era el caso en la década de 1970. El mercado ya estaba maduro, creciendo a altas tasas y los mayores fabricantes de automóviles del mundo ya estaban operando en Brasil. Además de un mercado en rápido crecimiento, Fiat encontraría aquí un país en medio de una dictadura militar, en el que la capacidad de movilizar a la clase trabajadora para lograr sus demandas era casi inexistente. Se trataba de una situación bastante diferente comparado con el escenario encontrado por la empresa en Italia, pero también en España con la SEAT y en la cercana Argentina, donde enfrentaron constantes huelgas e incluso actos terroristas, como el secuestro y muerte del director Oberdan Sallustro. Brasil, en cambio, podría ofrecer tranquilidad y un mercado en expansión.

Incluso llegando a Brasil dos décadas después de la implantación de la industria automotriz en el país, Fiat recibió beneficios e incentivos que excedieron los estándares practicados en el mercado hasta entonces, incluyendo la reducción de inversiones y disminución del riesgo empresarial al tener al Estado de Minas Gerais como socio. Es evidente que Fiat logró imponer sus condiciones al gobierno de Minas Gerais para instalar allí su fábrica. Por otro lado, el acuerdo también representó un hito importante en el proceso de industrialización de Minas Gerais. Comprender si todo el esfuerzo realizado valió la pena para el Estado de Minas Gerais requiere más investigaciones y análisis.

(Traducción del portugués de Andrea Tappi.)

UNA FÁBRICA DE AUTOS HECHA DE PAPEL. LA HISTORIA DE LA FIAT CONCORD ARGENTINA A TRAVÉS DE SU REVISTA DE EMPRESA *NOSOTROS* (1964-1978)

A car factory made of paper. The history of Fiat Concord Argentina through its house organ Nosotros *(1964-1978)*

Camillo Robertini
Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile

Resumen: En los últimos años ha ido creciendo el interés hacia la historia de las empresas multinacionales en América Latina y su impacto en el escenario económico y social de los países del Cono Sur. Dentro de este campo, en el cruce entre historia económica e historia del trabajo, se ubican también los estudios acerca de la empresa de capital italiano Fiat. Este artículo es una contribución al conocimiento general acerca de la llegada de Fiat a Argentina y su impacto sobre las vidas de los trabajadores y de las comunidades que crecieron alrededor de sus plantas. Para alcanzar este objetivo, el ensayo toma como perspectiva las representaciones sociales contenidas en la revista de la empresa, *Nosotros Fiat*, a través de la cual iremos reconstruyendo la historia de la empresa, las relaciones industriales y el esfuerzo propagandístico puesto en marcha por la marca italiana. Proponemos como hipótesis que las representaciones sociales presentes en la revista nos ofrecen una imagen completa de lo que se definió *mundo Fiat*, es decir, el conjunto de relaciones sociales, el *know-how* tecnológico y la esperanza por el porvenir típicamente representado por una multinacional en los años setenta.

Palabras clave: Fiat Concord, Argentina, *Nosotros Fiat*, Historia del trabajo.

Abstract: In recent years, interest has been growing in the history of multinational companies in Latin America and their impact on the economic and social scenario of the countries of the Southern Cone. Within this field, at the crossroads between economic history and work history, studies about the Italian capital company Fiat are also located. This article is a contribution to the general knowledge about the arrival of Fiat in Argentina and its impact on the experience of the workers and the communities that grew up around its plants. To achieve this objective, the essay takes as a perspective the social representations contained in the house organ of the company *Nosotros Fiat*, through which we will reconstruct the history of the company, the industrial relations and the propaganda effort launched by the Italian brand. As hypotheses, we claim that the social representations reflected in the house organ of the company can offer us a complete image of what was defined as the *Fiat world*, that is, the set of social relations, technological know-how and hope for the future typically represented by a multinational in the 1970s.

Keywords: Fiat Concord, Argentina, *Nosotros Fiat*, Labour History.

Introducción

La llegada de las grandes empresas multinacionales occidentales a América Latina es una temática cada vez más presente en el interés de la historia económica y de las empresas[1]. El aporte de las grandes multinacionales después de la Segunda Guerra Mundial y en el contexto de la Guerra Fría es un campo que ha ido expandiéndose enormemente. La historia de una empresa multinacional no nos habla únicamente de los números, balances y perspectivas económicas, sino del complejo entramado político, cultural y social que se articula a su alrededor. Acercarse a una gran multinacional con decenas de fábricas distribuidas alrededor de los continentes, miles de trabajadores, técnicos y gerentes significa también entrar en contacto con un mundo complejo, no abordable únicamente desde lo económico ni, exclusivamente, a partir del punto de vista de su fuerza de trabajo.

[1] Algunas partes de este ensayo han sido publicadas en ROBERTINI, Camillo: *Érase una vez la Fiat en Argentina, una cadena de montaje entre historia y memoria*. Buenos Aires, Prometeo, 2022.

En este contexto, nuestro desafío consiste en pensar formas alternativas y vías posibles para analizar el objeto de estudio, es decir el complejo entramado representado por una multinacional italiana que se instaló en Argentina a principios de la década de los años cincuenta. Conscientes de que las representaciones sociales son un elemento ineludible para reconstruir no solamente la historia, sino también la ideología y la proyección de grandeza de una multinacional, en este texto nos proponemos analizar la revista de empresa de la Fiat Concord, *Nosotros Fiat*, como si se tratara no solamente de una fuente útil para informarnos acerca de los acontecimientos del grupo industrial, sino también como una herramienta indispensable para comprender la idiosincrasia de una empresa y su visión de las relaciones industriales, de las relaciones con los gobiernos y de su visión del rol de la empresa en América Latina durante la Guerra Fría.

A través del análisis de la revista empresarial, pretendemos ofrecer una panorámica del entramado social, político y cultural de la Fiat Concord, arrojando luz sobre los mecanismos a través de los cuales buscó difundir un pensamiento social útil para perseguir sus objetivos económicos e industriales. Para ello, este ensayo se articula en dos apartados principales, una introducción acerca de la historia del grupo Fiat en Argentina y un segundo en el cual se analiza la revista *Nosotros Fiat*, a partir de distintas temáticas: las representaciones de las relaciones industriales, lo cotidiano en la fábrica, la moralidad y la sexualidad de los y las trabajadores/as. Recurriendo a una documentación que no ha sido analizada previamente, ofreceremos un acercamiento al *mundo Fiat* y a sus representaciones, contribuyendo de este modo al conocimiento de una parte todavía por conocer de la historia reciente de Argentina.

La historia de Fiat en Argentina

La llegada de las grandes empresas automotrices a Latinoamérica se sitúa en los primeros veinte años del siglo XX. En ese entonces, marcadas por un enorme dinamismo, los principales grupos europeos y norteamericanos empezaron a exportar sus productos hacia el continente. Los primeros vehículos fueron destinados al mercado de lujo, concentrado fundamentalmente en las grandes ciudades: Ciudad de México, Caracas, San Pablo, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Rosario y Santiago de Chile. En ese entonces, las automotrices impulsaron una red de concesionarias e importadoras para vender sus productos. Sin embargo, a partir de la segunda posguerra, con mayor fuerza que antes, las automotrices comenzaron a producir directamente en

los principales países de la región. La Fiat, fundada en 1899, se lanzó a la conquista de los mercados mundiales sin alcanzar el nivel tecnológico ni el volumen de ventas de empresas como Renault o Ford.

Fiat, que durante décadas creció vinculada al mercado local, a principios del siglo XX ya comenzó a proyectarse en los mercados de Europa, Norteamérica y Asia. Solo en 1919 la marca italiana se estableció en Argentina, a través de la implantación de una sucursal comercial en Buenos Aires. Luego, en 1923, inauguró un salón de exposición ubicado en la Avenida de Mayo de la ciudad capital. En ese entonces, se distribuyó también un catálogo de productos que se editaba allí y que rápidamente se transformó en el centro de los negocios de esta empresa en América Latina[2].

Desde sus comienzos, Fiat implementó una estrategia comercial que apuntaba a estrechar lazos con las comunidades de italianos emigrados, con el doble objetivo de vender sus productos a los nostálgicos de la península y de establecer vínculos con el activo mundo empresarial ítalo-descendiente. Éste, presente en los principales centros urbanos del país, ofrecía a la firma italiana una posibilidad más de penetrar en el mercado local.

La presencia de la automotriz fue, sin embargo, poco relevante, y en 1925 sólo el 4,2 por ciento de los vehículos exportados desde Italia llegaron a Argentina[3]. Las dificultades de incrementar las exportaciones hacia América Latina residían en la mayor facilidad que tenían empresas como Ford y Chevrolet, que ensamblaban sus vehículos en Buenos Aires, y en la poca fiabilidad de los transportes transoceánicos utilizados para enviar regularmente vehículos y repuestos desde Europa.

Argentina, el gran país del Cono Sur, durante la Segunda Guerra Mundial se vio beneficiada ya que, en un contexto mundial marcado por la producción bélica y la escasez de materias primas y alimentos, se transformó en el llamado *granero del mundo*. Terminada la guerra, el país sudamericano se encontraba con enormes créditos a cobrar frente a los gobiernos de Estados Unidos e Inglaterra y con una industria nacional que había ido creciendo a medida que disminuía la presión de los productos antes comer-

---

[2] ROBERTINI, Camillo: *Quando la Fiat parlava argentino: una fabbrica italiana e i suoi operai nella Buenos Aires dei militari (1964-1980)*. Milán, Mondadori Education, 2019; SCARZANELLA, Eugenia: *La FIAT in America Latina (1946-2014)*. Florencia, goWare, 2020.

[3] BIGAZZI, Duccio: "Un'impresa italiana sul mercato mondiale: l'attività multinazionale della Fiat fino al 1940". *Annali di storia dell'impresa*, 1986, 2, pp. 209-263.

cializados por los países occidentales. A raíz de esa amplia disponibilidad de divisas y en un contexto político incapaz de encauzar las nuevas demandas políticas provenientes de los sectores populares, apareció en el escenario nacional el movimiento peronista. Juan Domingo Perón resultó electo presidente en 1946 con un programa que prometía la soberanía nacional, la justicia social y la *felicidad del pueblo*. Con ideas pocos claras acerca de cómo alcanzar esos ambiciosos objetivos, el gobierno de Perón se dirigió hacia un paradigma económico de tipo expansivo inspirado en las teorías económicas de Keynes.

La política económica del peronismo, sin embargo, osciló entre la tentación del dirigismo estatal y el recurso al *know-how* tecnológico de las empresas europeas y norteamericanas ya que, si bien Argentina había ampliado enormemente su potencial industrial, en promedio tanto las pequeñas como las medianas y grandes empresas sufrían un retraso tecnológico imposible de superar sin el conocimiento y los capitales extranjeros[4].

En el marco del segundo plan quinquenal impulsado por el peronismo, el Estado empresario realizó inversiones en el sector del metal y siderúrgico, apuntando al fortalecimiento de la industria pesada y al surgimiento de la automotriz, sin excluir la participación de capitales y empresas extranjeros[5]. Entre 1947 y 1948 se implementaron los planes de atracción de empresas extranjeras, con los cuales se esperaba dar una respuesta duradera a la necesidad de motorizar el agro argentino y proveer autos económicos a las principales ciudades del país. Durante la etapa de radicación de empresas foráneas, dentro de las cuales aquellas de capital italiano ocuparon un lugar de primera línea, llegaron a Argentina miles de pequeñas y medianas empresas y, entre las grandes, la Fiat. La motorización de Argentina por mano de las automotrices europeas fue un fenómeno de primaria importancia no solamente desde el punto de vista industrial, sino también en lo que respecta a la modernización de los consumos culturales y de los estilos de vida de una generación[6].

---

[4] ODISIO, Juan, ROUGIER, Marcelo: "La industrialización argentina revisitada. Un repaso estilizado de los avatares de la producción manufacturera en el largo plazo (1880-2020)". *Revista del Instituto Riva-Agüero*, 2022, (7)1, pp. 15-55.

[5] BELINI, Claudio: "Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958". *Revista de Historia Industrial*, 2006, 31, pp. 109-138.

[6] LLUCH, Andrea, LANCIOTTI, Norma Silvana: "Las empresas europeas en Argentina: condicionantes, destinos de inversión y cambios organizativos entre la primera y la segunda guerra mundial". *Desarrollo Económico*, 2012, 205, pp. 119-146.

El llamado a las multinacionales extranjeras que se dio a partir de 1948 no contrastaba con los planes industrialistas del peronismo, sino que era parte de una política económica que apuntaba a equilibrar la balanza comercial para luego seguir con el proyecto industrialista anclado en la sustitución de importaciones.

En el bienio 1947-48, mientras que Italia se constituía en república y todavía humeaban sus ciudades sacudidas por los bombardeos de la Segunda Guerra, el Gobierno argentino y el italiano subscribieron distintos convenios de cooperación económica. En ese entonces, las empresas del metal italianas consideraron a Argentina como un mercado natural y por esa razón Fiat, junto con otros grupos como Pirelli, Techint y Olivetti, decidió desembarcar en el subcontinente[7]. Fiat eligió como jefe de la misión italiana en Argentina y Sudamérica a Aurelio Peccei, un gerente que se había desempeñado entre las dos guerras en distintas iniciativas de Fiat en la Unión Soviética y China. Peccei fundó la Delegación Fiat para América Latina (DAL) y escogió a Buenos Aires como centro de sus negocios.

Durante el gobierno de Perón, la empresa italiana se instaló en la ciudad de Córdoba, donde, junto con la Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) y el general Manuel Savio, colaboró en el esfuerzo industrial del peronismo sobre todo en el sector de los tractores y productos destinados a la agricultura. Tras distintos intentos de establecer una planta en Mendoza y mediar con Fabricaciones Militares, finalmente la Fiat levantó su planta de tractores en Córdoba en 1954 y tomó la denominación Fiat Concord, que la acompañó hasta 1980[8]. A raíz de la caída del segundo gobierno peronista en 1955, la empresa, sospechosa de haber crecido muy rápidamente gracias a la buena relación entre su presidente Vittorio Valletta y Perón, siguió operando en el país no obstante el recelo del gobierno de facto.

Fue, sin embargo, a partir de la llegada a la presidencia de Arturo Frondizi (1958) que la empresa expandió y diferenció su presencia en Argentina. En el marco de la euforia generada por las inversiones de la Alianza para el Progreso (AP) y de los subsidios brindados en el marco del proyecto económico desarrollista en los años sesenta, Fiat alcanzó una posición dominante en el mercado. Las buenas relaciones entre Roma y Buenos Aires jugaron un papel fundamental para la prosperidad de la Concord y para el cumplimiento de sus objetivos productivos. Entre 1955 y 1969 se inauguraron

---

[7] BERTAGNA, Federica: "Techint e gli altri. Penetrazione industriale ed emigrazione italiana nell'Argentina peronista (1946-1955)". *Studi storici*, 2014, (55)3, pp. 615-644.

[8] "Fabbrica in Córdoba", 1950. Fondo Divisione Affari Internazionali, legajo 2/1, Archivio Storico Fiat.

las fábricas de Córdoba Grandes Motores Diesel (1955) y Materfer (1957); en Tres de Febrero, Gran Buenos Aires, la fábrica de automóviles de El Palomar (1962); en la ciudad de Santa Fe la fábrica de tractores de Sauce Viejo (1969). A este conjunto, se sumaban decenas de centros de asistencia técnicos y la sede central de la Fiat Concord ubicada en el rascacielos *Mirafiori* frente a la avenida 9 de Julio, en Capital Federal.

En 1969, su momento de mayor prosperidad, la Concord era la primera empresa privada del país, empleaba a 30.000 personas entre gerentes, técnicos y obreros, y ocupaba el 30 por ciento del mercado automotor, llegando a superar el 50 por ciento en cuanto a producción de material ferroviario y demás sectores. El modelo adoptado por Fiat para crecer en Argentina había sido el mismo utilizado en Italia y en España, es decir, apuntar a un control de carácter monopólico del mercado, entrelazar relaciones muy fluidas con los gobiernos de turno, ya fueran democráticos o autoritarios, absorber mucha más mano de obra de la que realmente necesitaba para luego utilizar la *amenaza* de los despidos masivos frente a los gobiernos, que se verían en la obligación de subsidiar a la empresa con el fin de salvar el empleo[9]. Ese *modelo*, que sobre todo en los países de Latinoamérica determinó un muy bajo nivel de inversión en tecnología y renovación de maquinaria, entró en crisis a partir de la crisis petrolífera de 1973, cuyos efectos fueron particularmente graves sobre todo en los países *en vía de desarrollo*.

A partir de la crisis de 1973, Fiat emprendió internacionalmente un proceso de renovación y reforma de su organización que, asomándose a los años setenta ya parecía decrépita e incapaz de interpretar las necesidades del mercado y la nuevas condiciones de sus trabajadores en las líneas de montaje. A principios de la década de 1970, mientras que la economía argentina comenzaba un severo proceso recesivo, desde Turín la gerencia de la empresa empezaba a mirar a Brasil con mayor interés. Fue a en ese momento que la Fiat comenzó a disminuir sus inversiones en Argentina y a preparar una radical reforma de su presencia en la región. La muerte de Oberdan Sallustro, asesinado en 1972, y el retiro de Peccei de la presidencia de la Concord contribuyeron a la aceleración de la caída de la empresa. Entre la tercera presidencia de Perón y el último golpe de estado (1973-1976) la situación no mejoró. Las perspectivas económicas entre el Rodrigazo (una abrupta devaluación del peso argentino) y el golpe empeoraron y con ellas las perspectivas de poder seguir produciendo en el país.

---

[9] TAPPI, Andrea: *Un'impresa italiana nella Spagna di Franco: il rapporto Fiat-Seat dal 1950 al 1980*. Perugia, Crace, 2008.

A partir de la instauración del régimen militar en 1976, las perspectivas fueron aun peores. La Fiat colaboró con el proceso represivo de los colectivos obreros más politizados. Sin embargo, la desaparición física de los *agitadores* y los despidos de los trabajadores politizados no fueron suficientes para recuperar la tónica perdida. Entre 1978 y 1980, coincidiendo con el cambio de paradigma económico impulsado por el Ministro de Economía José Martínez de Hoz, el grupo Fiat Concord despidió a miles de trabajadores. Luego, concluida una larga negociación, se fusionó con Peugeot Argentina y dio lugar al grupo automotor SEVEL Argentina, cuyo dueño fue el empresario italo-argentino Franco Macri. A partir de ese momento, la Fiat Concord tal como se había desarrollado a lo largo de los años, dejó de existir y con ella su imponente estructura social e ideológica que había contribuido a legitimar su acción en el país.

Pocos rasgos de ese pasado industrial sobreviven. Los tractores Fiat que, asombrosamente, todavía se ven en funcionamiento en el agro argentino, algún Fiat 600, ya objeto de culto por parte de los aficionados y, sobre todo, la revista *Nosotros Fiat*, son los últimos vestigios del grandioso y efímero imperio industrial construido entre Italia y Argentina.

La historia de la Fiat Concord a través de su revista de empresa *Nosotros Fiat* y *Nosotros*

Desde los años cincuenta, la Concord había implementado proyectos de organización del tiempo libre de sus obreros con una finalidad paternalista y pedagógica, dirigida a la *elevación cultural y la educación física e intelectual de los trabajadores*[10]. En todas las ciudades argentinas donde Fiat tenía sus establecimientos industriales, desde comienzos de los años sesenta y mediados de los setenta, se habían constituido centros culturales y deportivos, en los cuales los trabajadores y sus familias realizaban actividades deportivas y sociales. Los beneficios sociales que ofrecía la Fiat cubrían, en sintonía con el espíritu corporativo de la empresa, una gama tan amplia que iba desde la entrega de delantales y útiles escolares para los hijos de los empleados hasta juguetes para Navidad y servicios médicos especializados, incluida la odontología.

En el marco de estas iniciativas, cuya finalidad era la obtención de un estado de inmovilidad de la clase obrera y de sus reivindicaciones, la Fiat Concord implementó

[10] *Manual de normas y procedimientos de personal*. Buenos Aires, Fiat Concord, 1974.

sus aparatos de prensa empresarial. El objetivo por el que la empresa financió un departamento de comunicación se puede resumir en torno a la idea de que, a través de la propaganda, sus trabajadores hubiesen acatado la disciplina del trabajo no por imposición sino por disuasión. Fue, en este sentido, un intento en buena medida logrado, de construir una idiosincrasia del obrero Fiat que, sobre todo en la década de los sesenta, alejó a la masa obrera de las reivindicaciones sociales. Tomando como ejemplo la revista de empresa de Turín, *Illustrato Fiat*, y similares experiencias experimentadas en los Estados Unidos desde principio del siglo XX, la Fiat Concord en 1961 comenzó a editar su propia publicación.

Nosotros Fiat –luego llamada *Nosotros*– fue una revista interna que durante toda su existencia, entre 1961 y 1978, fue publicada y controlada directamente por la Dirección Central de la Concord. La revista estaba impresa a todo color, con papel brillante y satinado, y solía tener entre 40 y 50 páginas. Se publicó con regularidad, excepto cuando distintos hechos de la historia del país lo desaconsejaron, como por ejemplo el golpe de estado de 1966, el Cordobazo en 1969 y el golpe de 1976. La revista salía cada cuatro meses, con un *Suplemento Informativo* en el cual se exponían las novedades del grupo con un formato más parecido a un diario. La revista, de distribución gratuita para el personal y sus familiares, tenía una tirada de 10 mil a 20 mil copias por número y generalmente se repartía a la entrada o la salida del personal del establecimiento.

En *Nosotros* pueden observarse historias cotidianas que reflejan la vida de la comunidad laboral de Fiat Argentina. A través de la revista, podemos observar la construcción de un imaginario, de un sentido común, de una moral, de un modo específico de ser y parecer tendiente a construir un hombre nuevo Fiat. La gran narración de la Concord se basaba en una paradoja: por un lado, señalaba modelos de comportamiento acordes con una presunta *familia tradicional*, con su correspondiente división de roles en el interior de la familia, basada en el género; por otro lado, la gran multinacional transitaba la vereda opuesta, caracterizada por el proceso de modernización de los métodos productivos. Mientras la organización estaba inmersa en una renovación vertiginosa, su revista de referencia sostenía una concepción jerárquica y corporativa de las relaciones industriales y de la vida cotidiana. Al mismo tiempo, los valores en torno a los cuales giraba la narrativa de este medio de la empresa eran fijos y monótonos, al igual que el tiempo que describía. De *Nosotros* emerge un tiempo sin historia, una dimensión en la cual los años, los meses y los días se mezclan y confunden, y cuya única referencia está determinada por el cambio de los artefactos y de la moda que aparecen en las fotos.

La suma de estos elementos contribuye a crear un *imaginario Concord* monolítico, que se contrapone a la turbulenta historia política argentina. La construcción de ese imaginario descansaba sobre una eficaz comunicación empresarial, así como sobre un zócalo pragmático-doctrinario que era el cimiento del propio sistema organizativo: racionalidad, productividad, control del trabajo, reiteración de los roles jerárquicos en la empresa. La exaltación de valores indiscutibles, como el trabajo y la comunidad, además de contribuir al mantenimiento de los objetivos de la producción –y de las ganancias–, apuntaba a la preservación de la propia empresa.

La importancia de esos temas tendía también a la definición de un espacio simbólico (el de las relaciones industriales y de la vida alrededor de la fábrica), encaminado hacia el orden y el mantenimiento del *statu quo*. Ese proceso se servía de la homologación de valores, como ser el orgullo por la empresa, la abnegación, la moralidad, el sacrificio y el esfuerzo, con el objetivo de influir sobre las actitudes de los empleados.

La comunicación se basaba en una participación *clánic*a, a través de una representación mítico-simbólica de la empresa y de sus trabajadores[11]. El acento puesto en el espíritu de comunidad, una de los argumentos más presentes en Fiat, ya aparecía en el título de la revista. Literalmente, ese *Nosotros Fiat* y luego *Nosotros*, hacía referencia a la comunidad de trabajo, fundada en la familia biológica como la más perfecta organización industrial.

Para abordar el imaginario tejido atentamente por la empresa a través de su revista de empresa, recurriremos a un corpus de 41 números publicados entre 1964 y 1978[12]. A pesar de ser una publicación *menor*, su valor intrínseco se hace evidente por la forma en la cual fue conservada: en muchos casos fue guardada durante al menos cuarenta años en las viviendas de muchos ex trabajadores, circunstancia que nos habla de por sí acerca del valor que le otorgaba la comunidad de trabajo.

Arrojando una mirada a la revista en su conjunto, podemos observar los pilares sobre los cuales, durante los años sesenta, Fiat Argentina fue construyendo su propia legitimidad: familia, trabajo y entusiasmo por el futuro industrial del país. En uno de

[11] FASCE, Ferdinando: *Una famiglia a stelle e strisce: grande guerra e cultura d'impressa in America*. Bolonia, Il Mulino, 1993.

[12] Estos números, en buena medida fueron rescatados gracias a la atenta conservación de los extrabajadores que pude entrevistar, que me brindaron algunas copias. Otros, en cambio, fueron encontrados en la Biblioteca "Mariano Moreno" de Buenos Aires y en el Archivio Storico Fiat de Turín.

los primeros editoriales de *Nosotros*, resulta evidente de qué forma la revista de la empresa se proponía participar de la construcción de un espíritu de comunidad:

> *Esta revista busca, precisamente, materializar el anhelo de comunicación constante y unánime – inspirada en el ejemplo de la intimidad doméstica – que sentimos todos los siete mil quinientos hombres y mujeres del núcleo configurado por el nombre FIAT*[13].

La revista, en línea con otros análogos ejemplos internacionales –y sobre todo con el *Illustrato Fiat* de Turín– fue conformada por un grupo de periodistas y controlada por los gerentes de la Concord. Su formato inicial reproducía en buena medida el de una revista de empresa moderna con amplios espacios dedicados a las informaciones internas y a artículos sobre los distintos establecimientos. Contenía, también, distintas secciones que se centraban en el tiempo libre y la vida cotidiana de los trabajadores y familiares.

En la primera época de la revista, frecuentemente aparecían informaciones acerca de bodas, nacimientos y defunciones, con detalles y fotografías. Estos elementos contribuían a una idea de comunidad unida bajo la sombra de la gran fábrica. A estas temáticas se sumaban frecuentemente referencias moralizadoras e indicaciones acerca de los modelos y de la disciplina a acatar atentamente no solamente dentro, sino también fuera de la fábrica. Son innumerables, en este sentido, las referencias a las sanas costumbres, el deporte, la necesidad de rechazar los vicios y abrazar un modelo de vida Fiat que, según dejaba entender la empresa, habría de garantizar prosperidad y ascenso social:

> *Nuestro pueblo debe ser rescatado del vino, del bailongo, de la apuesta, de la lectura malsana, del amorío callejero, del trasnochar infeliz, para ser encauzado en las organizaciones del deporte caballeresco y para ser impulsado, dentro y fuera del hogar, hacia las expresiones bellas del talento, del buen gusto y de la alegría*[14].

En esta misma dirección ha de leerse un mensaje a la comunidad de trabajo redactado por el director general Oberdan Sallustro, que reclamaba:

> *el aporte de todos y cada uno de nosotros, a fin de que, acatando las enseñanzas sublimes del Redentor, trabajemos unidos, con serenidad y con fe, seguros*

[13] "Nuestro objetivo", *Nosotros Fiat*, 1964, 9, p. 1.

[14] "Diversión y cultura", *Nosotros Fiat*, 1964, 9, p. 28.

> *de que sólo así cumpliremos con nuestro deber hacia la comunidad y hacia nuestros hijos*[15].

A mediados de la década de los años sesenta, la empresa italiana parecía ofrecer un seguro porvenir, basado en el progreso colectivo y en el respeto, casi religioso, de las reglas y los reglamentos industriales. La exaltación del esfuerzo fabril se basaba en poderosas narraciones concentradas sobre la sabiduría y la capacidad de los trabajadores de la Fiat, así como sobre el esfuerzo colectivo representado por las fábricas de la Concord diseminadas en todo el país. Otra herramienta utilizada ampliamente por la patronal era la exaltación de la trayectoria y la historia del grupo industrial. En 1964, con ocasión de los primeros 10 años de presencia en Argentina, la empresa italiana dedicó un amplio espacio a una publicación sobre sus comienzos, intentando cimentar una narración industrial-nacionalista.

> *A los diez años de su aparición, el bisílabo Concord ha cobrado un relieve tan importante que lo proyecta de la ciudad de Córdoba a la de Buenos Aires; de todo nuestro país a la dimensión mundial de Fiat; de sus realizaciones en la Argentina al trabajo nuestro, como un símbolo de esa concordia que es la gran aspiración común*[16].

En un contexto de progresiva politización marcada por la proscripción del peronismo y la agudización del conflicto en la fábrica, los gerentes de la empresa emprendieron un camino de exaltación de sus propios logros, intentando involucrar en ese relato también a sus trabajadores. Estos, hasta 1969, se encontraban encuadrados en sindicatos amarillos, con trayectorias provenientes de la Acción Católica o cercanas al peronismo de derecha. En ambos casos, se trataba de sindicatos cuyo objetivo era apaciguar la protesta en la fábrica y favorecer un clima de "colaboración" entre los trabajadores y la empresa. En ese contexto, el décimo aniversario de la fundación de la Fiat Argentina fue aprovechado para alimentar un imaginario centrado en dos figuras fundamentales para el éxito de la empresa en Argentina:

> *Imposible recordar los orígenes de ese complejo industrial, mencionando sólo al grupo de personas arriba presentadas, que de aquéllos fueron testigos y partícipes in situ. El nervio y motor de la verdadera creación fue el grupo de pioneros, integrado por el Dr. Aurelio Peccei, el Dr. Oberdan Sallustro*[17].

---

[15] "Felices fiestas", *Nosotros Fiat*, 1965, 18, p. 1.

[16] "Concord", *Nosotros Fiat*, 1964, 11, p. 1.

[17] "La Fuerza creadora", *Nosotros Fiat*, 1964, 11, p. 8.

Además de enaltecer al grupo dirigente de la Concord, el número especial de *Nosotros Fiat* retomaba un imaginario desarrollista anclado en la exaltación de la fábrica a través de relatos y canciones:

> *Suena la campana*
> *Ya llegan los hombres que mueven palancas;*
> *que aprietan, golpean y el hierro trabajan.*
> *La fragua calienta,*
> *hasta el rojo vivo,*
> *aceros que pronto el martillo aplasta*[18].

El grupo Concord, durante la década de 1960, se esforzó por profundizar su presencia en el país. En 1962 se inauguró la fábrica de El Palomar, ubicada en el Gran Buenos Aires, primera fábrica de coches de la Fiat Argentina. Al mismo tiempo, mientras que la Concord diferenciaba su oferta productiva (camiones, material ferroviario, grandes motores diésel y automóviles) su director general, Aurelio Peccei, establecía fuertes vínculos con las fuerzas armadas. En un contexto de constante intervención de los militares en la vida política del país, para la Fiat acercarse a los castrenses significaba consolidar su futuro en el país. En julio de 1966, las fuerzas armadas derrocaron al gobierno constitucional de Arturo Ilia y establecieron una junta de gobierno. Pocos meses después Peccei, invitado a dar una charla por las nuevas autoridades declaró:

> *Podríamos justificar los gobiernos militares, por muy alejados que estén de nuestro concepto de democracia, a condición de que, mediante el empleo temporario de los resortes del poder, sean capaces de producir los cambios y las reformas tan largamente demorados que los gobiernos elegidos no han podido llevar a cabo. Muchos regímenes militares han gobernado en el pasado en América Latina: pero una nueva generación militar está surgiendo en la Argentina y el Brasil, formada por conductores jóvenes y con sentido de la responsabilidad, integridad personal y preparación técnica*[19].

Las páginas de *Nosotros Fiat* carecieron completamente de referencias al golpe militar y, en general, al nuevo clima de lucha contra los opositores que se había desencadenado. Cuanto más crecía la lógica del enemigo interno[20], menos referencias a la política y a la

---

[18] "Mi fábrica", *Nosotros Fiat*, 1964, 11, p. 12.

[19] PECCEI, Aurelio: *Relaciones entre países desarrollados y subdesarrollados y entre Oriente y Occidente*. Buenos Aires, Fiat Concord, 1967, pp. 19-20.

[20] FRANCO, Marina: *Un enemigo para la nación*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica Argentina, 2012.

contingencia se podían encontrar en la revista. En 1967, sin embargo, el presidente de facto Juan Carlos Onganía visitó la planta de El Palomar junto con altos mandos del gobierno militar. En esa ocasión, *Nosotros Fiat* dedicó amplio espacio a esa noticia, instalando la idea de una cercanía entre el militar argentino y los trabajadores.

En un artículo anónimo, se reseñaba el encuentro entre el castrense y algunos representantes sindicales. Tal como reportaba la nota,

> *El Presidente de la Nación dialogó con diversos grupos de operarios. En el sector terminación de coches, una delegación se le acercó [...] y uno de los obreros expresó que él y sus compañeros esperaban que el señor Presidente se llevara una buena impresión de esa planta*[21].

El artículo seguía subrayando la cercanía de los dirigentes de la Concord con el nuevo gobierno y con los desafíos industriales de Argentina. En esta misma línea tenemos las numerosas referencias a la contribución de la Fiat al desarrollo argentino:

> *El quehacer de Fiat Concord, ya no está restringido al ámbito nacional, sino orientado hacia el área del Mercado Común Latinoamericano: Agro, Energía, Transporte. La producción de bienes de capital, desde el origen de nuestra Empresa, fue destinada a servir las necesidades de tres sectores esenciales de la República: la mecanización del campo, la provisión de energía y la modernización y equipamiento del transporte, mediante la fabricación de tractores, motores diésel, grupos electrógenos, material rodante ferroviario y automóviles*[22].

Las narraciones nacional-industrialistas a menudo están acompañadas por reportajes desde la línea de montaje que, relatando la vida cotidiana en la fábrica, contribuían a una normalización del sistema industrial. Justamente, normalizar y apreciar el sistema industrial y la línea de montaje fueron dos objetivos que la Fiat Concord se propuso desde sus comienzos. En la sección *Reportaje a mí máquina*, desde 1964, el "house organ" intentó involucrar a la masa obrera en su propia narración, aunque la revista mantuvo un perfil alto, con artículos complejos y, en general, pensados para un público instruido de profesionales y no para trabajadores comunes y corrientes.

El final de la década de los 60 sacudió hasta las raíces a la sociedad argentina y también a la Fiat. En la ciudad de Córdoba, corazón industrial del país, se generaron pro-

[21] "Nos visita el presidente de la nación", *Nosotros Fiat*, 1967, 27, p. 35.

[22] "Lemas", *Nosotros Fiat*, 1967, 26, p. 1.

testas obrero-estudiantiles contra el gobierno militar. Las fábricas y barrios obreros fueron el centro de lo que se denominó Cordobazo. Si bien los obreros de la Fiat de Córdoba no encabezaron desde principio las protestas, los núcleos industriales de la Concord se transformaron en un laboratorio del clasismo sindical[23].

En algunas plantas de Córdoba, la dirección del sindicato amarillo fue tomada por el clasismo sindical y, si bien tuvo vida corta, el ejemplo del Sindicato de Trabajadores de Fiat Concord (SITRAC) y del Sindicato de Trabajadores de Materfer (SITRAM) abrieron la década de los años setenta como un peligroso antecedente, desde la perspectiva de la empresa. La Fiat, que en estos mismos momentos estaba atravesando las movilizaciones del llamado *autunno caldo* en Turín, aplicó medidas drásticas en Argentina: despidos masivos, persecución de los líderes sindicales y estrecha colaboración con las fuerzas represivas. Tal como la multinacional había experimentado en otros países, la estrecha vinculación entre Estado, fuerzas represivas y una red de informantes dentro y fuera de la fábrica logró que la empresa aislara a los elementos protestatarios.

La década de los años setenta en Argentina se abrió bajo la sombra de la creciente protesta social, de la explosión de la violencia política y de la definición de claros horizontes represivos. Las secuelas del Cordobazo determinaron la salida de Onganía del Gobierno nacional. En su lugar fue elegido presidente el militar Alejandro Agustín Lanusse que, prácticamente, preparó la salida electoral frente a la crisis que vivía el país.

En *Nosotros Fiat* no figuran referencias a los acontecimientos sociopolíticos de comienzos de la década de los ’70. A medida que aumentaban las protestas y la rebeldía de sus trabajadores de Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires, la revista elegía publicar fotografías de reuniones cordiales y partidos de fútbol, construyendo atentamente un horizonte despolitizado. Esta tendencia es apreciable en las publicaciones oficiales de la Fiat Concord de los primeros años setenta y, sobre todo, a partir de la reestructuración de *Nosotros Fiat*. Desde 1972, pues, la revista realizó cambios en su gráfica y adoptó su denominación definitiva: *Nosotros*. A diferencia de su primera versión, se caracterizó por un uso más consciente del medio y de la información, y por una comunicación más atenta a lo visual y con mayor atención por los intereses de los trabajadores comunes.

---

[23] LAUFER, Rodolfo: “El clasismo en el SMATA Córdoba. Ocupaciones fabriles, democracia sindical e izquierda clasista: la toma de la matricería Perdriel, mayo de 1970”, *Estudios del trabajo*, 2015, 50, pp. 91-121; ORTIZ, María Laura: *Con los vientos del Cordobazo. Los trabajadores clasistas en tiempos de violencia y represión*. Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba, 2019.

A partir de ese momento, un grupo de periodistas de profesión tomó su dirección, se centró en la construcción de una realidad ficticia, paralela a aquella por la cual transitaba el país. En un artículo de la nueva etapa, aparecieron claras referencias al contexto político, explicadas según un sentido común medioclasista típico de la época:

> *Los jóvenes piden hoy, ya, el cambio. Muchos adultos lo resisten. Tratamos aquí de plantear el tema que preocupa a los padres, hijos, educadores y a todos en general* [...] *Las enseñanzas de Jesucristo, hace 2000 años, revolucionaron la actitud del hombre ante sí mismo, ante los demás hombres. Cristo introdujo nuevas pautas para la conducta del hombre [el historiador] Arnold Toynbee dice que todo cambio positivo en la historia humana ha sido resultado de una evolución, nunca de una revolución*[24].

La importancia de las referencias a Jesús y al cristianismo se tiene que leer en el contexto de los sectores populares de Argentina que, si bien estaban encaminados en un proceso de modernización y consumos de masas, todavía mantenían estrictos vínculos con el legado de una sociedad poco secularizada. Frente al avance de la llamada *nueva izquierda*, en buena medida integrada por jóvenes involucrados con el cambio social, la revista advertía:

> *Algunos manifiestan su rebelión en su forma de vestir y de peinarse. Otros lo hacen en formas menos inofensivas; consumiendo drogas, cayendo en la delincuencia común, ejerciendo la violencia* [...] *hay jóvenes desorientados que buscan el rumbo donde nunca podrán encontrarlo. Que creen a veces que la solución consiste en destruir todo y volver a las cavernas.* [Este] *es un problema que se manifiesta en las escuelas, fábricas y universidades*[25].

Artículos de este tipo insistían sobre la necesidad de instalar *valores positivos* en los jóvenes para sustraerlos del idealismo de las izquierdas y del conjunto de delincuencia, violencia y drogas que, de ahí en adelante, sería sellado con el concepto de *subversión*. La insistencia sobre estas temáticas, además de inscribirse en el clima de aquel entonces, hacía clara referencia a un hecho trascendente de la historia de Argentina y de la Concord. El 21 de marzo de 1972 fue secuestrado por un comando del Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP) el director general Oberdan Sallustro y, después de una detención de dos semanas, murió en un tiroteo entre sus secuestradores y la policía. Este evento tuvo un valor trascendental para la Fiat. En primer lugar, junto

[24] "La Juventud", *Nosotros*, 1972, 50, p. 28.

[25] Ibídem.

con Aurelio Peccei que se retiraría el año siguiente, la empresa perdió a su principal directivo; en segundo lugar, pasaría a reinar un siniestro clima de enfrentamiento entre izquierda y derecha en las fábricas. Tanto en Córdoba como en Santa Fe y Buenos Aires, la Fiat implementó prácticas autoritarias para ejercer un mayor control sobre sus trabajadores. En las fábricas de la Fiat comenzaron a operar *patotas* sindicales que, con el apoyo de la empresa, ejercían formas de violencia política contra los grupos de izquierda.

En el clima electoral de 1973, el presidente de Fiat Gianni Agnelli se reunió en Roma con el jefe del Gobierno italiano Giulio Andreotti y el futuro presidente de Argentina, Perón, para financiar el regreso a Argentina de este último y así garantizarse el apoyo de un gobierno amigo. Los años del tercer gobierno peronista (1973-1976), sin embargo, no fueron fáciles para la Fiat. En el mismo 1973, la crisis petrolífera sacudió a las automotrices a nivel mundial, y los efectos de esa crisis repercutieron rápidamente en los países del entonces denominado tercer mundo. Fiat, que había llegado a controlar el 44 por ciento del mercado de coches utilitarios, se vio fuertemente afectada. A ello se sumó la crisis en Argentina, que en 1974 devaluó bruscamente su moneda.

La línea adoptada por la Fiat Concord y, por ende, por *Nosotros*, consistió en abandonar toda referencia al escenario político-económico contemporáneo. Excluyendo algunas referencias al caso Sallustro, la revista insistió en su política de construcción de una armonía que, si en algún momento de la década de los sesenta se había logrado, a mediados de los años setenta aparecía como un *paraíso perdido*. Así, proliferaron los artículos sobre los juegos InterFiat, campeonatos de fútbol entre los 50 equipos de todas las plantas de la Concord, las fotos de los obreros en la línea de producción y los amplios reportajes sobre las vacaciones pagadas por la empresa: *Fue una verdadera fiesta. De presencias y cánticos. De pasión y confraternidad. De lucha y diálogo. El espíritu deportivo y la confraternidad se impusieron netamente. Ese fue el verdadero triunfo*[26].

La insistencia sobre los conceptos de fraternidad y de unidad en la fábrica fue creciendo a medida que la conflictividad laboral y los enfrentamientos dentro y fuera de la fábrica aumentaban. En un reportaje desde el sector *Forja* de una fábrica de Córdoba, centro de las protestas de Argentina, aparece el intento por parte de la patronal de ir relatando una realidad ficticia.

[26] "Nosotros también estuvimos en los juegos", *Nosotros*, 1972, 53, p. 3.

> *En la planta de Forja, en el Centro Industrial de Ferreyra, Córdoba, se puede ver cómo el hierro se "educa"* [...] *Allí donde el metal amorfo va tomando forma reconocible -biela, volante de tractores, árbol de levas- buscamos a los hombres, verdadero artesanos, casi irreconocibles tras sus antiparras o sus máscaras protectoras* [...] *En pocas partes se halla un núcleo de hombres tan sólidamente unido como en este taller. Cuando los dejamos* [agregaba el periodista] *sacando recuerdos del rescoldo, sentimos un respeto y un afecto que son homenaje. Ese taller es forja de hierros, forja de amistades, forja de hombres*[27].

La Fiat Concord, como otras empresas de la época, intentaba involucrar a sus trabajadores en una narración que, de alguna forma, justificara el esfuerzo cotidiano realizado en la línea de montaje o en otras áreas productivas. En el reportaje del sector *Forja*, este elemento está muy claro y, además, una narrativa machista que apuntaba a disminuir los riesgos del proceso de trabajo y enfatizar la capacidad de los hombres contribuía a ocultar problemas objetivos: los procesos productivos vetustos y los bajos estándares de seguridad presentes en las plantas de Fiat en América Latina.

Entre 1973 y 1974, la situación argentina fue empeorando progresivamente. En julio de 1973 murió Perón, dejando en la presidencia a su esposa, la vicepresidenta Isabel Martínez de Perón. En materia tanto económica como social, la situación del país fue degenerando. Las bandas armadas del peronismo de derecha comenzaron su actividad terrorista contra las izquierdas y, mientras el Gobierno constitucional otorgaba cada vez más poder a las fuerzas armadas, los grupos guerrilleros intensificaron su acción en algunas zonas rurales del país y en las grandes urbes. En abril de 1974, un gerente de la Concord, Roberto Kleker, fue asesinado por el ERP, desencadenando dentro de la Fiat un clima funesto.

Frente a estos acontecimientos, *Nosotros* no pudo evitar intervenir y, en un editorial de abril de 1974, su director afirmó que:

> *el deseo de acortar la distancia entre lo que es y lo que debe ser, queremos afirmar aquí que todos los hombres de buena voluntad debemos sentirnos comprometidos en la realización de un estilo de vida que, frente al odio, la violencia y la destrucción, oponga y ofrezca el amor, la paz y la justicia que construyen*[28].

---

[27] "Forja de hierros, forja de amistades, forja de hombres". *Nosotros*, 1972, 54, p. 46.

[28] "Un estilo de vida", *Nosotros*, 1974, 56, p. 1.

Los acontecimientos de sangre que verían a varios gerentes de Fiat perder su vida, se transformaron en una base argumentativa utilizada por el grupo industrial para radicalizar el enfrentamiento con los grupos clasistas activos en sus plantas. Sin embargo, en *Nosotros*, la línea que prevaleció fue la que había sido inaugurada dos años antes: callar la realidad social del país y representar la comunidad de la fábrica como un oasis protegido, rodeado de violencia política.

En el mismo número de la revista que lamentaba el asesinato de Kleker había espacio para los relatos de algunos obreros que habían transcurrido sus vacaciones en el Mar de la Plata gracias a haber ganado un concurso. Esa fue una de las caras de la representación del clima político del país en *Nosotros*: fuertes condenas a la izquierda y, a la vez, exaltación de relatos de obreros comunes y corrientes. Esta actitud se fue repitiendo en una serie de artículos que celebraban los veinte años de la fábrica de Ferreyra, Córdoba. En estos, se ensalzó el espíritu de una *comunidad fecunda*:

> *Quienes estamos reunidos hoy aquí sabemos que una empresa es, como decía al comienzo, un grupo de hombres que suman sus voluntades para construir y que construir implica esfuerzo al servicio de los demás, para lo cual no bastan los recursos materiales ni las capacidades físicas o intelectuales de la gente, sino que el verdadero motor lo constituye el espíritu creador, el sentido de responsabilidad*[29].

En la nota aparecieron innumerables testimonios de trabajadores veteranos, utilizados hábilmente por la Fiat para representar el sentido de gratitud hacia la Concord que había desaparecido:

Podemos decir que hubo aciertos, y también desaciertos, pero esa historia ha significado la evolución de toda una vida al servicio, sí, de una empresa, pero, a través de ella, del país. Por eso podemos proclamarlo: de nuestra *empresa en* nuestra Argentina[30].

Al lado de la misma nota, aparece el obituario de un gerente de la fábrica del El Palomar, víctima también de un asesinato.

[29] "El 20° aniversario fue celebrado en Córdoba", *Nosotros*, 1975, 73, p. 4.

[30] "Nuestra empresa", *Nosotros*, 1975, 73, p. 5.

Hasta el 24 de marzo de 1976, fecha del último golpe cívico-militar, la realidad cotidiana de las fábricas de la Fiat en Argentina fue signada por ese doble registro: una idea de la comunidad de trabajo como *pura y pacífica* y el resto del mundo, marcado por el fanatismo y la violencia política. Bajo este prisma han de considerarse las fotos de fin de año y los pesebres montados por los mismos trabajadores, no una realidad concreta y total, sino la esperanza de volver a una idea de comunidad organizada ya definitivamente perdida. A finales del 1975, frente a la crisis política del tercer gobierno peronista, *Nosotros* interrumpió momentáneamente sus publicaciones.

Con el golpe de 1976, que para muchos trabajadores de la Fiat se tradujo en despidos masivos y en un general empeoramiento de las condiciones materiales, la revista reanudó su publicación intentando difundir la idea de una sustancial normalidad. Sin embargo, no solamente el nuevo y pesado clima que vivía el país sino también el rumbo económico de la Concord dejaron pocos márgenes de vida a *Nosotros*. En los pocos números aparecidos en dictadura, se puede reconocer claramente el nuevo clima de la época: en una Argentina gobernada por un militar como Jorge Rafael Videla, que intentaba representarse como un moderado en el gobierno, los artículos *políticos* retomaron la idea de volver a ser un pueblo unido por los valores conservadores y familiares[31].

> *Esta revista fue elaborada bajo el signo de la UNIÓN. Unión de los Argentinos. Unión de la gente de Fiat Concord. Unión de todos aquellos que integran equipos de trabajo. Unión de la familia* [...] *Si de algún modo todo este contenido contribuye a unir a la gente, en paz, en convivencia constructiva, esta edición habrá quedado justificada. Su objetivo es UNIR*[32].

Los últimos años de la Fiat en Argentina fueron marcados por una abrupta caída de la producción industrial, por el despido masivo de sus trabajadores y, finalmente, por la fusión con Peugeot a raíz de la cual, en 1980, el grupo industrial tomó la denominación de *SEVEL Argentina*. La revista *Nosotros* interrumpió dos años antes sus publicaciones, esta vez definitivamente, y el mundo paternalista-fordista que se había ido construyendo a lo largo de los años desapareció rápidamente.

---

[31] LVOVICH, Daniel: "El mito de la moderación de Videla: extensión social y funciones de una creencia compartida", *Contemporánea*, 2020, (12)1, pp. 164-173.

[32] "Querer unir", *Nosotros*, 1978, 84, p. 1.

SEAT EN LOS IMAGINARIOS POLÍTICO Y SOCIAL DURANTE EL FRANQUISMO (1950-1975)

SEAT in the political and social imaginaries during Francoism (1950-1975)

Ricard Rosich Argelich
Universitat de Barcelona (UB)

Resumen: Escogiendo a SEAT como caso de análisis, la propuesta de esta investigación pasa por estudiar el discurso y la imagen de modernidad que el régimen franquista construyó con finalidades autolegitimadoras alrededor de la figura del automóvil, así como también los efectos que el uso político de este invento motorizado sobre ruedas tuvo sobre la población, en un nexo unidireccional del imaginario colectivo de la política franquista proyectándose hacia el imaginario colectivo de la sociedad española. El marco cronológico se comprende entre dos fechas decisivas para la historia de España: 1950, año fundacional de SEAT, y 1975, año de la muerte del dictador Franco, y en clave metodológica se utilizan como fuentes históricas distintos medios de comunicación escritos, textos visuales y audiovisuales al servicio directo de las exigencias de la dictadura franquista o bajo su control censor, para en última instancia ofrecer una opción de contraste mediante el cine de ficción y una importante película de reconstrucción histórica con el SEAT 600 como protagonista.

Palabras clave: SEAT, automóvil, modernización, Franquismo, imaginarios colectivos.

Abstract: Choosing SEAT as a case of analysis, this research's proposal aims to study the discourse and the image of modernity that the francoist regime built up

with autolegitimization purposes around the figure of the automobile, but also the effects that the political use of this wheeler and motorized invention had towards people, in a one direction nexus from the collective imaginary of the francoist politics projecting to the collective imaginary of the Spanish society. The chronological frame is stated between two decisive dates for Spain's history: 1950, the year which SEAT was founded, and 1975, the year of dictator Franco's death, and concerning to a methodological key are used as historical sources several written, textvisual and audiovisual media that served directly to the francoist dictatorship's requirements or were under its censorship control, in order to offer, finally, a contrast option through fiction cinema and one important reconstruction film that takes the SEAT 600 as the main character.

Key words: SEAT, automobile, modernization, Francoism, collective imaginaries.

Unas notas preliminares: la SEAT y el Franquismo, el Franquismo y la SEAT

Durante el Franquismo, la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT) fue la joya de la corona en la fabricación de automóviles españoles por su titularidad de carácter estatal, por medio del Instituto Nacional de Industria (INI). Huelga decir, cierto es, que SEAT no sería una empresa modélica a nivel laboral, en la medida en que la conflictividad obrera sería cada vez mayor por la dureza del sistema fordista aplicado en un país sin libertades democráticas, ni políticas ni sindicales. Así fue cómo su fábrica de la Zona Franca en Barcelona se convertiría en cuna de una fervorosa movilización obrera a medida que pasaban los años, cuyo punto álgido se alcanzó con la huelga de trabajadores y ocupación de la factoría el 18 de octubre de 1971, suceso que desgraciadamente se saldó con la muerte de Antonio Ruiz Villalba y una elevada cifra de heridos.

Pero en términos de aquello que el autoritarismo de Francisco Franco y sus colaboradores pretendía mostrar para beneficio político propio, mientras ocultaba y silenciaba los malestares laborales, SEAT sí que tuvo su carácter de ejemplaridad orgullosa de difundir. En este sentido, llegó a ser considerada como campeón nacional, en tanto que tecnológicamente servía como modelo ejemplar que de cara al público permitía al Franquismo exhibir la grandeza, el progreso y la modernidad de una España que, paulatinamente, se alejaba de la Guerra civil y la miserable posguerra.

El enfoque del presente artículo se dirige en esta línea, partiendo de la premisa que el tránsito de la autarquía al desarrollismo capitalista se produjo eminentemente por necesidades de supervivencia política, con la expectativa de que un mejor contexto socioeconómico para la población española, simbolizado por la posesión de automóviles como los archiconocidos SEAT 600, permitiera a la dictadura diseminar entre la sociedad una autoconcepción de política benefactora asociada al consumo, y pretendidamente sustentada en un contexto de prosperidad que se insertaba en la Edad de Oro del capitalismo occidental (1945-1973).

La emblemática SEAT, cuyos nacimiento y existencia se deben a la experiencia en territorio español de la Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT), dentro de las múltiples iniciativas industriales llevadas a cabo por ella en varios países del mundo, es la estrella automovilística de España, por lo que ha sido la marca más atendida en los estudios académicos, mayormente desde la historiografía industrial. Con tal de ofrecer un contexto sintético de obras científicas, se pueden citar las aportaciones de Faustino Miguélez (1977)[1], Silvestre Gilaberte y Juan Zamora (1977)[2], Elena San Román (1995)[3], Eulàlia Solé (1994, 1996)[4], Jordi Catalan (2003, 2006, 2012)[5], Andrea Tappi (2006, 2007, 2010, 2012, 2018)[6], Isabel Martín Sánchez

---

1 MIGUÉLEZ, Faustino: *SEAT, la empresa modelo del régimen. Lucha obrera y condición de fábrica*. Barcelona, Dopesa, 1977.

2 GILABERTE, Silvestre; ZAMORA, Juan: *Le lotte operaie alla SEAT. Barcellona 1952-1975*. Turín, Einaudi, 1977.

3 SAN ROMÁN, Elena: "El nacimiento de la SEAT: autarquía e intervención del INI", *Revista de Historia Industrial*. 1995, nº 7, pp. 141-165; SAN ROMÁN, Elena: *La industria del automóvil en España: el nacimiento de la SEAT*. Documento de Trabajo 9503, Madrid, Fundación Empresa Pública, 1995.

4 SOLÉ, Eulàlia: *SEAT: 1950-1993*. Barcelona, Tempestad, 1994; SOLÉ, Eulàlia: "SEAT, de la fàbrica nacionalitzada a l'empresa multinacional", *Materials del Baix Llobregat*. 1996, nº 2, pp. 123-130. También escribió un libro divulgativo: SOLÉ, Eulàlia: *Seat 600. Un coche de leyenda*. Girona, Benzina, 2001.

5 CATALÁN, Jordi: "SEAT entre l'INI i la FIAT, 1948-1980", *L'Avenç: Revista d'Història i Cultura*. 2003, nº 285, pp. 27-36; CATALAN, Jordi: "La SEAT del Desarrollo, 1948-1972", *Revista de Historia Industrial*. 2006, nº 30, pp. 143-196; CATALAN, Jordi: "La SEAT i la represa del districte d'automoció de Barcelona", en BALFOUR, S. (ed.): *Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia*. Barcelona, MUHBA, 2012, pp. 27-72.

6 TAPPI, Andrea: "Fotografía y representación de la fábrica. Imágenes de SEAT durante el franquismo", en *VI Encuentro de investigadores sobre el franquismo*. Zaragoza, Fundación Sindicalismo y Cultura de CCOO Aragón, 2006, pp. 606-618; TAPPI, Andrea: "El fordismo en la industria europea del automóvil y la SEAT (1950-1970)", *Revista de Historia Industrial*. 2007, nº 34, pp. 97-128; TAPPI, Andrea: *SEAT: modelo para armar. Fordismo y franquismo (1950-1980)*. València, Germania / Fundació Cipriano García / Memorial Democràtic dels Treballadors de la SEAT, 2010; TAPPI, Andrea: "El model organitzatiu de la SEAT (1950-1981)", en BALFOUR, S. (ed.): *Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i*

(2019)[7], y un compendio de trabajos de historiadores, políticos y sindicalistas editado por antiguos trabajadores de SEAT pertenecientes a CCOO (2021)[8].

Primeros automóviles de turismo a cargo del Estado español

El inicio de la década de 1950 vendría marcado por la materialización de un objetivo que, si bien en los años previos había fracasado con ocasión del proyecto fallido de la Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo (SIAT), ahora buscaría una implantación definitiva. Este consistía en la fabricación nacionalizada de automóviles utilitarios, cuando el INI, habiendo recibido por Decreto de la Presidencia del Gobierno, el 7 de junio de 1949, la misión estatal de crear una empresa mixta dedicada a tal fin, terminaría llevándolo a cabo el 9 de mayo de 1950 con la constitución de SEAT[9], una sociedad formada por el propio INI, los bancos Hispano Americano, Central, Español de Crédito, Bilbao, Vizcaya y Urquijo, y la italiana FIAT que aportaría el capital tecnológico[10].

La estructura de los miembros fundadores fue prácticamente idéntica a la de la interrumpida SIAT, aunque para SEAT habría un potente conglomerado de banca privada y se negociaría con un dialogante Juan Antonio Suanzes como ministro de Industria y Comercio –relevo del rígido Demetrio Carceller– y a su vez presidente del

---

la represa sense democràcia. Barcelona, MUHBA, 2012, pp. 73-92; TAPPI, Andrea: "FIAT, franquismo, fordismo: la SEAT (1939-1975)", en BARCIELA, C.; FONTANA, G. L. (dirs.); VALLEJO, R.; VILAR, M. (eds.): *La industria del automóvil de España e Italia en perspectiva histórica*. Sant Vicent del Raspeig, Publicacions de la Universitat d'Alacant, 2018, pp. 83-104.

[7] MARTÍN SÁNCHEZ, Isabel: "El Seiscientos, un símbolo social de la España del desarrollismo", *Historia Contemporánea*. 2019, nº 61, pp. 935-969.

[8] GILABERTE, Silvestre; VALLEJO, Carles; BOIX, Isidor; FONT, Jaume; LÓPEZ, Pedro; RODRÍGUEZ, Alfonso (eds.): *18 de octubre de 1971: la ocupación de SEAT. Narración y representación histórica*. Barcelona, CCOO, 2021.

[9] CATALÁN, Jordi: "La SEAT del Desarrollo, 1948-1972", pp. 147-148.

[10] "Una gran industria en Barcelona. El Instituto Nacional de Industria, Banca española y Casa Fiat colaboran en la creación de una Sociedad nacional para la fabricación, en serie, de automóviles", *La Vanguardia Española*, año LXVI, nº 26.102, 10/05/1950, p. 3. La decisión de aliarse con FIAT para la fabricación de turismos españoles pudo responder a que "*el régimen franquista alimentaba el sentimiento de que España no podía olvidar la ayuda que Italia le había brindado durante la Guerra civil aunque en 1950 el régimen de Mussolini había desaparecido*", SOLÉ, Eulàlia: *SEAT: 1950-1993*, pp. 21-22.

INI, haciendo prosperar así la firma de los convenios[11]. Celebrando el acuerdo, *La Vanguardia Española* publicó una crónica el 10 de mayo de 1950 con un profundo deje victorioso y enaltecedor, de la que conviene destacar el siguiente fragmento:

Queremos *[...]* subrayar la importancia del suceso, porque estamos seguros de satisfacer una legítima expectación producida en Barcelona hace mucho tiempo *[...]*. Hoy se ha constituido la Sociedad Española de Automóviles de Turismo *[...]*. Se erige, nada menos, que una industria nacional para la fabricación en serie de automóviles de turismo. La empresa ha sido iniciativa, justo es decirlo, del I.N.I., pero también es de equidad añadir que la Banca española ha respondido con eficacia al llamamiento que se le hacía y, por si fallaba algo, la Casa Fiat, tan acreditada en el mundo de la fabricación de automóviles, va a poner otra colaboración inestimable mediante su experiencia, su prestigio y la reconocida autoridad de su técnica en la materia *[...]*. El primer defensor hace muchos años de la instalación de una fábrica nacional de automóviles en España, ha sido el General Franco[12].

El engendramiento de esta nueva marca, cuyo liderazgo fue concedido a militares del bando nacional durante la Guerra civil –como el presidente, José Ortiz Echagüe–[13], tuvo lugar con mucha prisa; en parte, porque a diferencia de la Empresa Nacional de Autocamiones S. A. (ENASA), formada en 1946 expropiando los vestigios de la mítica Hispano-Suiza, aquí habría que empezar desde la nada y el proceso sería largo, pero también por la obsesión de Franco para conseguir que los españoles se desplazaran en automóviles nacionales y no extranjeros[14], reflejándose en los modelos *Volkswagen* ideados años atrás por Adolf Hitler y que habían conservado su existencia después de la II Guerra Mundial[15].

Una lectura del *ABC* del 28 de junio de 1950 permite conocer la visita del ministro Suanzes en la Zona Franca de Barcelona para valorar los terrenos y las instalaciones reservados

[11] SAN ROMÁN, Elena: "El nacimiento de la SEAT...", pp. 149-151.

[12] "La fábrica de automóviles utilitarios en la Zona Franca", *La Vanguardia Española*, año LXVI, nº 26.102, 10/05/1950, p. 3.

[13] SOLÉ, Eulàlia: *SEAT: 1950-1993*, p. 21.

[14] FONTANA, Josep: "La utopía franquista: la economía de Robinson Crusoe", *Cuadernos de Historia del Derecho*. 2004, vol. Extraordinario, p. 102.

[15] SEGURA, Isabel: "L'arquitectura de la SEAT com a marca. La modernitat s'instal·la als suburbis", en BALFOUR, S. (ed.): *Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia*. Barcelona, MUHBA, 2012, p. 98.

para levantar la factoría de SEAT[16]: se transmite la imagen de un Estado que decidía apostar fuerte por extender la motorización nacional por el sector de los automóviles de turismo, e incluso mostrándolo previsor a la manera de un gran gestor económico movido por la racionalidad para, cuando el éxito esperado del nuevo proyecto hiciera menester una ampliación obligada de la infraestructura fabril, disponer de espacio suficiente para ello.

En el caso de ENASA, la fábrica original había sido establecida en Barcelona y después se construyó otra en Madrid. Pero con SEAT parece que la solución nunca pasó por el centro de España, lo que lleva a plantearse: ¿por qué un régimen de mentalidad centralizadora como el franquista no ubicó la matriz de SEAT en la capital española, cuando en este caso se partía de cero y se podría haber hecho? Según Andrea Tappi y Elena San Román, los responsables de la decisión tuvieron en cuenta la tradición industrial de la ciudad condal, la preciada mano de obra especializada, fábricas auxiliares cercanas y una puerta de entrada y salida al Mediterráneo muy vinculada con Turín -desde donde FIAT enviaría medios de fabricación y componentes-, además de que el espacio de la Zona Franca ofrecía un precio de alquiler bajo y el beneficio de la franquicia aduanera para mover productos[17]. El diseño y estructuración de la planta productiva de SEAT se inspiró en las que tenían FIAT en Mirafiori (Italia) y Ford en River Rouge (EEUU)[18].

Las visitas institucionales a pie de fábrica como *modus operandi* del Franquismo

Desde el acuerdo alcanzado en 1950 para construir la factoría de SEAT en la Zona Franca, y hasta la inauguración del espacio por Franco en 1955 que el *NO-DO* registró con todos los honores, si se observan varios ejemplares de *La Vanguardia Española* y *ABC*, se puede apreciar una gran cantidad de visitas de autoridades gubernamentales de todos los niveles que ponen de manifiesto su impaciencia para que las obras finalizaran y el complejo industrial se pusiera en marcha, mientras se aprovechaba cada ocasión para afianzar el discurso modernizador y fijar grandes expectativas de futuro que contribuyeran a legitimar el supuesto buen hacer de la causa franquista.

---

[16] "El ministro de Industria llega a Barcelona en visita oficial. Declaraciones de don Juan Antonio Suanzes", *ABC de Madrid*, año XLIII, nº 13.828, 28/06/1950, p. 20.

[17] TAPPI, Andrea: "El fordismo en la industria europea del automóvil...", p. 105; SAN ROMÁN, Elena: "El nacimiento de la SEAT...", p. 152.

[18] TAPPI, Andrea: "Fotografía y representación de la fábrica...", p. 610.

El primero en hacerlo fue el entonces gobernador civil de Barcelona, Felipe Acedo, en febrero de 1952[19]. En marzo de 1952 le siguieron el ministro de Obras Públicas, Fernando Suárez de Tangil, y el ministro de Hacienda, Francisco Gómez de Llano, quienes admiraron la fábrica orgullosos de que todos los miembros del gobierno estuvieran unidos por *un ideal patriótico que es el amor a España*[20].

La llegada de Franco a la Zona Franca por primera vez fue noticia de portada el 4 de junio de 1952[21], en paralelo a las crónicas de los hechos redactadas por ambos rotativos en las cuales, por un lado, se informó de que:

> *la población acogió el paso de su excelencia por las calles del trayecto con nuevas manifestaciones de simpatía[22], y, por el otro, se enfatizó que la visita del Caudillo ha obedecido a su deseo de conocer personalmente el estado de los trabajos de edificación [...], que rubrican el veloz progreso[23].*

De cara a octubre de 1952 Juan Antonio Suanzes volvió a pisar Barcelona, habiendo abandonado el ministerio el año anterior para centrarse en la presidencia del INI; en el ejercicio del cargo en cuestión se dijo:

> *Las visitas del señor Suanzes despiertan siempre auténtica curiosidad en todas las ciudades. La presencia de ese gran propulsor de la industria española interesa en todo momento y en todo lugar.* [...] *Pero si todas las visitas del señor Suanzes producen en Barcelona el mayor interés, lo produce ésta doblemente, ya que viene esta vez a recibir el eminente profesor Valletta, presidente de la gigantesca organización F.I.A.T. en Italia[24].*

---

[19] "Visita a las obras de la fábrica de automóviles S.E.A.T.", *La Vanguardia Española*, año LXVIII, nº 26.649, 10/02/1952, p. 17.

[20] "Los ministros de Obras Públicas y Hacienda visitaron el puerto franco de Barcelona", *ABC de Madrid*, año XLV, nº 14.359, 12/03/1952, p. 26; "Los ministros de Obras Públicas y de Hacienda visitaron ayer las obras y servicios de la Zona Franca", *La Vanguardia Española*, año LXVIII, nº 26.675, 12/03/1952, p. 10.

[21] "El Caudillo visita en la Zona Franca la fábrica de automóviles SEAT en construcción", *La Vanguardia Española*, año LXVIII, nº 26.746, 04/06/1952, p. 1.

[22] "Visita del Jefe del Estado a las obras de una fábrica de automóviles en la Zona Franca del puerto barcelonés", *ABC de Madrid*, año XLV, nº 14.430, 04/06/1952, p. 15.

[23] "El Caudillo visita en la Zona Franca la fábrica de automóviles SEAT en construcción", *La Vanguardia Española,* año LXVIII, nº 26.746, 04/06/1952, p. 13.

[24] "El señor Suanzes y el profesor Valletta", *La Vanguardia Española*, año LXVIII, nº 26.858, 12/10/1952, p. 19.

Un mes más tarde, en noviembre de 1952, el nuevo ministro de Industria, Joaquín Planell, también hizo acto de presencia transmitiendo el siguiente mensaje: *la consigna constante del Caudillo es: producir, producir, producir*[25]; *hay que aumentar la riqueza de la nación para conseguir el bienestar y un mejor nivel de vida para todos los españoles*[26], unas declaraciones que invitaron a *La Vanguardia Española* a valorar su presencia en Barcelona como *una garantía en cuanto a la importancia de las cuestiones que mueven a un miembro tan distinguido del Gobierno del Caudillo a desplazarse a nuestra capital, cuya importancia industrial y económica resulta obvio encarecer*[27].

El llamado *progreso tutelado por el interés del Estado* continuaría vigente[28], no obstante acto seguido vendría una pausa en las visitas hasta abril de 1953, cuando se contó con la presencia del ministro del Aire, Joaquín González Gallarza[29], o la del ministro de Comercio, Manuel Arburúa, en junio de 1953[30]. Pero mucho más notable sería que justo ese mismo mes tuvo lugar la puesta en funcionamiento oficial de la factoría, mereciendo la asistencia del subsecretario de Industria, Alejandro Suárez, y del presidente del INI, Juan Antonio Suanzes, quienes pudieron contemplar el montaje completo de la carrocería de un vehículo *con una rapidez y una perfección acreditativas de los fecundos resultados que engendra la eficacia de los mecanismos cuando se une con la pericia de la mano de obra, siendo ambas en la S.E.A.T. de una admirable excelencia*[31].

Una vez se tuvo la fábrica en marcha es cierto que las visitas se redujeron sustancialmente, aunque con posterioridad inmediata todavía acudiría un colectivo de

---

[25] "Importantes declaraciones del ministro de Industria, con motivo de su estancia en Barcelona", *ABC de Sevilla*, 25/11/1952, p. 15.

[26] "Estancia del ministro de Industria", *La Vanguardia Española*, año LXVIII, nº 26.895, 25/11/1952, p. 14.

[27] "Fructuosa estancia del señor Planell", *La Vanguardia Española*, año LXVIII, nº 26.895, 25/11/1952, p. 13.

[28] "Progreso tutelado por el interés del Estado", *La Vanguardia Española*, año LXIX, nº 26.926, 01/01/1953, p. 18.

[29] "El ministro del Aire inspecciona el aeropuerto del Prat", *ABC de Madrid*, año XLVI, nº 14.698, 15/04/1953, p. 25; "Breve estancia del ministro del Aire", *La Vanguardia Española*, año LXIX, nº 27.014, 15/04/1953, p. 14.

[30] "La estancia del ministro de Comercio", *La Vanguardia Española*, año LXIX, nº 27.055, 02/06/1953, p. 7.

[31] "La factoría de la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, en funcionamiento", *La Vanguardia Española*, año LXIX, nº 27.059, 06/06/1953, p. 12.

participantes en el I Congreso Iberoamericano de Cooperación Económica[32], también un grupo de coroneles de la aviación[33], y ya con ocasión de 1954 Suanzes, el ministro Planell y el subsecretario Suárez volverían a poner los pies en la factoría para comprobar con sus propios ojos que *se viene trabajando activamente en la instalación de prensas que harán de la S.E.A.T. una de las factorías más perfectas de nuestro continente, cuya grandiosa capacidad le permitirá atender las diversas necesidades del país*[34].

Sin duda, el cenit de todas las visitas se encuentra en la inauguración de la factoría de la Zona Franca por parte de Franco, tal y como retrata el *NO-DO* del 17 de octubre de 1955. El Generalísimo, a bordo del su exclusivo Rolls-Royce Phantom IV se presentó acompañado de su esposa, Carmen Polo, a las puertas del complejo industrial entre una muchedumbre de autoridades civiles, militares y eclesiásticas preparadas para recibirlos, iniciando a partir de ahí un recorrido ciertamente multitudinario por las diversas secciones manufactureras, mientras la voz *en off* del noticiario remarca con grandilocuencia los índices, capacidades y expectativas productivas, para acabar concluyendo que *la nacionalización del vehículo automóvil ha sido lograda por completo en esta fábrica*[35]. En este sentido también coincidieron los relatos de *La Vanguardia Española* y *ABC*. El primero manifestó que *por lo que se refiere a la inauguración realizada* [...], *está nacionalizada totalmente* [...]. *Son la prueba más palpable de la inquietud y preocupación del Gobierno en la materia*[36]. En cuanto al segundo, éste manifestó que *la inauguración de esta importante factoría es total y completa* [...]. *La nacionalización del vehículo automóvil ha sido lograda totalmente en dicha fábrica*[37].

---

[32] "Visitas de los congresistas", *La Vanguardia Española*, año LXIX, nº 27.062, 10/06/1953, p. 15.

[33] "Visita de los coroneles de Aviación a la fábrica SEAT", *La Vanguardia Española*, año LXIX, nº 27.072, 21/06/1953, p. 15.

[34] "Ayer llegó el ministro de Industria", *La Vanguardia Española*, año LXX, nº 27.287, 28/02/1954, p. 18.

[35] "Industria y arte. Franco inaugura oficialmente la factoría de la S.E.A.T. La nacionalización del automóvil", *NO-DO*, NOT. N. 667 A, 17/10/1955.

[36] "Consideraciones sobre una inauguración trascendental para la economía española", *La Vanguardia Española*, año LXXI, nº 27.785, 06/10/1955, p. 5.

[37] "El Generalísimo, que recibió nuevas muestras de afecto del pueblo barcelonés, presidió la inauguración de la fábrica de automóviles S.E.A.T.", *ABC de Sevilla*, 06/10/1955, p. 7.

El gran salto adelante: del modelo 1400 al modelo 600

El primer vehículo fabricado por SEAT fue el modelo 1400, prácticamente idéntico al FIAT 1400. Sin duda, una de las condiciones que haría posible iniciar su producción seriada después de poner en funcionamiento la fábrica –a pesar de empezar con una productividad todavía baja–, fue el privilegio concedido por el ministerio de Hacienda de poder actuar como depósito franco y por lo tanto obtener mercancías, principalmente de Italia, sin tener que pagar gravámenes aduaneros, de acuerdo con una orden donde se entendía a SEAT como *la primera que con pujante esfuerzo se establece con normas y posibilidades de un próximo y vigoroso desenvolvimiento*[38]. Gracias a ello, *La Vanguardia Española* del 15 de octubre de 1952 ya podía hablar de *la inminente fabricación de automóviles en serie en Barcelona*[39], e incluso la portada del día siguiente exhibiría en primicia las obras del proceso de construcción, así como un prototipo de SEAT 1400[40], para terminar mostrando meses después, el 6 de junio de 1953, el primer arranque funcional de la fábrica donde son bien visibles varios SEAT 1400, encabezados por el siguiente titular: *una grandiosa fábrica de automóviles en la Zona Franca de Barcelona*[41].

Sin embargo, de acuerdo con una fotografía inédita conservada en el Archivo ABC[42], se puede documentar que el primer vehículo en salir de la fábrica no nació hasta el 13 de noviembre de 1953, lo que permite identificar un espacio de un año y un mes desde los primeros prototipos, o de medio año desde la primera puesta en marcha de la factoría. Está claro, pues, que debió de haber algunos aspectos que demoraron bastante tiempo el lanzamiento del vehículo al mercado, quién sabe si por desacuerdos con FIAT, o también porque el sistema autárquico franquista no había superado del todo la escasez de recursos.

---

[38] "ORDEN de 16 de abril de 1952 por la que se autoriza el inmediato funcionamiento en régimen de Depósito Franco, sin limitaciones en cuanto a la fabricación y montaje de Automóviles que la «Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S. A.» (S.E.A.T.) ha de realizar en las instalaciones que tiene establecidas en terrenos pertenecientes a la Zona Franca de Barcelona", *Boletín Oficial del Estado*, nº 113, 22/04/1952, p. 1837.

[39] "Ante la inminente fabricación de automóviles en serie en Barcelona", *La Vanguardia Española*, año LXVIII, nº 26.860, 15/10/1952, p. 13.

[40] "Fábrica de automóviles de turismo en la Zona Franca de Barcelona", *La Vanguardia Española*, año LXVIII, nº 26.861, 15/10/1952, p. 1.

[41] "Una grandiosa fábrica de automóviles en la Zona Franca de Barcelona", *La Vanguardia Española*, año LXIX, nº 27.059, 06/06/1953, p. 1.

[42] Archivo ABC, *Primer Seat que se fabricó en España*. Fondo fotográfico, ID: 7732692, 13/11/1953.

En cualquier caso, el orgullo del régimen hacia el segundo turismo fabricado completamente en España –el primero fue el Renault 4 CV, siete meses antes, a cargo de Fabricación de Automóviles S. A. (FASA) fundada en 1951–[43], sería tal que la revista cinematográfica *Imágenes*, producida por NO-DO, le dedicaría un reportaje monográfico de nueve minutos bajo el título *Cómo se fabrica un coche*, alabando los grandes pabellones de la fábrica que la convertían en una ciudad en miniatura, repasando exhaustivamente cada paso del proceso productivo –donde se puede percibir la totalidad de mano de obra masculina y tan sólo una mujer que participa en las tareas de limpieza final del vehículo–, y finalmente concluyendo que los coches terminados entraban en las naves de expedición a la espera de *pasar a manos del cliente que sueña con un coche moderno*[44].

Para SEAT, la década de 1950 se cerraría con la aparición de un nuevo modelo: el 600, nacido en 1957. Este coche, bautizado por la sabiduría popular como *ombligo*, *pelotilla* o *mirabragas*, entre otras palabras, significó la materialización del ideal franquista de un coche para el pueblo adoptado tiempo atrás del nacionalsocialismo alemán, y ahora se colocaría junto a otros homólogos mundiales como el Volkswagen Escarabajo, el FIAT 500, el Citroën 2 CV o el Austin/Morris Mini[45], siendo fabricado mediante la racionalización fordista del trabajo que FIAT ya había implantado en SEAT con ocasión del modelo 1400, pero ahora utilizando motores de baja cilindrada y poco consumo que consiguieran reducir el precio por unidad y, por extensión, el precio de venta al público[46].

Esta lógica es la que lleva a Eulàlia Solé a establecer el año de nacimiento del SEAT 600 como el punto de inflexión en el que *SEAT da en la diana democratizadora de poner el automóvil al alcance de todos los españoles, o de casi todos*[47], si bien conviene matizar que el abaratamiento de precios no comportó que las familias se los pudieran permitir *ipso facto*: algunas ahorrarían para comprarlo, pero otras no podrían,

---

[43] FERNÁNDEZ DE SEVILLA, Tomás: "Industrializando la España interior: el ensamblaje del Renault 4 CV en la «FASA de Valladolid», 1951-1958", *Investigaciones de Historia Económica*. 2010, vol. 6, nº 18, p. 138.

[44] "Cómo se fabrica un coche", *Imágenes*, s/n, 01/01/1954.

[45] FERNÁNDEZ RINCÓN, Antonio R.: "Franco fábrica. Análisis de la publicidad del SEAT 600 (1957-1973)", *Signos do Consumo*. 2011, vol. 3, nº 2, pp. 183-184.

[46] TAPPI, Andrea: *SEAT: modelo para armar*..., p. 14.

[47] SOLÉ, Eulàlia: *SEAT: 1950-1993*, p. 36.

y por tanto muchas personas de bajos ingresos se tuvieron que abrir las puertas de acceso al 600 a base de esfuerzos inconmensurables para tener mayor poder adquisitivo, tales como practicar el pluriempleo, trabajar horas extras o firmar infinitas letras mensuales para devolver préstamos paulatinamente a un acreedor[48].

El nuevo modelo aspiraría a convertirse en un coche famoso a partir de unos diseños que en Italia no habían triunfado bajo la insignia de FIAT, aunque tuvo que esperar hasta la desarrollista década de 1960 para convertirse en una estrella entre la clase media que, viéndose impulsada por el crecimiento del empleo en los sectores secundario y terciario, asociaría su mayor nivel salarial a una mayor capacidad de endeudamiento y, por ende, elevaría su poder adquisitivo[49]. La semilla plantada por la marca desde sus inicios, pues, tardaría bastantes años en germinar por completo, dado que la década de 1950, pese a ciertos indicios de cambio socioeconómico motivados por un ligero aperturismo internacional, aún distó de ser un período de plena liberalización económica y mejora de la prosperidad social.

Mientras tanto, incluso antes de que el 600 se comercializara masivamente, el régimen franquista no tardaría en construir un relato de orgullo nacional por el avance modernizador que suponía la creación de este nuevo vehículo. Era una verdadera sorpresa sobre ruedas, destinada a revolucionar la cultura automovilística en una España donde el retraso autárquico de la posguerra cada vez se hacía más insostenible, y la dictadura debería plantearse su abandono si quería obtener el consenso social para continuar en el poder y no caer en la bancarrota, ni económica ni política.

Así, un documental en B/N elaborado por NO-DO serviría para legitimar la causa franquista a través del 600, bajo un título con claros objetivos de reafirmación política: *Un coche para todos*. Desafortunadamente no se ha conservado el sonido, pero sí las imágenes, las cuales permiten ver a una mujer al volante del 600 matrícula B-155.388 mientras aparca en una calle de tiendas –seguramente para ir a comprar, siguiendo el ideal franquista de la mujer como reina/ángel del hogar; un hombre vestido de etiqueta a bordo de otro 600 pero sin matricular, que aparca frente a la fábrica SEAT de la Zona Franca y una serie de grabaciones que muestran no sólo su proceso productivo a cargo del trabajo masculino, sino también los modernos co-

[48] BALFOUR, Sebastian: "La modernització autoritària franquista a Barcelona: arrels intel·lectuals i contradicció", en BALFOUR, S. (ed.): *Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia*. Barcelona, MUHBA, 2012, p. 13.

[49] MARTÍN SÁNCHEZ, Isabel: "El Seiscientos, un símbolo social...", p. 948.

medores de la empresa ligados a una cocina marcada por el trabajo femenino –pero con un hombre como chef–, la escuela de formación profesional para jóvenes, o la línea de transporte ferroviario utilizada para enviar tanto modelos 600 como 1400 allá donde fuera[50].

También la revista cinematográfica *Imágenes*, gestionada por NO-DO, contribuyó al uso del 600 como instrumento legitimador del Franquismo con un reportaje monográfico titulado *Un coche utilitario*, del que se han conservado sonido e imagen. Se comenta que era común ver a mujeres conduciendo un 600 en tanto en cuanto se trataba de un utilitario de manejo fácil no sólo para ir a trabajar sino por temas familiares varios, también que no se puede comparar la envergadura y complejidad de las elaboraciones de la factoría de la Zona Franca con otras industrias que sólo ensamblaban piezas provenientes de terceros, se admira la arquitectura de los comedores que habían obtenido el Premio Reynolds tras una enconada competencia entre proyectos de veintiún países diferentes, se alaba la modernidad de un sistema de cocinas capaz de servir 3.000 comidas en dos turnos, se remarca con espíritu paternalista la función social de la escuela de aprendices para crear mano de obra calificada, y por último se habla de la distribución del 600 como un *coche europeo, típicamente utilitario, concebido de acuerdo con la moderna técnica automovilística*[51].

Por todo ello, no es de extrañar que SEAT finalizara la década de 1950 con el calificativo de campeón nacional del INI junto a ENASA[52], fruto de la satisfacción franquista de haber conseguido la producción nacional de automóviles en serie, pero cabe recordar que el mérito se produjo no en un contexto de autarquía férrea, sino de autarquía fallida con dosis de liberalización económica y la inyección de capitales internacionales proporcionados por la alianza con EEUU, desde principios del decenio y afianzada por los Pactos de Madrid de 1953[53].

---

[50] "Un coche para todos", Documental en B/N, s/n, 01/01/1958.

[51] "Un coche utilitario", *Imágenes*, nº 732, 01/01/1959.

[52] GARCÍA RUIZ, José L.: "La industria automovilística española anterior a los «decretos Ford» (1972)", en GARCÍA RUIZ, J. L.: (coord.): *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*. Madrid, Síntesis, 2003, pp. 36-37.

[53] CRUSELLS, Magí: "Franco, ¿protagonista del No-Do?", en CAPARRÓS, J. M.; CRUSELLS, M.; SÁNCHEZ-BARBA, F. (eds.): *Memoria histórica y cine documental*. Barcelona, Universitat de Barcelona, 2015, p. 105.

El desarrollo de SEAT, la motorización masiva de España

En la nueva época abierta en los años sesenta, con el desarrollismo económico de España a raíz de los Planes Económicos de Estabilización (PEE, 1959) que iban a sepultar el modelo autárquico[54], SEAT viviría una etapa claramente expansiva. Expresivo de ello es un anuncio publicitario de la revista *Triunfo* del 9 de marzo de 1963 con el coche más icónico de la época, el SEAT 600, haciendo acto de presencia dos parejas de hombre-mujer, con sus familias todavía por construir, contemplando el vehículo, y acompañadas de un relato escrito que se felicitaba por el incremento del consumo de automóviles en esta nueva década, a modo de un deseo, de un sueño si cabe, por fin hecho realidad: *SEAT ha divulgado en España la satisfacción de tener coche...* [...] *para una vida más cómoda.* [...] *El esfuerzo llevado a cabo* [...] *ha dado como resultado que actualmente 220.000 automóviles SEAT animen con su presencia el fluir del tráfico* [...][55]. Esta era, por consiguiente, la forma en la que el SEAT 600 se iría convirtiendo en un símbolo de distinción social al alcance de las clases medias en auge[56].

Ante tal crecimiento exitoso tampoco faltaría la atribución de méritos por parte de la política franquista, con el mismo dictador que volvería a visitar la industria matriz sita en Barcelona para dejar su huella histórica para la posteridad. Así, el *NO-DO* del 11 de julio de 1966 muestra la acogida del Generalísimo y del ministro de Industria Gregorio López-Bravo en la factoría de la Zona Franca[57], llevando unas gafas protectoras mientras son paseados a bordo del SEAT 600 Savio, un modelo exclusivo de las visitas para autoridades fabricado con un techo acristalado desmontable que podía convertirlo en descapotable[58]. Al espectador se le presenta, en beneficio de la lógica de la autolegitimación franquista, una fábrica muy diferente a la conocida por la década de 1950, mucho mayor (300.000 m² edificados) y con una mecanización avanzada

---

[54] MAYAYO, Andreu; LO CASCIO, Paola; RÚA, José M.: *Economía franquista y corrupción. Para no economistas y no franquistas*. Barcelona, Flor del Viento, 2011, p. 73.

[55] "SEAT ha divulgado en España la satisfacción de tener coche...", *Triunfo*, año XVIII, nº 40, 09/03/1963, p. 35.

[56] MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA: *Ja tenim 600! La represa sense democràcia. Barcelona, 1947-1973*. Barcelona, MUHBA, 2010, pp. 14-15.

[57] Para ese año, "*SEAT se encontraba en una etapa fundamental de su historia: en 1966 había llegado a 13.000 dependientes, una producción de 124.000 vehículos y una capacidad diaria de más de 400 unidades*". TAPPI, Andrea: "Fotografía y representación de la fábrica...", p. 610.

[58] "Noticias españolas. Franco visita la fábrica SEAT, en Barcelona", *NO-DO*, NOT. N. 1227 A, 11/07/1966.

que permitía, ahora sí[59], la producción en masa de los SEAT modelos 600, 800, 850 y 1500, así que *el Generalísimo pudo comprobar el progreso singular de la industria del automóvil dentro del proceso del desarrollo económico nacional*[60].

A todo esto, hay que sumar que 1966 fue el año de reanudación del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, que había sido abortado por la Guerra civil. Aunque en el *NO-DO* no se dio a conocer el letargo provocado por este parón, el episodio del 16 de mayo de 1966 reflejó la VIII edición con la asistencia de más de cien fabricantes nacionales e internacionales de trece países diferentes, convirtiendo el salón en un auténtico escaparate de la modernidad más avanzada de la época, y con azafatas contratadas para lucir su tipo junto a los vehículos exhibidos[61]. El reportaje concluye presentando un túnel automático de lavado por el que pasa un SEAT 1500: sobre este aparato de innovación puntera se dice, tal vez exageradamente, que *en 30 segundos deja el coche reluciente y seco*[62].

La masiva motorización de la sociedad española durante los años del milagro económico puede ratificarse con datos cuantitativos, donde las estadísticas industriales registran el paso de 637 automóviles fabricados en 1950 a 1.140.776 en 1978[63], y los datos socioculturales hablan del tránsito de un 4% de hogares con familias motorizadas en 1960 –un vehículo por cada cincuenta y cinco habitantes– a un

---

[59] La fábrica estaba llena de atractivos para los visitantes institucionales que "*fijan absortos su mirada en los prodigios de la técnica, símbolo de la modernidad del complejo*". TAPPI, Andrea: "Fotografía y representación de la fábrica...", p. 609.

[60] "Noticias españolas. Franco visita la fábrica SEAT, en Barcelona", *NO-DO*, NOT. N. 1227 A, 11/07/1966.

[61] "Salón Internacional del Automóvil en Barcelona", *NO-DO*, NOT. N. 1219 B, 16/05/1966. En la década de 1960, una suerte de pacto tácito entre los imaginarios colectivos del poder político, de la sociedad española y del empresariado automotriz promovería una intensa asimilación entre el automóvil y la figura femenina, como dos elementos que, sumados, conformaban el atractivo deseado para cautivar la atención del público diana al que los propios automóviles irían dirigidos, es decir, los hombres. La lógica en cuestión empezó a cocerse ya en la anterior década de 1950, siendo los progresivos contactos con la cultura liberal exterior y el paulatino fin del aislacionismo dos factores de peso que pudieron haber jugado un rol influyente en la adopción de esta nueva costumbre. Existen sendas evidencias acerca de la asociación entre automovilismo y sexo femenino, y no sólo en los medios de difusión al servicio del régimen franquista sino también en la publicidad ideada por las propias empresas, la cual se incluía cada vez más en las reglas de la sociedad de consumo unida a la compra de automóviles.

[62] *Ibídem*.

[63] ORTIZ-VILLAJOS, José M.: "Aproximación a la historia de la industria de equipos y componentes de automoción en España", *Investigaciones de Historia Económica*. 2010, vol. 6, nº 16, pp. 138 y 151.

35% en 1971, y un 46% de cara a 1974 –un vehículo por cada nueve habitantes[64]–. SEAT tuvo mucho que ver en esta progresión automovilística, pues si centramos el cómputo exclusivamente en turismos, dentro del total conformado junto a otros fabricantes nacionales tales como Barreiros Diésel, FASA-Renault, Citroën Hispania y Automóviles de Turismo Hispano Ingleses (AUTHI), y excluyendo del cálculo a ENASA y Motor Ibérica S. A. que para ese entonces sólo fabricaban vehículos industriales, se conoce que en 1967 circulaban por España 1.330.000 utilitarios, de los cuales 682.000, un 51%, eran SEAT, y ampliándose dicho porcentaje representativo hasta un 62% en 1969, en ambos casos con predominio mayoritario del modelo 600[65].

Todo ello favorecía la creación de un conjunto de argumentos modernizadores que el régimen franquista esgrimía para dejar clara su imagen benefactora en el contexto del desarrollismo más avanzado. El cronista Andrés Travesi reflexionó al respecto en su artículo del 4 de mayo de 1966 en *ABC*: *el automóvil despierta cada día mayor curiosidad en las gentes* [...]. *En tiempos no muy lejanos* [...] *era, en fin, patrimonio de los ricos* [...]. *Han cambiado los tiempos* [...]. *Y «tener coche»* [...] *es moneda de uso común en esta segunda mitad del siglo XX*[66].

Llegados a 1968, el *NO-DO* del 29 de abril hablaba del X Salón Internacional del Automóvil de Barcelona: en este entorno se concedería un puesto de honor al novedoso SEAT 124, exhibido con unos automatismos que lo montaban y desmontaban en cuestión de segundos, aprovechando que *en todo instante el salón se ve muy concurrido por un público deseoso de estar al tanto de las últimas novedades automovilísticas*[67]. Pero esto no sería todo: el *NO-DO* del 10 de junio de 1968 informó del nombramiento de la cantante Massiel como madrina de SEAT posando de forma fotogénica frente a un modelo 850, lo que nuevamente evidenciaba las estrechas relaciones entre los coches y la figura femenina para hacer publicidad de cara al público diana masculino, y que también significaba asociar la empresa de automóviles estrella del régimen franquista con una artista de masas

---

[64] El incremento más decisivo se cifró en un 290% entre 1964 y 1971. CAZORLA, Antonio: *Miedo y progreso: Los españoles de a pie bajo el franquismo, 1939-1975*. Madrid, Alianza, 2016, pp. 260-261; DE RIQUER, Borja: *La dictadura de Franco*. Barcelona, Crítica/Marcial Pons, 2010, p. 657.

[65] GIMENO, Pablo: *El SEAT 600… Y España ya no fue la misma*. Madrid, Dossat, 2000, pp. 65 y 72.

[66] "Automóviles para todos", escrito por Andrés Travesi, *ABC de Madrid*, año LIX, nº 18.759, 04/05/1966, p. 19.

[67] "Salón Internacional del Automóvil en Barcelona", *NO-DO*, NOT. N. 1321 A, 29/04/1968.

que era estrella de la música, asimilando a su vez el desarrollismo de la dictadura con un icono popular[68].

SEAT, además, estaría a punto de celebrar dos grandes hitos que pondrían de manifiesto su decisiva contribución a la motorización de las masas. Por un lado, tal y como refleja el *NO-DO* del 5 de mayo de 1969, la empresa organizó un sorteo para rifar una unidad de SEAT 600 entre las primeras personas que compraron el modelo en 1957 –doña Ángeles Costa, visiblemente entusiasmada, resultó ganadora–, siendo una iniciativa para conmemorar que doce años después de salir al mercado, se habían alcanzado las 500.000 unidades producidas, diciendo la voz *en off* que *los SEAT 600 han proliferado en España como hongos, lo cual quiere decir que cayeron en terreno bien abonado*[69]. Y, por otro lado, el *NO-DO* del 21 de julio de 1969 mostraría la salida de la línea de producción del vehículo número 1.000.000, con carrocería de modelo 124, que generaría un gran júbilo y mucha expectación dentro de la propia fábrica de la Zona Franca, mientras el ministro de Industria, Gregorio López-Bravo, recibía los honores de poner en marcha por primera vez el coche en cuestión, pronunciaba un discurso para exhortar a la empresa a buscar los caminos de la exportación, y se convertía ese 124 en objeto de sorteo entre los trabajadores de la factoría[70].

Nuevos avances automovilísticos podrían captarse en el marco del XII Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, que sería motivo de atención en el *NO-DO* del 27 de abril de 1970, donde se menciona que de entre todos los stands montados por compañías de hasta dieciséis países diferentes, las novedades más importantes estaban concentradas en el Palacio de las Naciones de Montjuic puesto que era el expositor de la producción nacional, y fue donde SEAT hizo oficiales las presentaciones de los modelos 124 Sport Coupé y 850 Spider[71].

De cara al 19 de abril de 1971, el episodio correspondiente del *NO-DO* se hacía testigo del caso que se le había hecho a las palabras pronunciadas por el ministro de Industria, Gregorio López-Bravo, cuando en la celebración del SEAT Un Millón, dos años antes, había alentado a la marca a seguir el destino de las exportaciones. Así, se da a conocer el envío

---

[68] "Massiel, madrina de un coche nacional", *NO-DO*, NOT. N. 1327 B, 10/06/1968.

[69] "El «SEAT-600» medio millón. Sorteo entre los propietarios del popular vehículo", *NO-DO*, NOT. N. 1374 A, 05/05/1969.

[70] "Noticias breves. El «SEAT» «Un Millón»", *NO-DO*, NOT. N. 1385 A, 21/07/1969.

[71] "Salón Internacional del Automovilismo, en Barcelona", *NO-DO*, NOT. N. 1425 B, 27/04/1970.

de una campa inundada de SEAT 600 hacia el exterior como la primera exportación nacional de automóviles[72], pese a tratarse de una *contradictio in terminis* porque, ya en la década de 1950, la empresa privada Barreiros Diésel había protagonizado las primeras exportaciones de vehículos españoles en dirección a Portugal y varios países de Latinoamérica[73]; en todo caso, pues, y con tal de ser rigurosos, podría reinterpretarse que fue en 1971 cuando una empresa de automóviles de propiedad estatal, SEAT, hizo sus primeras exportaciones. Pero sea como fuere, el relato del noticiario en cuestión se muestra con un discurso autolegitimador del régimen franquista dotado de grandilocuencia explícita, seguramente para contrarrestar la etapa del tardofranquismo en la que se vivía y el deterioro físico, cada vez más acusado, de Franco.

En el final del desarrollismo, antes de acaecerse la primera crisis petrolífera (1973), el *NO-DO* del 8 de mayo de 1972 actuó como portavoz del XIV Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, concretando que los lanzamientos más esperados para ese año se encontrarían en el FASA-Renault 5 y en el SEAT 127[74]; en líneas generales, se concluye que *desde los suntuosos deportivos aptos para velocidades de autopista, hasta nuestros más familiares utilitarios, los espectadores tuvieron ocasión para observar, ver, considerar, o soñar*[75].

La experiencia de poseer un SEAT 600: un ejercicio de reconstrucción histórica

Por medio del proceso emprendido con la motorización de una cantidad cada vez mayor de población durante el desarrollismo, el imaginario construido por la dictadura ya desde la autarquía encontraría entre la sociedad española aquellos consensos que le

---

[72] "Embarque de coches nacionales para Finlandia", *NO-DO*, NOT. N. 1476 A, 19/04/1971.

[73] "Destino: Sudamérica", *ABC de Madrid*, año L, nº 16.063, 03/09/1957, p. 48; "Dos camiones «TT.90.22 Barreiros Diésel»", *La Vanguardia Española*, año LXXV, nº 28.949, 03/07/1959, p. 33; "Camiones españoles «todo terreno», con destino al Ejército portugués", *ABC de Madrid*, año LII, nº 16.606, 03/06/1959, p. 6; "Para el Ejército portugués, camiones «Barreiros todo terreno»", *La Vanguardia Española*, año LXXV, nº 28.924, 04/06/1959, p. 43.

[74] NO-DO le dedicó especial atención al SEAT 127, "*nuevo tipo nacional*" y "*coche del año en Europa*", con unas pruebas filmadas en primicia en Lanzarote. "Presentación de un nuevo modelo nacional en Lanzarote (Canarias)", *NO-DO*, NOT. N. 1531 A, 08/05/1972.

[75] "Salón Internacional del Automóvil en Barcelona", *NO-DO*, NOT. N. 1531 A, 08/05/1972.

permitirían mantenerse al frente del Estado, configurándose de este modo un sistema de valores personal y social en torno al automóvil por la revolución, independencia y autonomía humana en los desplazamientos que implica su posesión[76], pero también en el sentido de usos, posibilidades y nuevas costumbres que comportaría la expansión automovilística generalizada a nivel familiar, laboral, de ocio y de sociabilidad; es decir, un sistema de automovilidad[77].

Aun cuando los automóviles no estaban al alcance de mucha gente y el desarrollismo todavía no había comenzado oficialmente fue filmada la película *Ya tenemos coche* (Julio Salvador, 1958). El mismo título es una declaración de intenciones para anticipar que el contenido cinematográfico tratará sobre la ansiada adquisición de un automóvil por parte de los personajes protagonistas. Y ello justo a finales de la autarquía, y evidenciando que algo estaba cambiando a nivel de posición socioeconómica de las clases medias, pujantes no por mayor riqueza acumulada, sino por poder adquisitivo autogenerado a partir de diversas prácticas ya citadas anteriormente, y que el propio film refleja[78].

El argumento se inicia en unas calles relativamente poco transitadas y fluidas en Madrid, con las incomodidades que don José sufre a diario viajando en autobús para desplazarse hasta su trabajo con empujones, impaciencia e insolidaridad entre los pasajeros, desesperados por no quedarse sin transporte público ante la falta de transporte particular. También recibe las tentaciones del amigo don Baldomero que le quiere vender su viejo coche por un precio módico, y queda boquiabierto ante el Buick Roadmaster importado de EEUU por el propietario de la empresa donde trabaja, don Carlos, siendo tal su encandilamiento que le hace la siguiente observación a la secretaria de la oficina, Luisa: *desde luego es bonito ir sobre cuatro ruedas... Un hombre con coche da la sensación de prosperidad* [...]. *Te consideran alguien importante. Yo, al fin y al cabo, tengo un buen puesto, y un coche me vendría de perlas para ir a la oficina*[79].

En estas palabras se puede percibir la huella que el imaginario construido por el régimen franquista en torno a la motorización, asociado al progreso y a la modernidad,

---

[76] MILLER, Daniel: "Driven Societies", en MILLER, D. (ed.): *Car Cultures*. Londres, Routledge, 2001, p. 2.

[77] URRY, John: "The «System» of Automobility", *Theory, Culture & Society*. 2004, vol. 21, nº 4-5, pp. 25-39.

[78] SALVADOR, Julio: *Ya tenemos coche.* Madrid, Producciones Cinematográficas BRIO, 1958 [film de ficción].

[79] *Ibídem*.

había dejado en el imaginario colectivo de la población, provocando que el protagonista deseara poseer un coche ya no sólo para prescindir del transporte público siempre abarrotado, sino para lucirlo, para exhibirlo, para utilizarlo como un indicador de posición social distinguido, en tanto que el coche es un símbolo de estatus socioeconómico[80]. En 1958, aun así, es cierto que todavía estaba sujeto a ciertas restricciones de acceso para mucha gente, como se deduce a partir de una conversación en la que don José explica a Luisa que no le habían dado respuesta a una solicitud enviada a SEAT, tiempo atrás, para comprar un coche, ya que carecía de recomendación por parte de alguien.

La sorpresa se la lleva ese mismo día cuando recibe una carta con la autorización que le concedía un vehículo. La abuela, la madre, la hija y el hijo estallan de alegría y empiezan a hacer planes sobre todo lo que podrán hacer -ir en coche al cementerio, a la peluquería, a la escuela, al fútbol, de excursión los domingos, etc.-, pero al protagonista no le apasiona semejante calendarización de tareas e, incluso, está dispuesto a renunciar a la carta de concesión porque no tienen el dinero ahorrado, y además ya arrastran muchas letras firmadas para pagar a plazos la nevera, la cocina eléctrica y los muebles[81].

En este punto es importante destacar la frase que pronuncia la hija para tratar de convencer a su padre, dado que incide de nuevo en qué imagen mental tenía del automóvil la sociedad de aquella época: *piénsalo un poco papá, a lo mejor ese coche nos trae la prosperidad* [...]. *Los hombres importantes tienen coche propio, y tú eres un hombre importante, papá*[82]. Don José termina haciendo una especie de pacto con el diablo, encarnado en su suegra: ella aportará la mitad del valor del coche, a cambio de ser transportada allá donde quiera. El resto del dinero, deberá obtenerlo de un anticipo de su nómina después de no haberle sido concedido un crédito bancario. También vende su colección de sellos y advierte sobre las renuncias que habrá que hacer a nivel de trajes, bicicletas e incluso vacaciones de verano con el fin de reducir el gasto mensual familiar[83].

---

[80] SOVACOOL, Benjamin K.; AXSEN, Jonn: "Functional, symbolic and societal frames for automobility: implications for sustainability transitions", *Transportation Research*. 2018, vol. 118, p. 734.

[81] SALVADOR, Julio: *Ya tenemos coche*…

[82] *Ibídem*.

[83] *Ibídem*.

Desde la factoría SEAT que les proporcionará el coche explican a don José que la entrega podrá demorarse bastante tiempo porque ellos viven en Madrid, pero que si se acercan a recogerlo en la Zona Franca de Barcelona, podrán ahorrarse hasta un mes de espera. El único problema es que él todavía no ha obtenido el carnet de conducir, con lo cual del binomio indivisible *car-driver*[84] faltaba, efectivamente, el conductor, aunque la ilusión de tener el coche inmediatamente para disfrutar y ostentar les impulsa a decidir que el pretendiente de su hija le acompañe hasta la capital catalana porque él sí tiene carnet. Una vez con el coche en su poder, en la ruta de vuelta a casa se siguen distintas aventuras, entre las cuales destaca la de quedarse tirados en la carretera que pasa por debajo de Montserrat debido a quedarse sin combustible, un grave descuido que pone de manifiesto el hábito nada acostumbrado a la conducción que muchos podían tener en aquella época donde la posesión de un automóvil no estaba, todavía, ampliamente extendida entre la sociedad española[85].

Don José y el pretendiente de su hija regresan a Madrid con el coche recién salido de fábrica, pese a decepcionar a la familia y a los amigos del hijo que esperaban encontrarse con un coche grande y lujoso, pero se encuentran con un pequeño y modesto SEAT 600: *parece haber encogido*[86], dice la abuela a don José, con ese tono burlón de una suegra que no tiene buena relación con su yerno y quiere desprestigiarle. De todas formas se terminan acostumbrando al vehículo que les han entregado, valorando su lado positivo en base al nuevo horizonte de posibilidades que se ponía a su alcance fruto de la movilidad libre e independiente que les facilitaría su primer medio de transporte particular, cumpliendo con los objetivos de ocio y asistencia a los múltiples lugares a los que querían ir –acompañados de los típicos sobrecalentamientos que sufrían los motores del SEAT 600–, aparte de que don José lo puede utilizar para ir a trabajar hasta tal punto que incluso se lleva una multa de tráfico por dejarlo aparcado en perpendicular a la acera, aprovechando un lugar diminuto en la calle –otra evidencia del poco hábito en la conducción que se tenía[87].

Con todo, en las conciencias de los felices propietarios de este SEAT 600 que les permitía hacer cosas nuevas en su vida, adoptando nuevos estilos de comportamiento, se iría demostrando que las ventajas no eran absolutas. Poseer un automóvil implicaba

---

[84] URRY, John: "The 'System' of Automobility…", pp. 25-39.

[85] SALVADOR, Julio: *Ya tenemos coche…*

[86] *Ibídem*.

[87] SALVADOR, Julio: *Ya tenemos coche…*

también un gasto importante, que en la economía de la familia de don José se traducía en más de 3.000 pesetas al mes, lo que pone en alerta a su esposa mostrándose quejosa e, incluso celosa, por todo lo que ella no se podría comprar para uso personal: *pues sí que estamos arreglados con el cochecito: todo se lo lleva él. Si seguimos así, estoy viendo que tendremos que dejar de comer para comprar gasolina*[88].

Sin duda, esta podía ser una de las contrapartidas del nuevo modelo de la sociedad de consumo en el que España se iría inscribiendo con fuerza en la década de 1960, en tanto en cuanto las pautas de consumo habían cambiado y buena parte del presupuesto ya no se orientaba a bienes de primera necesidad o hipotecas y alquileres, sino a gastos de productos secundarios que irían entrando en los hogares –sobre todo el automóvil y los electrodomésticos. Claro que este escenario sería más intenso en las regiones dinámicas de España y el resto lo vivirían con menos fuerza[89]. De hecho, en respuesta al propio cambio de paradigma de consumo, cabe remarcar que don José se ocupa de aceptar trabajos suplementarios que Luisa, secretaria de la empresa, le proporciona (pluriempleo), para ganar un dinero extra y así pagar los costes de mantenimiento de su SEAT 600. Mientras, paulatinamente se percata de la pérdida de tiempo que le supone tener coche porque es el único miembro de la familia que sabe conducir para llevar a cada uno donde quiere, sintiéndose, literalmente, un *esclavo de mi coche*[90].

Definitivamente, parece que don José termina razonando que él no está hecho para ese estilo de vida, algo que se puede deducir después de ver cómo regresa al transporte público para ir cada día a la oficina, y entregando el SEAT 600 como regalo de bodas para la hija y el yerno, quien le encontrará buena utilidad para su trabajo como agente de seguros. Precisamente en el autobús se encuentra a su amigo don Baldomero, que al final se había desprendido de su viejo coche. Ambos vienen a postularse como gente tradicional, conservadora en sus costumbres, pensando que esto de moverse en coche era más bien para los jóvenes que tenían prisa para ir a todas partes, acerca de los cuales don José comenta, mientras observa un accidente en las calles de Madrid: *esos automovilistas, que siempre van jugándose la vida*[91]. Lo que no sabe es que las partes implicadas son el director y la secretaria de la empresa con el Buick Roadmaster, y la hija y el yerno con el SEAT 600.

---

[88] *Ibídem*.

[89] DE RIQUER, Borja: *La dictadura de Franco*, pp. 656-658.

[90] SALVADOR, Julio: *Ya tenemos coche…*

[91] *Ibídem*.

Embates contra la recesión de la primera crisis petrolífera

España, participando en la etapa dorada del capitalismo occidental, se había convertido cada vez más internacionalizada a medida que transcurría la década de 1960, hasta llegar a la de 1970, y esta lógica serviría en el campo automotriz para beneficiarse del mismo retorno de Ford, el cual se consagró en 1972 con vistas a alcanzar el grado de modernización industrial necesario para tratar de integrar el país en la Comunidad Económica Europea (CEE)[92]. Pero al mismo tiempo, la conexión con el exterior sería perjudicial para España cuando el resto del mundo sufriera agravios, tal y como sucedería con la primera crisis del petróleo, cuando en el contexto de la Guerra del Yom Kippur, en octubre de 1973 la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) cortó el suministro petrolífero mundial y esto afectó gravemente a las economías importadoras del mundo occidental, por su alta dependencia del petróleo para fabricar combustibles y todo tipo de productos sintéticos[93].

La motorización de las masas que se había ido configurando en España en los últimos años había convertido al país en un firme dependiente de la importación de petróleo, única fuente de energía para poner en funcionamiento los motores de combustión interna de los vehículos. Así, la crisis internacional se trasladó a nivel nacional. La dictadura, sin embargo, no estaría dispuesta a que el contexto de recesión derrochara la prosperidad de la que se había autoproclamado benefactora porque este cambio de escenario haría peligrar la continuidad del régimen. De modo que a los efectos de anticiparse a un más que seguro malestar social y político, se adoptaron medidas temporales con las que el Estado mantendría los precios del petróleo bajos y las arcas públicas asumirían el sobrecoste de la crisis. Sin embargo, el remedio fue peor que la enfermedad: si bien en 1974 se lograría mantener un crecimiento del 5,4% del PIB –lo que se buscaba para evitar una crisis sociopolítica y el fin de la paz social–, los precios disparados del petróleo irían liquidando las reservas monetarias estatales y se advendría una inflación galopante hasta alcanzar una tasa del 18%[94].

---

[92] PÉREZ SANCHO, Miguel: "La industria del automóvil en la Comunidad Valenciana: el caso de Ford España", en GARCÍA RUIZ, J. L. (coord.): *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*. Madrid, Síntesis, 2003, p. 132.

[93] MALUQUER DE MOTES, Jordi: *La economía española en perspectiva histórica*. Barcelona, Pasado & Presente, 2014, p. 355.

[94] RISQUES, Manel: "La dictadura franquista", *Revista Reflexão e Ação*. 2015, vol. 23, nº 2, p. 185.

Ahora bien, como es de esperar, estas evidencias expresivas de las debilidades que tenía el poder franquista no salieron a relucir en el contexto de la primera crisis del petróleo, sino que en el mismo terreno automovilístico, el régimen se mostró más fuerte que nunca. Un buen ejemplo de ello es un anuncio publicado en *La Vanguardia Española* del 27 de noviembre de 1973, donde una imagen a página completa presume de la campa de SEAT, ENASA y Motor Ibérica en la Zona Franca barcelonesa, exhibiéndola llena de utilitarios, furgonetas y camiones a estrenar a fin de demostrar que todo iba bien y la crisis petrolífera ni se notaba, tal y como informa el titular: *Al margen de la crisis del petróleo*[95].

Hay que matizar, eso sí, que no se trataría de un anuncio publicitario propiamente dicho, porque en ninguna parte aparece firma o logotipo alguno ni de SEAT ni de ENASA ni de Motor Ibérica, así que a juzgar por el tono del comentario que acompaña a la composición, todo hace pensar en el formato de una especie de comunicado gubernamental, emitido de forma no oficial, por vía de la prensa, buscando difundir su mensaje autolegitimador entre todos los públicos:

> *Nuestros fabricantes, al igual que los de todo el mundo, prosiguen en su creciente ritmo de producción pese a la crisis del petróleo* [...]. *La impresionante vista aérea de este gigantesco y envidiable parque de estacionamiento corresponde a la zona del Puerto Franco de Barcelona, donde están enclavadas dos de las más importantes fábricas de vehículos industriales de España y la mayor en cuanto a automóviles de turismo*[96].

Con la primera crisis del petróleo la recesión no se originaría en términos productivos, sino que cuando el sobrecoste del precio del barril cubierto por el Estado fuera un esfuerzo inútil por culpa de una inflación cada vez más dramática, el principal perjuicio lo sufrirían los bolsillos de los consumidores, derivando a una contracción de la demanda interna de automóviles tal y como constata Andrea Tappi a partir del caso de SEAT[97]. Esto lleva a reflexionar que la imagen de la campa retratada en el anuncio, apareciendo llena de automóviles fabricados, quizás no sería fruto de un buen ritmo productivo, sino más bien de la acumulación de stocks que sufrirían los fabricantes automotrices ante la caída de las ventas. Esta acción sí podría tener como

---

95 "Al margen de la crisis del petróleo", *La Vanguardia Española*, año LXXXIX, nº 33.428, 27/11/1973, p. 49.

96 *Ibídem*.

97 TAPPI, Andrea: "El model organitzatiu de la SEAT (1950-1981)", pp. 89-90.

reacción un bajón en el ritmo productivo y despidos de trabajadores para compensar las pérdidas empresariales.

Por todo ello, no sería erróneo considerar, tal y como indica Andreu Mayayo, que el desarrollismo franquista *era un gigante con los pies de barro que se vino abajo, primero, por la escalada en el precio del barril de petróleo* [...], *y segundo, por la arrogancia del propio gobierno que despreciaba las medidas drásticas de ahorro tomadas por los países europeos*[98]. 1973 fue, además, un año de cambio radical con el punto y final para dos iconos del desarrollismo: mientras Josep Maria de Porcioles era destituido como alcalde de Barcelona, se dejaba de fabricar el SEAT 600[99], ese coche popular que había nacido en 1957 en la ciudad condal precisamente cuando Porcioles iniciaba su mandato, y que ahora, con ocasión del estallido de la primera crisis petrolífera, habría sido coherente continuar produciéndolo porque todo vehículo utilitario es más necesario que nunca en momentos de retroceso económico, por su reducido consumo de combustible. En todo caso, parecía que SEAT no quería rendirse ante el contexto de recesión, ofreciendo una gama de hasta ocho modelos –versiones aparte–, destacando el pequeño 127 de 1972 en tándem con el diminuto 133 de 1974 para sustituir al 600, o las elegantes berlinas 132 y 131 creadas en 1973 y 1975 respectivamente.

Conclusiones

No cabe la menor duda de que FIAT contribuyó enormemente a la creación de un fabricante de automóviles puntero para una amplia y masiva motorización de la sociedad española como fue SEAT, habilitando a su vez que la dictadura franquista, que tenía absoluto control sobre la empresa por su titularidad estatal y gestión ejercida a través del INI, pudiera llevar a término su misión aparentemente benefactora de construir un coche para el pueblo, adoptada tiempo atrás del nacionalsocialismo alemán. A cambio, claro está, el régimen autoritario buscaría sellar una paz social que no discutiera su permanencia en el poder, pues nunca debe olvidarse que el Nuevo Estado español surgido a partir de 1939 nació en base a los cimientos represivos de los vencedores sobre los vencidos de la Guerra civil y la ilegitimidad de haber perpetrado un golpe de Estado contra la II República en 1936.

---

[98] MAYAYO, Andreu: "La ruptura con el franquismo", en ASCHMANN, B.; WALDHOFF, C. (eds.): *Die Spanische Verfassung von 1978. Entstehung-Praxis-Krise?*. Münster, Aschendorff Verlag, 2020, p. 45.

[99] MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA: *Ja tenim 600!...*, p. 17.

Los inicios de SEAT desde 1950 fueron duros por el contexto de autarquía económica y política frente al mundo internacional con una escasez de recursos manifiesta, si bien es cierto que la decisión de ubicar la factoría matriz en la Zona Franca de Barcelona sería una hábil estrategia para que FIAT tuviera fácil acceso marítimo desde Turín y garantizar de este modo un correcto suministro de piezas, componentes y demás maquinaria fabril para implantar en SEAT un modelo de producción que fue, claramente, de tipo fordista.

Pasados los primeros años y ya de camino al desarrollismo, la producción fue nacionalizándose cada vez más puesto que así se lo había encargado el régimen franquista a FIAT para conseguir que SEAT fuera completamente española. Ahora bien, lo que nunca cesó mientras duraron los acuerdos entre FIAT y SEAT (1948-1980) fue la transferencia de todo el capital tecnológico necesario para estructurar y organizar el proceso productivo, lo que ciertamente conllevaba que en España SEAT sacara al mercado sus modelos con bastantes meses de retraso frente a sus homólogos de FIAT en Italia, pero que como bien señala Andrea Tappi, dicho funcionamiento sería una apuesta segura que garantizaba la implantación en España de sistemas manufactureros concienzudamente experimentados en Italia[100].

Por medio de la presente investigación centrada en el caso de SEAT, se ha podido elaborar un recorrido a través de distintas evidencias que certifican la apropiación del automóvil en clave política por parte del régimen franquista, extrayendo su condición de modernidad como punta de lanza para justificar, mediante discursos autolegitimadores nutridos de cifras y alabanzas en ebullición e imágenes cautivadoras, que semejante avance tecnológico sobre ruedas se ponía a disposición de la población gracias al supuesto buen hacer de quienes ocupaban el poder gubernamental, tomando decisiones paternalistas.

Estas serían las principales características del imaginario colectivo de la política franquista alrededor del automóvil cuyo análisis ha sido el objeto de este artículo, teniendo gran poder de incidencia en el imaginario colectivo de la sociedad española por vía de los medios de comunicación que, precisamente, subyacen en la base del estudio como fuentes históricas consultadas, los cuales contribuirían en la creación de la naciente sociedad de consumo que se dibuja a través del SEAT 600 en el film *Ya tenemos coche* (Julio Salvador, 1958), generando el deseo humano de poseer un automóvil, reformulando el estilo de vida familiar de las clases medias emergentes con

[100] TAPPI, Andrea: "Fotografía y representación de la fábrica...", p. 616.

un nuevo modelo vacacional y ocio, y revolucionando las posibilidades del transporte privado diario y ocasional.

A fin de cuentas, esta arquitectura de paz social pretendida e ideada por el Franquismo en torno al automóvil, si bien se extendería durante un cierto período de tiempo que coincide con la aventura desarrollista, terminaría por desmoronarse en el tardofranquismo a las puertas de la crisis petrolífera de 1973, con un sistema político que con la recesión económica internacional y la implosión del desarrollismo devino todavía más desgastado y desprestigiado, cada vez con menos apoyos sociales, respirándose un ambiente de descontentamiento que cavaría la propia tumba de una dictadura insostenible. Así las cosas, pese a que poseer un SEAT 600 podía llegar a ser una experiencia resplandeciente y cegadora por todas las razones ya argumentadas, de acuerdo con Sebastian Balfour ni tan siquiera esta grata vivencia –facultada por la imprescindible tecnología de FIAT cedida a SEAT, y aprovechada por el régimen franquista para ponerse medallas y maquillar su imagen pública a nivel nacional e internacional–, sería capaz de frenar ni reprimir la voluntad de la sociedad española para acceder a un sistema político de libertades democráticas y justicia social[101], tal y como demostrarían la inviabilidad de implantar un Franquismo sin Franco tras su muerte en 1975 y la Transición a la democracia.

[101] BALFOUR, Sebastian: "La modernització autoritària franquista a Barcelona...", pp. 13-26.

HISTORIA, TRABAJO Y SOCIEDAD

Estudios

RECONFIGURANDO EL TRABAJO, DECONSTRUYENDO EL MOVIMIENTO OBRERO, BORRANDO MEMORIA. MUERTE Y RESURRECCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN GIJÓN EN EL SIGLO XXI

Reconfiguring work, deconstructing the labor movement, erasing memory. Death and resurrection of shipbuilding in Gijón in the 21st century

Rubén Vega
Universidad de Oviedo

Resumen: En 2009, los dos astilleros supervivientes a la reconversión de los años 80 echaron el cierre y la actividad desapareció de la bahía gijonesa. Dos años después, sobre las instalaciones de uno de ellos fue reanudada la construcción naval por una nueva empresa, con nueva plantilla que, tanto por su reclutamiento como por las relaciones laborales a que se ve sometida, representa un corte radical y deliberado con un pasado cuya erradicación parece haber sido el requisito de la reapertura. El proceso ha comportado una desarticulación de los saberes, las cadenas de transmisión, los sistemas de trabajo, las resistencias sindicales y la integración social y una reorganización sobre bases de precariedad, descualificación, bajos salarios, alta siniestralidad y ausencia de derechos. La experiencia micro que ofrece el caso del reabierto astillero gijonés puede ejemplificar de forma clarificadora las transformaciones que experimentan las formas productivas de la era del postfordismo y la globalización en un

sector como el naval que fue emblemático del movimiento obrero y referente en la conquista de derechos, así como la estrecha imbricación entre los objetivos proclamados de competitividad, productividad y flexibilidad y el deterioro del trabajo en todos sus niveles: salarios, cualificación, seguridad, derechos...

Palabras clave: astilleros, relaciones laborales, condiciones de trabajo.

Abstrac: In 2009, the two shipyards that survived the restructuring of the 1980s closed down and the activity disappeared from the bay of Gijón. Two years later, on the facilities of one of them, shipbuilding was resumed by a new company, with a new staff that, both due to its recruitment and the labor relations, represents a radical and deliberate break. Eradication of the past appears to have been the requirement for reopening. The process has led to a disarticulation of knowledge, transmission chains, work systems, union resistance and social integration and a reorganization based on precariousness, underqualification, low wages, high accident rate and lack of rights. The micro experience offered by the case of the reopened shipyard in Gijón can illuminate the transformations experienced by the productive forms of the post-Fordism era and globalization in a sector such as shipbuilding, which was emblematic of the labor movement and a benchmark in the conquest of rights, as well as the close overlap between the proclaimed objectives of competitiveness, productivity and flexibility and the deterioration of work at all levels: wages, qualifications, security, rights...

Keywords: shipyards, industrial relations, working conditions.

Los astilleros gijoneses representaron, a lo largo del siglo XX, una referencia permanente para el movimiento obrero y configuraron, a partir de los años setenta y durante cuatro décadas, un foco persistente y radicalizado de conflictividad. En buena medida, la cultura del trabajo, la cualificación de los trabajadores, su arraigo social y la cohesión construida en torno a estos factores constituyeron la base sobre la que se asentó esa combatividad[1].

[1] VEGA GARCÍA, Rubén: "Astilleros, trabajo, cultura e identidad", en VEGA GARCÍA, R. (ed.): *Astilleros en el Arco Atlántico. Trabajo, Historia y Patrimonio*, Gijón, Trea, 2013, pp. 13-23. VEGA GARCÍA, Rubén: "Arden las calles. Movilización radical y lucha por el empleo en Naval Gijón", *Sociología del Trabajo*, 2017, nº 90, pp. 62-75.

En 2009, los dos astilleros supervivientes a la reconversión de los 80 echaron el cierre y la actividad desapareció de la bahía gijonesa. Dos años más tarde, sobre las instalaciones de uno de ellos fue reanudada la construcción naval por una nueva empresa, con nueva plantilla que, tanto por su reclutamiento como por las relaciones laborales a que se ve sometida, representa un corte radical y deliberado con un pasado cuya erradicación parece haber sido el requisito de la reapertura. El proceso ha comportado una desarticulación de los saberes, las cadenas de transmisión, los sistemas de trabajo, las resistencias sindicales y la integración social y una reorganización sobre bases de precariedad, descualificación, bajos salarios, alta siniestralidad y ausencia de derechos.

La experiencia micro que ofrece el caso del reabierto astillero gijonés puede ejemplificar de forma clarificadora las transformaciones que experimentan las formas productivas de la era del postfordismo y la globalización en un sector como el naval que fue emblemático del movimiento obrero y referente en la conquista de derechos, así como la estrecha imbricación entre los objetivos proclamados de competitividad, productividad y flexibilidad y el deterioro del trabajo en todos sus niveles: salarios, cualificación, seguridad, derechos…

La nueva empresa –Armón– se ha convertido en uno de los mayores grupos de construcción naval en España, con astilleros en Navia, Puerto de Vega, Burela, Vigo y Gijón. En 2020, la factoría gijonesa ocupaba el puesto 7 en el ranking nacional del sector, con una facturación de más de 50 millones de euros y contaba únicamente con 11 empleados en plantilla (8 de ellos fijos y 3 eventuales)[2]. La mano de obra que diariamente trabaja en el recinto se cuenta, sin embargo, por centenares y oscila de forma constante en función de la carga de trabajo. Una información de mayo de 202 estimaba en 900 los empleos de Armón en sus factorías asturianas, pero en realidad en torno a un 90% pertenecerían a varias decenas de compañías auxiliares y subcontratas que se simultanean o suceden según la fase en que se encuentre la construcción del buque[3].

La adquisición por parte de Armón de las clausuradas instalaciones de Juliana significaba la reapertura de un espacio productivo con una larga historia. Juliana Constructora Gijonesa había iniciado su actividad en 1900 y había emprendido la construcción

[2] https://ranking-empresas.eleconomista.es/ASTILLEROS-ARMON-GIJON. html (acceso 14/04/2022).

[3] *El Comercio*, 8 de mayo de 2022. Aparte de los 11 de Gijón, la plantilla realmente contratada por Armón estaría en torno a 66 personas en Navia. https://infocif.economia3.com/ficha-empresa/astilleros-armon-sa (acceso: 14/04/2022).

de buques en 1911 en otro emplazamiento, trasladándose en 1925 a una localización que ya resultó definitiva. Desde entonces, el astillero se convirtió en una pieza importante de la vida del barrio de La Calzada y de la actividad industrial de la zona Oeste de Gijón. Tras pasar a ser de titularidad pública en 1969, fue sometido a sendas reestructuraciones en los años 80 y en el final de siglo, antes de ser privatizado en 2006 en una operación que resultó desastrosa. A pesar del ajuste de plantilla y las inversiones acometidas, que lo situaban en posición competitiva, la venta fue realizada sin cláusulas de garantía que permitieran preservar su continuidad y la gestión privada condujo en apenas tres años al cierre. Sospechas de transferencia de pérdidas desde otras unidades del grupo empresarial que lo había adquirido y declaraciones expresas de planes de recalificación del suelo para convertirlo en edificable en primera línea de costa una vez cerrado el astillero acompañaron al proceso final en lo que pareció la crónica de una muerte anunciada[4].

Sin embargo, el cierre coincidió con el estallido de la burbuja inmobiliaria y la paralización casi absoluta de la construcción de viviendas. Y tan sólo dos años después el astillero reabrió bajo una nueva firma sin vinculación alguna con sus anteriores gestores ni cargas heredadas. Armón tomaba el control de instalaciones aptas para volver a producir de inmediato y que no requerían inversiones de importancia. Con ello revivía la extinta construcción naval en la bahía de Gijón.

En un contexto general, en la ciudad y en Asturias, de prolongado declive industrial y de profundo pesimismo, Armón se convertía en una rara avis, fuente de noticias positivas. La reapertura del astillero, los anuncios de contrataciones, las favorables cuentas de resultados… han dado lugar a un tratamiento mediático y político extremadamente complaciente. Los titulares favorables y las opiniones elogiosas han abundado en torno a una empresa con una política de comunicación hermética que se esfuerza por controlar cuanta información la afecta. El trato otorgado por los medios de comunicación puede ser ilustrado con el planteamiento de una entrevista a un ejecutivo de la empresa en el diario de mayor tirada de Asturias. El periodista plantea la cuestión en los siguientes términos: *los astilleros asturianos ha pasado de verse como un problema a una gran oportunidad de actividad y de empleo para la región*[5]. Acorde con este enfoque, ni la represión antisindical, ni las condiciones de trabajo, ni la siniestra-

[4] Sirvan como ilustración, entre muchas otras, estas dos informaciones de prensa: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2009/05/22/empresas/1242999591_850215.html y https://www.lne.es/gijon/2010/10/10/felgueroso-vulcano-vino-barcos-recalificar-21247724.html

[5] *La Nueva España*, 19 de noviembre de 2019.

lidad han tenido apenas reflejo más allá de lo ineludible: los accidentes mortales y las causas judiciales, escuetamente consignados y por lo general carentes de comentarios o artículos de opinión.

Entre el cierre de Juliana y la reapertura de Armón sobre las mismas instalaciones media, no obstante, una cesura radical, un corte abrupto que resulta tanto más revelador cuanto que ocupa el mismo espacio y hereda las mismas infraestructuras, reconvertidas y privatizadas pocos años antes. No son las inversiones en equipamientos o desarrollos tecnológicos sino la gestión de la mano de obra y la organización del trabajo lo que marca la ruptura. Al mismo tiempo, no menos relevante es el corte de las conexiones entre el astillero y su entorno social. El reclutamiento de la mano de obra revela una deliberada estrategia empresarial dirigida a desarticular las cualificaciones profesionales y la resistencia de los trabajadores y, para ello, el aislamiento y el desarraigo resultan decisivos. La renuencia a contratar a trabajadores locales, y especialmente a aquellos que cuentan con experiencia en el sector, responde a un plan predeterminado perfectamente coherente con los cambios impuestos en las relaciones laborales.

La herencia a erradicar consistía en una larga tradición de oficios y cualificaciones que redundan en orgullo profesional, en estándares salariales, de condiciones de trabajo y de seguridad e higiene, y una no menos larga experiencia de organización sindical y luchas obreras. Aunque a través de todo el proceso de reconversión y declive, Juliana ha tenido menor protagonismo en la conflictividad que su vecina Naval Gijón, sus trabajadores han sostenido también multitud de movilizaciones y han logrado preservar eficazmente niveles salariales y condiciones de trabajo hasta el mismo momento del cierre[6].

Rompiendo con ese pasado, Armón implantó desde el primer momento una gestión basada en la subcontratación de la totalidad del proceso productivo (los escasísimos contratados de forma directa ocupan puestos directivos, ningún trabajador manual pertenece a la plantilla), la inestabilidad (el tamaño y la composición de la mano de obra fluctúa constantemente), bajos salarios (entre 1.200 y 1.400 euros mensuales por jornadas de 10 horas, lo que viene a suponer la mitad del promedio salarial de la antigua Juliana), deterioro de las condiciones de trabajo, la seguridad y los derechos laborales y represión antisindical (no existe representación ni se permite actividad sindical alguna en el interior del astillero).

[6] Un ramillete de testimonios acreditativos de la identidad y la memoria colectiva de los obreros navales gijoneses puede ser hallado en CIPITRIA, Cristina: "Los astilleros de la bahía de Gijón", en VEGA, R. (ed.): *Lugares de memoria del movimiento obrero en Gijón*, Gijón, AMOS, 2020, pp. 53-80.

La precarización del empleo ha venido acompañada de la búsqueda del desarraigo de los trabajadores. Se ha evitado la contratación de quienes ya hubieran trabajado en la antigua Juliana y, en general, de aquellos que hayan conocido las condiciones de trabajo previas, de modo que no puedan establecer comparaciones ni sentir en su propia persona el retroceso. Más aun: la mayoría son traídos de fuera. Antes que gijoneses, se busca el reclutamiento en el Occidente de Asturias, en Galicia y en Portugal o incluso en el País Vasco. Carecen, por tanto, de raíces en la ciudad o de vinculaciones sociales con el vecindario. Instalados durante semanas o meses –pero siempre provisionalmente, en cualquier caso– en pisos compartidos, muchos viajan entre 100 y 400 kilómetros cada viernes para volver a sus casas el fin de semana y otros tantos de regreso cada domingo. La expectativa más razonable, si conservan sus empleos o son contratados de nuevo, es que su próximo destino sea otro de los astilleros del grupo. La percepción de los hosteleros del entorno del astillero es que la presencia de estos trabajadores ha tenido como principal impacto la subida de los precios de alquiler de vivienda, pero no el consumo porque apenas compran en el barrio ni recalan en los bares, tradicionales espacios de sociabilidad de los obreros navales.

Esta permanente inestabilidad provoca una dislocación de las relaciones de cooperación y las solidaridades internas, dificultando la acción colectiva y afectando también al trabajo en equipo y a la seguridad. La cadena de transmisión de saberes que había sido propia del sector naval a lo largo de un siglo ha sido cortada. Su base radicaba en la estabilidad y la continuidad, de tal modo que el astillero se convertía en un espacio de aprendizaje que incluía tanto las destrezas profesionales como las solidaridades internas. En la nueva situación creada por la precariedad y la rotación constante de trabajadores, los más jóvenes no confían en los veteranos ni esperan de ellos ningún tipo de orientación. La reformulación de las relaciones laborales fomenta la desconfianza entre compañeros que aprenden a verse como competidores y recelan de los consejos o las muestras de solidaridad. Fruto del mal clima, fomentado por el estilo de mando y las condiciones de trabajo, las discusiones abundan e incluso las agresiones no son infrecuentes. La rivalidad y la división son fomentadas, apurando al máximo las oportunidades que ofrece esta forma de reclutamiento de la mano de obra. Si los gijoneses se sienten desplazados por trabajadores gallegos, entre estos se prima a los vigueses en detrimento de los coruñeses, sembrando nuevas discordias. A su vez, el desplazamiento de los mandos o la promoción de quienes llegan de fuera cumple una función de cortar todo vínculo social o personal y evitar resistencias basadas en ello, dado que en algún caso éstas se han producido con cierto éxito, como revelaría el ejemplo de un encargado gijonés que acabó pidiendo ser trasladado a Vigo ante el aislamiento al que se estaba viendo sometido en el barrio. Este tipo de respuestas

soterradas e individuales, así como alguna agresión, parecen constituir los recursos desesperados que una parte de los trabajadores encuentran.

La jornada de trabajo discurre, además, bajo permanente vigilancia, evitando la movilidad por el recinto o el contacto no derivado de necesidades del trabajo. Todo desplazamiento requiere autorización y los espacios comunes han sido suprimidos, hasta el extremo de que no existen máquinas de café o bebidas, ni tan siquiera un lugar donde conseguir agua potable. Se evita de este modo que existan lugares de encuentro, a pesar de que el trabajo requiere beber con frecuencia, dado el calor reinante en algunos puntos como el interior de los tanques, el aire viciado que se ha de respirar y el uso de pantallas y mascarillas. La metáfora del campo de concentración surge de forma espontánea en los testimonios[7].

El incumplimiento de normas básicas de seguridad ha sido una constante que arroja un balance trágico. Desde su reapertura en 2011 hasta el presente (2022) ha habido cinco accidentes mortales, a los que habría que añadir un cúmulo de incidencias sin resultado de muerte que son enmascaradas en las estadísticas mediante procedimientos como derivar la atención médica a hospitales fuera de Gijón en los casos graves y hacer pasar como percances domésticos los accidentes menores (esguinces, contracturas, golpes o quemaduras) y como enfermedad común los problemas como reacciones alérgicas o dificultades respiratorias. Fuentes sindicales refieren para un solo año (2018) más de 300 siniestros, buena parte de ellos evitables si fueran observadas algunas reglas elementales: *La gente no sabe. Y aparte que no sabe, van solos y no por parejas. Eso siempre fue de libro. No puede haber nadie solo*. En julio de 2013, un buzo murió ahogado mientras estaba sumergido en la zona de botadura. En mayo de 2014 un operario falleció asfixiado mientras soldaba en el interior de un tanque. Y en enero de 2015 otro trabajador murió tras ser golpeado por un cable. En 2021 ha habido dos nuevas muertes, en abril, por aplastamiento al caer una carga de la grúa, y en julio, a causa de un infarto. El siniestro de 2014 dio lugar a la única huelga habida en estos diez años y también a una causa judicial en la que la empresa resultó absuelta en virtud de que no se estableció responsabilidad ni por parte de Armón ni de la compañía auxiliar para la que trabajaba el fallecido, resolviendo que *no está claro el motivo por el que el trabajador de la contrata se encontraba solo dentro de un espa-*

[7] Véase el reportaje de Elena Plaza "Un astillero como un campo de concentración", en *Atlántica XXII*, nº 61, marzo 2019. Las mismas expresiones han brotado en las entrevistas realizadas durante la elaboración del presente texto: campo de concentración es la metáfora más recurrente, pero también han surgido los términos cárcel y penal, así como los calificativos de asesinos y negreros.

cio confinado, pudiendo estar en cumplimiento de una orden, haber entrado solo por iniciativa propia o apoyado por otro compañero que posteriormente se marchase[8]. La inverosímil hipótesis de que el muerto podría haber entrado a trabajar en el interior del buque sin haber recibido órdenes en tal sentido ni formar parte de la tarea que tuviera asignada, eximiría de culpa a las empresas, puesto que existe un plan de prevención de riesgos que el trabajador podría haber incumplido por su cuenta. Otros casos no llegaron a juicio porque la empresa ofreció compensaciones económicas a las familias a cambio de no iniciar acciones, pero en éste se había producido desavenencia al respecto entre el padre y la viuda.

Si éste fue el desenlace judicial de la única causa abierta por siniestralidad, la reacción inmediata a la muerte del trabajador contempló también declaraciones del concejal de Desarrollo Económico y Empleo de Gijón expresando su absoluta confianza en las medidas de seguridad del astillero[9]. La manifestación de protesta convocada al día siguiente incluyó pancartas denunciando esa connivencia. La confianza apriorística del concejal no se correspondía, obviamente, con la percepción de los trabajadores, que paralizaron por completo la producción y sostuvieron un paro de varios días, tanto más notable cuanto que no contaban con representación sindical (ninguna de las compañías había elegido comité de empresa ni tenía constituida sección sindical alguna) y los trabajadores hubieron de crear una comisión para negociar las demandas de mejora en las condiciones de seguridad que daban motivo a la huelga. Surgida espontáneamente al calor de la reacción provocada por el accidente, la comisión se forma casi al viejo estilo de los tiempos de clandestinidad, suple como aquellas la ausencia de representación sindical, reúne a quienes ostentan cierto ascendiente otorgado por la edad o la experiencia y se disuelve una vez negociadas las reivindicaciones.

El conflicto se resolvió con un acuerdo cuyos términos constituyen un rotundo desmentido a las proclamas de cumplimiento de las medidas de seguridad y constata, negro sobre blanco, todo aquello que faltaba:

> *Gijón, 29 de mayo de 2014*
>
> *Reunidos en el día de la fecha representantes de los trabajadores de las distintas empresas que concurren en el centro de trabajo del astillero cuyo empresario principal es la naviera ARMON asistidos por representantes de las*

[8] *La Nueva España*, 14 de febrero de 2019.

[9] *La Nueva España*, 27 de mayo de 2014.

distintas fuerzas sindicales acuerdan por unanimidad y como condición indispensable para reanudar los trabajos lo siguiente:

Creación de una coordinadora de seguridad y salud, integrada por representantes de los trabajadores, representantes de la empresa principal y empresas subcontratadas, que contarán cuando así lo estimen necesario con el asesoramiento de técnicos expertos en prevención de riesgos laborales externos.

Que el empresario principal exija a las empresas contratistas y subcontratadas que acrediten por escrito el plan de prevención de que disponen y la obligatoriedad de su cumplimiento.

Información e identificación de las personas responsables de la seguridad y salud en el astillero, es decir qué personas están designadas como técnicos de prevención para en su caso sustituirlas por técnicos expertos en el sector naval.

Dotar a todos los trabajadores de los equipos de protección individual adecuados a cada riesgo y a cada trabajador y cumpliendo la legislación vigente y sin coste para los trabajadores.

Instalación de extractores de humos y ventilación adecuados.

Medidores de gases colectivos e individuales a cada trabajador.

Iluminación adecuada y señalización, así como orden y limpieza en todos los puestos de trabajo. Especialmente en atmósferas explosivas.

Cumplimiento de la normativa en andamios (sustitución de los existentes que no cumplan las medidas de seguridad) y revisión de las operaciones de mantenimiento de las grúas así como control de calidad de los cáncamos y eslingas.

Protocolos de seguridad en espacios confinados.

Dotación de medios materiales y humanos en primeros auxilios y lucha contra incendios[10].

Acompañan al documento un total de 23 firmas, entre las cuales se cuentan todos los integrantes de la comisión obrera. Más allá de mostrar con meridiana claridad las condiciones de trabajo imperantes en el astillero, la eficacia del acuerdo se limitará a conseguir la vuelta al trabajo, convirtiendo muy pronto en papel mojado las mejoras comprometidas. El balance es resumido en los siguientes términos por un trabajador que ha tomado fotos y grabado vídeos de las condiciones de trabajo pero plantea como

[10] Documento original fotografiado y facilitado por uno de los firmantes.

condición permanecer en el anonimato: *Después de cuatro años, no cambió nada. No hay representación sindical, ni inspección de trabajo, se despide a la gente sin motivo, hay turnos de noche de 12 horas (de 7 y media de la tarde a 7 y media de la mañana). No se paga la toxicidad, la penosidad, ni la peligrosidad*. Otro testimonio, proveniente en este caso de un proveedor de suministros industriales, señala cómo se deja de cuenta de los trabajadores adquirir parte del equipamiento (*hablé con la empresa y me remitieron a los currantes, me reuní con ellos al final del turno, pero como la compra era individual, no podía aplicar el descuento de mayorista: tenía que hacer una factura por cada unidad*) y añade que en el caso de las radiales usadas para repasar los cordones de soldadura se prescinde de las que incluyen sistema de bloqueo automático en el momento que se suelta el dedo del gatillo por ser más caras que las que carecen de bloqueo y se van frenando progresivamente, con el riesgo consiguiente en un trabajo realizado en lugares angostos y posturas forzadas.

Lejos de mejorar, las condiciones de seguridad han tendido a empeorar a medida que se va haciendo más frecuente el trabajo con aluminio, cuya soldadura genera toxicidad inmediata y también propensión a largo plazo a enfermedades degenerativas cuyo origen no será posible demostrar en caso de desarrollar la patología. Se está produciendo a este respecto una situación semejante a la que representó en su día el amianto. Pero Armón ha convertido la construcción de buques de aluminio en un argumento propagandístico que acredita su carácter tecnológicamente avanzado, dando lugar a titulares de prensa en tal sentido claramente inspirados por los responsables de comunicación de la empresa. Entre tanto, ninguna medida de prevención está siendo aplicada entre los trabajadores, quienes a menudo –especialmente en el caso de los jóvenes- tampoco perciben el riesgo. De nuevo, el testimonio expresa la situación en términos concluyentes: *una vez que se metió el aluminio crearon un ambiente insostenible. Entrabas allí a las 9 y a las 10 no se veía nada (…) y te dicen que no pueden encender los extractores porque están estropeados*. El daño no sólo afecta a los trabajadores sino a todo el entorno, lo cual incluye tanto las aguas como el barrio y, en particular, un colegio contiguo al astillero: *lo que no echan al aire, va al mar. Si no, como yo le decía a la inspectora de trabajo, que expliquen dónde lo reciclan*. El resultado son serios problemas de salud que se esfuerzan por tratar como si no fuera una enfermedad profesional:

> *Yo intoxiqueme. Llevaba meses vomitando, con dolores de cabeza. Luego resulta que un enfisema pulmonar, heridas antes de la tráquea. Que no son de fumar, en las pruebas sale que son metales pesaos. En 5 meses ahí con el aluminio noté lo que no noté en tola puta vida. Sé que esos 5 meses los voy a pagar caros. Ahora estoy con ataques, tuve vértigo…*

El incumplimiento de los compromisos alcanzados tras la huelga y, en general, de los protocolos de prevención y seguridad se ve facilitado por la precariedad de los contratos e inestabilidad de las plantillas y también por la facilidad con la que la empresa ha podido prescindir de los negociadores del acuerdo. En tanto no estaban amparados legalmente por ninguna representatividad y tenían contratos temporales, no ha sido necesario tan siquiera imponer despidos. Simplemente no han vuelto a ser contratados. Una lista negra encubierta ha sido aplicada de forma perfectamente legal, neutralizando cualquier posible liderazgo o la mera reclamación de lo pactado.

> *Que no volvieron a contratar a los que hablaron cuando la huelga se sabe. Y la gente que salió en la televisión cuando murió el chaval se los cepillaron a todos. No en el momento justo porque había mucha atención de los medios, pero cuatro días después fueron cayendo uno tras otro.*

De hecho, la acción sindical está proscrita dentro del astillero y sólo es posible desde fuera. Las caras visibles no pueden estar trabajando dentro, si no quieren incurrir en el riesgo cierto de perder su empleo. La represión antisindical comenzó desde el mismo arranque de la actividad y ya había dado lugar a un descabezamiento anterior a la huelga habida tras el accidente mortal de 2014. En palabras de uno de los que protagonizaron aquel primer intento y resultó por ello despedido:

> *Fue un despido porque estorbábamos. Éramos tres o cuatro que empezamos a mover el asuntu desde el principio de la obra* (…) *Hacíamos panfletos y metíamoslos dentro. Hasta que se fueron de la lengua* (…) *Juntamos en una asamblea igual 40 persones en el local de la Corriente. Pero estaben vigilándonos. Había gente en la calle controlando quién iba.*

Del mismo modo, un recinto en el que coinciden centenares de trabajadores centrados en el esfuerzo común por la construcción de un barco carece de cualquier forma de representación sindical. La fragmentación en multitud de pequeñas compañías, la presencia de falsos autónomos y la intermitencia de sus trabajos impide la celebración de elecciones y, por tanto, la existencia de delegados o comités de empresa. *Éramos 27 empresas, no había comité, eras representante sindical y te ibas a la puta calle. Hubo varios intentos por parte de gente de la CSI y de CCOO de montar algo y se los cepillaron. Namás que había algo o alguien que se movía, lo cortaban de raíz.*

Por otra parte, si la represión antisindical no requiere generalmente recurrir a despidos, puesto que basta la no renovación de contratos, se practica, sin embargo, una política de despidos frecuentes y aleatorios que los trabajadores no siempre pueden atribuir a causas identificables (indisciplina, bajo rendimiento, actitudes reivindicativas…). Esta

práctica de despidos sin causa aparente parece responder más bien a un propósito de sembrar el miedo y hacer que todos se sientan amenazados. De este modo, la represión se manifiesta a través de dos procedimientos en apariencia paradójicos pero en realidad complementarios que forman parte de una estrategia calculada: el despido es más probable entre trabajadores que no se han significado por ser conflictivos. Quienes en su día se significaron como reivindicativos no han sido despedidos sino excluidos de la renovación de contratos e incluidos en una lista negra. Se evitaba de este modo posibles reacciones de apoyo a quienes habían acreditado un rol de liderazgo entre sus compañeros. A su vez, los despidos de forma arbitraria o aleatoria sirven para extender el miedo: cualquiera puede ser despedido en cualquier momento.

El propósito de los despidos sistemáticos y aleatorios se constata tanto en reconocimientos expresos como en la escenificación que adoptan. De acuerdo con el testimonio de un trabajador al que le fue ofrecido un ascenso a encargado, que comportaba una subida salarial de unos 200 €, expresamente fue advertido de que en la política de contratación imperaba (literalmente) un régimen de terror. Así reconstruye la conversación:

> *Cuando dije: yo necesito ganar más dinero y si no me tengo que ir.*
>
> *- La única manera de ganar más dinero aquí ye ser jefe de equipo.*
>
> *- Bueno, pues si ye jefe de equipo como si ye capitán del barcu, yo necesito más pasta y si no me piro.*
>
> *- Es que aquí funcionamos con la política del terror.*
>
> *- ¿Qué ye eso de la política del terror?*
>
> *[Entrevistador: -¿Dijérontelo así?*
>
> *– Como lo estás oyendo: la política del terror]*
>
> *- Contratas a cinco tíos y echas a tres el mismu día.*
>
> *- ¿Y si los tres valen?*
>
> *- Si los tres valen como si no.*

En consecuencia, rechazó el ascenso y la mejora salarial que conllevaba, por una cuestión de dignidad: *¿Tú crees que yo voy a venir a mi barrio a tratar a los mis vecinos así, ho? Cáeme la cara de vergüenza*. Pero esa conversación le permitió entender por qué motivo los despidos se llevaban a cabo de la forma más visible, haciéndolos coincidir con la hora de la comida, para que todos vieran a algún compañero entregando la herramienta. A priori, tratándose de despidos injustificados, parecería na-

tural hacerlos de forma discreta, pero, muy al contrario, se busca deliberadamente la mayor visibilidad posible. Que sean arbitrarios o incomprensibles, lejos de constituir un error táctico, forma parte de una estrategia.

Otro testimonio, con menos información de primera mano, extrae las mismas conclusiones:

> *No sé si era una consigna que teníen de la empresa, pero de lunes entraben diez y de esos el viernes quedaben cuatro. Eso era continuo. Que si unos eren malos, que si otru contestome. Alguno tengo visto que entraba a les 8 la mañana y a media mañana echábenlu. Llegaba el viernes y a ver a quién echen hoy. Y cuatro fuera el viernes. Ye una forma de acojonar a los demás. Ya se contaba con ello. Era habitual.*

En realidad, no sería necesario despedir con frecuencia para seleccionar la mano de obra. La constante rotación permitiría prescindir de aquellos trabajadores que no fueran productivos o resultaran problemáticos mediante el simple procedimiento de excluirlos de nuevas contrataciones. Y los despidos, ya fueran por causas entendibles o arbitrarias, podrían ser discretos, procurando no hacerlos ostensibles. Pero se despide con la mayor visibilidad, eligiendo el lugar y la hora en que más compañeros pueden ver cómo se está despidiendo y cómo a menudo se hace por causas fútiles o incomprensibles. El propósito evidente parece ser crear un clima determinado. No se despide únicamente para prescindir de los que son despedidos sino también para que todo el colectivo lo vea y sienta la amenaza y de ese modo romper toda forma de solidaridad mediante una especie de pedagogía perversa: quienes se encuentran en el rol de espectadores han de permanecer pasivos, mientras los despedidos lo son con público escarnio ante los ojos de compañeros que se abstienen de cualquier reacción. La escena hubiera resultado simplemente inimaginable en el astillero antes de la llegada de Armón.

Las condiciones iniciales de la reapertura, que marcaban una abismal distancia en cuanto a salarios, derechos y seguridad, fueron facilitadas por la dureza de la crisis del momento (2012). Incluso trabajadores altamente cualificados se vieron en la necesidad de aceptar los contratos que se les ofrecían. *Jugaban con avasallar y de aquella había muy poco trabajo en el metal. Se aprovecharon de esa situación.* Pero a medida que el mercado de trabajo fue ofreciendo más oportunidades, quienes podían elegir fueron abandonando el astillero por ofertas mejor pagadas y menos peligrosas. Para quienes están en esta posición, no aceptar tales condiciones se convierte incluso en una cuestión de dignidad en la que entran en juego las raíces sociales y la estima profesional:

> *Está claro por qué traen gente de fuera. Aquí en Gijón había gente de sobra que se están echando a perder en Aceralia. Porque el mantenimiento de Aceralia, pa un soldador buenu… ye desaprovechalu. Y están todos allí porque aquí no se puede estar. Un hombre que tenga algo de amor propiu, no puede estar. Y los que no entramos por el aro, nos fueron echando. Yo, por ejemplo, marché yo.*

Aunque se ejerce con saña la represión antisindical (despidos, vigilancia, coacción), a una parte de los miembros de la comisión o de los que iniciaron acciones reivindicativas no fue necesario despedirlos ni incluirlos en listas negras. En realidad, el sistema de trabajo penoso y peligroso, salarios por debajo del nivel del sector y trato despótico hace que los mejor cualificados –justo aquellos que están en posición de reivindicar o encabezar protestas– se vayan por propia voluntad. En la medida que el sector ofrece mejores trabajos, la única mano de obra que se es capaz de retener es la menos cualificada y experimentada, la que no ofrece resistencia porque siente que carece de alternativa. Esta tendencia introduce un círculo vicioso. Los mejores profesionales (soldadores, caldereros…) se van de forma espontánea porque encuentran trabajos donde no tienen que soportar las condiciones que impone Armón. Estos son los que podrían plantar cara a las faltas de respeto. Al ser despedidos o irse por propia voluntad, el trabajo se degrada aun más, las condiciones de seguridad se deterioran y el despotismo se refuerza. Quedan en el astillero –una opción indeseable para los más experimentados– quienes se encuentran en posiciones de mayor debilidad en el mercado de trabajo del sector del metal, generalmente jóvenes sin experiencia suficiente, ya sea en lo profesional o en lo sindical, y, por tanto, quienes menos facultados están para ofrecer resistencias. De constituir un destino laboral codiciado, ha pasado a ser un último recurso: *Ahí no vuelvo yo más ien la vida! Gano ahora 2.600 pavos. El doble con mucho* [que en Armón]. *Y con todos los derechos, todo en nómina…*

Esta evolución ha consolidado el régimen de relaciones laborales impuesto inicialmente al amparo de la crítica situación del mercado de trabajo, en el punto más bajo de la crisis, y favorecido por tratarse de una nueva empresa que reclutaba nuevos trabajadores. A medida que las condiciones del sector han ido mejorando, los más cualificados –por regla general, también más veteranos y potencialmente reivindicativos– han ido desapareciendo por propia voluntad, mientras quedaban los más jóvenes, menos experimentados, sin referencia directa de las condiciones previas y, en tanto que muchos son traídos de fuera, desarraigados.

Los trabajadores hacen referencia frecuente a la pasividad mostrada por la Inspección de Trabajo ante las condiciones de siniestralidad y toxicidad, así como a la levedad de las sanciones, que hacen más rentable persistir en las condiciones que atentan contra su sa-

lud antes que cumplir los protocolos. Por otro lado, el sistema de precariedad implantado cuenta con el silencio de los medios de comunicación, los parabienes de las autoridades políticas y el amparo judicial. A este respecto, la reciente resolución que adjudicaba a la oferta presentada por Armón las instalaciones de Hijos de J. Barreras en Vigo descartando otras dos, hacía explícita la subsidiariedad de los empleos y las condiciones de trabajo. Frente al mantenimiento de los puestos de trabajo y su estabilidad, la jueza –y antes que ella, los administradores concursales– prioriza en su auto los intereses de los acreedores:

> *… si se mantiene la estructura empresarial existente para evitar la pérdida de puestos de trabajo, se está favoreciendo a los trabajadores de la concursada, pero a costa de los acreedores y de los trabajadores de estos acreedores, que también se ven afectados. El orden de prioridades comenzaría por los intereses de acreedores, trabajadores de los acreedores, acreedores de los acreedores… y tan sólo en último término la salvación de los puestos de trabajo de la empresa adquirida y su futura estabilidad, puesto que "nadie" ha dado argumentos que justifiquen la necesidad de la totalidad de la plantilla en activo para reactivar la actividad suspendida durante largo tiempo por la concursada y tampoco la carga de trabajo, basada en meras expectativas, aunque importantes y quizás fundadas, permite presumir que sea precisa toda la plantilla para la puesta en marcha de la actividad de construcción y reparación naval.*

En consecuencia, al tratarse de la mejor oferta económica (aun cuando una parte habrá de ser destinada a indemnizaciones por despidos), se prefiere la de Armón, que tan sólo subroga una veintena de empleos, frente a la de Gondán, que preservaría más de un centenar, confiando en que un plan de rápida reapertura redundará en beneficio de la industria auxiliar y generará nuevos empleos sobre cuyas condiciones no se hace consideración alguna[11].

Regresando al astillero gijonés, hacer posible una ruptura radical con las condiciones de trabajo reinantes en el mismo lugar tan sólo dos años antes requería un drástico borrado de memoria. El reclutamiento de la plantilla, evitando a quienes tuvieran conexiones previas con los astilleros cerrados, y las condiciones de contratación, marcadas por la eventualidad, una rotación permanente y despidos frecuentes, buscan extirpar también la memoria de las luchas pasadas y de las condiciones en que se trabajaba hasta hace poco en ese mismo espacio. Para quienes tienen una perspectiva que les permite comparar, se trata de una ob-

[11] "El juzgado autoriza la venta de la unidad productiva de Barreras a Armón", *Europa Press*, 10 de mayo de 2022.

viedad: los antiguos trabajadores de los astilleros de la ciudad no hubieran tolerado semejante demolición de las condiciones de trabajo y los derechos laborales. *Si hubiera gente de la antigua no lo hubieran permitido. Por eso no quisieron a nadie.* Este veto abarca tanto a quienes habían trabajado en el mismo recinto como al astillero vecino. *No quisieron a los excedentes de Naval Gijón ni en pintura. Por qué, porque no iban a pasar por el aro ni de coña.* Y, abundando en lo mismo: *Ye triste. En la Naval había compañerismo. También había maldades y sus rollos, pero había compañerismo. Ibes a trabajar y ibes contentu. Generaron un ambiente así. La política del terror ye desde que llegaron.*

> *Esta cesura que corta los vínculos con el pasado encierra consecuencias no sólo sobre las condiciones laborales sino sobre la propia identificación y la cohesión del colectivo, así como las posibilidades de aprendizaje y promoción: A mí me gustaba el astillero y siempre me identifiqué con ellos. Con Juliana por mi padre y con la Naval porque me gustaba más. Empecé en Juliana pero estuve mucho más tiempo en la Naval. Estaba de soldador. Había gente buena, buenos compañeros, trataban de que aprendieras el oficio, te preparaban pa todo.*

La transformación resulta patente para cuantos han conocido la realidad anterior, *treinta años atrás, cuando empecé a trabajar en el Dique de Duro Felguera, en Juliana… aquello eran empresas.*

El contraste encuentra reflejo incluso en la labor del investigador: la facilidad con la que era posible entrevistar a trabajadores de los astilleros cerrados en 2009 (Juliana y Naval Gijón) se contrapone a las dificultades para obtener testimonios actuales, casi imposibles si no se trata de aquellos que han abandonado el astillero y no tienen intención de volver o esperanza de ser contratados. Reina en quienes mantienen vinculación con Armón un clima de desconfianza generalizada y de miedo. Nadie se atreve a hablar públicamente. Incluso entre quienes ya no trabajan en el astillero ni tienen intención de volver, impera la prevención de que las formas de Armón hayan generado un efecto tóxico sobre compañías de subcontratas donde antes se podían ejercer las libertades sindicales, de modo que ser identificados les podría acarrear consecuencias para ser destinados a otras empresas. Del mismo modo que los antiguos astilleros ejercían un influjo sobre el clima laboral y sindical de las compañías que trabajaban en su seno, afianzando derechos y condiciones en su entorno, el actual hace extensivo su régimen despótico a las contratas con las que opera, al fomentar un tipo de mandos habituados a la arbitrariedad y la represión. En consecuencia, la mayoría de los entrevistados han preferido mantener el anonimato y, en algún caso, no ser grabados[12].

[12] Por este motivo, los testimonios citados en este texto no son identificados. Parte de ellos han sido obteni-

Ahora bien, una vez rota la barrera del silencio, lo que aflora en los testimonios se vuelve, a su vez, revelador de la conciencia de las rupturas producidas, tanto en lo referente a los aspectos profesionales, la calidad del trabajo y la transmisión de saberes, como a las condiciones laborales, la salud, la seguridad y la precariedad y, no menos importante, la identidad colectiva, las solidaridades, el orgullo de oficio y de sector y, por supuesto, la memoria de las luchas pasadas y los derechos perdidos.

Quienes hablan lo hacen con tal vehemencia que no necesitan apenas ser preguntados. Las entrevistas han sido prácticamente monólogos de gente que estaba deseando contar lo vivido, aún si han transcurrido ya unos cuantos años, y que usaba la conversación a modo de desahogo y el testimonio como una carga que soltaban. Aparte de los datos y hechos concretos que aportan, los entrevistados denotan una reveladora implicación emocional, incluso en personas de dilatada trayectoria y curtidas en experiencias de trabajo duro. A menudo se refieren a Armón con un encono que no emplean respecto a ningún otro de los episodios de su vida laboral, el cual aflora frecuentemente para subrayar el contraste:

> *Donde estoy ahora no ye pa tirar cohetes. Pero, como esto no ¿eh? Te dan tus EPIs, te dan tus gafas de soldar graduadas, puedes ir de baja, tienes un fondo de compensación si vas de baja… Pa ellos* [los de Armón] *eso era como hablar de ir a Marte. Allí era trabajar a destajo, si necesitabas algo te lo tenías que comprar tú, una forma de trabajar peligrosa no: lo siguiente. Empezando por la propia dirección del astillero. Unos mandos que dejan mucho que desear.*

En términos comparativos, es el peor de los lugares donde han trabajado: *Nunca me había visto en una igual. Tengo 63 años, llevo 40 en el oficio, 41, y lo que vi ahí no lo vi en ningún lao*. A la penosidad de las condiciones y la cortedad de los salarios se añaden agravios que tienen que ver con el trato recibido y la dignidad ofendida: no ser insultado y no sufrir faltas de respeto. Esto incluye las agresiones verbales, pero también el desprecio por la salud y la seguridad de los trabajadores. En palabras de uno que reclamó, sin éxito, la extracción de gases y polvo y decidió que su capacidad para resistir la situación se había colmado al chocar con el argumento de que su salud y la de sus compañeros no compensaba el coste de los extractores:

> *A mí la crisis me supuso de ganar 2.800 € a 1.400. Y luego encima que me puteen de esta manera. No se puede consentir. Yo no me suelo meter en jaleos,*

---

dos off the record o con expresa condición de confidencialidad.

> *no pertenecí en mi vida a nada, pero, vamos, que me digan que pa cuatro pelagatos…* [no ponen extractores] *a mí eso me rompió, me mató. Pónente en una tesitura que lo más normal ye marchar y no volver.*

La consciencia de la desaparición de toda forma de acción sindical y del retroceso que ello conlleva es clara, pero la mayoría de los testimonios recabados provienen de trabajadores sin trayectoria sindical ni militancia. Ello no impide un sentimiento de profunda rebeldía ante el deterioro experimentado, que les subleva incluso cuando ya no han de padecerlo personalmente y que los mueve a denunciar una realidad oculta que juzgan intolerable. *Son impunes. De momento… Por eso yo digo que por poco que haga cada uno, ye importante. Esto hay que erradicalo de alguna manera*. Esta inquina puede llegar a lo personal: *Me jode que estén aquí al lado de mi casa. Desde lo poco que pueda hacer yo…*. E incluye también el componente preventivo de que si los accidentes y las enfermedades profesionales no son sancionadas, se generalizan como práctica establecida en detrimento de todos: *¡Vaya sinvergüenzas! Me gustaría mandarle fotos al juzgado sala número 2 de Gijón para que vean el miedo que tienen a volver a sufrir accidentes de este tipo. Tienen que darles un escarmiento para que no se tomen la seguridad a cachondeo*. O bien una advertencia de riesgos *mayores: Un día va a haber una explosión.*

Para los veteranos se trata, además, de una ruptura dramática con la cultura del trabajo de la que provienen, ya sea en términos de buen hacer profesional o de solidaridades e identidad colectiva. Hay en ellos una insistencia en la mala calidad, el mal acabado de los barcos y la negligencia de los mandos, que los hace rebelarse contra una concepción del trabajo que rechazan:

> *A este astillero no vuelvo. Ahora con las renovables, está obsoleto. Ibas porque ganabas más dinero. A qué vas a ir ahora. Bajó tanto el nivel… siempre se hablaba de la cantera que había y ahora están diciendo que se perdió eso. Si no generas gente buena… los que aprendan de los que vienen ahora ¿qué va a salir de ahí? Antes, cualquier maestro de los que había allí sabía de qué iba el barco entero. Ahora no tienes a quién preguntar. Cualquier maestro de Juliana te explicaba toda la obra. Ahora búscate la vida.*

Y también de desaparición de un ambiente de trabajo y de los lazos de compañerismo: *En los astilleros, aun con la inmundicia que hay, siénteste contentu, la gente iba contenta a trabajar. Había otru ambiente totalmente diferente. Lo que hay ahí ahora es un dolor.*

El contraste entre el alto nivel de exigencia en cuanto a calidad imperante en la antigua Juliana y los acabados que acepta Armón emerge como un eje de las críticas y, al mismo tiempo, como un desdoro para el saber hacer de los profesionales del sector naval que han conocido ambas situaciones. La pretendida innovación tecnológica a la que con frecuencia van asociadas las informaciones acerca de la buena marcha de Armón, su carga de trabajo y sus proyectos, se compadece mal con los testimonios de primera mano. Sirvan como ejemplo tres de ellos: *Yo siempre trabajé en el naval. Y se colocaba la chapa al milímetro. En Armón llegabas a montar el barco y había grapas de 20, de 30 milímetros a rellenar*. En el mismo sentido: *Con que flote el barco, no piden calidad de nada. Un quimiquero de los de antes no lo hacen ni de broma*. Frente a controles de calidad en los que *hacen radiografía, ultrasonido. Primero lo mira el encargado, luego uno del astillero, Y cuando está mirado llaman a los de Lloyds. Si no pasa, hay que volver y rematarlo. Es a base de práctica y experiencia*, se imponen ahora soldaduras con ranuras que son salvadas con grapas o gruesos cordones, sin que esto parezca importar: *Eso te desmotiva, te desmoraliza, te quita las ganas de hacer las cosas bien*. La consecuencia es también, no sentirse reconocidos profesionalmente: *No es cuestión de dinero. Es que no valoran nada. Pagan igual a uno que lleva veinte años que al que lleva cinco*.

Por su parte, quienes en su día pertenecieron a Juliana muestran una traumática desafección hacia lo que sucede hoy en día en el que fue su astillero. No reconocen en Armón una línea de continuidad respecto a Juliana. La desconexión resulta tan tajante que provoca en los antiguos trabajadores un efecto de extrañamiento respecto al astillero reabierto, que tienden a no considerar *el suyo*[13]. Así es expresado por ellos y percibido por los suyos: *Mi padre era fijo en Juliana. Lleva mal lo que está pasando allí, cómo lo va a llevar*… En los testimonios orales resulta llamativo cómo los extrabajadores eluden hablar del actual astillero o se desvinculan expresamente de él. En palabras de un veterano sindicalista, actualmente vecino del barrio inmediato al astillero:

> *Yo veo muy a menudo la antigua Constructora desde la playa del Arbeyal y me parece un astillero muerto. Antes bullía de actividad, bullicio que se extendía a los bares de los alrededores, sobre todo a la hora de comer y "conspirar", así como a los pequeños talleres de todos los tipos que trabajaban para Juliana.*

[13] Agradezco a Cristina Cipitria, con una tesis doctoral en curso sobre la transmisión de saberes y la cultura del trabajo en el sector naval gijonés, sus observaciones acerca de la desconexión que revelan los antiguos trabajadores de la antigua Juliana respecto a la actual Armón, así como otras ayudas sin las cuales este artículo no hubiera sido el mismo o quizá nunca hubiera llegado a existir.

> *Constructora era una parte importante de La Calzada y el Natahoyo. Armón vive de espalda al barrio, lo evita, no quiere saber nada de él; pero en los bancos de los parques de La Calzada los viejos siguen 'haciendo barcos', hablan de radiales, pinzas de soldar, retacadoras… los hacen en el viejo astillero, del nuevo nadie habla, no es un astillero de verdad.*

Que este cúmulo de retrocesos y deterioros haya encontrado generalizados plácemes (mediáticos, políticos, judiciales) genera una fuerte disonancia entre el discurso construido en torno a la pujanza de Armón como líder de la construcción naval y vector de futuro de la industria asturiana y la vivencia que transmiten los trabajadores que lo hacen posible. En algún caso aflora el rechazo instintivo a la jerga que enmascara esta realidad: *¿Cómo nos llamaron? Mano de obra low cost. ¡Tócate los cojones! Es que lo pienso y me pongo de mala hostia*. En otros, la contradicción no nace de un propósito deliberado, pero no por ello resulta menos explícita y elocuente. Con motivo de la boyante marcha de los astilleros asturianos, el diario *El Comercio* les dedicaba un reciente editorial en términos abiertamente laudatorios:

> *Armón y Gondán son los dos principales astilleros españoles, los que tienen una mayor penetración en el mercado con sus proyectos innovadores y los que atesoran una mayor carga de trabajo. Construyen buques oceanográficos, pesqueros, ferris, catamaranes, patrulleras, etcétera. Armón tienen instalaciones en Gijón, Navia, Puerto de Vega, Burela, Vigo. Gondán se especializó en la construcción de buques a la medida, individualizados, y tiene junto a la tradicional división de acero, una división en fibra desde el año 2006. Son un ejemplo del buen hacer y creación de empleo. Orgullo de Asturias*[14].

En contraposición, uno de los testimonios orales recogidos, proveniente de un extrabajador que en su día denunció las condiciones de trabajo plenamente consciente de que ello comportaba no volver al astillero, afirma con contundencia: *Esto es una vergüenza pa Asturias, pal sector en general. No hay derecho*. Orgullo para el decano de la prensa asturiana, vergüenza para un trabajador cualificado, esta contraposición puede resumir el éxito alcanzado por la empresa en proyectar su imagen de motor de progreso y la indefensión a que se han visto reducidos quienes padecen el precio a pagar por ello.

---

[14] *El Comercio*, 8 de mayo de 2022. El presente artículo hace referencia exclusivamente a las condiciones de trabajo en Armón. El autor no cuenta con base para hacer extensivo su contenido al caso de Gondán, que aparece mencionado en la cita únicamente porque formaba parte de la glosa conjunta del editorial del diario gijonés, pero acerca del cual no ha realizado ninguna pesquisa específica.

FUERZAS DEL TRABAJO Y CONFLICTO SOCIAL EN UN CAPITALISMO EN TRANSFORMACIÓN

Labour Forces and Social Conflict in a Changing Capitalism

Pere Jódar
Sociólogo

Ramón Alós
Centre d'Estudis Sociològics sobre la Vida Quotidiana i el Treball (QUIT). Institut d'Estudis del Treball (IET) - Universitat Autònoma de Barcelona

Resumen: La percepción de la injusticia ha generado históricamente respuestas de la población agraviada, lo que Thompson denominó la economía moral de la multitud. En la era capitalista, el descontento fue encabezado por el sindicalismo, que aspiraba a representar a toda la clase obrera, que no era compacta. La transformación del capitalismo fordista desde los años setenta del siglo XX ha generado nuevas fragmentaciones en la clase trabajadora, lo que dificulta la acción de los sindicatos de clase, que pierden protagonismo a favor de los movimientos comunitarios. Para hacer frente a esta situación es necesario conseguir una desmercantilización del trabajo.

Palabras clave: capitalismo, economía moral de la multitud, sindicalismo, organizaciones comunitarias, conflicto social, sentido común neoliberal.

Abstract: The perception of injustice has historically generated responses from the aggrieved population, what Thompson called the moral economy of the multitude. In the capitalist era, discontent was spearheaded by trade unionism, which aspired to represent the entire working class, which was not compact. The transformation of Fordist capitalism since the seventies of the twentieth century has generated new fragmentations in the working class, which hinders the action of class unions, which

lose protagonism in favor of community movements. To confront this situation it is necessary to achieve a demercantilization of labor.

Key words: capitalism, moral economy of the crowd, unionism, community organizations, social conflict, neoliberal common sense.

Introducción

Históricamente la gente se ha defendido de las agresiones a sus sistemas de vida y subsistencia. Los abusos de poder y los agravios que generan una percepción de injusticia flagrante desencadenan respuestas, que Thompson (1984) capta mediante su concepto de *economía moral de la multitud*. Hasta el siglo XIX esta reacción se manifestaba principalmente mediante movimientos espontáneos, de carácter comunitario. Queremos explorar aquí la relación entre los cambios en el capitalismo y las transformaciones en el trabajo y su impacto en los movimientos sociales y los sindicatos, a modo de reflexión sobre los retos que estos agentes tienen ante sí.

En el siglo XIX el proceso racionalizador emprendido por la burguesía aceleró, por una parte, la acumulación primitiva de capital, y de otra, la creación de población excedente, condenada al paro, la precariedad y la pobreza. Esta situación injusta dio lugar a reacciones populares. Con el tiempo el movimiento de los trabajadores, con base en los talleres fabriles y en las cercanas comunidades también se racionalizó, creando asociaciones propias conectadas a esa base de vivencia cotidiana; sea en la fábrica, sea en el barrio. Un ejemplo de esto último es la importante participación de mujeres en los diversos sucesos revolucionarios y en las movilizaciones comunitarias de dicha etapa (THOMPSON, 1984); ellas también eran protagonistas del trabajo en la era capitalista, tanto en la industria como en el servicio doméstico (TODD, 2018).

Las nuevas organizaciones (partidos y sindicatos) administraron demandas, recursos, saberes y fueron guía para la movilización de los trabajadores; también aportaron identidad, en forma de valores, afectos y socialización cohesionadores del movimiento. Junto a ello los vínculos familiares y vecinales, o una cultura relacional generadora de corrientes solidarias para resistir y sobrevivir ante la represión, la arbitrariedad o la indefensión. Estos lazos, en cierta manera, pervivieron en las comunidades y barrios obreros durante décadas.

Un repaso a la historia del movimiento obrero en la dictadura franquista revela esta proximidad entre fábrica y barrio (EALHAM, 2005; TÉBAR, 2006). Barrios, tabernas y mercados, como en la anterior sociedad campesina, continuaron siendo claves en el tejido de solidaridades. La comunidad aportaba fuerza moral y los sindicatos los recursos que hacían estable en el tiempo el sostén de las demandas; ambos distribuían solidaridad y ofrecían a los obreros posibilidades de interaccionar y decidir en común *qué prácticas eran legítimas y cuáles ilegítimas* (THOMPSON, 1984).

En fechas más recientes, desde finales del siglo XX, mientras algunos ideólogos del neoliberalismo como Friedman o Hayek experimentaban con la dictadura chilena, en Estados Unidos y en el Reino Unido comenzaba una batalla desde los gobiernos (Reagan y Thatcher) por la aniquilación de cualquier atisbo de obrerismo. La desindustrialización, los cambios legislativos, la represión, el ataque al bienestar dieron paso a una sociedad en la que de nuevo se sitúan en un primer plano la precarización, el desempleo y el trabajo pobre, tras el caballo de Troya de la flexibilidad laboral; sobrentendida como flexibilidad para la empresa y rigidez para los trabajadores. El objetivo del gobierno Thatcher, dibujado con precisión por Owen Jones (2012), no sólo fue derrotar a la clase trabajadora sino, en lo posible, humillarla. Ello se ha acompañado con la degradación del trabajo, no sólo en términos contractuales, también de condiciones de trabajo y salario, así como de pérdida de seguridad y protección, incluso de la misma dignidad y *lugar en la vida* que podía proporcionar el trabajo (aun siendo dependiente y subordinado) en la sociedad asalariada. En todo caso, el sistema inclusivo de postguerra, en algunos países occidentales, de una mayoría de trabajadores masculinos, aunque excluyente de mujeres, jóvenes, inmigrantes, minorías o periféricos, ahora excluye a unos y a otros, cuestiona que el trabajo permita vivir con decencia y dignidad y culpabiliza a los trabajadores por su pobre o precaria situación. La evidencia que proporcionó la pandemia sobre trabajos indispensables no ha corregido esa deriva laboral excluyente que conecta con el problema del crecimiento económico que genera población excedente y destruye el planeta.

La tendencia mencionada en España se aceleró en los años noventa y prosigue en el nuevo siglo; bajo el paraguas de la modernidad y de la transición a la sociedad de servicios, la piqueta de las reconversiones, de la desregulación y la precarización nos alcanzó de pleno, diluyendo comunidades laborales y vecinales, expandiendo el sentido común individualizador, egoísta y mercantilista del neoliberalismo. Aunque aún hay barrios y poblaciones que conservan vínculos entre empresa y comunidad vecinal, en general barrios y puestos de trabajo (cada vez más fragmentados en la vorágine de flexibilidad y precariedad) se han separado de los lazos afectivos y soli-

darios. Una buena parte de la ciudadanía no se percibe como trabajadora, sino que se identifica con otros movimientos sociales (o comunitarios) que expresan mejor sus sentimientos y emociones.

Actualmente la globalización, la financiarización, el estado *workfare*, el endeudamiento, dan pie al crecimiento de un ejército industrial de reserva, formado, no solo, por mujeres, jóvenes y trabajadores migrantes. Asimismo, el desempleo y los contratos precarios facilitan la expansión de la individualización, privatización y mercantilización ilimitadas que cuestionan no sólo las comunidades de trabajadores y el movimiento sindical, sino la sociedad misma, convirtiendo la vida de la mayoría en más incierta. Por otra parte, las élites oponen a los nuevos movimientos una opción edulcorada: feminismo liberal, ecologismo conservador y excluyente, empleabilidad, *sé empresario de ti mismo*, etcétera.

Quizás nos encontramos de nuevo ante una *Gran Transformación*, en el sentido de Polanyi (1989), de la mano de nuevas formas de gestión flexibles. Las fuerzas del trabajo han cambiado tal y como se ha transformado el trabajo y su significado social, político y económico. Como apunta (SUPIOT, 2015), la protección y seguridad, la dignidad, o el *sitio en el mundo* que podía proporcionar a un buen número de trabajadores el *compromiso fordista* está siendo alterado. Los nuevos movimientos sociales tampoco muestran capacidad de generar un imaginario que aglutine de forma tan potente como, en su momento, lo hizo el movimiento obrero. Su universo simbólico aun tiene fuerza, pero ambos movimientos no generan suficiente contrahegemonía.

En este sentido sostenemos que, la imposición hegemónica del sentido común neoliberal dificulta la acción de la economía moral de la multitud que alimentaba a los movimientos comunitarios. Los sindicatos se enfrentan a una ofensiva autoritaria difícil de eludir, en una fase de declive afiliativo y de necesidad de adaptar su organización y estrategia a los contextos actuales. Estos dos elementos, sindicato y comunidad (junto a los partidos obreros) representaban, en la teoría de Polanyi, una buena parte de la capacidad de reacción desmercantilizadora de la sociedad frente a las fuerzas del mercado. Los nuevos movimientos sociales muestran poco más que *momentos-fuerza* movilizadora, aunque a pesar de sus límites, quizás sean germen o semilla de otra manera de pensar y actuar en el largo plazo.

Para armar esta contribución analizaremos en primer lugar los cambios recientes en el capitalismo que han favorecido la situación de creciente desempleo y precariedad. En segundo lugar, abordamos cómo estas transformaciones han influido en la identi-

dad colectiva de la clase trabajadora. Y, en tercer lugar, profundizamos en la tesis de que para fortalecer esta identidad colectiva las formas de movilización comunitaria y sindical necesitan explorar formas de aproximación para encontrar nuevas vías de organizarse y de relacionarse, respetando sus ámbitos, que permitan no sólo defenderse de la creciente desigualdad y autoritarismo, fruto de la flexibilidad y la discrecionalidad con que se manejan los algoritmos, sino también avanzar en un sentido más justo y emancipador.

Flexibilidad, desempleo y precariedad. Regularidades y dinámicas históricas que influyen en la identidad colectiva de la clase trabajadora

El taylorismo-fordismo, se expandió a lo largo del siglo XX, con él desapareció el trabajo artesanal y una buena parte de la profesionalidad, subsumida en el obrero especialista. Sin embargo, la tensión en las condiciones de trabajo propia de la organización científica del trabajo se vio complementada por un contexto en el que la lucha del movimiento obrero y sus sindicatos obtuvo influencia. Ford se vio obligado a experimentar con el salario de consumo, frente al tradicional salario de subsistencia, para vincular a sus trabajadores. Los gobiernos tras las crisis y la guerra comenzaron a experimentar con las políticas de bienestar, como formas complementarias de generar demanda agregada mediante el consumo de los más. Ford y otros muchos empresarios tuvieron que aceptar a los sindicatos y el sistema favoreció un crecimiento económico con base a la estabilidad en el empleo y la plena ocupación. Ahora bien, los años 1970 supusieron un freno al *virtuosismo* de los *treinta gloriosos*; los gobiernos, las agencias internacionales y las élites iniciaron una recomposición del capitalismo que se expandirá en las décadas siguientes. El colonialismo de los estados fue sustituido por el colonialismo de las corporaciones: descentralización productiva hacia las antiguas colonias que provoca la pobreza y el éxodo migratorio de sus poblaciones. El concepto clave que abraza las transformaciones en el empleo y en la clase trabajadora es: flexibilidad (flexplotación en BOURDIEU, 1999). Talismán bajo el que se esconden voraces medidas globalizadoras, financiarizadoras y mercantilizadoras.

Siguiendo a Babiano y Tébar (2018), en este *capitalismo flexible* las personas realizan a lo largo de la vida *fragmentos de trabajo* y esto constituye un cambio respecto al significado del trabajo heredado del siglo XX. Un puesto de trabajo ya no equivale a un empleado (BILBAO, 1999), sino a diversos individuos que de forma subcontratada, parcial o temporal lo pueden ocupar. Esta permeabilidad en la condición de ocupado

y la discontinuidad de los empleos, advertía Sennett (2000), corroe el carácter de los trabajadores. En la etapa fordista preocupaba la monotonía y la repetición, la disciplina y la jerarquía. Hoy día, el foco se desplaza hacia la eventualidad, la incertidumbre, la variabilidad, mientras las denominadas nuevas formas de gestión empresarial o de recursos humanos intentan camuflar la persistencia de la jerarquía y la subordinación (LINHART, 2021). El horario de trabajo es sustituido por la tarea o el objetivo, la supervisión por la autodisciplina, la participación profesional por trabajadores emocionalmente implicados, leales, de confianza, diestros y flexibles, sobre todo a bajo precio. El nuevo mantra empresarial es hacer pasar por participación y autonomía de los trabajadores, lo que no es más que discrecionalidad de la dirección y obediencia a las normas de la autoridad. Esta filosofía es la que sostiene los trabajos de plataforma, desde los riders y conductores de Uber, a las microtareas del crowdsourcing; los algoritmos *anónimos y neutros* son el instrumento de imposición del consentimiento. Las nuevas tecnologías aportan sofisticación a lo que no es más que formas de trabajo informal, desregulado, o atípico.

Un análisis riguroso del trabajo permite observar que los riders se inscriben bajo unas *nuevas* formas de trabajo inseparables de una revolución digital que facilita mayor control y discrecionalidad a los gestores que, así, pueden permitirse experimentar nuevas formas de empleo y autoempleo, rompedoras de la centralidad del trabajo (no sólo del empleo) en tanto que vínculo integrador de la ciudadanía. Por ejemplo, los repartidores de plataforma realizan unas tareas conectadas mediante algoritmos, encargados de distinguirlas, fragmentarlas y asignarlas. Los servicios de la economía colaborativa o crowdsourcing, gracias a los móviles, apps, big data, etcétera, se acompañan de un proceso de descentralización y externalización de sus actividades mediante la subcontratación de pequeñas empresas y microempresas, o de empleados autónomos (ESTRADA, 2018). De esta forma se configuran plataformas de trabajo supuestamente autónomo, de naturaleza desregulada o irregular (SUPIOT, 2015); con una consecuencia notable: las plataformas digitales no se consideran *empleadoras*, sino intermediarias que facilitan la prestación de servicios pagados entre terceros; asimismo, tampoco se reconoce a las personas como *empleadas/os*, sino como *proveedoras/es* independientes que desempeñan *tareas*, enmascarando la relación social del trabajo (ROCHA, 2017). Dispersión y diversificación son elementos clave del nuevo trabajo en la *gig economy* (FITA y GOERLICH, 2017). Lejos de ser formas de economía colaborativa son plataformas de extracción de rentas. Mientras tanto, en las grandes corporaciones que todavía mantienen trabajadores relativamente fijos o, incluso entre médicos, arquitectos y otros profesionales cualificados, como expresa Linhart (2015), su supuesta humanización no hace más que desprofesionalizar; es

decir, les detrae autonomía y control. Estas formas desreguladas (o re-reguladas) de trabajo, que intercambian servicios por retribución, se expanden convirtiéndose en las formas de trabajo estándar.

Todo ello conlleva la fragmentación de las relaciones laborales fruto, asimismo, del cuestionamiento de la acción colectiva de los asalariados, sea atacando sus organizaciones, devaluando o negando la negociación colectiva, o desprestigiando la movilización (huelga), sea estimulando la participación directa, mientras se desincentiva la representación colectiva; toda una estrategia de individualización que coloca al trabajador en una posición claramente subordinada.

El resultado de lo anterior es la expansión del desempleo y la precariedad. Sobre ese caldo de cultivo algunos autores observan nuevas formas de estratificación o de división de los trabajadores (precariado frente a clase obrera). Sin embargo, otros autores mantienen una noción de clase obrera (JONNA y FOSTER, 2016) que relaciona estas nuevas realidades con lo que denominan el *ejército global de reserva* en la era de la precariedad generalizada. Ambos autores se inspiran en la idea de Marx, que entendía las condiciones de la clase obrera principalmente en términos de precariedad de empleo y existencia. Al fin y al cabo, cualquier análisis serio de la historia del trabajo en la sociedad capitalista subrayará que la precariedad, el desempleo, incluso la pobreza, ha caracterizado la vida de los trabajadores en períodos más largos que los escasos *treinta gloriosos* en los países centrales. Wright (2018), frente al *precariado* de Standing, subraya la existencia de posiciones contradictorias de clase que caracterizan tanto al conjunto de la clase obrera, en su sentido y composición tradicional, como a segmentos diferenciados dentro del *precariado* (por ejemplo, con carrera o sin carrera académica), pero que no son necesariamente fronteras de clase. Como tampoco separan de forma obligada a los desempleados, dado que el paro forma parte integral del sistema capitalista (KALECKI, 2011).

Por otra parte, en la época fordista, en particular a partir de 1945, existían elementos suficientemente importantes de fragmentación y diferenciación entre la clase trabajadora. El obrero masa fordiano (el trabajador varón industrial de mono azul) convivía con la posición subordinada de las mujeres trabajadoras y, de manera diferenciada, con la mano de obra inmigrante y/o colonial descualificada (GAY, 2018), o con los trabajadores de pequeñas empresas. Los estudios históricos sobre el período de la *edad dorada* muestran con claridad la existencia de fenómenos de división o fragmentación dentro de la clase: entre trabajadores industriales y aquellos otros de un creciente sector terciario o bien entre los trabajadores de las grandes empresas y los

trabajadores de pequeños talleres y fábricas, y ¿qué decir de la diferencia de todos ellos con el servicio doméstico?

En la actualidad, partiendo de la heterogeneidad, parece necesario plantearse qué relación tienen las nuevas precariedades con el fondo material de unas determinadas formas de relaciones sociales y de dominación que afectan al conjunto de la sociedad. El significado de la precariedad y de las políticas relacionadas se inscriben *en un modo de dominación de nuevo cuño, que se basa en la institución de un estado generalizado y permanente de inseguridad que busca someter a los trabajadores a la sumisión, a la explotación* (BOURDIEU, 1999).

Desempleo y precariedad, coexistencia de dos de las formas de sobrepoblación relativa formulada por Marx que constituirían, junto a las migraciones de los países del *Tercer Mundo* formadas por poblaciones expulsadas de sus tierras y con las poblaciones empobrecidas y el trabajo informal, el ejército de reserva de mano de obra. Concepto clave para interpretar las transformaciones del trabajo y sus efectos en la identidad de los trabajadores/as.

Regularidades y dinámicas históricas en la vertebración de la clase obrera

Linebaugh y Rediker (2004) señalan que la formación de la clase obrera parte del heterogéneo y abigarrado grupo humano del siglo XVIII y su conexión con el mundo Atlántico, aquellos que constituían para las élites una masa despreciable, *cuadrilla variopinta* o *clases peligrosas*. A partir de esa variedad y diferencia inicial, podemos distinguir cuatro regularidades históricas (BABIANO y TÉBAR, 2018) en el proceso de formación de la clase obrera; todas ellas aún impactan, con sus especificidades correspondientes, en la actualidad.

Una primera regularidad que moldeó aquella composición heterogénea de personas es el impacto de las migraciones en la formación de la clase. Durante la revolución industrial se produjo un agudo éxodo rural, tras los cerramientos agrícolas. Y a partir de la segunda fase de los procesos industrializadores en marcha tuvo lugar una emigración transoceánica, en sentido geográfico contrario a la actual.

La segunda está relacionada con el protagonismo de la ciudad en el capitalismo industrial, constituida como nicho ecológico de formación de la clase obrera, al tiempo que

foco potenciador del movimiento obrero. Las grandes ciudades industriales expresaron una configuración clasista y segregada del espacio urbano (OYÓN, 2002).

La tercera tiene relación con la expresión de las diferencias entre clase y género en la génesis del movimiento obrero. Las mujeres siempre han sido parte integrante de la clase obrera, si bien el obrerismo les asignaba una posición subordinada (SCOTT, 1990).

La cuarta es la compleja relación mantenida entre clase y ciudadanía en la historia capitalista. La ciudadanía —constructo liberal referido al vínculo entre individuo y comunidad cívica— y la retórica que le acompaña emerge hoy ante el declive del lenguaje de clase, intentando hacer compatible libre mercado y democracia. Sin embargo, en muchos regímenes liberales el conjunto de la población adulta no pudo votar hasta mediados del siglo XX; y solo más tarde se permitió el voto a las mujeres. El movimiento obrero, aun con sus contradicciones y limitaciones (LEDWITH, 2012), batalló por los derechos civiles y políticos mediante la lucha por el sufragio universal. Asimismo, frente al sempiterno derecho de propiedad y privilegio, la clase obrera luchó por los derechos sociales, que son igualmente derechos de ciudadanía (MARSHALL y BOTTOMORE, 1998).

Estas regularidades actualizadas han irrumpido con fuerza fragmentadora en el escenario postindustrial poniendo en cuestión los factores materiales e identitarios que permitía hablar de clase obrera. Así, a principios de los años ochenta del siglo pasado, André Gorz (1995) constataba la reducción del componente obrero-industrial en el interior de la fuerza de trabajo y en la sociedad por la expansión del sector servicios. Un proceso que relaciona tanto la importancia de la incidencia de los nuevos fenómenos en las cualificaciones y categorías laborales, como la emergencia y peso de las nuevas identidades y subjetividades laborales, sociales y políticas. De manera que el proletariado industrial de antaño se despedía al ritmo que marcaba la tendencia de los procesos de desindustrialización en curso.

La progresiva segmentación y división de la condición salarial afectó a relatos y vivencias y fue el pórtico de la etapa actual. A finales del siglo XX se asistía al cierre del ciclo de la protesta obrera en el ámbito europeo. En el caso español, aquella etapa coincidiría con los años del final de la dictadura del general Franco y la consolidación de la democracia en plena crisis económica. A partir de los años ochenta del siglo pasado en el conjunto de las sociedades occidentales se produjo la progresiva alteración, cuando no *invisibilidad*, de lo que se denominó durante las anteriores décadas

la *clase obrera*. Este desvanecimiento se manifestó tanto en su acepción de categoría económica para el trabajo productivo como en su uso como concepto político movilizador; mientras continuó aumentando, paradójicamente, la asalarización y la dependencia laboral. Asimismo, la erosión de la sindicalización en el mundo del trabajo se acompañó de una retirada cada vez más marcada de los obreros de la escena política (NOIRIEL, 1986); dado que, en la construcción de las identidades colectivas, juega un papel importante la experiencia compartida de la movilización.

Trabajadores, sindicatos y movimientos populares

Históricamente los movimientos populares han mantenido unas características que los acompañan a lo largo de los tiempos. Las movilizaciones, a pesar de la radicalidad y violencia con la que podían expresarse, solían desencadenarse en respuesta a decisiones de las clases dominantes o de gobernantes que alteraban el orden de las cosas (precios, impuestos, escasez, libertades, etcétera); Rudé (1981) cita estas palabras de Thompson *la cultura plebeya es rebelde, pero se rebela en defensa de la costumbre*. En todo caso, eran movimientos provocados por el cuestionamiento de aquello que la costumbre del momento consideraba *precio o salario justo*. Las formas organizativas podían ser diversas, pero a menudo se caracterizaban por un carácter explosivo y no duradero y por su espontaneidad, más allá de liderazgos ocasionales. Los historiadores sociales británicos (HILL, 1983; HILTON, 1988; RUDÉ, 1981; THOMPSON, 1984) muestran que, en los inicios de los movimientos por ellos estudiados, la palabra y la relación directa eran claves para poner en marcha la movilización ante una decisión arbitraria o injusta.

La transformación de la sociedad agraria en industrial favoreció la descomposición de la antigua economía moral. Una revuelta amplia producto de la escasez no sacudía los principios morales de la sociedad, puesto que las autoridades y los propietarios industriales ya sólo respondían con represión y caridad, o síntesis perversas de ambas como las casas de trabajo forzado. La disciplina fabril y del trabajo asalariado se fue extendiendo hacia la comunidad, dividiendo trabajo (cosificado en mercancía) y vida; como si ambos no se fundieran en las mismas personas a las que se pretendía dividir, para mejor explotar. Ante ello las clases populares iniciaron un cambio estratégico en sus movilizaciones; así, Tarrow (2009) y Tilly (1978) muestran el cambio de repertorio de los movimientos sociales durante el siglo XIX; aunque las rebeliones campesinas (precios) y las huelgas asalariadas (salario y empleo) de los inicios, se asemejaban

en que ambas eran escasamente organizadas y compartían la necesidad de mejora de las condiciones de vida.

Cuadro 1. Cambio de repertorio en los movimientos sociales

	SOCIEDAD AGRARIA	SOCIEDAD INDUSTRIAL
ESPACIO DE DESARROLLO SOCIEDAD INDUSTRIAL	Campo	Ciudad
FORMA DE ORGANIZACIÓN	Tumultos (movilización espontánea)	Asociaciones, organización
MECANISMO DE EXPRESIÓN	Revuelta agraria, peticiones masivas. Apropiación de alimentos, ocupaciones de tierra	Huelga, manifestaciones. Barricadas, destrucción de propiedades
COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN	Tabernas e iglesias	Asambleas de fábricas y barrio, prensa
CARÁCTER	Local	Local-Nacional
DESENCADENANTE	Precios, impuestos, retribuciones. Injusticia	

Fuente: Elaboración propia en base a Tarrow (2009) y Tilly (1978).

Se podría decir que los nacientes sindicatos y partidos obreros fueron fruto de la explosión radical del *problema social del trabajo* (CASTEL, 1995) derivado de las consecuencias económicas y sociales de la revolución industrial; pero también de la experiencia adquirida en las movilizaciones de la etapa de acumulación primitiva de capital (esclavitud, cercamientos, pobreza, etcétera). Aunque, será en el período de efervescencia social de finales del siglo XIX y principios del XX (HOBSBAWM, 1979) cuando se consoliden los sindicatos como organizaciones del movimiento obrero: con un pie en las fábricas y otro pie en las comunidades trabajadoras en las que residían las personas que compartían dicha condición.

En sus inicios, los sindicatos fueron un instrumento de los trabajadores, hombres, cualificados (artesanos y oficiales); más tarde, como sindicatos generales agruparán también a no cualificados (HOBSBAWM, 1979). En esos tiempos ya se observan algunas características que acompañarán el posterior desarrollo combinado de trabajo y sindicatos. Una primera la aporta Thompson en referencia a los artesanos, que es aplicable a las diferentes olas de innovación organizativa y tecnológica: *La innovación técnica y la superabundancia de mano de obra barata debilitaban su posición. No tenían derechos políticos y el poder del Estado se utilizaba... para destruir sus trade unions* (2012). Una segunda, derivada de la anterior, es la cualificación y descualificación de los empleos, que inciden en las condiciones de trabajo y vida y en las posibilidades de movilización (HOBSBAWM, 1979); es decir, los cambios en el

sistema capitalista dividen y segmentan a los trabajadores. En este sentido, este autor se pregunta si eran los sindicatos los que conferían fuerza a determinados grupos de trabajadores o, simplemente, ponían en evidencia la capacidad de negociación y conflicto que ya tenían. Un tercer aspecto es el grado de reconocimiento de los estados y organizaciones empresariales hacia los sindicatos; su institucionalización y su legitimidad como representación.

Con la consolidación de los sistemas tayloristas-fordistas del trabajo y la expansión de las corporaciones, se produjo un proceso masivo de asalarización y de concentración en grandes centros fabriles; en ese entorno los sindicatos crecieron y fortalecieron, impulsando la administración organizativa; la acción directa fue reemplazada por otra planificada y estratégica. Con ello se avanzó en el derecho a la negociación colectiva, así como en el derecho y la protección del trabajo. Cabe decir que la movilización y la huelga continuaron siendo necesarias para manifestar el poder obrero en la negociación y los convenios o acuerdos resultantes; las organizaciones sindicales mostraron en esa etapa que han sido (y son) fundamentales en la acción colectiva de los trabajadores.

Llegados aquí veamos algunas características básicas del asociacionismo sindical (JÓDAR y ALÓS, 2018). Primera, la coexistencia de una lógica administrativa y representativa junto a una lógica de movilización y participación (OFFE y WIESENTHAL, 1980). Ello responde a la relación contradictoria de los trabajadores con las empresas, entre la pasividad —salario y empleo dependen de los beneficios empresariales— y la tensión de la lucha por sus condiciones de trabajo y vida (HOBSBAWM, 1979; HYMAN, 1981). Por otro lado, el dilema entre la pesimista *ley de hierro de la oligarquía* (MICHELS, 2001) —la organización se transforma en un fin en sí misma—, también en su versión matizada del sindicato *gestor del conflicto* convertido en un elemento más del sistema, y la *ley de hierro de la democracia*[1] que para Hyman (1978) se basa en la existencia de una estructura de doble control entre base y dirección.

En definitiva, la acción sindical es ambivalente, respondiendo a la ambivalencia de los asalariados entre el compromiso e implicación en la empresa y la rebelión; siempre reflejando contradicciones y divisiones en el seno de la clase. El debate marxista en torno al sindicalismo refleja dicha ambivalencia: por una parte, la propia existencia del sindicato muestra un carácter de oposición al capitalismo que genera conciencia solidaria mediante la acción colectiva, el quehacer diario y las propuestas alternati-

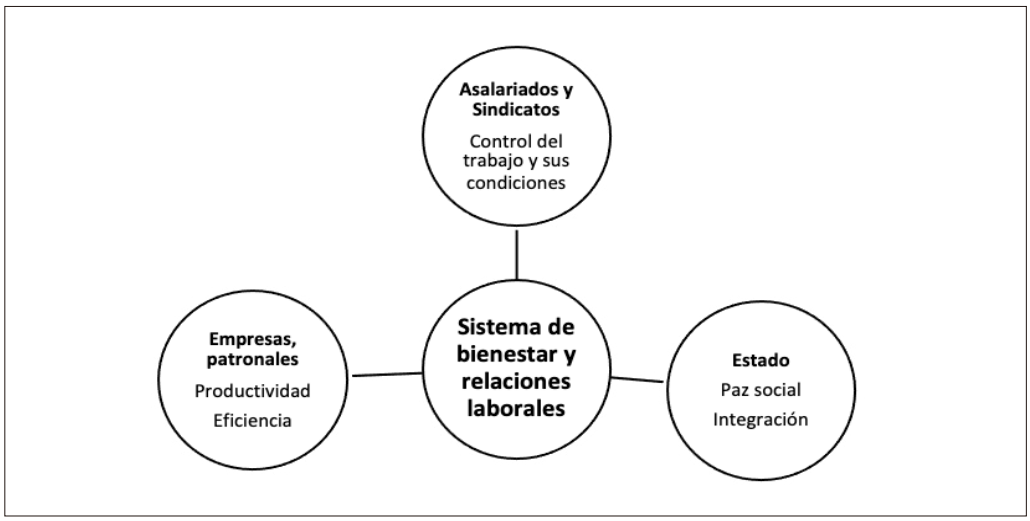
[1] Wright Mills y Gouldner respectivamente, citados por Hyman (1978).

vas; por otra, gran parte de sus demandas se limitan al entorno de los puestos de trabajo, y por tanto de las empresas y el capitalismo. Teniendo esto en cuenta, se pueden distinguir dos grandes etapas, tras 1945, del papel del sindicato.

Tras la segunda guerra mundial, toma cuerpo un movimiento social desmercantilizador (POLANYI, 1989), que sigue a los desastres bélicos y la Gran Depresión -también a la existencia del bloque soviético-, por el que se consolidan unas nuevas reglas del juego que darán paso a unas relaciones entre clase, Estado y mercado, en el que los agentes representativos (patronal y sindicatos), con mayor o menor oposición o cooperación, dirimirán sus intereses básicos (ver esquema 1) en el marco de unas relaciones laborales basadas en la negociación colectiva. En cierta manera, se podría decir que el bienestar y la regulación desde el Estado conforman una economía moral de la multitud en la que la asociación predomina sobre la comunidad; un contrato social explícito y temporal. En esta etapa la acción del sindicalismo, en tanto que impulsor y legitimador de la acción colectiva de los trabajadores (BABIANO, 1995) se desarrolla en diversas áreas. Primera, en la negociación colectiva garantizando la renovación del contrato para millones de trabajadores de forma integradora. Segunda, en las demandas o exigencias sobre el salario y las condiciones de trabajo, que dan voz a los trabajadores reduciendo las salidas (HIRSCHMAN, 1977), contribuyendo a la estabilidad de la gestión de la mano de obra en las empresas fordistas; sin olvidar que los diferentes subsistemas de negociación colectiva permitían una elevada adaptación sectorial y territorial, al tiempo que estimulaban la innovación limitando la competencia de bajos salarios. Tercera, mediante la movilización (o su amenaza) para mostrar su fortaleza y capacidad de *voz*.

Los sindicatos, además de expresar intereses básicos, más o menos funcionales, impulsaron la mejora de las condiciones de vida a través de demandas de bienestar laboral y vital. Más allá de la discusión sobre las prácticas corporatistas o neocorporatistas (SCHMITTER, 1981) con patronales y gobiernos, la evolución del poder sindical ha repercutido directamente en la desigualdad, de manera que a mayor poder menor desigualdad y viceversa (DONADO y WÄLDE, 2012).

Esquema 1. Agentes e intereses básicos en los *años dorados*



Elaboración propia.

En todo caso en esta etapa, debido en gran parte al debate entre reforma y alternativa (del capitalismo), el sindicalismo no estuvo exento de críticas desde la izquierda (AZZELLINI y NESS, 2017). De hecho, los sindicatos avanzaron poco, exceptuando contadas excepciones, en el control de la organización del trabajo; las decisiones tecnológicas y organizativas continuaron bajo la discrecionalidad de las empresas. Las largas jornadas de trabajo, los bajos salarios, las condiciones misérrimas de muchos puestos de trabajo priorizaron las demandas de los trabajadores por encima de opciones más radicales. Pero también, Trentin (2013) afirma que el sindicalismo no contempló un horizonte superador del trabajo fordista; a su parecer daban por hecho un trabajo masculinizado, unas ocupaciones rutinarias y escasamente profesionalizadas, sin apenas autonomía bajo una organización jerárquica y autoritaria del trabajo, o una centralidad del empleo remunerado que dejaba en segundo plano otros trabajos. Tampoco avanzaron en la representación de mujeres e inmigrantes; no era una prioridad y, cuando comenzaron a considerarla, el mundo del trabajo se había fragmentado en múltiples divisiones.

No obstante, a partir de los 1980 la ofensiva neoliberal puso patas arriba no sólo la dinámica de las relaciones laborales *tradicionales,* rompiendo las reglas del juego, sino que inauguró una etapa disruptiva de lucha de clases dirigida desde los nú-

cleos hegemónicos cuestionadora de la acción social del Estado y del papel de los sindicatos, de la negociación y de la misma acción colectiva en pro de derechos y protecciones al trabajo.

Sindicatos y movimientos sociales hoy

Los sindicatos y los movimientos sociales se encuentran ante una crisis social y ambiental amplia. Tras un período de unos treinta años de desmercantilización, en el que los sindicatos conocieron su expansión y grado de influencia máxima en los países más desarrollados, llevamos unos cuarenta años de mercantilización acelerada invadiendo nuevos espacios físicos y vivenciales. Las clases extractoras ansían ahora no sólo apropiarse del trabajo, sino también de la vida mediante el consumo y la deuda; el empobrecimiento les enriquece. Las desigualdades se disparan (PIKETTY, 2014).

Los cambios económicos (mercantilización de producción y reproducción; financiarización, globalización, terciarización…) han venido acompañados de cambios políticos (autoritarismo) y sociales (precariedad y empobrecimiento). Entre estos últimos destacan la individualización y fragmentación social, que siguen la estela de la desregulación de la protección y el cuestionamiento de los instrumentos e instituciones integradoras de las clases trabajadoras, entre ellos el derecho al trabajo digno. Se extiende, por tanto, la incertidumbre que acerca a los trabajadores hacia un horizonte frágil y vulnerable. Las creencias económicas se han hecho verbo y el neolenguaje y el falso relato transforma la realidad. La deuda privada se transforma en deuda pública (dicho de otro modo, los recursos son públicos y los beneficios privados), el oligopolio es ahora mercado, el desempleo es falta de iniciativa personal, el egoísmo no es de los especuladores sino de los ciudadanos; argumentan que la austeridad incita al ahorro, aunque inversores y especuladores dilapidan, creando nuevas burbujas y crisis a las que aplican la doctrina del shock (KLEIN, 2007). En ese punto, sin escrúpulo alguno, aseguran que el problema es del pobre, del desempleado, del que trabaja, del que se esfuerza por llegar a fin de mes, por su indolencia o incapacidad.

El sentido común neoliberal también rompe con ideas, modos colectivos, organizaciones e instrumentos de emancipación. Hoy, una parte de la izquierda, también sindical, piensa en el retorno del *welfare* y del capitalismo social. Mientras que otra parte traslada la mirada alternativa y las esperanzas hacia lo nuevo; a los movimientos sociales de base comunitaria; o, simplemente, toman consciencia de la necesidad de

transformación para llegar a la gente: palabras, acciones, organización... renovadas. Y, no obstante, queda la duda de si con ello se plantea un falso debate entre lo viejo y lo nuevo. El problema es que para muchos movimientos alternativos los sindicatos son contemplados —coincidiendo peligrosamente con el sentido común neoliberal— o bien como algo antiguo, o bien como un aliado de los gobiernos; mientras que para los sindicatos muchos de los movimientos comunitarios adolecen del problema de la espontaneidad, la falta de consistencia, o la defensa de asuntos particulares. Sin embargo, es éste un tiempo de transformación no sólo del capitalismo, sino también de reto y cambio de las organizaciones de los trabajadores y las asociaciones ciudadanas, en un contexto de individualización y fragmentación y, asimismo, de efervescencia y surgimiento de identidades y subjetividades que pueden movilizarse.

El aumento de las poblaciones excedentes, la precariedad, el estancamiento de los salarios y la situación general del empleo y de la vida de las clases trabajadoras son los desafíos principales que retan al sindicalismo. Conforme la distinción entre trabajo y vida se debilita, la seguridad laboral desfallece y la creciente deuda personal acecha; los problemas que rodean al empleo remunerado tienen efectos que van más allá del puesto de trabajo. Estas condiciones sociales cambiantes e inciertas alteran la relación entre el sindicato, sus miembros y la sociedad en general; lo que exige salvar la distancia entre el puesto de trabajo y la vida. Los problemas en el empleo se desbordan hacia el hogar y hacia la comunidad y, viceversa, en lo que respecta al trabajo no remunerado de reproducción y cuidado.

Tapia (2013) ofrece una base para comparar las diversas culturas organizativas y modos de obtención del compromiso colectivo de las gentes, al establecer diferencias entre sindicatos y organizaciones de comunidad. Para la autora, las organizaciones de comunidad (OC) actuales mantienen vínculos afectivos y de compromiso social y una cultura relacional que, en cierto modo, pueden compararse con los movimientos comunitarios pre-industriales; en cambio, los sindicatos (OS) generan y se alimentan de lazos basados en el vínculo instrumental, más normativo que afectivo y en una cultura de servicio. Ahora bien, la autora toma como referencia el sindicalismo anglosajón, y no hemos de olvidar que en el continente el sindicalismo se ha caracterizado por un mayor empeño social y político. En todo caso, ambos movimientos se alimentan del compromiso, no sólo de sus militantes y miembros, sino también de las personas simpatizantes y de las que movilizan. Un primer elemento de discusión con las tesis de Tapia, al menos a la luz del sindicalismo español, es que la autora sostiene que los sindicatos (OS) tienen recursos y afiliados, pero dificultad de movilizar, mientras que las organizaciones comunitarias (OC), con menos recur-

sos y miembros, tienen gran capacidad movilizadora. Sin embargo, los sindicatos españoles no sólo han mantenido la movilización basada en la huelga, ciertamente a niveles bajos pero superiores al resto de países europeos, sino que la mayor parte de las manifestaciones del período reciente responden a motivos laborales, siendo sindicatos y comités de empresa sus impulsores.

Del mismo modo las propuestas de Tapia permiten debatir en torno a los factores que limitan las OS y las OC, a la capacidad movilizadora de unos y otros y, finalmente, a las posibles alternativas o estrategias de futuro a desplegar. Por lo que se refiere a los límites de los sindicatos y añadiendo nuestras matizaciones a la autora:

a) La desregulación impulsada por los gobiernos ha restringido la capacidad de negociación tanto en el ámbito de la empresa, como en la política social y laboral e incrementa la discrecionalidad empresarial. Ello incentiva la convocatoria de movilizaciones externas, antes que huelgas en los centros de trabajo, y la necesidad de conectar trabajo y vida.

b) La ofensiva hegemónica neoliberal deslegitima a las OS. Una clave en esta ofensiva ha sido plantear la dualidad *insiders/outsiders*, esto es, entre trabajadores con mejores y peores condiciones de empleo, como producto de la acción sindical y de los trabajadores *privilegiados,* cómo si no fueran las empresas las que crean puestos de trabajo degradados y de bajo precio.

c) El éxito del sentido común neoliberal, en su ofensiva individualizadora dificulta la acción colectiva y facilita la deslegitimación de las OS. La necesidad de atender identidades diferenciadas, en construcción, entorpece la solidaridad y la acción colectiva de unos y otros.

d) El discurso empresarial y de mercado también incide en la gestión sindical, impulsando la administración por encima de la voz y la participación (ALONSO y FERNÁNDEZ, 2018). El posible alejamiento de las direcciones o los líderes respecto de las bases, como el proceso inverso, caracteriza no sólo a los sindicatos sino también a los nuevos movimientos.

e) Diversos autores argumentan en torno a la erosión del sistema de representación de los trabajadores. Pero en el caso español conviene matizar (BENEYTO *et al.*, 2016). Así, aunque la afiliación es relativamente baja –pese a ser las asociaciones con mayor número de afiliados en España–, las elecciones sindicales son participa-

das y eligen un gran número de representantes. Sin olvidar la capacidad movilizadora expresada en huelgas y manifestaciones.

f) Finalmente, Tapia (2013) propone una interesante reflexión:

> *La globalización destruye sindicalismo en la industria, lo que se une a las dificultades de la transición industria/ servicios, a las prácticas de externalización y de subcontratación, a la expansión de puestos de trabajo no sindicalizados también de la nueva economía basada en internet, y a la hostilidad de las empresas hacia los sindicatos.*

OS y OC han de hacer frente a estos retos quizás combinando esfuerzos.

Para las OC argumenta Tapia que, en el caso británico, se relacionan con asociaciones religiosas, culturales, etc. A nuestro parecer, en España se vinculan a espacios de acción y reivindicación concretos y fragmentados: vivienda (PAH), mareas (sanidad, escuela, inmigración…), pensionistas y *yayoflautas,* asambleas de parados, feminismo, ecologismo, altermundismo…, aunque se sucedan momentos de movilización más general. Es más, Armano y Murgia (2017) se preguntan si ante la extensión de la precariedad no surgen micropolíticas de resistencia en forma de mutualismo y de cooperación social, dado el declive de las formas tradicionales de representación colectiva. Con todo, conviene destacar las especificidades de las OC que remarca Tapia: raíces locales, lazos con instituciones sociales, acción mediante campañas de objetivos múltiples, esfuerzos por conseguir el apoyo público al cambio social. Los nuevos movimientos aportan (GRAZIANO, 2017) una acción de liderazgo no pensada en términos de vanguardia, ni de estrategia de toma del poder, sino de prácticas prefigurativas y políticas performativas: ensayos de formas organizativas de participación directa y vías alternativas de alcanzar la hegemonía.

Según Tapia las iniciativas de las OC, aunque no están destinadas directamente al mercado de trabajo, inciden en él mediante sus acciones; pero esto tampoco es tan evidente en España; aunque se observen momentos de coordinación de acciones laborales (marchas de la dignidad, coordinadoras laborales de barrio…). En España, además, las OC asumen el papel de agentes negociadores impulsando Iniciativas Legislativa Populares (pobreza energética, vivienda, renta garantizada…). Asimismo, según Tapia, las OC británicas están formadas por instituciones afiliadas, mientras en España los momentos de coordinación son protagonizados por representantes de las diferentes organizaciones (confluencias).

La espontaneidad de las movilizaciones comunitarias también ha sido una característica importante, del mismo modo que la efervescencia social entre los años 2010 a 2013, dado que la participación elevada se mantiene sólo en el corto plazo; aunque ello no excluye la presencia de un grupo de militantes estables en su acción (muchos de ellos surgidos de los medios sindicales). Estos movimientos, en la medida en que se institucionalizan, no escapan de las leyes de hierro que sugiere Hyman: democracia frente a burocracia. No es un problema exclusivo de los sindicatos y reclama prudencia ante los dilemas del tipo viejo/nuevo.

OC y OS pueden tener elementos comunes. Primero la transformación social, aunque ésta pueda adquirir acepciones diversas en unos y otros. Segundo, la forma y oportunidad de movilización de sus miembros. Tercero, necesitan del compromiso de miembros y afiliados, aunque en grado y formas diversos, lo que implica responsabilidad y lealtad organizativa, convicción en la acción y en los objetivos, disposición al esfuerzo compartido (en términos de tiempo, saberes, etc.). Cuarto, los movimientos sociales necesitan estabilidad temporal; como argumentan Srnicek y Williams (2016):

> *ha surgido un nuevo patrón: las luchas de resistencia aparecen rápido, movilizan a cantidades cada vez mayores de personas y, sin embargo, terminan por palidecer para ser sustituidas por un sentimiento renovado de apatía, melancolía y derrota. A pesar de que millones de personas desean un mundo mejor, los efectos de esos movimientos son mínimos.*

En este panorama, los sindicatos pueden jugar diferentes papeles (SRNICEK y WILLIAMS, 2016). Uno es el formativo, también en términos de activismo social. Otro, es ir más allá de los *puestos de trabajo* y considerar el territorio como un espacio que permite sinergias; así, por ejemplo, con acciones y demandas frente a la ofensiva por mercantilizar y *atrapar* la vida cotidiana de los trabajadores: sea por la redistribución de los tiempos de trabajo y vida, la consideración de todos los trabajos o la reclamación de derechos y protecciones. El camino no es fácil; los movimientos sociales se sustentan en la participación directa, que puede ser minoritaria y simbólica sin que les reste efectividad, a diferencia de los sindicatos que requieren amplios compromisos, asociados a costes que pueden ser gravosos para los afiliados (menores ingresos, despido o encarcelamiento). Finalmente, un último aspecto a considerar de la mano de Srnicek y Williams es que,

> *los movimientos de los trabajadores siempre han dependido de la población local en materia de apoyo logístico y moral y, si se alimenta la solidaridad, las comunidades podrán salir a defender a los trabajadores contra la represión*

> *del Estado o patronal. Por su parte, los sindicatos pueden involucrarse en temas de la comunidad, como la vivienda... En lugar de rebelarse sólo en torno a los puestos de trabajo, los sindicatos se adecuarían más a las condiciones actuales si se organizaran en espacios regionales y comunidades* (2016).

En cierta manera el sindicalismo aun siendo legal y no estando formalmente perseguido, parece haber vuelto a las circunstancias iniciales de su desarrollo: problemas de implantación y acción en las empresas, problemas de legitimación a nivel social, político y económico; mientras los movimientos sociales también muestran sus limitaciones, quedando en buena parte apagados, por la aparición de grupos políticos afines en la representación local y parlamentaria.

Hoy día el sindicalismo de clase, aun dando cabida a segmentos de difícil adscripción (trabajadores de servicios, mandos y técnicos, mujeres, inmigrantes, etcétera), se encuentra ante un dilema similar al de la transición del sindicato de oficio al general, sustituyendo ambos polos por sindicato de estables y/o de precarios-parados-atípicos. Por tanto, no es sólo emplear esfuerzos en la función tradicional de defensa y protección de los trabajadores asalariados en sus etapas de empleados, sino ampliarla para abarcar cuando están desocupados, emigran o son profundamente vulnerables. El objetivo último debiera ser desmercantilizar el trabajo; es decir, emprender una ofensiva general para devolver la dignidad a la vida y al trabajo ante el discurso anti-social de los mercados. Pero esto exige recuperar la capacidad de movilización y recursos morales de poder (BERNACIAK *et al.* 2015). Y en ese camino es necesario encontrarse con otras organizaciones de base ciudadana y comunitaria; se necesita un nuevo sentido común y una nueva economía moral, para avanzar en la emancipación social.

Bibliografía

ALONSO, Luis Enrique y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Carlos J. (2018): *Poder y sacrificio. Los nuevos discursos de la empresa*, Madrid, Siglo XXI.

ARMANO, Emiliana y MURGIA, Annalisa (2017): "Hybrid areas of work in Italy. Hypotheses to interpret the transformations of precariousness and subjectivity", en EMILIANA ARMANO, Arianna Bové y MURGIA, Annalisa (eds.): *Mapping Precariousness, Labour Insecurity and Uncertain Livelihoods. Subjectivities and Resistance*, Oxford, Routledge, pp. 59-71.

AZZELLINI, Darío y NESS, Immanuel (eds.) (2017): *Poder obrero. Autogestión y control obrero desde La Comuna hasta el presente*, Madrid, La Oveja Roja.

BABIANO, José (1995): *Emigrantes, cronómetros y huelgas. Un estudio sobre el trabajo y los trabajadores durante el franquismo (Madrid, 1951-1977),* Madrid, Siglo XXI.

BABIANO, José y TÉBAR HURTADO, Javier (2018): "Clase, precariedad y ejército global de reserva en el capitalismo flexible. Algunas consideraciones en perspectiva histórica", *Anuario IET*, vol. 5, pp. 43-58. [https://revistes.uab.cat/anuarioiet/anuarioiet/article/view/v5-babiano-tebar].

BENEYTO, Pere J., ALÓS, Ramon, JÓDAR, Pere y VIDAL, Sergi (2016): "La afiliación sindical en la crisis. Estructura, evolución y trayectorias", *Sociología del Trabajo, nueva época*, 87, pp. 25-44.

BERNACIAK, M., GUMBELL-MCCORMIC, R. y HYMAN, R. (2015): *El sindicalismo europeo: ¿de la crisis a la renovación?*, Madrid, Fundación 1º de mayo.

BILBAO, Andrés (1999): *El empleo precario. Seguridad de la economía e inseguridad del trabajo*, Madrid, Catarata.

BOURDIEU, Pierre (1999): *Contrafuegos. Reflexiones para servir a la resistencia contra la invasión neoliberal*, Barcelona, Anagrama.

CASTEL, Robert (1995): *Las metamorfosis de la cuestión social. Una crónica del salariado*, Buenos Aires, Paidós.

DONADO, Alejandro y WÄLDE, Klaus (2012): "How Trade Unions Increase Welfare", *The Economic Journal,* 122, pp. 990–1009. [https://doi.org/10.1111/j.1468-0297.2012.02513.x].

EALHAM, Chris (2005): *La lucha por Barcelona. Clase, cultura y conflicto 1898-1937*, Madrid, Alianza.

ESTRADA, Bruno (2018): "El futuro del trabajo. ¿Utopía o distopía?". Ponencia presentada en el marco de las Jornades de la UPEC 2018.

FITA ORTEGA, Fernando y GOERLICH PESET, José María (2017): "Sindicalismo y acción sindical en el siglo XXI: crisis económica y transformación productiva", *Arxius de Ciències Socials*, 36-37, pp. 37-48.

GAY, Vincent (2018): "Sometimiento y subordinación en las fábricas: los trabajadores inmigrantes de Citröen y Talbot en los primeros años de la década de 1980", *Historia, Trabajo y Sociedad*, 9, pp. 11-32.

GORZ, André (1995): *Metamorfosis del trabajo. Búsqueda del sentido. Crítica de la razón económica*, Madrid, Sistema.

GRAZIANO, Valeria (2017): "Fake it until you make it. Prefigurative practices and the extrospection of precarity", en Armano, Bové, Murguia (2017), pp. 157-169.

HILL, Christopher (1983): *El mundo transtornado*, Madrid, Siglo XXI.

HILTON, Rodney (1988): *Conflicto de clases y crisis del feudalismo*, Barcelona, Crítica.

HIRSCHMAN, Albert O. (1977): *Salida, voz y lealtad: Respuestas al deterioro de empresas, organizaciones y estados*, México D. F., Fondo de Cultura Económica.

HOBSBAWM, Eric J. (1979): *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*, Barcelona, Crítica.

HYMAN, Richard (1978): *El marxismo y la sociología del sindicalismo*, México D. F., Era.

HYMAN, Richard (1981): *Relaciones industriales,* Madrid, Blume.

JÓDAR, Pere; ALÓS, Ramon (2018): "Fuerzas de trabajo y conflicto social en un capitalismo en transformación", *Anuario IET*, vol. 5, pp. 177-193. https://revistes.uab.cat/anuarioiet/article/view/v5-jodar-alos.

JONES, Owen (2012): *Chavs. La demonización de la clase obrera*, Madrid, Capitán Swing.

JONNA, R. Jamil y FOSTER, John Bellamy (2016): "Marx's Theory of Working-Class Precariousness and its Relevance Today", *Montly Review*, 11 (67), pp. 1-19. https://doi.org/10.14452/mr-067-11-2016-04_1.

KALECKI, Michal (2011): "Aspectos políticos del pleno empleo", *Revista de Economía Crítica,* 12, pp. 214-222.

KLEIN, Naomi (2007): *La doctrina del shock,* Barcelona, Paidós.

LEDWITH, Sue (2012): "Gender Politics in Trade Unions. The Representation of Women between Exclusion and Inclusion", *Transfer: European Review of Labour and Research*. 18, pp. 185-199. 10.1177/1024258912439145.

LINEBAUGH, Peter y REDIKER, Marcus (2004): *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*, Barcelona, Crítica.

LINHART, Danièle (2015): *La comédie humaine du travail*, Toulouse, Érès.

LINHART, Danièle (2021): *L'insoutenable subordination des salariés*, Toulouse, Érès.

MARSHALL, Thomas Humphrey y BOTTOMORE, Tom (1998): *Ciudadanía y Clase Social*, Madrid, Alianza.

MICHELS, Robert (2001): *Los partidos políticos. Un estudio sociológico de las tendencias oligárquicas de la democracia moderna,* Buenos Aires, Amorrortu.

NOIRIEL, Gérard (1986): *Les Ouvriers dans la société française XIXe-XXe siècle*, Paris, Seuil.

OFFE, Claus y Wiesenthal, HELMUT (1980): "Two Logics of Collective Action: Theoretical Notes on Social Class and Organizational Form", *Political Power and Social Theory*, 1(1), pp. 67–115.

OYÓN, José Luis (2002): "Historia urbana e historia obrera: reflexiones sobre la vida obrera y su inscripción en el espacio urbano, 1900-1950", *Historia Contemporánea*, 24, pp. 11-58.

PIKETTY, Tomas (2014): *El capital en el siglo XXI*, México D. F., Fondo de Cultura Económica.

POLANYI, Karl (1989): *La Gran Transformación*, Madrid, La Piqueta.

ROCHA, Fernando (2017): "Retos del sindicalismo de clase ante la economía digital", *Arxius de Ciències Socials*, 36-37, pp. 49-59.

RUDÉ, George (1981): *Revuelta popular y conciencia de clase*, Barcelona, Crítica.

SCHMITTER, Phillipe (1981): *La società neocorporativa*, Bologna, Il Mulino.

SCOTT, Joan (1990): "El género: una categoría útil para el análisis histórico", en JAMES S. Amelang y NASH, Mary (eds.): *Historia y géneros: Las mujeres en la Europa Moderna y Contemporánea*, Valencia, Alfons El Magnànim, pp. 23-56.

SENNETT, Richard (2000): *La corrosión del carácter: las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*, Barcelona, Anagrama.

SRNICEK, Nick y WILLIAMS, Alex (2016): *Inventar el futuro. Poscapitalismo y un mundo sin trabajo,* Barcelona, Malpaso.

SUPIOT, Alain (2015): "Bruno Trentin: la ciudad del trabajo. Izquierda y crisis del fordismo", *Pasos a la izquierda*, 2, pp. 1-9. http://pasosalaizquierda.com/?p=61.

TAPIA, Maite (2013): "Marching to Different Tunes: Commitment and Culture as Mobilizing Mechanisms of Trade Unions and Community Organizations", *British Journal of Industrial Relations*, 51(4), pp. 666-688. https://doi.org/10.1111/j.1467-8543.2012.00893.x.

TARROW, Sidney (2009): *El poder en movimiento,* Madrid, Alianza.

TÉBAR HURTADO, Javier (2006): "Entre el barrio y la fábrica: cultura e identidad obrera en el activismo sindical, Catalunya, 1951-1988", *Bulletin of International Oral History Association*, 2 (14).

THOMPSON, Edward P. (1984): *Tradición, revuelta y consciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial,* Barcelona, Crítica.

TILLY, Charles F. (1978): *From Mobilization to Revolution*, Nueva York, Random House.

TODD, Selina (2018): *El pueblo. Auge y declive de la clase obrera (1910-2010*), Madrid, Akal.

TRENTIN, Bruno (2013): *La ciudad del trabajo*, Albacete, Bomarzo.

WRIGHT, Erick O. (2018): *Comprender las clases sociales*, Madrid, Akal.

LA "CUESTIÓN SOCIAL", HOMBRES, MUJERES Y TRABAJO INFANTIL. LOS ORÍGENES DE LA INDUSTRIALIZACIÓN EN ELCHE A FINALES DEL SIGLO XIX

The Social Question. *Men, Women and Child Labor. The Origins of Industrialization in Elche at the End of the XIXst Century*

Mariano Monge Juárez
Universidad de Murcia

Resumen: El proceso de industrialización que se desarrolla en Elche a finales del siglo XIX se encuentra marcado por dinámicas referidas a la cuestión social. La débil inversión de capital inicial se compensa con aplicación de mano de obra barata, compuesta en gran medida por mujeres y niños, trabajo a domicilio y trabajo a destajo. Estas características sustanciales de la primera fase de la revolución industrial y de expansión del sistema capitalista consolidan la economía sumergida como cultura dominante en el siglo XX. El principal objetivo de este artículo es presentar un estudio de caso, un modelo de interpretación útil para otras ciudades o espacios geográficos.

Palabras clave: trabajo infantil, trabajo a destajo, trabajo a domicilio, trabajo femenino, economía sumergida.

Abstract: The industrialization process that takes place in Elche at the end of the 19th century is marked by dynamics related to the social question. The weak initial capital investment is offset by the application of cheap labor, largely made up of women and children, home work and piecework. These substantial characteristics of the first phase of the industrial revolution and the expansion of the capitalist system consolidate the submerged economy as the dominant culture in the 20th century. The main

objective of this article is to present a case study, an interpretation model for other cities or geographical spaces.

Key words: child labour, piece work, domestic system, women's work, underground economy.

Introducción

Durante gran parte del siglo XX, los procesos de industrialización y el desarrollo del sistema capitalista desde el punto de vista de la historiografía económica y cultural fueron interpretados desde la óptica británica, según el modelo de burguesía manchesteriana de finales del siglo XVIII y principios del XIX, en cambio, desde los años ochenta, el concepto Revolución Industrial ha sido utilizado de forma más abierta y compleja, y ofrece posibilidades distintas, otras dinámicas, muy vinculadas a las condiciones ecológicas del espacio geográfico que siguen una línea más relacionada con las obras de Manuel González de Molina[1], Jan de Vries[2], Patrick O'Brien, Quinault[3], críticos con la conceptualización clásica "impuesta" por Engels y Toynbee a finales del siglo XIX. La España mediterránea presenta diferencias importantes, sobre todo, debido a la naturaleza del capital inicial. En este contexto geográfico, el caso de Elche, y la comarca del Bajo Vinalopó, al sur del entonces Reino de Valencia, supone un modelo paradigmático de despegue de la industrialización y de consolidación de la sociedad capitalista durante los años finales del siglo XIX, muy divergente respecto del esquema Lancashire de Thomas Southcliffe Ashton[4].

En el caso del estudio del proceso de industrialización en Elche, dos son los autores clave, que nos introducen en la transición económica y social del Antiguo Régimen al capitalismo: por una parte, Pedro Ruiz Torres, con su obra *Señores y propietarios. Cambio social en el sur del País Valenciano, 1650-1850*, que ve la luz en 1981, desde

[1] GONZÁLEZ DE MOLINA, Manuel y TOLEDO, Víctor M.: *Metabolismos, naturaleza e historia. Hacia una teoría de las transformaciones sociológicas.* Barcelona, Icaria, 2011.

[2] VRIES, Jan DE: *La revolución industriosa*. Barcelona, Crítica, 2009.

[3] O'BRIEN, Patrick y QUINAULT, R. E.: *The Industrial Revolution and British Society.* Cambridge, Cambridge University Press, 1992.

[4] ASHTON, T. S.: *La Revolución Industrial (1760-1830).* México, Fondo de Cultura económica, 1979.

la óptica de la historia económica, y Joaquim Serrano i Jaén[5], merced a *De patricis a burguesos. Les transformacions d'una oligarquia terratinent; Elx, 1600-1855*, que se publica en 1995, con una óptica más social, sin abandonar tampoco el materialismo histórico. Otra obra fundamental es el trabajo de José Antonio Miranda Encarnación, *La industria del calzado en España (1860-1959). La formación de una industria moderna y los efectos del intervencionismo estatal*, de 1998.

Por otra parte, la metodología de este artículo gira en torno a dos vertientes: en primer lugar, el materialismo histórico como fundamento epistemológico general para abordar el objeto problema de las consecuencias del proceso de industrialización en Elche y el choque de este sistema general con las peculiaridades de la historia local. Esta fricción implica la necesaria adaptación de la teoría al estudio de caso, es decir, ha sido necesario ajustar el modelo marxiano a los rasgos característicos que presenta el origen de una industria sometida a las condiciones ecológicas del Mediterráneo, sobre todo aquellas que se encuentran más relacionadas con la debilidad del capital inicial y la consecuente inestabilidad. En segundo lugar, es conveniente advertir la naturaleza de las fuentes primarias localizadas en el *Arxiu Històric Municipal d'Elx,* de entre las que destacan la prensa histórica local y la documentación municipal, además, para la contextualización normativa del periodo, ha significado de gran valor la aportación de la *Gaceta de Madrid*.

El carácter de la industria

La industria del calzado, de la alpargata en este caso, es una derivación de la industria textil. Responde a fases originales de toda revolución industrial, como advertíamos más arriba, caracterizada por una escasa inversión inicial en medios de producción, sobre todo en bienes de equipo orientados a producir bienes de consumo. Esta precariedad de capital invertido determinará el carácter de la industria del calzado en Elche; por un lado, facilitará la proliferación de empresas y el rápido desarrollo del sector, pero, por otro, será la causa de males estructurales que irá arrastrando el sector durante el siglo XX. Este rasgo, propio de las actividades que inauguran la industrialización en muchas áreas del sur de Europa y de los ecosistemas mediterráneos, de una agricultura sometida a crisis periódicas -inundaciones, sequías, etc.- pero de

[5] SERRANO I JAÉN, Joaquim: *De patricis a burguesos. Les transformacions d´una oligarquia terratinent; Elx, 1600-1855.* Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1995.

facilidad geográfica para el comercio gracias a la proximidad del puerto de Alicante y de la línea de ferrocarril, establece el carácter estacional de la producción, al menos en estos periodos iniciales, que, a su vez, fragmentará el proceso de producción en dos ámbitos distintos: talleres especializados en determinados labores, manufactureros, pero también con cierto índice de maquinización, y, sobre todo, gran desarrollo del sistema de trabajo a domicilio.

En general, estas estrategias de producción destinadas a paliar la interinidad y debilidad del capital invertido generarán una conciencia colectiva de inestabilidad, y, a veces, una escasa confianza en el sector, que tiende a sufrir una mentalidad de crisis crónica en los fabricantes, equivalente a esa cultura de la precariedad y el fatalismo del *camp d'Elx*[6], que también es posible rastrear en otras ciudades y territorios del entorno, como Alcoy[7], Lorca[8] o Elda[9].

Todo ello hace que durante las últimas dos décadas del novecientos, sobre todo durante los años ochenta, hallemos un modo de producción mixto, de temporada, que combina la agricultura con la industria, según los estiajes de uno y otro sector. Igual que los huertos de palmeras se confunden con el espacio urbano de la ciudad, las industrias se extenderán por ese espacio urbano y por el *camp d'Elx*, de modo que los trabajadores y las trabajadoras puedan emplearse en los dos ámbitos de trabajo, según la demanda de empleo, y, sobre todo, con el objeto de esquivar momentáneamente el ingreso en la lista de pobres, circunstancia frecuente entre los asalariados[10]. Este dualismo irá perdiendo intensidad a partir de los años 90 del siglo XIX, cuando

---

[6] Término que hace referencia al espacio agrícola del término municipal, acuñado a finales de los años setenta del siglo XX por GOZÁLVEZ PÉREZ, Vicente: *La ciudad de Elche. Estudio geográfico.* Alicante, Facultad de Filosofía y Letras, 1976.

[7] VALLÉS, Ismael: *Indústria tèxtil i societat a la regió Alcoi-Ontinyent, 1780-1930.* València, Universitat de València, 1986, y ESPIAGO, Javier: "Trabajo y organización productiva en la industria de la Hoya de Alcoy", tesis doctoral, Universidad de Autónoma de Madrid, 1987.

[8] El desarrollo de la industria alpargatera o de curtidos en Lorca es algo posterior al caso de Elche, ya que se sitúa en las primeras décadas del siglo XX, para su estudio es conveniente tener en cuenta: GIL OLCINA, Antonio: "La industria de alpargatas y curtidos en Lorca"*, Cuadernos de geografía,* 1969, 6, pp. 261-278, y PEÑARRUBIA AGIUS, José Joaquín: "Lorca en la Restauración (1875-1923). Evolución económica y social", *Clavis,* 2018, 10, pp. 141-206.

[9] VALERO ESCANDELL, José Ramón: *Elda, 1832-1980. Industria del calzado y transformación social.* Elda, Ayuntamiento de Elda, 1992.

[10] MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: *Hacia un modelo industrial, Elche, 1850-1930.* Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1991. p. 33.

se consoliden las grandes fábricas que emplearán a varios cientos de operarios, no obstante, tal rasgo formará parte de la ambivalencia identitaria de la ciudad durante casi todo el novecientos. Incluso, en el último cuarto del siglo XX, el hecho de llevar la producción de las pequeñas fábricas a zonas rurales responderá a una táctica propia de la economía sumergida inserta en la cultura tradicional.

De este modo, la idea permanente de crisis, debilidad, y constante queja de los industriales, igual que los labradores, monopolizará la prensa con sus reivindicaciones. Ya desde el principio, en 1884, recién instalado el ferrocarril, un artículo del industrial José María Buck y Miralles de Imperial inaugura un pesimismo crónico, que recorrerá las páginas de los semanarios ilicitanos durante décadas. La *industria es ficticia* porque le *faltan los elementos principales… la mecánica y el carbón*[11]. Ítem más, la primera noticia de una crisis real de la incipiente industria la tenemos en diciembre de 1887, cuyas causas se achacan a la

> *escasa demanda por lo que las fábricas han quedado reducidas al insignificante número de 10 y los obreros empleados en las fábricas anteriormente espresadas [sic] por término medio en número de 5000 quedando reducidos en el día a unos 400 debido a la enorme crisis indicada*[12].

Si contrastamos estos datos estadísticos que ofrece el Ayuntamiento al Gobierno Provincial no coinciden con los que, según Miranda, reflejan las matrículas industriales, que dan para ese año de 1887 un número de fábricas y talleres muy diferente, ya que asciende a 112 establecimientos[13]. Bien es cierto que a partir de estas fechas finales de la década de los ochenta, consolidada la comunicación por ferrocarril, el número de estos establecimientos decrece progresivamente, debido a la dinámica empresarial de asociación y concentración en industrias mucho más grandes, en detrimento de las pequeñas unidades manufactureras de los primeros años. Por otro parte, se produce una marcada fragmentación en el proceso de producción que responde a una táctica destinada al ahorro en la inversión en medios de producción, pero también a una alta especialización en las *faenas*[14]. Esta fragmentación se distribuye en dos hábitos

---

[11] BUCH Y MIRALLES DE IMPERIAL, José María: "A Elche". Arxiu Històric Municipal d'Elx, Sig. PH-263.

[12] AHME. Correspondencia Municipal, 1887. Sig. D-83-1.

[13] MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: *Hacia un modelo industrial*… p. 58.

[14] La palabra *faena* será la que empleen todos los trabajadores para referirse a cualquier trabajo relacionado con el proceso de producción de calzado. Actualmente sigue empleándose.

laborales muy diferentes: las empresas productoras de lonas, las más importantes de la ciudad, tanto por su nivel de tecnificación, como por el número de sus empleados y sobre todo empleadas que tienen (tales empresas suponen la independencia de la industria exterior, de Cataluña y/o Alcoy), y los domicilios individuales de muchos trabajadores, que serán propietarios de sus herramientas, y que, a su vez, además de servir parte del proceso de confección de la alpargata, cooperan de forma directa y estrecha con las fábricas de tranzados mecánicos, talleres de plantas y talleres de ribeteados, ya que emplean máquinas de coser, adaptadas al cosido de ribete, bordillos y de *aparado*. En general, los distintos trabajos necesarios para el montaje de una alpargata se reparten en estos tres diferentes establecimientos, hasta que, en una última fase, se distribuye en el mercado estatal o internacional.

Dicha estrategia compone un sistema de producción en el que prevalece una forma de subcontrata, tanto entre empresas, como entre trabajadores individuales, que trabajan en sus casas, de tal modo que la ciudad se convierte en una enorme red de clientes constantemente vinculados entre sí en forma de pirámide de intereses, en cuya cúspide se consolidará una clase dirigente, una oligarquía de grandes fabricantes que dirigirá el entramado debido al tamaño de sus infraestructuras y volumen de negocio capaz de hacerle competencia a otras industrias del territorio nacional. Ejemplo destacado de ello es el de la fábrica de trenzados de Pedro Revenga, ya en 1887, el fabricante barcelonés Silvestre Pujol y Ramos, propietario de la patente de las máquinas para elaborar trenza plana[15] llega a Elche acompañado de su abogado, un ingeniero y un procurador con el *objeto de paralizar por vía legal la elaboración de dicha trenza en las fábricas de esta localidad, por el privilegio que al parecer dice que tiene* [...] *quedando cerradas provisionalmente los espresados* [sic] *edificios, y selladas las máquinas de los mismos*[16]. No obstante, diez meses más tarde, la Audiencia de Alicante y el Tribunal Supremo fallarán a favor de la fábrica ilicitana[17].

---

[15] Según el *Boletín Oficial de la Propiedad Intelectual e Industrial*, el citado industrial, Silvestre Pujol detenta la patente de la maquinaria para producir trenza plana, al menos desde 1888. No obstante, según el Registro de patentes, en España, la primera patente que consta sobre una máquina de trenzar data del 20 de diciembre de 1881, a nombre de Norman Fraser (Reino Unido, Tayside, Arbroath), que *registra unas máquinas mejoradas para torcer materiales fibrosos o flexibles, como cabos, hilos, estambres, tajadas o listoncillos de maderas, fajas o alambres.* (Boletín Oficial de la Propiedad Intelectual e Industrial, 16 de mayo de 1889, 66, IV, p. 14. http://historico.oepm.es/buscador.php)

[16] AHME. *La libertad. Semanario político, independiente y de intereses materiales,* 34, 9 de octubre de 1887. Sig. PH-35.

[17] MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: *Hacia un modelo industrial…,* p. 127.

En síntesis, la combinación de todos estos rasgos, más la naturaleza del mercado nacional, define el carácter estacionario e incluso inestable de la industria en Elche. Así lo sintetiza el Folleto del *Decimocuarto aniversario de la inauguración del Círculo Obrero Ilicitano. Sociedad de Socorros Mutuos,* del 28 de mayo de 1899: *acabando de una vez con el trabajo de temporada y pudiendo gozar de un mediano jornal, por todo un año, cosa que, a la par que sería ventajosa para la clase trabajadora de Elche, repartiría inmensos beneficios a nuestra ciudad nativa*[18].

La "cuestión social" proletarización y liberalismo

El desarrollo glocal[19] de la Revolución Industrial, muy heterogéneo desde el punto de vista geográfico en España y el irregular acompasamiento de un Estado liberal de, al menos, recorrido inestable desde 1812, va produciendo una dualidad permanente entre campo -agricultura- y ciudad -industria-. Elche es un territorio paradigmático en esta ambivalencia, sobre todo porque la mano de obra que pone en marcha la maquinaria de las manufacturas e industrias industria alpargateras y textiles procede de una agricultura que, desde hacía lustros, se presentaba ya como un problema de rentabilidad para los propietarios, cansados de los vaivenes del mercado nacional e internacional desde la depresión de 1873 y asediados por las severas condiciones ecológicas que impone un sistema mediterráneo sometido al binomio extremo de sequías e inundaciones.

En este complejo coyuntural, como ya venimos anunciando, llega el trazado del ferrocarril a Elche, inaugurado el 11 de mayo de 1884, vía que comunica la ciudad y la comarca con Madrid, Francia y los puertos de Alicante, Cartagena, y, poco después, con Almería, hacia 1895. La presencia del ferrocarril supone la motivación definitiva para la burguesía local, que consigue ubicarse en el mapa económico de la península, precisamente en un gran momento de expansión de los capitales europeos hacia el norte de África. El proceso de industrialización será muy rápido, enervado por esta situación que propietarios y comerciantes interpretan como una oportunidad para salir del estancamiento al que la econo-

[18] Ibidem, p. 95.

[19] ROBERTSON, Roland: "Glocalización: tiempo-espacio y homogeneidad-heterogeneidad". *Zona abierta,* 1992, 92/93, pp. 213-241.

mía ilicitana habían sido sometidos durante todo el siglo XIX, de hecho, el censo de población de 1884 por fin arroja datos de crecimiento que Elche no había alcanzado desde finales del siglo XVIII[20]. Pero no todo será euforia, uno de los industriales de prestigio de la ciudad, el ya citado José María Buck y Miralles de Imperial recibe con pesimismo el *hecho de ese ferro-carril* y ajusta su crítica a *dos elementos principales par la industria, dos elementos que transformen sus fuerzas gratuitas en utilidad. Te falta el fuego y el agua, te falta el elemento sólido, el carbón, y el elemento líquido*[21]. Había transcurrido menos de un mes, y uno de los industriales de mayor prestigio en la ciudad levantaba la voz en un semanario local para llamar la atención sobre el problema de las fuentes de energía y el agua, pero también para denunciar la *ficción* de una industria débil[22]. Inmerso en la cultura mediterránea del agua, con el temor en el cuerpo al cólera y a la sequía, para Buck, el problema hidrológico sigue omnipresente en el mundo de la industria, hasta incluso eclipsar el acontecimiento de la llegada del tren a una ciudad que venía demandándolo desde los años sesenta. Otras fuentes de la opinión pública local, en una línea mucho más optimista y diferente a la del citado Buck, serán las del director de *El Vinalopó,* Ildefonso Sansano, que nos presenta una ciudad *esencialmente industrial,* en cuyas *fábricas de alpargatas, que se prometen pingües ganancias,* trabajan de s*eis a siete mil braceros*[23]. Lo único evidente es que, en la primera mitad de los años ochenta del siglo XIX, nos encontramos con una industria incipiente, que, aunque ya ha dado sus primeros pasos –en la documentación municipal de 1882 encontramos cierto volumen de documentos bajo el indicador *Comunicación de Yndustria* o en la tarifa tercera de la Contribución industrial[24]– todavía se encuentra en plena transición de independencia de la tierra –ruptura ecológica–, fase en la que se observa, por una parte, un cier-

---

[20] GOZÁLVEZ PÉREZ, Vicente: *La ciudad de Elche. Estudio geográfico. Alicante,* Facultad de Filosofía y Letras, 1976. pp. 193-276.

[21] BUCK, José María: "A Elche"...

[22] IBARRA RUIZ, Pedro: *Historia de Elche escrita á vista de los más fidedignos testimonio y contemporáneos estudios y dispuesta para que pueda servir de libro de lectura en las escuelas de la ciudad.* Alicante, Establecimiento Tipográfico de Vicente Botella, 1895. p. 296.

[23] Es interesante observar cómo se llama *braceros,* término vinculado al trabajo en la agricultura, a los trabajadores de la industria ("Hagamos historia. La calle de la amargura. II", *El Vinalopó,* número 34, del 9 de noviembre de 1884).

[24] Es conveniente tener en cuenta las observaciones que José Antonio Miranda hace del la Matrícula Industrial, que considera un documento interesante pero teniendo en cuenta algunos matices. (MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: Hacia un modelo…, p. 11.

to abandono de la mentalidad colectiva propia del Antiguo Régimen y el mundo rural y por otra, la penetración de nuevas formas culturales, relacionadas con el capitalismo, contradicción que no es óbice para que ya podamos hablar de plena e intensa proletarización, tanto, que en mayo de 1885 se fundará el Centro Obrero Ilicitano, primera institución sindical que sobrevivirá hasta prácticamente la Guerra civil –con el paréntesis de la dictadura de Primo de Rivera–. La masa de trabajadores alpargateros y textiles de la ciudad comienza a tener conciencia de grupo o incluso de clase. Son ya más 4.000 los asalariados industriales en una población urbana, que ronda los 13.000 habitantes[25].

El movimiento obrero[26] de influencia socialista[27] o anarquista[28] es ya un hecho en toda España. Barcelona, Madrid, Bilbao, Alcoy o Jerez de la Frontera ven como los primeros sindicatos de clase son capaces de organizar huelgas o manifestaciones que no solo son capaces de poner en crisis la producción sino también de significar una amenaza inquietante para el orden político de la Restauración.

Además, el contexto internacional europeo es decisivo. En plena expansión industrial en Europa y, al tiempo que había convoca la I Internacional de los Trabajadores, en noviembre de 1864, el papa Pío IX publica las encíclicas *Syllabus y Quanta cura,* un documento que denunciaba los *errores de nuestro tiempo,* es decir, liberalismo, socialismo y laicismo[29], y que marcaba la deriva ultraconservadora del llamado integrismo católico durante el resto de centuria. Pero el éxito de la II Internacional Socialista, celebrada en París en julio de 1889, en conmemoración del primer centenario de la Revolución Francesa alertará a las oligarquías eclesiásticas, que cambian de táctica, ya que León XIII publica *Rerum novarum* en mayo de 1891, un documento mucho más moderado

---

[25] MORENO SÁEZ, Francisco: *El Movimiento Obrero en Elche (1890-1931),* Alicante, Juan Gil-Albert, 1987. p. 176.

[26] TUÑÓN de LARA, Manuel: *El movimiento obrero en la historia de España.* Madrid, Ediciones de Bolsillo, 1977. También es muy conveniente, para el siglo XX, la síntesis de CRUZ, Juan: "El órgano de la clase obrera. Los significados de movimiento obrero en la España del siglo XX", *Historia Social,* 2005, 53, pp. 155-174.

[27] MARTÍN NÁJERA, Aurelio: "Fuentes para la historia del primer socialismo en España"*, Ayer,* 2004, 54, pp. 23-48.

[28] VICENTE VILLANUEVA, Laura: *Historia del anarquismo en España: utopía y realidad.* Madrid, Los libros de la Catarata, 2013.

[29] Pío IX S. S. 1864, *Quanta cura.* En https://web.archive.org/web/20111005014157/http://multimedios.org/titulos/d000370.htm

y sensible con la realidad de las desigualdades sociales. Surge de este modo la doctrina social de la iglesia y el sindicalismo católico en Europa y América. No obstante el ritmo de crecimiento y las proporciones del movimiento obrero, de orientación socialista o anarquista en Europa, Estados Unidos y América latina hacen que las oligarquías liberales maquillen sus políticas durante la década final del siglo XIX.

En Alemania, una vez satisfecho el proceso de unificación nacional, Otto von Bismarck, según la Ley de Excepción de 1878[30], prohíbe el Partido Socialdemócrata y protagoniza un proceso de reformas legislativas que, por primera vez en Europa, aborda la *cuestión social,* cuyo punto de partida es la aprobación de la ley del seguro de enfermedad para trabajadores, en junio de 1883[31]. En Francia, tras la experiencia de la Comuna de París y la consolidación de la III República se impone el *solidarismo de Léon Bourgeois. Su objetivo es la renovación del contrato social* entre el emergente proletariado y los abusos de la burguesía. En el Reino Unido, Alfred Marshall, en colaboración con su esposa, Mary Paley Marshall, en 1892, publica *Elements of Economy of Industry*, una de las obras precursoras del futuro Estado de Bienestar de gran influencia sobre las teorías de John Maynard Keynes (1883-1946) y William Beveridge (1879-1963). Por otra parte, el *new liberlism* de Hobhouse pretende corregir las desigualdades y la pobreza estructural con nuevas políticas de intervención social[32].

Poco después, la *cuestión social* también ocupa el debate político en Italia[33] y en Portugal, en este caso, sobre todo vinculado al movimiento republicano[34]. Ya durante las primeras décadas del siglo XX, la controversia se extiende por Latinoamerica: en Chile, en 1906, se aprueba la Lay de Habitación del Obrero[35], en Uruguay, el presidente

---

[30] BLACKBURN, Robin: *El futuro del sistema de pensiones.* Madrid: Akal, 2010.

[31] PORCET, Mónica: "El sistema sanitario alemán", *Panace@: Revista de Medicina, Lenguaje y Traducción,* 2011, 12-34, pp. 286-288.

[32] HOBHOUSE, Leonard Trelawny: *Liberalismo,* Labor, Barcelona, Buenos Aires, 1927, y FREEDEN, Michael: *The new liberalism. An Ideology of social reform,* Oxford, Claredon Press, 1978.

[33] SANMARTÍN, Josep J.: "El socialismo reformista y el empirismo liberal en la Italia giolittiana, en torno a la coyuntura reformista de 1902", en SUÁREZ CORTINA, M. y RIDOLFI, M., (coord..): *El Estado y la Nación: cuestión nacional, centralismo y federalismo en la Europa del Sur,* pp. 277-302.

[34] HELPERN Pereira, Miriam: "La `cuestión social´ en la I República portuguesa: algunos aspectos", *Historia y Política,* 2012, 28, pp. 197-213.

[35] GREZ TOSO, Sergio: *La cuestión social en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902), recopilación y estudio crítico de Chile,* Centro de investigaciones Diego Barros Arana y dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Biblioteca Nacional de Chile, 1985, pp. 9-45 y MILLÁN MILLÁN, Pablo: "Aplicación e

José Batlle impulsa importantes reformas de corte socialdemócrata[36], y en Argentina destaca la labor social y reformista de Arturo Mateo Bas durante la segunda década del siglo XX[37]. Más tarde, ya en los años treinta, irrumpe el debate en México[38].

Igual que estaba ocurriendo en toda la Europa liberal, la discusión sobre la "cuestión social" llega a España en pleno periodo de desórdenes sociales[39] y se materializa en la aprobación de la Ley para la Comisión de Reformas Sociales, de diciembre de 1883. Como advierte el texto:

> *No era posible prolongar esta situación sin menoscabo de la paz pública. Numerosos síntomas revelan que las clases obreras sienten el vivo estímulo de necesidades que importa remediar, ó aliviar cuando menos, la vez que siente el capital inquietudes justificadas por hondas y continuas perturbaciones. Acudiendo el obrero á los grandes medios que el derecho moderno ha puesto á su alcance, reclama acceso y lugar entre los elementos de la vida pública; y como las libertades políticas no son á la postre más que modos de realizar el progreso, habría motivo para temer que las corrientes, hasta ahora pacíficas, por donde va encauzándose este movimiento, torcieran su rumbo de suerte que los males conocidos se agravasen con todos aquellos otros á que da origen la violencia, é hicieran así precaria la paz y las relaciones entre los dos grandes factores de la producción: el trabajo y el capital. Hay que tener en cuenta además que otra parte de este movimiento parece huir de las vías legales, y da muestras de lo que reclama y señal de lo que apetece, disponiéndose quizá por ignorancia de las verdaderas causas del malestar, quizá por no conocer cuánto más talen los medios que la legalidad ofrece, á formar esas asociacio-*

---

impacto de la Ley de Habitaciones Obreras de 1906: el caso de Valparaíso (Chile)", *Eure* (Santiago), 2016, 42-125, pp. 273-292.

[36] MOSCATELLI, Mirta: "Uruguay. La propuesta del batllismo: democracia política + democracia social, una combinación ideal para una democracia real", *La Trama de la Comunicación,* 2019, 4, pp. 327-339.

[37] SURIANO, Juan, (coord.): *La cuestión social en Argentina, 1870-1943.* Buenos Aires, La Colmena, 2004 y PORTELLI, María Belén: "Catolicismo y reforma social en la Argentina a comienzos del siglo XX. Una mirada desde el pensamiento y la obra de Arturo M. Bas", *Trashumante. Revista Americana de Historia Social,* 2017, 9, pp. 52-77.

[38] CERDAS ALBERTAZZI, José Manuel: "La cuestión social y las condiciones de vida de los obreros de Costa Rica (1930-1960)", *Revista Abra,* 1995, 16-21-22, pp. 59-95.

[39] LA CALLE, M. D.: *La Comisión de Reformas Sociales 1883-1903. Política social y conflicto de intereses en la España de la Restauración.* Madrid, 1989.

> *nes misteriosas encaminadas á fines criminales, para los que ha sido y será de nuevo necesario que la sociedad reservé sus más terribles rigores*[40].

El propio Cánovas del Castillo preside la comisión que pretende concentrar las diferentes tendencias o sensibilidades del espectro político del momento, ya que estará compuesta por trece miembros entre los que predominan tres rasgos fundamentales: el republicanismo conservador o moderado –muchos de ellos han participado en la Revolución de 1868–, el krausismo y la relación con la Institución Libre de Enseñanza: Gabriel Rodríguez y Bendicto[41] (1829-1901), Gumersindo de Azcárate[42] (1840-1917), Urbano González Serrano[43] (1848-1904), José María Escrivá de Romaní, marqués de Monistrol[44] (1825-1890), Fernando Puig[45] (1815-1901), José Cristóbal Sorní[46] (1813-1888), Juan Manuel Sánchez y Gutiérrez de Castro[47] (1850-1906), duque consorte de Almodóvar del Río, Andrés Mellado[48] (1846-1913), Carlos Mª Perier[49] (1824-1893), Mariano Pedro Carreras[50] (1827-1885), Federico Rubio[51] (1827-1902), Daniel Balaciart (1837-1904) y Juan Martos[52].

---

[40] *Gaceta de Madrid,* 10/12/1883, 344, p.761. En https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1883/344/A00761-00762.pdf

[41] Una de las figuras más relevantes en el liberalismo español, vinculado al krausismo y a la Institutución Libre de Enseñanza, se le considera uno de los introductores en España de la obra de Herbert Spenser y Frédéric Bastiat.

[42] También vinculado al krausismo y a la Institución Libre de Enseñanza, es uno de los más destacados republicanos moderados españoles de la segunda mitad del siglo XIX en España.

[43] De origen republicano, es uno de los introductores de la psicología, la sociología y el positivismo en España.

[44] Empresario bodeguero y senador vitalicio por el Partido Conservador.

[45] Empresario textil de Barcelona y senador por el Partido Liberal.

[46] Partícipe de la Revolución de 1868, será ministro de Ultramar durante la I República.

[47] Vicepresidente del Congreso, ministro de Estado y miembro del Partido Liberal.

[48] Miembro del Partido Liberal-Conservador de Cánovas del Castillo y director de *El Imparcial*.

[49] Miembro de Unión Católica, tradicionalista y conservador, es el primer diputado que registró en el Congreso una petición de derecho al voto de la mujer en 1881.

[50] Político y destacado periodista de tendencia progresista moderada.

[51] Republicano moderado, participa de la Revolución de 1868.

[52] BUJ BUJ, Antonio: "La cuestión urbana en los informes de la comisión de reformas sociales", en CAPEL, H., LÓPEZ PIÑERO, J. M. y PARDO, J. (coords.): *Ciencia e ideología en la Ciudad (II)*. I Coloquio Interdepartamental. Valencia, Generalitat Valenciana/Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1991. pp. 73-86.

En Elche, una ciudad que durante la década de los años ochenta se encuentra en plena desarrollo industrial, no tenemos noticia de la Junta Local de Reformas Sociales hasta principios del siglo XX. A pesar de los conflictos de clase, presentes al menos desde 1886[53], y de la importante penetración del socialismo, activo en la ciudad desde enero de 1891, ya que se crea la Agrupación Socialista[54] tras la visita de Pablo Iglesias, fundador del Partido Socialista Obrero Español. La única referencia documental a la Junta se produce en 1901, cuando uno de sus miembros, el republicano Joaquín Santo Boix denuncie la presencia masiva de niños empleados en las fábricas de lonas y alpargatas[55].

El sistema de producción a domicilio

El sistema a domicilio ilicitano ha dejado poco rastro documental. Son escasas las referencias en prensa que nos den detalles del trabajo. Sabemos que se localizaba fuera de la *vila,* en los barrios o arrabales, como es el caso del de *Sant Joan* o Santa Teresa, y que pronto alcanzó a los domicilios de las partidas rurales del *camp d'Elx*[56]. De modo que, desde la décadas finales del siglo XIX, es posible concebir una refundación de la ciudad en clave fabril e industrial que crea una *fábrica dispersa*[57] y empleará mayoritariamente a hombres y mujeres, que, ayudados por sus hijos e hijas trabajan en los telares, *menan*[58] o componen las suelas de las alpargatas por la aproximación de los trenzados. La materia prima era aportada por la empresa, que encargaba los trabajos y las herramientas pertenecían al trabajador. El sistema desarrolla también la existencia de los intermediarios de la "faena" de varias empresas, cuyo trabajo consistía en el reparto a domicilio de dichas materias primas –trenzados de yute, cáñamo, lonas o hilos y que compra o negocia directamente con la fuerza de trabajo de los/as

---

[53] AHME. "Sobre el conflicto de la 'entrada de cáñamo en la fábrica de Eliodoro Vidal y socios", en *El Triángulo,* número 45, del 21 de febrero de 1886. PH-84 y "Comunicado", en *El Vinalopó,* número 75, del 26 de febrero de 1886. PH-84.

[54] RODES, Juan Antonio: *La comanditaria, 1884-1910.* Elche, Ajuntament d'Elx, 1998.

[55] MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: *Hacia un modelo industrial. Elche, 1850-1930.* Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1991.

[56] SEVILLA JIMÉNEZ, Martín: La industria en Elche, 1880-1900, Memoria de Licenciatura inédita, Universidad de Valencia, 1976. p. 10.

[57] SAN MIGUEL DEL HOYO, Begoña: *Elche: la fábrica dispersa. Los trabajadores de la industria del calzado. Cambios en las condiciones de vida y de trabajo,* Alicante, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert, Diputación Provincial, 2000.

[58] Menar es hilar el cáñamo, una vez procesado para este menester.

trabajadores/as a domicilio,[59] que, a su vez, cobraban más que si lo desarrollaban en la fábrica, al menos en el caso de los *entachadores*[60].

En el trabajo a domicilio podemos encontrar a hombres y mujeres, niños y niñas que realizarán casi cualquier "faena" relacionada con la alpargata, de tal modo que en las puertas de los domicilios o en las plazas públicas, al aire libre, era posible hallar entachadores, costureros, "reborderas", sogueras, rayadoras, o cerradoras, en calidad de aprendizas o auxiliares[61]. Hoy todavía es imprescindible llamar la atención sobre la existencia de *aparadoras* a domicilio en Elche que cosen o marroquinean las diferentes partes de zapatos, botas o zapatillas[62] y significan un serio problema de economía sumergida.

El sistema doméstico es propio de las primeras etapas de desarrollo de la industrialización, de hecho, Marx lo identifica con la fase de las manufacturas[63]. Según Maxine Berg, la producción a domicilio es la única forma de organización que triunfa antes que la fábrica o el taller, además, es en esta primera fase de la industrialización cuando se distingue el *kauf system* o producción propiamente artesanal del *verlag system, putting aut o* producción por encargo[64]. Esto supone, por un lado, el aprovechamiento de las estructuras artesanales de conocimientos y habilidades tradicionales (sobre todo de las mujeres), y por otro, la producción a gran escala. Como sostiene Hobsbawm, el trabajo a domicilio *fue el disolvente más eficaz de la tradicional estructura agraria y suministró un medio rápido de crecimiento de la población industrial antes de la adopción del sistema fabril,*[65] además, según Landes, facilitó la expansión de la producción a bajo coste, lo cual hizo más competitivo

[59] MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: Hacia un modelo industrial…, p. 96.

[60] Ibidem, p. 86.

[61] MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: Hacia un modelo industrial…, p. 83.

[62] Sobre el trabajo de las aparadoras a domicilio en Elche, en la actualidad es interesante el trabajo: CARRILLO, M. C., NOLASCO, Andreu y RONDA PÉREZ, Elena: "Trabajo a domicilio: el caso de las aparadoras de calzado", *Archivos de Prevención de Riesgos Laborales,* 2005, 8-4, pp. 149-154.

[63] MARX, Karl: *El capital. Crítica de la economía política.* vol. I, México, Fondo de Cultura Económica, 1975. pp. 384-386.

[64] BERG, Maxine: *La era de las manufacturas, 1700-1820. Una historia de la Revolución Industrial.* Barcelona, Británica, Crítica, 1987. p. 93.

[65] HOBSBWM, Eric: *En torno a los orígenes de la Revolución Industrial.* Madrid, Siglo XXI, 2009. p. 49

el precio del producto final, en definitiva, *así se concibió la espiral que indicaba el paso* hacia la economía capitalista[66] .

En el caso de la industria ilicitana se cumplen todas estas conjeturas generales, sobre todo la del ahorro de infraestructuras y de inversión que suponía para el fabricante local, pero además, el sistema de trabajo a domicilio se enquistará en el modo de producción local, en la cultura del trabajo de los ilicitanos y en una estrategia de los fabricantes para desactivar las consecuencias de la proletarización y el avance del socialismo, feminismo y movimiento obrero y sus reivindicaciones[67]. Como decíamos, todavía hoy, en pleno siglo XXI, es posible detectar trabajo a domicilio –economía sumergida– y durante todo el siglo XX ha sido la base de un desarrollo industrial potente y competitivo de la ciudad[68].

El trabajo a destajo, mujeres, niños y niñas

La forma más directa de unir los salarios con la producción es el trabajo *a destajo,* y según Marx, la forma más ventajosa para el empresario,[69] ya que se puede entender como una especie de autoexploración (alienación) del trabajador, uno de los rasgos más arraigados en la cultura fabril de la ciudad contemporánea, causa de conflictos sociales, y rasgo característico de la industria en Elche, todo el Vinalopó y la provincia de Alicante[70].

No obstante, si decíamos que el rastro documental del sistema de producción a domicilio ha sido precario, más dificultoso es en este sentido el caso del trabajo a destajo, del que apenas hemos podido encontrar documentos que maticen sus aspectos en las fábricas ilicitanas. En 1885, la fábrica de lonas de Sánchez y Ferrández Hermanos,

---

[66] VV.AA.: *Estudios sobre el nacimiento y desarrollo del capitalismo.* Madrid, Ayuso, 1978. p. 23.

[67] Folleto del Sindicato del Ramo de la Alpargata, "A todos los costureros y al pueblo en general: Elche, 22 de noviembre de 1924, en MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: Hacia un modelo industrial…, p. 85.

[68] SAN MIGUEL DEL HOYO, Begoña: *Elche: la fábrica dispersa*…, pp. 123-131.

[69] HOBSBAWM, Eric: *La era del capital.* Barcelona, Crítica, 2003, p. 228.

[70] ALTAMIRA, Rafael: *Derecho consuetudinario y economía popular en la provincia de Alicante,* Madrid, 1905. p. 49.

una de los gigantes futuros cuando se asocie con Ripoll en la década de los noventa, publica en un periódico la necesidad de *hombres á estajo y jornal*[71].

El ya citado carácter estacionario de la producción de alpargatas era un factor importante en el trabajo a destajo. Los operarios sabían que al acabar la temporada, el trabajo caería en picado y aprovechaban para obtener buenos salarios con jornadas agotadoras. No cabe duda, el trabajo a destajo fue un factor[72] que influyó en el desarrollo de la producción a gran escala y significó un *plus valia* decisivo para el beneficio empresarial[73].

Además, al trabajo a destajo se suma el trabajo que desarrollan las mujeres, que es diferente del de los niños o niñas, ya que cuando hablamos de mujeres nos referimos a mujeres adultas –más de 14-16 años–, no obstante, tanto en un caso como en el otro, comparten una condición básica en el desarrollo del capitalismo y la industria en Elche, la explotación a la que son sometidos y sometidas, hecho que centrará gran parte de las reivindicaciones obreras locales y de género, y de cuyos vacíos legales –en el caso del trabajo infantil[74]–, al menos hasta 1900, sabrán de servirse los fabricantes ilicitanos. Desde las páginas del semanario local *Trabajo* serán numerosas las denuncias de *trata de niños*[75]. Las mujeres cumplían la misma jornada laboral, de catorce a quince horas, pero recibían salarios sensiblemente inferiores a los de los hombres. Lo mismo ocurría al menos con los niños y niñas mayores de 12 años. En cambio, no está claro que las mujeres accedieran al *destajo* en las mismas condiciones que los hombres, lo que sí aclara el artículo citado más arriba es que las mujeres se equiparaban a los *chicos* de 14 años de edad en cuanto a remuneración. No obstante, los documentos no son concluyentes, aunque parece ser que el trabajo femenino estaba sometido a un salario cerrado, que en 1885 se fijaba en 4 reales durante el proceso de aprendizaje y en 5, una vez transcurrido el mismo[76].

La incorporación de las mujeres, niños y niñas al trabajo industrial de las fábricas se produce desde los primeros momentos de la industrialización. La edad con la que un niño o una niña podía entrar a desempeñar alguna función en una fábrica podía

---

[71] "Viva la industria", en *El Bou. Semanari satíric, políticamente independent,* 41, 20 de diciembre de 1885.

[72] HOBSBAWM, Eric: La era del capital…, p. 229.

[73] BERG, Maxine: La era de las manifacturas…, p. 212.

[74] MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: Hacia un modelo industrial…, p. 93.

[75] Ibidem, p. 94.

[76] Ibidem.

comenzar a los cuatros años de edad. Así lo muestra un el artículo titulado "Viva la industria", que el semanario *El Bou* publica en diciembre de 1885, en el que la citada fábrica de Sánchez y Ferrández Hermanos necesita *niños y niñas de 4, 10 a 14 años, á 3 reales, en aprender, 5 reales*[77].

Según el documento, los aprendices podían estar en la fábrica como tales hasta los catorce años, que ya eran considerados *chicos,* y adquirían un estatus de transición al de hombres. El sueldo, tanto de mujeres como de niños o adolescentes sufría discriminaciones que oscilaban 30 o incluso 60 % de diferencia con respecto al de los varones. Y el porcentaje de niños empleados, según la estimación de la Junta Local de Reformas Sociales de 1901, eran de un 15 %, sobre un total de 4.000 obreros. Es decir, uno 600 trabajadores eran niños, en una población urbana que rondaba los 10.000 habitantes[78]. Muy superiores serán las cifras del trabajo femenino, según datos del Centro Industria Alpargatero en 1911, de uno total de ocupados de 8.185, 5.585 serán mujeres, es decir, más de 68%, volumen que tendrá su traducción en un importante desarrollo del asociacionismo de clase y género, con carácter reivindicativo, como fue el caso de *La unión femenina* y *El despertar femenino,* asociaciones sindicales fundadas por mujeres entre 1899 y 1903.

Por tanto, el trabajo femenino e infantil –que afectó una gran masa de población comprendida entre los 4 y 14 años[79]– se encontrará presente desde los mismos orígenes de la industrialización y será un factor decisivo en el ahorro de inversión para los empresarios, tanto alpargateros como textiles, en fábricas o a domicilio. Mujeres y niños desarrollarán trabajos en la industria y la agricultura indistintamente y, como advierte Pedro Ibarra, constituyen uno de los primeros grupos de población que da el salto desde el *camp d'Elx* a la ciudad, *al desarrollarse tanto la industria, faltaban brazos en la población, especialmente mujeres, que se ocupaban en hacer trenzas para la suela y fue preciso que las gentes del campo se dedicaran a esta nueva labor…*[80] que se dejará notar en la bajada de la tasa de fecundidad y en la alta mortalidad femenina que se registra hasta los 21 años debido al extremo a las condiciones en que tuvieron

---

[77] "Viva la industria", *El Bou,* 1885.

[78] La población total del municipio es de unos 21.000 habitantes hacia el año 1900, prácticamente la mitad de la población habita en el *camp d'Elx.*

[79] MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: Hacia un modelo industrial…, p. 28.

[80] IBARRA RUIZ, Pedro: Historia de Elche…, p. 298.

que someterse en el trabajo[81]. Como el masculino, la procedencia del trabajo femenino e infantil se localiza en los citados arrabales de Santa Teresa y *Sant Joan*, aunque muchas de ellas desempeñen sus labores en la *Vila* debido al *elevadísimo número de sirvientas domésticas*[82].

Los conflictos sociales de clase

Es conveniente distinguir la naturaleza de los conflictos sociales que se desarrollan en Elche en el último cuarto de siglo, es decir, por una parte, los relacionados con el avance y consolidación del capitalismo y la industrialización, y por otra, los que todavía mantienen características propias del Antonio Régimen, similares a las *revueltas del pan*, con un matiz explosivo, coyuntural y al margen de reivindicaciones sistematizadas y organizadas con un contexto ideologizado.

El desarrollo de la industrialización, la explotación de un trabajo intensivo y la proliferación de mano de obra más o menos estable, concentrada en los dos grandes barrios obreros de la ciudad producirán las primeras reivindicaciones de clase, sobre todo a raíz de la aparición de la primera asociación obrera, el ya citado Círculo Obrero Ilicitano en 1885 y la influencia de nuevas ideologías de clase como el socialismo –la principal– y el anarquismo, que pronto arraigan en la sociedad ilicitana.

Sin duda, la gran huelga de 1903, y sus consecuencias, es el conflicto que marca la pauta durante muchos años, tanto antes como después de la fecha. Pero el clima de conflictividad ya existía en la ciudad desde temprano. En septiembre de 1886, un grupo de obreros dirige una carta de reivindicación sobre sus salarios al Alcalde con la intención de que, ante la rebaja de sus salarios, interponga *su valiosa influencia cerca de los fabricantes para que haciendo un llamamiento a sus humanitarios sentimientos no realicen la proyectada rebaja y eviten que el hambre y la desesperación a los honrados y laboriosos obreros*[83]. El estilo de la carta y el hecho en sí, que pretende buscar la mediación o incluso el paternalismo en el alcalde, denotan un sentido todavía alejado de los conflictos de clase que en poco tiempo sobrevendrán a la ciudad.

---

[81] MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: *Hacia un modelo industrial…,* p. 26-27.

[82] Ibidem*,* p. 29.

[83] Correspondencia Municipal, 1886. AHME, Sig. D 81-2.

No obstante, es necesario observar que la carta fue incluida en un legajo de la documentación municipal bajo el título *testimonios de condena*" y aparece en una carpeta clasificada como *Guardia Civil y orden público*. Otro tono muy distinto adquiere el enfrentamiento del que hace un pormenorizado seguimiento la prensa local, en lo que entendemos el primer conflicto de clase propiamente dicho, el de los obreros de Aznar, Vidal y Ruiz por un tema relacionado con el trabajo a destajo.

La huelga era ya un asunto de discusión en 1885, así como la demanda de creación de Jurados Mixtos, compuestos por fabricantes un hecho constante en la prensa local. En especial, a raíz de la aparición de la *caja de resistencia*[84] y socorros mutuos en Elche[85], a principios de 1886, en pleno conflicto local entre la fábrica de Aznar, Vidal y Ruiz y sus trabajadores. Serán constantes las noticias de huelgas durante la década de los noventa en Inglaterra[86], Alemania, Bélgica[87] así como en Málaga o Barcelona y a través de cuyas noticias se fomenta la conciencia de clase y la fraternidad entre los trabajadores[88].

En resumen, la cuestión obrera y la conflictividad social de clase serán una de las características que defina el proceso de industrialización local, que también estará presente la construcción de la ciudad contemporánea, ya que las reivindicaciones obreras se convertirán en la columna vertebral del asociacionismo sindical –profesional, obrero, patronal o de género– que tanto desarrollo experimenta y que vertebrará la sociedad ilicitana hasta 1923 y durante el periodo de la II República y la Guerra civil.

---

[84] "Hablillas", *El Vinalopó,* 59, de 15 de marzo de 1885.

[85] "Círculo Obrero", *El Obrero,* 1, de 28 de febrero de 1886.

[86] *En smethwick ha habido una huelga de obreros. Cuatro mil se amotinaron padreando los edificios públicos. Dirigiéndose a Birminghan, tumultuosamente, siendo rechazados por la policía.* "Telegramas", *El Vinalopó,* 75, de 26 de febrero de 1886.

[87] "Esto se va", *El Labrador,* 8, de 20 de julio de 1890.

[88] "El conflicto obrero", *El Labrador,* 10, 8 de agosto de 1890.

Conclusiones

La revolución industrial en Elche, como en España y Europa, produce una serie de consecuencias relacionadas con la proletarización: explotación sobre los trabajadores, trabajadoras, niños y niñas, conflictividad y, en definitiva, lucha de clases. La coyuntura obligará al Estado y a las oligarquías liberales de la Restauración española a dar una respuesta legislativa cuyo objetivo es la mediación y la resolución de conflictos sociales que se materializa en la aprobación de la Ley para la Comisión de Reformas Sociales, de diciembre de 1883. La medida conlleva el nombramiento de una comisión de trece miembros que representan las principales tendencias políticas e ideológicas del momento, aunque con una marcada presencia de republicanos y krausistas de corte liberal.

No obstante, esta nueva Ley, dotada de buena voluntad, en el contexto del gobierno del liberal Práxedes Mateo Sagasta, no será capaz de impedir la polarización social agudizada en los procesos de industrialización, como será el caso de Elche, cuyo desarrollo implica la implantación y consolidación de una serie de tácticas productivas típicas de la primera fase de la Revolución industrial en Europa: trabajo a domicilio, empleo de mano de obra femenina e infantil y trabajo a destajo.

Estas tres formas productivas de transición hacia la maquinización, abaratamiento de costes de producción y máxima rentabilidad, significan el empleo de mano de obra femenina e infantil estable que sufre condiciones de explotación muy duras en la ciudad.

En síntesis, la combinación de todos estos rasgos, más la naturaleza del mercado nacional, definen el carácter estacionario e inestable de la industria en Elche. Así lo sintetiza el Folleto del "Decimocuarto aniversario de la inauguración del Círculo Obrero Ilicitano. Sociedad de Socorros Mutuos", del 28 de mayo de 1899: acabando de una vez con el trabajo de temporada y pudiendo gozar de un mediano jornal, por todo un año, cosa que, a la par que sería ventajosa para la clase trabajadora de Elche, repartiría inmensos beneficios a nuestra ciudad nativa.

Bibliografía

ALTAMIRA, Rafael: *Derecho consuetudinario y economía popular en la provincia de Alicante,* Madrid, 1905.

ASHTON, T. S.: *La Revolución Industrial (1760-1830)*. México, Fondo de Cultura económica, 1979.

BERG, Maxine: *La era de las manufacturas, 1700-1820. Una historia de la Revolución Industrial*. Barcelona, Británica, Crítica, 1987.

BLACKBURN, Robin: *El futuro del sistema de pensiones*. Madrid: Akal, 2010.

CAPEL, H., LÓPEZ PIÑERO, J. M. y PARDO, J., (coords.): *Ciencia e ideología en la Ciudad (II)*. I Coloquio Interdepartamental. Valencia, Generalitat Valenciana/Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1991.

CARRILLO, M. C., NOLASCO, Andreu y RONDA PÉREZ, Elena: "Trabajo a domicilio: el caso de las aparadoras de calzado", Archivos de Prevención de Riesgos Laborales, 2005, 8-4, pp. 149-154.

CERDAS ALBERTAZZI, José Manuel: "La cuestión social y las condiciones de vida de los obreros de Costa Rica (1930-1960)", *Revista Abra,* 1995, 16-21-22, pp. 59-95.

CRUZ, Juan: "El órgano de la clase obrera. Los significados de movimiento obrero en la España del siglo XX, *Historia Social,* 2005, 53, pp. 155-174.

DE VRIES, Jan: *La revolución industriosa*. Barcelona, Crítica, 2009.

GIL OLCINA, Antonio: "La industria de alpargatas y curtidos en Lorca", *Cuadernos de geografía,* 1969, 6, pp. 261-278 y PEÑARRUBIA AGIUS, José Joaquín: "Lorca en la Restauración (1875-1923). Evolución económica y social", *Clavis,* 2018, 10, pp. 141-206.

GONZÁLEZ de MOLINA, Manuel y TOLEDO, Víctor M.: *Metabolismos, naturaleza e historia. Hacia una teoría de las transformaciones sociológicas*. Barcelona, Icaria, 2011.

GOZÁLVEZ PÉREZ, Vicente: *La ciudad de Elche. Estudio geográfico*. Alicante, Facultad de Filosofía y Letras, 1976.

GREZ TOSO, Sergio: *La cuestión social en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902), recopilación y estudio crítico de Chile,* Centro de investigaciones Diego Barros

Arana y dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Biblioteca Nacional de Chile, 1985, pp. 9-45.

HELPERN Pereira, Miriam: "La 'cuestión social' en la I República portuguesa: algunos aspectos", *Historia y Política,* 2012, 28, pp. 197-213.

HOBSBWM, Eric: *En torno a los orígenes de la Revolución Industrial*. Madrid, Siglo XXI, 2009.

HOBHOUSE, Leonard Trelawny: *Liberalismo,* Labor, Barcelona, Buenos Aires, 1927,
FREEDEN, Michael: *The new liberalism. An Ideology of social reform,* Oxford, Claredon Press, 1978.

IBARRA RUIZ, Pedro: *Historia de Elche escrita á vista de los más fidedignos testimonio y contemporáneos estudios y dispuesta para que pueda servir de libro de lectura en las escuelas de la ciudad*. Alicante, Establecimiento Tipográfico de Vicente Botella, 1895.

LA CALLE, M. D.: *La Comisión de Reformas Sociales 1883-1903. Política social y conflicto de intereses en la España de la Restauración*. Madrid, 1989.

MARTÍN NÁJERA, Aurelio: "Fuentes para la historia del primer socialismo en España", *Ayer,* 2004, 54, pp. 23-48.

MARX, Karl: *El capital. Crítica de la economía política*. vol. I, México, Fondo de Cultura Económica, 1975. pp. 384-386.

MILLÁN MILLÁN, Pablo: "Aplicación e impacto de la Ley de Habitaciones Obreras de 1906: el caso de Valparaíso (Chile)", *Eure* (Santiago), 2016, 42-125, pp. 273-292.

MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio: *Hacia un modelo industrial. Elche, 1850-1930*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1991.

MORENO SÁEZ, Francisco: *El Movimiento Obrero en Elche (1890-1931),* Alicante, Juan Gil-Albert, 1987.

MOSCATELLI, Mirta: "Uruguay. La propuesta del batllismo: democracia política + democracia social, una combinación ideal para una democracia real", *La Trama de la Comunicación,* 2019, 4, pp. 327-339.

O'BRIEN, Patrick y QUINAULT, R. E.: *The Industrial Revolution and British Society*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

Pío IX S. S. *Quanta cura*. 1864.

PORCET, Mónica: "El sistema sanitario alemán", *Panace@: Revista de Medicina, Lenguaje y Traducción,* 2011, 12-34, pp. 286-288.

PORTELLI, María Belén: "Catolicismo y reforma social en la Argentina a comienzos del siglo XX. Una mirada desde el pensamiento y la obra de Arturo M. Bas", *Trashumante. Revista Americana de Historia Social,* 2017, 9, pp. 52-77.

ROBERTSON, Roland: "Glocalización: tiempo-espacio y homogeneidad-heterogeneidad". *Zona abierta,* 1992, 92/93, pp. 213-241.

RODES, Juan Antonio: *La comanditaria, 1884-1910*. Elche, Ajuntament d'Elx, 1998.

SAN MIGUEL DEL HOYO, Begoña: *Elche: la fábrica dispersa. Los trabajadores de la industria del calzado. Cambios en las condiciones de vida y de trabajo,* Alicante, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert, Diputación Provincial, 2000.

SEVILLA JIMÉNEZ, Martín: "La industria en Elche, 1880-1900", Memoria de Licenciatura inédita, Universidad de Valencia, 1976. p. 10.

SUÁREZ CORTINA, M. y RIDOLFI, M., (coord..): *El Estado y la Nación: cuestión nacional, centralismo y federalismo en la Europa del Sur,* pp. 277-302.

SERRANO I JAÉN, Joaquim: *De patricis a burguesos. Les transformacions dùna oligarquia terratinent; Elx, 1600-1855*. Alcant, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Diputació Provincial d'Alacant, Ajuntament d'Elx, 1995.

SURIANO, Juan (coord.): *La cuestión social en Argentina, 1870-1943*. Buenos Aires, La Colmena, 2004.

TUÑÓN DE LARA, Manuel: E*l movimiento obrero en la historia de España*. Madrid, Ediciones de Bolsillo, 1977.

VALERO ESCANDELL, José Ramón: *Elda, 1832-1980. Industria del calzado y transformación social.* Elda, Ayuntamiento de Elda, 1992.

VALLÉS, Ismael: *Indústria tèxtil i societat a la regió Alcoi-Ontinyent, 1780-1930*. València, Universitat de València, 1986 y ESPIAGO, Javier: "Trabajo y organización productiva en la industria de la Hoya de Alcoy", tesis doctoral, Universidad de Autónoma de Madrid, 1987.

VICENTE VILLANUEVA, Laura (2013): *Historia del anarquismo en España: utopía y realidad*. Madrid, Los libros de la Catarata, 2013.

VV.AA.: *Estudios sobre el nacimiento y desarrollo del capitalismo*. Madrid, Ayuso, 1978. p. 23.

BLANQUEAR UNA BIOGRAFÍA: LAS MENTIRAS DE UN GRAN MÚSICO ESPAÑOL EN RELACIÓN CON SU ESTANCIA EN BÉLGICA

Whitewashing a biography: the lies of a great Spanish musician about his time in Belgium

Anne Morelli
Université Libre de Bruxelles

Resumen: El compositor alicantino Óscar Esplá residió en Bélgica durante 14 años (1936-1950), y fue muy discreto en cuanto a su actividad en Bruselas durante la ocupación nazi. Sus admiradores han asegurado, incluso, que era antifascista y que fue encarcelado *durante* la guerra al oponerse al invasor nazi. Este artículo demuestra que la realidad es muy diferente del mito que envuelve al artista.

Palabras clave: historia de la música, Franquismo, falsificación, biografía.

Abstract: The Musician from Alicante Óscar Esplá lived in Belgium for 14 years (1936-1950). He was very discreet in Brussels during the Nazi Occupation. His admirers have even said he was anti-fascist and was imprisioned during the Second World War for his oposition to the invader. This article shows that reality was different to the myth surrounding the composer.

Key words: Music History, Francoism, Forgery, Biography.

Óscar Esplá (1889-1976) fue un compositor y músico español que conoció cierta notoriedad internacional en el siglo XX y que fue especialmente venerado como una joya local en su ciudad natal, Alicante. Si bien algunos libros de historia de la música solo

recuerdan a su contemporáneo Manuel de Falla[1], otros le dedican unos párrafos más o menos extensos[2]. La historia de su vida está ligada a Bélgica, país donde residió durante catorce años de manera ininterrumpida y este artículo indaga sobre ese período de su biografía.

Generalmente, a Óscar Esplá se le considera *nacionalista* en cuanto a su música, ya que, al igual que Pedrell, Manuel de Falla o Joaquim Turina, incorporó parte del folclore local[3]. En Alicante, una de las avenidas más importantes y el Conservatorio de música llevan el nombre de Óscar Esplá. En otros municipios de la Comunidad Autóma también se le ha asignado el nombre de Óscar Esplá a una arteria importante de la ciudad, como en Alfaz del Pi. Además, Esplá está enterrado dentro del monasterio de la Santa Faz de Alicante (a la izquierda del altar), uno de los numerosos monasterios que, según la leyenda, conserva la *verdadera* reliquia del velo con el que Santa Verónica habría enjugado el rostro de Cristo martirizado en el momento de la pasión. El pianista Eduardo del Pueyo hablará también sobre el *fervor místico* de Esplá[4].

La vida y la obra de Óscar Esplá han sido objeto de numerosos estudios y de notas biográficas. Los primeros trabajos al respecto fueron escritos por sus allegados, tanto amigos como alumnos. Este es el caso, por ejemplo, de Antonio Iglesias Álvarez, quien todavía en vida del compositor y aún vigente el régimen franquista, publicó en 1973 una de sus primeras biografías, en la que afirmaba ser su alumno y se refería a él como su maestro[5]. Iglesias se presenta a sí mismo como un *admirador devoto* de la música de Óscar Esplá y asegura que es todo un honor ser su amigo[6]. El mismo tono de admi-

---

[1] Por ejemplo, el volumen 7 dedicado al siglo XX del *Diccionario de la música*, de Hermann Danuser, publicado en 1984.

[2] BAKER, Theodore: *Biographical Dictionary of Musicians*, Nueva York, Schirmer Books, 2000, vol. 2, p. 1038. COOPER, Martin (ed.): *New Oxford History of Music*, Londres, 1974, vol. 10 (The Modern Age 1890-1960). *The New Grove Dictionary of Music and Musicians*, 2001, 2e ed., vol. 8, pp. 323-324.

[3] Ver la nota de Mosco CARNER en *New Oxford History of Music*...

[4] OTAOLA, Paloma: *Correspondencia de Óscar Esplá a Eduardo del Pueyo. Perfil de una amistad*, Alicante, Instituto Alicantino "Juan Gil- Albert", 2001, p. 40. A Óscar Esplá le debemos una ceremonia místico-religiosa musicalizada: *El misterio de Elche*.

[5] IGLESIAS, Antonio: "Óscar Esplá", en *Artistas españoles contemporáneos*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1973. Este autor también publicó una selección de textos del artista (*Escritos de Óscar Esplá*, 1986), y una breve biografía en la *Gran Enciclopedia*, Madrid, RIALP, 1987, así como descripciones de su obra musical.

[6] IGLESIAS, Antonio: "Trayectoria biográfica de Óscar Esplá", en *Sociedad, Arte y Cultura en la obra de Óscar Esplá*. Ponencias del Simposio *Oscar Esplá y la música de su tiempo,* Alicante, INAEM, Ministerio de Educación y Cultura, 1996, pp. 26-31.

ración se puede encontrar también en la monografía publicada en 1993 por Emiliano García Alcázar[7] o en la obra del coleccionista Manuel Sánchez Monllor, quien recopiló un impresionante número de cartas inéditas del compositor y está preparando una nueva biografía[8]. Por otro lado, en las enciclopedias y en las publicaciones sobre Óscar Esplá posteriores a las obras de Antonio Iglesias Álvarez y de Emiliano García Alcázar se reitera la visión construida previamente sobre el músico alicantino por dichos autores, sin recurrir a los documentos originales y creando así una gran confusión incluso en la cronología básica de los acontecimientos de su vida. Sobre esta cuestión volveremos más adelante.

Las biografías más críticas y objetivas solo emergieron con una nueva generación de historiadores que no habían conocido a Óscar Esplá. Autoras como Paloma Otaola en 2001[9], o María Victoria García Martínez en 2010[10], trabajaron sin ningún tipo de prejuicio sobre el compositor. Esta última estableció un excelente registro de la abundante bibliografía sobre Óscar Esplá. Para ella, las primeras publicaciones de Esplá respondían a una demanda social de la ciudad y de la provincia de Alicante de ensalzar al compositor local, sin crítica que pudiera desvalorizar la calidad de la obra del artista. Las lisonjas se vuelcan sobre el maestro aún vivo y alaban a la figura del genio, envuelta en ciertas anécdotas. Sin embargo, María Victoria García Martínez señala también que continúan existiendo lagunas a la hora de reconstruir la figura del compositor, especialmente en el aspecto ideológico del personaje, que pretendemos abordar aquí.

En cuanto a la estancia en Bélgica de Óscar Esplá, esta fue el objeto de estudio de una obra muy bien documentada, precisa y escrupulosa de Jan de Kloe[11], y que completó recientemente la tesis de Céline Rase[12]. El expediente del compositor en el departa-

---

[7] GARCÍA ALCÁZAR, Emiliano: *Óscar Esplá y Triay (Alicante, 5-8-1886, Madrid, 6-1-1976). Edición Conmemorativa del Centenario del compositor. Estudio monográfico documental*. Alicante, Instituto de Cultura "Juan Gil-Albert", CAM, 1993. La publicación es un catálogo de obras y artículos relacionados con el compositor.

[8] Véase *Información*, 12 de febrero de 2020.

[9] OTAOLA, Paloma: *Correspondencia de Óscar Esplá…*, p.40

[10] GARCÍA MARTÍNEZ, María Victoria: *El regreso de Óscar Esplá a Alicante en 1950. Análisis del proceso de inserción de la figura y obra del compositor en la vida musical y cultural tras el exilio*, Alicante, Universidad de Alicante, 2010.

[11] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium (1936-1949)*. Columbus, Editions Orphée, 2001.

[12] RASE, Céline: *Radio-Bruxelles au pilori. Des ondes impures à l'épuration des ondes. Contribu-*

mento de extranjería de la Policía belga[13] y el libro de Nicolas Kenny[14] sobre la radio donde colaboró Óscar Esplá durante la guerra resultan especialmente relevantes. Aun así, parece que pocos autores se han tomado el esfuerzo de leerlos, dando lugar a diversos mitos sobre el compositor que siguen circulando hoy en día.

Historias contradictorias

Si bien durante el franquismo Óscar Esplá no dejó de afirmar que nunca había estado adherido a un partido, que no era ni de izquierdas ni de derechas[15] y que no había huido como *refugiado* a Bélgica, sino que se trataba de un *exilio voluntario*[16], se desarrolla paralelamente un relato que ve en él a un republicano forzado al exilio, a un intelectual *rojo*.

En ciertos momentos de su sinuoso recorrido político, Óscar Esplá no desmiente en absoluto esta última versión, que le resulta útil para su defensa. Así, cuando está encarcelado en Bruselas después de la Liberación, una de sus amigas belgas, Marthe Herzberg, testificó a su favor en estos términos: *Debido a sus convicciones antifascistas, eligió abandonar España, donde era una figura eminente, y renunciar a su fortuna (la cual creo que era importante) antes que aceptar el gobierno de Franco*[17]. El mismo Óscar Esplá se presenta en ese momento como *antifascista*[18]. Esta es la versión que recoge su entrada en la Wikipedia: *Esplá era republicano, pero sentía amenazada su vida y la de su familia, por lo que el mismo año de 1936 se traslada a Bélgica con los suyos*.

---

tion à l'histoire de la radio, des collaborations et des répressions en Belgique, Tesis de historia, 2016.

[13] Expediente A 222.941 del departamento de extranjería de la Policía belga (Archivos Nacionales de Bélgica). Más tarde, trataremos el contenido de otro archivo relacionado con Óscar Esplá.

[14] KENNY, Nicolas: *Bruxelles et sa radio 1923-1960*, Bruselas, CFC Éditions, 2019.

[15] Lo que reitera en *Le Soir* de 18 de junio de 1941.

[16] Esta es la versión que recoge *The New Grove*..., pp. 323-324.

[17] Carta del 22 de septiembre de 1944, que aparece en el expediente de Óscar Esplá en la Auditoría militar de Bruselas. AM Bruxelles 466/1944.

[18] Carta del 9 de enero de 1945 que aparece en su expediente del departamento de extranjería de la Policía belga A 222 941. Archivos Nacionales de Bélgica.

Manuel Sánchez Monllor, quien recopiló un número impresionante de cartas inéditas de Óscar Esplá, asegura que las convicciones políticas del compositor eran muy firmes y que "*lo demostró durante* [el subrayado es mío][19] *la ocupación nazi, en la que pasó dos meses encarcelado*. La fecha en la que tuvo lugar esta encarcelación es esencial para esclarecer el tortuoso trayecto político de Óscar Esplá, pero comencemos por ver si realmente nunca fue de izquierdas ni de derechas y si nunca estuvo inscrito en ningún partido[20].

Un intelectual republicano

Sin duda, Óscar Esplá albergaba grandes esperanzas en la República que se proclamó de improviso tras las elecciones municipales, el 14 de abril de 1931. Unas esperanzas tanto políticas como personales[21]. De hecho, estaba involucrado en la política musical de la II República, que pretendía democratizar la cultura y promover la música popular tradicional.

Tras proclamarse la República, el nuevo régimen sufre un déficit simbólico-musical. No tiene himno y ya no puede aceptar el de la monarquía: la *Marcha Real*. Por tanto, es necesario dotar a la República de un himno nacional. Óscar Esplá presenta *Canto rural a la República Española*, basada en un texto de Manuel Machado que, en un primer momento, tiene muchas posibilidades de convertirse en el himno de la República[22]. El 26 de abril de 1931, solo doce días después de la proclamación sorpresa de la República, el proyecto del nuevo himno se presenta en el Ateneo de Madrid, con Manuel Azaña presente, que era el presidente de dicha institución cultural en ese momento. Quien lo canta es la soprano Laura Nieto, acompañada de una orquesta, y el

---

[19] *Información*, 12 de febrero de 2020, p. 50. Este mismo error se encuentra en la obra de María Victoria García: *El regreso de Óscar Esplá...*, p. 37.

[20] En una entrevista para *Ya*, en 1972, vuelve a declararse apolítico.

[21] BIZCARRONDO, Marta: "Música y cultura política: Óscar Esplá en la renovación de España", en MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA, *Sociedad, Arte y Cultura en la obra de Óscar Esplá*. Madrid, Ministerio de Educación y Cultura, INAEM, 1996, pp. 32-37.

[22] Al final se consideró mejor el Himno de Riego, en sustitución de la Marcha Real, por su mayor arraigo popular, según MORENO LUZÓN, Javier y NÚÑEZ SEIXAS Xosé: *Los colores de la patria. Símbolos nacionales en la España contemporánea.* Madrid, Tecnos, 2017 p. 205. También CAMPOS PÉREZ, Laura: *Celebrar la nación. Conmemoraciones oficiales y festejos durante la Segunda República*. Madrid, Marcial Pons, 2016.

himno resulta todo un éxito. Es en este momento de optimismo de 1931 cuando Óscar Esplá se une a un grupo de catorce intelectuales, entre los cuales está Antonio Machado, que protagonizan las misiones *pedagógicas*, entre cuyos objetivos está crear bibliotecas en cientos de centros escolares[23].

En noviembre de 1931, Óscar Esplá crea un programa de difusión democrática de la cultura. Las orquestas serían nacionalizadas y el Estado republicano sería el guardián de las tradiciones de cantos y danzas nacionales[24]. El *Canto rural a la República Española* de Óscar Esplá es interpretado en el Orfeón de Alicante, su ciudad natal, y el compositor se presenta a las elecciones[25].

Óscar Esplá se presenta como candidato a las Cortes Constituyentes en las listas de la Agrupación al servicio de la República[26]. En una fotografía que data de los primeros años de la República, Óscar Esplá aparece en compañía de Federico García Lorca[27]. Sin embargo, le esperan algunas desilusiones con la República: finalmente, su himno es desestimado en favor del *Himno de Riego*, que había sido el himno de la I República en el siglo XIX, y sus resultados electorales son desastrosos, lo que le hace imposible comenzar una carrera política. A estas decepciones se le añade la radicalización de una parte de la República en la que Óscar Esplá, burgués y terrateniente, no puede verse reflejado.

---

[23] El Patronato de Misiones Pedagógicas se creó por Decreto de 29 de mayo de 1931 para acercar la cultura al mundo rural y acabar con el desequilibrio entre el campo y la ciudad en el acceso a la cultura y a la educación. El mismo año, otro decreto de 7 de agosto estableció la creación de bibliotecas en todos los municipios (véase, GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo; COBO ROMERO, Francisco; MARTÍNEZ RUS, Ana y SÁNCHEZ PÉREZ, Francisco: *La Segunda República Español.* Barcelona, Pasado & Presente, 2015, pp. 320-357.

[24] BIZCARRONDO, Marta: "Música y cultura política: Óscar Esplá...", p. 49.

[25] CERDÁN TATO, Enrique: "Del scherzo número 5 a las elecciones de 1931", en *Sociedad, Arte…*, p. 22. El autor cita un artículo que elogia el himno propuesto por Óscar Esplá en el diario *El luchador* del 11 de junio de 1931.

[26] *Ibidem*, p. 22. El futuro embajador republicano en Bruselas, Ángel Ossorio y Gallardo, es elegido a partir de esta misma lista.

[27] GARCÍA ALCÁZAR, Emiliano: *Óscar Esplá y Triay...,* p. 290.

Imprecisiones sobre lugares y fechas

Al trazar cronológicamente la vida de Óscar Esplá, el investigador se enfrenta enseguida con fuertes discrepancias en cuanto a las fechas. Es probable que algunas de estas discrepancias no tengan sentido ni importancia, pero otras seguramente sí. Así pues, coexisten dos fechas de nacimiento para nuestro compositor. Al llegar a Bélgica, Óscar Esplá declaró haber nacido el 5 de agosto de 1889, fecha que figura en todos sus documentos oficiales de identidad, sin que solicitase nunca una rectificación. En su entrada en Wikipedia, en cambio, al igual que en un folleto publicitario publicado por la CAM de Alicante, que conserva gran parte de los archivos sobre Esplá, figura como fecha 1886[28]. En este caso, cabe preguntarse qué razones tendría para quitarse años al llegar a Bélgica.

También hay otros cambios o ausencias de fechas de carácter más político. De esta manera, ciertos textos omiten completamente su estancia de catorce años en Bélgica y pasan del Conservatorio de Madrid que dirigió a la posguerra[29]. Otros han modificado la fecha de su partida de España y llegada a Bélgica. Tal es el caso del folleto publicado por la CAM que acabamos de mencionar y que pospone la fecha de su partida de España a 1939[30]. Esta fecha encaja si queremos ver a Óscar Esplá como un exiliado republicano huyendo de la victoria franquista, lo cual no es el caso. Su abogado belga, Jacques Pollet, al defenderlo después de la liberación de las acusaciones de colaboración con el nazismo, también intenta darle crédito a esta fecha: *se vio obligado a salir de la España republicana en el momento del ascenso al poder* [el subrayado es mío] *de Franco debido a sus opiniones políticas. Se refugió en Bélgica*[31].

Sin embargo, la realidad es otra. El ascenso al poder de Franco (y por tanto la retirada de los republicanos) data de 1939, pero Óscar Esplá viajó a Bruselas desde España en 1936, en una época en la que la rebelión aún no se ha extendido hacia Madrid ni Alicante, ciudad que perdura como el último bastión republicano hasta marzo de 1939. Por lo tanto, Óscar Esplá no dejó la España de Franco, sino la España republicana. Las pruebas de

---

[28] *50 años de Legados CAM*, Alicante, 2010, p.3.

[29] BAKER, Theodore: *Baker's Biographical Dictionary of Musicians*... p. 1038.

[30] GARCÍA ALCÁZAR, Emiliano: *Óscar Esplá y Triay*...

[31] Carta del abogado Jacques Pollet con fecha del 29 de noviembre de 1944, incluida en el expediente de Óscar Esplá en el departamento de extranjería de la Policía belga. A 222.941. Archivos Nacionales de Bélgica.

su estancia en Bélgica son evidentes y se conservan junto con sus documentos oficiales en Bruselas. Salió de España en septiembre de 1936. El 2 de octubre de 1936 llega al Hotel des Colonies, en la calle des Croisades, junto con su familia y una sirvienta, y el 24 de octubre de 1936 alquila una casa en el 85 de la plaza Coghen, en el elegante barrio de Uccle. Al llegar, rellena un documento que le ofrece la posibilidad de declararse refugiado político, pero no lo hace. En octubre de 1936, en efecto, sería incongruente ser un refugiado político de un país democrático como lo es la España republicana[32]. Más adelante veremos cuáles son las verdaderas razones de esta marcha tan precipitada.

En varias ocasiones, Óscar Esplá asegurará además que llegó a Bélgica a principios de octubre de 1936 para formar parte del jurado del certamen Eugène Isaye[33]. Sin embargo, las fechas tampoco concuerdan en este caso, ya que el primer certamen de violín Isaye tuvo lugar entre marzo y abril de 1937. Asimismo, como el jurado normalmente se compone de músicos del instrumento en cuestión, al parecer no fue Óscar Esplá quien fue elegido, sino Antonio Fernández Bordás.

Hay más fechas que necesitan ser contrastadas y revisadas. ¿Resolvió Óscar Esplá sus problemas financieros en 1943 como asegura en una crónica de *Le Soir*[34] o, por el contrario, se vio obligado a pedir la ayuda de la Unesco tras la guerra?[35] ¿Fue extremadamente fugaz o incluso puramente ficticio el *Laboratorio Musical Científico* del que habría sido nombrado director en Bruselas en 1946?[36].

Finalmente, la confusión de fechas más bochornosa e importante se encuentra en el diario alicantino *Información* del 12 de febrero de 2020. En él aparece una entrevista a Manuel Sánchez Monllor por su colección de cartas de Óscar Esplá, en la que declara que el compositor sufrió dos meses de cárcel por la firmeza de sus ideales *durante la ocupación nazi en Bélgica*. Para desgracia de los turiferarios del compositor de Alicante, la encarcelación tuvo lugar en otoño de 1944; es decir, *después* de la liberación de Bélgica, y estuvo motivada por la colaboración de Óscar Esplá en la propaganda nazi.

---

[32] En esa fecha la Guerra civil ha estallado y Largo Caballero asume la presidencia de un Gobierno integrado por representantes de las fuerzas políticas que se presentaron a las elecciones bajo la coalición del Frente Popular. Incluso hay ministros anarquistas en el Gobierno.

[33] Por ejemplo, en *Le Soir* de 18 de junio de 1941.

[34] *Le Soir*, 8 de septiembre de junio de 1941 de 1943.

[35] *Le Soir*, 8 de septiembre de 1943.

[36] *The New Grove...*, pp. 323-324.

Republicano en Bruselas de 1936 a 1939

Gracias a los informes de la Policía belga y a los textos de Óscar Esplá, podemos reconstruir las actividades públicas del compositor en Bruselas mientras que España aún era republicana. La Embajada española en Bruselas supervisaba una organización cultural llamada Casa de España que promovía la cultura de la España democrática en Bélgica. Así pues, es ésta quien organiza una velada en la Unión Colonial el 15 de febrero de 1937, en la que Óscar Esplá da una conferencia sobre la música española, acompañado por la soprano Conchita Badia d'Agosti. La velada tiene un tono casi oficial. En ella destaca la presencia del director de orquesta Désiré Defauw, director musical de la radio belga en lengua francesa (INR), la del diputado socialista Louis Piérard y, por supuesto, la del embajador de la España republicana, Ángel Ossorio y Gallardo[37], a quien Esplá debe conocer, ya que ambos figuraban en la misma candidatura (Agrupación al Servicio de la República) en las elecciones de junio de 1931. Al día siguiente, el diario socialista *Le Peuple* relata la velada y añade que la actividad intelectual de la Casa de España *jamás ha sido tan importante como en un momento en el que el país está envuelto en una lucha a muerte por la defensa de su independencia y su libertad*[38]. Nuestro compositor está, por lo tanto, en muy buenos términos con el embajador de la España republicana. Cuando la suegra de Óscar Esplá quiere ir a vivir con su familia a Bruselas o cuando él se encuentra con dificultades administrativas para obtener un documento de identidad, es el embajador republicano el que interviene con éxito ante el ministro belga de Asuntos Exteriores para encontrar una solución[39].

Lo que el diputado socialista Louis Piérard llama la participación de Óscar Esplá en el *apostolado cultural solidario*[40] de la República continúa por lo menos hasta 1938, cuando el compositor toca en la Embajada de España el 27 de enero de 1938. El 11 de agosto de ese mismo año, en una carta a su conciudadano, el pintor Emilio Varela, que conserva Manuel Sánchez Monllor, Óscar Esplá escribe que participa en la *propaganda de la República* [sic][41] en Bruselas.

---

[37] Expediente A 222.941 del departamento de extranjería de la Policía belga. Informe de un denunciante a la Fiscalía belga con fecha del 16 de febrero de 1937.

[38] *Le Peuple*, 17 de febrero de 1937.

[39] Carta del 10 de diciembre de 1937 incluido en el expediente A 222.941 del departamento de extranjería de la Policía belga. La administración reclamaba a su suegra, de 70 años, un extracto de registro de antecedentes mientras España estaba en plena guerra civil.

[40] *Le Peuple,* 17 de febrero de 1937.

[41] Citado por *Información* el 12 de febrero de 2020.

El 1 de abril de 1939, la victoria franquista pone fin a este período de tres años de Óscar Esplá en Bélgica que algunos autores han preferido *saltarse* para dar por válida la fecha de 1939 como la de su salida de España[42]. El compositor entonces aparece, efectivamente, como un refugiado republicano. Muchos de estos refugiados obtendrán ayuda de las organizaciones solidarias socialistas como el *Fonds Matteotti*, pero él negará haber vivido de la protección de *milicias socialdemócratas de la capital* (lo cual es muy probable), como le reprochará la extrema derecha flamenca, sino de sus propios ingresos[43]. Sin lugar a dudas, la victoria del franquismo fue un golpe para él. Según Jan de Kloe, es esta victoria la que probablemente lo convenció de que el fascismo iba a salir victorioso en todas partes y la que explica, por lo tanto, su viraje político[44].

La ocupación de Bélgica y la colaboración con los medios

La rendición de la República en España y el inicio de la Segunda Guerra Mundial el 3 de septiembre de 1939 solo están separados por unos pocos meses. Francia e Inglaterra declaran la guerra a Alemania, que ha atacado e invadido Polonia. Bélgica se declara oficialmente neutral en este conflicto, pero es invadida el 10 de mayo de 1940 por el ejército alemán y, 18 días después, el ejército belga se rinde. En este momento, el rumbo del país se encuentra dividido entre un gobierno que considera que debe proseguir con el combate empezando por Francia y después por Gran Bretaña, y el rey Leopoldo III, que puede *resistir* la ocupación nazi y descansar en su palacio de Laeken, al contrario que sus homólogos, los soberanos de los Países Bajos, Noruega o el Gran Ducado de Luxemburgo, que se trasladan a Londres[45].

La victoria del ejército alemán en la guerra relámpago desanima a muchos demócratas. El nazismo parece destinado a extenderse inexorablemente por toda Europa Occidental. Desde ese momento, aun así, una minoría de ciudadanos contempla la opción

---

[42] Por ejemplo, la entrada de *Baker's Biographical Dictionary of Musicians*, p. 1038.

[43] *Le Soir*, 18 de junio de 1941. En respuesta a los ataques recibidos por parte del periódico *Volk en Staat*.

[44] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium...*, p. 75.

[45] Con respecto a estos acontecimientos, nos remitimos a las obras clásicas: STENGERS, Jean: *Léopold III et le gouvernement – les deux politiques belges de 1940*. París- Gembloux, Duculot, 1980, y GERARD-LIBOIS, Jules y GOTOVITCH, José: *Léopold III, de l'an 40 à l'effacement*. Bruselas, Pol-his, 1991.

de la resistencia. No obstante, para la mayoría de ellos ahora se trata, sobre todo, de adaptarse al nuevo régimen. Desde los primeros días de la invasión, el departamento de la *Propaganda Abteilung* puso los medios disponibles (periódicos, radios, etcétera) al servicio de su propaganda. También permite organizar actividades culturales (conciertos, carreras de caballos, deportes, sesiones de cine, etcétera controladas, pero destinadas a darle a Bélgica una imagen de la ocupación lo más normal y positiva posible. La violencia, las persecuciones y las detenciones solo aparecen en forma de protestas temerarias, relatadas por una prensa y radio controladas por el invasor, que busca limpiar su imagen.

Como en las colaboraciones comerciales, financieras, industriales o militares, la colaboración intelectual toma muchas formas. La convivencia con el enemigo puede hacerse a varios niveles y con condiciones o sin ellas, ser estratégica, táctica, motivada por fines lucrativos o ideológicos. Después de la liberación, estos motivos, a menudo complejos y de muchos tipos, serán juzgados según diferentes grados de culpabilidad. No obstante, los periodistas que participan en los medios controlados por la *Propaganda Abteilung* durante la guerra no escaparán de la severidad de los tribunales tras la liberación.

¿*Le Soir*, un *prestigioso diario* tomado por los nazis en 1943?

Esta versión del mito que envuelve a Óscar Esplá es la difundida tanto por Iglesias, que al hablar del periodo comprendido entre 1940 y 1943 menciona al *prestigioso diario* Le Soir *de Bruselas*"[46], como por la entrada de Wikipedia consagrada a Óscar Esplá, que asegura que el compositor trabajó en *Le Soir* como *crítico musical de 1940 a 1943, fecha en la cual el periódico pasó al control de los nazis*. Según esta versión, Esplá, demostrando no independencia, sino resistencia frente a los invasores, habría rechazado en 1943 seguir colaborando para un periódico tomado por los nazis. Una versión que históricamente no tiene nada que ver con la realidad.

¿Qué ocurre con el diario *Le Soir* durante la ocupación nazi? A partir de la rendición del ejército belga, los invasores toman el control de los medios existentes y crean otros nuevos. Como *Le Soir* es el periódico francófono más importante, les interesa que conserve su cabecera. El 13 de junio de 1940 aparece este nuevo *Le Soir*, que los belgas

[46] IGLESIAS, Antonio: *Escritos…*, p. 11.

llamarán el *Le Soir robado*, cuyos nuevos redactores son germanófilos que aprovechan la guerra para unirse al diario líder. Raymond De Becker, que ya había tenido contacto con los alemanes antes de la guerra, fue nombrado redactor jefe y se encargó de reiniciar la actividad del periódico. Todo el material publicado debía estar aprobado de antemano por la *Propaganda Abteilung*. El diario mitiga los reveses militares de los alemanes y publica en primera plana los discursos del Führer, pero también publica juegos, recetas de cocina, información sobre la vida cotidiana y el abastecimiento, la vida deportiva y cultural e incluso unas historietas que tuvieron mucho que ver con su éxito y cuyo autor es el mismo Hergé, el padre de Tintín. El objetivo del periódico es colaborar en la vuelta a la normalidad, celebrar los beneficios de la ocupación y difundir la propaganda nazi de una forma más discreta que otros periódicos.

A falta de otras fuentes de información escrita (evidentemente, la prensa clandestina no es rival para *Le Soir*), este diario es el más leído (300.000 ejemplares) y tras la liberación cerrará su balance con un beneficio de doce millones de francos belgas[47].

Óscar Esplá formará parte de este equipo de prensa en 1940. Paul Tinel había sido redactor de la crónica musical hasta mayo de 1940, fecha en la que decidió dejar el puesto. A un amigo de Óscar Esplá, el compositor Jean Absil, se le ofreció el puesto de columnista de la sección de música de *Le Soir robado*, pero declinó, siendo quien le recomendó el compositor español a Raymond De Becker. Óscar Esplá conoció a De Becker, que se convertirá en su amigo hasta tiempo después de terminar la guerra y llegó a un acuerdo con el redactor jefe sobre sus tareas y su remuneración. El compositor publicará diferentes tipos de artículos: *Espectáculos y conciertos*, *El movimiento musical*, *Los conciertos de la semana* y *Crónica musical*.

Los archivos de *Le Soir robado*, abandonados en la época de la liberación y entregados a la Fiscalía el 28 de septiembre de 1944, detallan las condiciones financieras del contrato de Óscar Esplá por escribir artículos relacionados con la música. Esplá recibió una tarjeta de colaborador de *Le Soir* con su fotografía. El 27 de noviembre de 1940 recibió un aumento que hizo subir su salario hasta los 4000 francos. El 8 de abril de 1941, su remuneración vuelve a incrementarse hasta los 6500 francos y se le confiere el título de redactor de *Le* Soir[48]. A modo de comparación, tengamos en cuenta que, en 1942, un taquimecanógrafo cobraba 850 francos al mes. El compositor español pu-

[47] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium*...

[48] Fiscalía de Bruselas, expediente 466 de 1944.

blicó más de 250 artículos en *Le* Soir, bajo su nombre o bajo los seudónimos de Oscar de Triay o Interim. Allí disfruta de relativa libertad, aunque, evidentemente, no puede expresar ningún prejuicio o crítica contra la música alemana. Acusado de no apreciar esta última por el diario *Volk en Staat*, protestará en varias ocasiones demostrando su apego a la música alemana:

> *recibí la mayor parte de mi educación musical en Alemania, donde fui alumno del mismo Max Reger. Fue en Alemania donde publiqué mis primeras composiciones y mis primeros ensayos sobre estética musical, así como mis trabajos sobre la acústica de los "tonos diferenciales". También es Alemania* [...] *el país donde más se tocan mis obras. Además, considero al maestro alemán Hans Weisbach, que ha visitado recientemente Bruselas para dirigir el Oratorio de Navidad de Bach, uno de los mejores intérpretes de mi* Don Quijote[49].

En el mismo artículo, Óscar Esplá asegura que se le considera, incluso, *el prototipo de músico español de influencia germánica* y recuerda que se le invitó a Berlín en 1935 para una conferencia sobre el folclore y la música española. A lo largo de sus crónicas, hará referencia a cuatro veces esta conferencia organizada en la Alemania nazi[50].

En estas crónicas, protagoniza algunas controversias amistosas con el diario *Le pays réel*, portavoz del *rexismo* que apoya a las SS, y es invitado a la inauguración de exposiciones organizadas por la *Propaganda Abteilung*[51]. A veces sus artículos se publican al lado de otros antisemitas o de comunicados firmados por Hitler.

Esta atmósfera de colaboración apacible se vio quebrada por un escándalo en 1943. En efecto, el 3 de septiembre de 1943, el redactor jefe, Raymond De Becker, reúne a su equipo y les anuncia que ya no cree en la victoria del Reich. El 4 de octubre, fue detenido. Cinco días después de esta reunión, Óscar Esplá publica en *Le Soir* un artículo titulado *Aclaraciones y palabras de despedida*, en el que anuncia el cese de su colaboración con el diario alegando que había aceptado esta tarea para paliar sus problemas financieros, que afortunadamente resolvió desde entonces.

---

[49] *Le Soir*, 18 de junio de 1941.

[50] Jan DE KLOE recogió estas citas: 25 marzo de 1941, 29 de abril de 1941, 18 de junio de 1941 y 2 de octubre de 1942.

[51] Fiscalía de Bruselas, expediente 466 de 1944. Carta del 22 de mayo de 1942 de Óscar Esplá al jefe de la sección de dibujo de la *Propaganda Abteilung*.

Hay varias explicaciones posibles para este cambio. La situación militar de Alemania está transformándose. El ejército del Tercer Reich fue derrotado en febrero de 1943 en Stalingrado. Se abrió un segundo frente europeo contra Alemania con el desembarco de Sicilia. De Becker dio en el clavo al temer represalias sangrientas en caso de una victoria de los aliados, sobre todo para los periodistas colaboradores. De hecho, De Becker estaba protegido precisamente por el temor a ser abatido por la Resistencia. Hergé figuraba en la lista de los *traidores* que querían ejecutar. Louis Fonsny, periodista en *Le Soir robado* fue ejecutado el 29 de enero de 1943. Paul Colin, director de la revista *Cassandre* y del diario *Nouveau Journal*, había sido asesinado por jóvenes de la Resistencia el 13 de abril de 1943[52], a pesar de estar protegido por un guardaespaldas.

Óscar Esplá, quien, según un documento de su expediente sobre el cual tuvo conocimiento[53], ha recibido cartas de amenaza, ¿teme ser víctima de un atentado? En todo caso, prepara su *defensa*. Su nombre ya no aparecerá en el periódico, en el que sigue siendo colaborador, sino que será *freelance*, aunque mantiene las mismas condiciones económicas. Lejos queda la versión de la historia que querría que Óscar Esplá abandonara *Le Soir* en 1943, *fecha en la cual el diario pasó a manos de los nazis*[54]. Óscar Esplá no deja *Le Soir robado* en 1943, se contenta con no aparecer más públicamente y ocultar su nombre. Sin embargo, en este caso parece que actúa más por conveniencia que por simpatía hacia los nazis.

Radio Bruselas, la voz del nazismo en Bélgica

Antes de la Segunda Guerra Mundial, Bélgica tenía una radio pública que estaba dividida en una rama flamenca y una rama francófona, el INR (Instituto Nacional de Radiodifusión). Estas radios tenían una audiencia nacional. Tan pronto como se rindió el ejército belga, el 28 de mayo de 1940, los alemanes invadieron los locales del

[52] Esta *liquidación* forma parte de la lucha armada contra la colaboración. Los tres jóvenes partisanos son capturados y Arnaud Fraiteur, estudiante en la Universidad Libre de Bruselas, es ejecutado en Breendonk cuando aún no había cumplido los 19 años. Hoy en día, el puente que une las dos universidades (ULB y VUB) lleva su nombre.

[53] Fiscalía de Bruselas, expediente 466 de 1944, documento n.º 1, y el artículo en *Le Soir* del 8 de septiembre de 1943. En este número, se dice que Esplá era *fascista desde el primer momento*.

[54] Según su entrada en Wikipedia.

INR de la plaza Flagey en Bruselas. El director del INR ya había despedido al personal y destruido sus transmisores para evitar que cayesen en manos enemigas. Algunos periodistas del INR (como Théo Fleischman) acompañarán a partir de entonces al gobierno belga en su exilio, primero a Francia y después a Inglaterra, y organizarán (en el seno de la BBC) una serie de emisiones bajo el nombre de Radio Nacional Belga, que serán escuchadas de forma clandestina en el país ocupado.

Con el fin de poder volver a poner en marcha las emisiones, los alemanes utilizan un emisor móvil y llaman a esta estación de radio colaboracionista *Radio Bruselas*, (*Zender Brussel* en holandés). Este medio, como la prensa escrita, está estrictamente controlado por el invasor. Emite propaganda nazi contra los judíos, los masones, los comunistas, los aliados y la Resistencia. Difunde mensajes personales de los voluntarios del frente oriental, mensajes que ensalzan la gloria del nazismo y noticias positivas sobre la situación del ejército alemán. Como la prensa escrita, esta propaganda está sumergida en los programas culturales o de entretenimiento que tienen por objetivo fidelizar al oyente. A pesar de esta táctica, el carácter propagandístico de Radio-Bruselas es evidente para la mayoría de los que escuchan por razones prácticas (información sobre el abastecimiento, toque de queda, etcétera), y repiten el lema que llega desde Londres: *Radio Bruxelles ment, Radio Bruxelles est allemand* (*Radio-Bruselas miente, Radio Bruselas es alemana*).

Para hacer funcionar la maquinaria esencial de la propaganda hace falta personal, y mucho. Casi 600 personas trabajan en Radio Bruselas y su equivalente Zender Brussel, que ha añadido emisiones en alemán a su programa. El director de Zender Brussel, Paul Douliez, volvió del frente oriental condecorado con la Cruz de Hierro y dirige la orquesta (Radio Orchestra) vestido con el uniforme de las SS[55].

Óscar Esplá conoce bien el edificio de la plaza Flagey. Antes de la guerra, había trabajado con el INR en emisiones concedidas al Partido Socialista: la *Radio Emisión Socialista en Lengua Francesa* (RESEF por sus siglas en francés), y su equivalente flamenco (SAROV). Después de la ocupación de Bélgica, Esplá comenta en *Le Soir* los conciertos de radio de Radio Bruselas[56]. También le entrevista la radio colaboracionista para hablar sobre Falla o Ravel. Radio Bruselas emite sus obras (por ejemplo, el 8 y 15 de diciembre de 1942, el 5 y 8 de octubre de 1943). A veces él mismo las dirige,

[55] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium*..., p. 44.

[56] Los discos y los tocadiscos son escasos, por lo que muchos conciertos de radio se realizan en directo.

como el 2 de mayo de 1941, cuando dirige la orquesta sinfónica de Radio-Bruselas[57]. Tras la liberación, se acusará a los músicos de esta orquesta de haber participado en la propaganda alemana, mal disimulada como iniciativa cultural.

Si bien a veces se ha aludido a la colaboración de Óscar Esplá en *Le Soir*, nunca se ha mencionado la colaboración remunerada del compositor español en lo que Céline Rase llama *las ondas de uniforme*[58]. Colaboración que no fue de poca relevancia en una época donde la radio era el medio de comunicación más inmediato y por lo tanto el más seguido.

¿Obligado por la miseria?

Aquellas personas que se vieron obligadas a aceptar que Óscar Esplá había participado en la propaganda nazi a través de la prensa escrita (y, añadimos, de la radiofónica) han justificado esta participación con la pobreza por la que se vieron amenazados él mismo y su familia. Este es el mensaje de una carta de 1944 en defensa de Óscar Esplá, por aquel entonces encarcelado por haber colaborado con el enemigo, que lo describe como *un refugiado de la España republicana* que colaboró con *Le Soir obligado por la miseria*[59]. Vamos a ver el carácter relativo de esta *miseria*.

Óscar Esplá proviene de un entorno social que Paloma Otaola describe como *bien acomodado*[60]. Además, tuvo *suerte* al casarse con María Victoria de Irizar Góngora, hija de un importante notario en Alicante. Cuando *sube* a Madrid, compra una prestigiosa vivienda que después ocupará un ministro de Franco. En 1936 disfruta de tener coche, un lujo raro en España en esta época. Tiene a su servicio un chófer, un cocinero y dos sirvientas, de las cuales una de ellas, Consuelo, acompañará a la familia a Bruselas, aunque sin recibir ninguna remuneración por ello[61]. Su nueva vida familiar en

[57] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium*..., p. 44.

[58] RASE, Céline: "Les ondes en uniforme. La propagande allemande en Belgique occupée (1940-1944)", *Cahiers d'histoire du temps présent*, n.23, 2011, pp. 123-160.

[59] Carta del capitán Perier, con fecha del 12 de octubre de 1944, incluida en el expediente de Óscar Esplá en la Fiscalía de Bruselas (1944-466).

[60] OTAOLA, Paloma: *Correspondencia de Óscar Esplá*..., p. 31.

[61] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium*..., p. 15 y expediente del departamento de extranjería de la Policía belga.

Bruselas no es tan lujosa como la anterior, pero sería muy exagerado verla como una brusca degradación social. Durante los tres años anteriores a la guerra, Óscar Esplá y su familia viven de los derechos de autor que recibe del extranjero y de algunos conciertos. Al llegar, tras una breve estancia en un hotel, el compositor alquila una casa en el número 85 de la plaza Coghen, en uno de los barrios más elegantes (y caros) de Bruselas (Uccle). Después, la familia se instalará, todavía en el barrio de Uccle, en una calle de grandes villas (avenida del Maréchal nº 10). Tras la guerra se mudará a las afueras de Bruselas, a una villa (con lago) en Heide (Kalmthout) por un alquiler de 1500 francos belgas al mes. Para que sirva de comparación, el alquiler de una vivienda de tres habitaciones en Bruselas en la misma época era de 500 francos. La familia volvió luego a Uccle (Dieweg nº 65).

Ya vimos que *Le Soir robado* pagaba a su columnista musical durante toda la ocupación unos honorarios que ascienden rápidamente a la suma redondeada de 6.500 francos al mes, y que continúan pagándole hasta la liberación. Los archivos de *Le Soir robado*, confiscados en 1944, también desvelan un extraño acuerdo financiero. Óscar Esplá firma a menudo, a veces con su nombre, a veces con un seudónimo, estas crónicas musicales que se prolongarán durante toda la guerra. Por ello recibe el salario mensual correspondiente, si bien subcontrata a una viuda, Berthe Nyssens, a la que paga 50 francos por artículo. El archivo de la auditoría militar contiene los documentos de contabilidad de este acuerdo[62]. Así, por ejemplo, el mes de junio de 1942, Óscar Esplá pagó 350 francos Madame Nyssens por siete artículos que aparecieron aquel mes bajo el nombre del compositor.

Además, también se encuentra inmerso en un litigio con *Le Soir* por anticipos cuantiosos de fondos que solicitó para la compra de obras: 1.126'80 francos el 30 octubre de 1941; 1.067'55 francos el 21 de noviembre de 1941, etcétera. El diario le reprochó haberse apropiado de unos libros caros que debían haber pasado a los archivos del periódico tras su uso[63]. Además del salario fijo que le asegura el *Le Soir robado*, también recibe pagos de Radio Bruselas, la emisora controlada por los nazis que emitió diecinueve obras de Óscar Esplá y de las que nueve se interpretaron en público (en la Sociedad Filarmónica, en la Capilla de la Música Reina Elisabeth, en el Conservatorio, etcétera). También cobró como director de orquesta ocasionalmente. A estos ingresos hay que sumarles unas clases privadas con buena remuneración. Todo ello constituye

[62] Fiscalía de Bruselas, 1944-466, documentos 3 a 7 del expediente.

[63] *Ibidem*, documento 3.

finalmente unos ingresos globales más que suficientes para garantizar un nivel de vida envidiable, en el contexto de la ocupación, para Óscar Esplá y su familia.

En un artículo de pseudo despedida en el diario *Le Soir* en 1943[64], Óscar Esplá justifica este abandono por la mejoría de su situación económica. Asegura haber recibido medio millón de francos belgas de un comerciante de vinos como anticipo por sus futuros derechos de autor[65]. Una suma enorme para la época, que ignoramos para qué se utilizó.

Tras su salida de prisión, el efímero *Laboratorio Musical Científico* le ofrece el puesto de director. El salario que pide Esplá es de 10.000 francos al mes, además del alojamiento en Uccle. Por lo tanto, Esplá y su familia nunca vivieron en la pobreza ni en la modestia en Bélgica. El compositor no empezó a colaborar con *Le Soir robado* y Radio Bruselas *obligado por la miseria*, sino para mantener un nivel de vida extremadamente acomodado.

El papel del historiador no es ofrecer juicios morales ni sugerir que Óscar Esplá habría podido evitar esta colaboración adaptándose a una vida más modesta, pero podemos recordar que muchos músicos republicanos españoles huyeron a Latinoamérica y otros, como Nicolás Alfonso, guitarrista boicoteado en la España franquista, se contentaron con vivir en el extranjero como simples pero dignos profesores de música.

Septiembre de 1944. La depuración

Las emisiones de Radio Bruselas son interrumpidas el 3 de septiembre de 1944, cuando las tropas aliadas entran en Bruselas. Es el *sálvese quien pueda* para muchos colaboradores, sobre todo los de *Le Soir* y Radio Bruselas. En su huida, dejan atrás los archivos relativos al período de la ocupación, lo que facilitará la labor de depuración de estos medios y permite hoy a los historiadores saber el papel de los colaboradores gracias a las pruebas.

---

[64] *Le Soir*, 8 de septiembre de 1943, p. 2.

[65] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium*..., p. 15.

Por otra parte, el gobierno belga en Londres había comenzado a recopilar archivos sobre los empleados de la prensa pronazi[66]. La Radio Nacional Belga de Londres, que sucedió a Radio Bélgica, advertía regularmente a estos colaboradores de la prensa y la radio del destino que les estaba reservado. Se produce entonces una auténtica estampida. El 6 de septiembre de 1944, *Le Soir* reaparece y los antiguos redactores vuelven a sus oficinas. El director, Lucien Fuss, recupera su sillón, usurpado durante cuatro años. El columnista musical de *Le Soir* antes de la ocupación, Paul Tinel, también vuelve a su puesto. Evidentemente, desde entonces tendrá cuidado en abstenerse de hacer eco de las obras de quien ocupó su puesto durante la invasión.

En el INR, que reinicia sus emisiones, la depuración también es inmediata. De 600 empleados, solo 132 mantienen su puesto. De la ejecutiva del INR, solo dos miembros del personal (Max Renard y Roger Stassart) *no* son considerados colaboradores. Al resto se les prohíbe entrar al edificio y el 30 de noviembre se realiza un examen para reemplazarles. Todos aquellos que colaboraron con la prensa escrita o la radio son perseguidos[67], y muchos de ellos detenidos, encarcelados y luego juzgados.

Tras la liberación, solo los tribunales militares tienen la competencia para administrar justicia en Bélgica. Los auditores militares, con Walter Ganshof van der Meersch al frente, quien ostenta el cargo de alto comisario de la seguridad del Estado, se encargan de perseguir a los colaboradores por *crímenes y delitos contra la seguridad del Estado* y de excluir a los *incívicos* de los servicios públicos y del derecho a voto. Los auditores militares redactan listas de personas que deben *depurar* en virtud del artículo 118 bis del Código Penal, que castiga a *toda aquella persona que haya dirigido, provocado, ayudado, o promovido deliberadamente y por cualquier medio una propaganda orientada contra la resistencia al enemigo o a sus aliados*[68]. Óscar Esplá será detenido el 10 de septiembre de 1944 por este delito.

Los casos más graves pasan por el Consejo de guerra. La Auditoría General abrirá más de 400.000 expedientes, aunque solo 53.000 personas serán condenadas. Habrá más de 3.000 condenados a muerte, de los cuales la mitad lo serán por rebeldía, como Raymond De Becker. Solo serán ejecutados 242 colaboradores, entre ellos José Streel,

---

[66] El expediente sobre Óscar Esplá fue creado en Londres en febrero de 1944.

[67] RASE, Céline: *Radio-Bruxelles au pilori...* y "Les ondes en uniforme...". KENNY, Nicolas: *Bruxelles et sa radio...*

[68] El artículo se mantuvo con un ligero cambio en el sucesivo Código Penal (*Code pénal*, Bruylant, 2001, p. 139).

redactor jefe del diario colaboracionista *Le pays réel* y colaborador de Radio Bruselas y de *Le Soir*, fusilado en 1946. El fallo sobre *Le Soir robado* es muy severo:

> *La instrucción ha demostrado los estrechos lazos que existían entre diferentes organismos alemanes y los dirigentes de Le Soir usurpado. La lectura de la compilación es suficiente, además, para establecer que todo aquel que colaborara activamente en la administración, la redacción o la publicación del diario sirvió a la política del enemigo y ha tolerado el desarrollo de todos los ejes de la propaganda alemana. Todos [el subrayado es mío] los periodistas que han colaborado en la redacción de Le Soir usurpado eran simples sirvientes de la Propaganda Abteilung, que manifestó en diferentes ocasiones su satisfacción con los servicios provistos*[69].

Los periodistas *traidores*, ya fueran periodistas deportivos o fotógrafos de prensa, son tratados de la misma forma que los que se ocupaban de temas políticos. Los intelectuales pagan caro su poder de influencia mediante la prensa y la radio.

Las penas también son severas para Radio Bruselas: de los 42 acusados retenidos tras la investigación, ocho son condenados a muerte, y el resto recibe condenas de prisión y multas. No se les concede ninguna circunstancia atenuante y se señala a menudo el papel político del arte. Los músicos o colaboradores independientes y ocasionales no escapan de la depuración de la radio. Según la importancia de sus *servicios durante la ocupación y de acuerdo a un baremo de cargos, serán excluidos temporal o definitivamente de las actividades del* INR[70].

Tocar delante de una sala de *legionarios* con uniforme se considerará participación en la propaganda del invasor. La depuración estima que, como mínimo, se trató de una ganancia poco honrada ligada a un espíritu de lucro, mientras que el personal que se negó a colaborar vivía una situación trágica. Como resultado, se exigirá a los colaboradores que devuelvan el dinero que percibieron[71]. Es en este clima de extrema severidad donde Óscar Esplá se enfrentará a la justicia belga.

---

[69] Sentencia del Consejo de guerra dictada por De la Vallée Poussin y recogido en *Le Soir*, el 2 de septiembre de 2019, p. 10.

[70] Sin embargo, se hizo una excepción con el prestigioso director de orquesta Franz André, el cual fue solo suspendido unos meses.

[71] RASE, Céline: *Radio-Bruxelles au pilori*…, pp. 70, 121-122, 130, 208 y 272.

¿Una denuncia injustificada?

En una nota a pie de página, Paloma Otaola recoge el testimonio de la hija de Óscar Esplá, María Luisa, que achaca su detención de septiembre de 1944 a *una denuncia injustificada de colaboracionismo*[72]. A su vez, Antonio Iglesias, turiferario de Óscar Esplá, habla de una detención y una encarcelación *sin consecuencias y por error*[73].

Según los criterios de depuración de septiembre de 1944, no es en absoluto necesario que haya una denuncia para que se produzca una detención y, evidentemente, Óscar Esplá no fue detenido *por error*. Formaba parte de una lista dirigida a Théo Fleischman en la que figuraban 577 artistas prohibidos en el INR[74]. Su expediente de colaboración con *Le Soir*, que comenzó en febrero de 1944 en Londres, se amplió tras la liberación gracias a los archivos abandonados por la dirección colaboracionista e incluye un documento de la *Propaganda Abteilung* que Óscar Esplá firmó para atestiguar que su mujer no era judía, condición indispensable para participar en la prensa colaboracionista[75].

Las medidas tomadas contra los colaboradores de *Le Soir Robado* cuentan con un gran apoyo popular, ya que muchos belgas recuerdan que los militantes de la resistencia que imprimieron y difundieron un *falso Le Soir* el 9 de noviembre de 1943 lo pagaron muy caro. Algunos de ellos, con sus vidas.

Detenido por primera vez el 10 de septiembre de 1944, Esplá fue interrogado en el Palacio de Justicia de Bruselas. *Le Soir*, de 13 de septiembre de 1944, difunde la noticia con regocijo, pero Óscar Esplá lo desmiente, en parte, en *La Dernière Heure* del 17 de septiembre de 1944. Se trataba, según dijo, solo de una simple conversación educada donde le habrían preguntado sobre su condición de extranjero. *La Nation belge,* de 19 de septiembre de 1944, recoge esta explicación e ironiza sobre ella: *El señor Óscar Esplá, que colaboró en* Le Soir robado *y que fue detenido* [...] *utiliza su nacionalidad española para justificar su conducta en la ocupación. Es una forma de verlo.*

---

[72] OTAOLA, Paloma: *Correspondencia de Óscar Esplá...*, p. 34. María Luisa, que tenía doce años en la época de la liberación, repite lo que escuchó entonces.

[73] IGLESIAS, Antonio: "Trayectoria biográfica...", p. 27.

[74] Céline Rase tuvo la amabilidad de indicarme este documento de 24 páginas conservado en los Archivos Nacionales de Bélgica (AGR, Fonds RTBF, 1863).

[75] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium...*

Sin embargo, días más tarde, el 19 de septiembre de 1944, el compositor español vuelve a ser detenido y, esta vez, encarcelado en la prisión de Saint-Gilles, en la celda nº 300[76]. *Le Soir*, evidentemente, se hace eco de esta segunda detención. Esplá designa a dos abogados para su defensa: Robert Hendrickx y Jacques Pollet. Este último intenta presentarlo como un *refugiado* exiliado de España por sus ideales antifranquistas[77] y Esplá se presenta también en esta época como *antifascista*[78].

Los cargos de los que se acusa a Óscar Esplá son graves en ese momento, pero le deberá la libertad a su nacionalidad española. De hecho, el compositor se mantiene en buenos términos con el embajador del régimen de Franco y su personal a lo largo de la ocupación. En efecto, mantiene una relación amistosa en particular con un empleado falangista, Graciano Cantelli, que había respondido por él ante las autoridades alemanas[79]. Sin embargo, este empleado es justamente el autor del ataque a la Casa de España republicana en Bruselas para cambiarla de bando incluso antes de la victoria definitiva de Franco[80].

Será el cónsul general de la España franquista, Juan Manuel de Arístegui, quien intervendrá en defensa del músico[81]. España es, oficialmente, un país neutral y las autoridades judiciales no quieren crear problemas a las autoridades políticas belgas por un ciudadano español apoyado por sus diplomáticos. No obstante, el sustituto del auditor militar se muestra en contra de su libertad, ya que sería concederle un régimen de favor del que carecen los belgas acusados de los mismos delitos *mientras que la mayoría de los belgas que escribían secciones secundarias y de carácter no político en los periódicos colaboracionistas siguen encarcelados y tal vez sean procesados*[82]. El sustituto le propone al ministro de Justicia la continuidad de su encarcelamiento, la expulsión del país o el arresto domiciliario. El ministro opta por esta última solución. Esplá es liberado el 14 de noviembre de 1944, pero firma

---

[76] Expediente del departamento de extranjería de la Policía belga, A 22.941.

[77] *Ibidem*, carta de 29 de noviembre de 1944.

[78] *Ibidem*, carta de 9 de enero de 1945.

[79] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium*..., p. 18.

[80] Véase *Le Soir,* 18 de febrero de 1939.

[81] Carta de 20 de septiembre de 1944 en el expediente del departamento de extranjería de la Policía belga.

[82] Carta de Vinçotte con fecha del 1 de noviembre 1944 (expediente del departamento de extranjería de la Policía belga).

un acuerdo en el que acepta que se le asigne una residencia y se le prohíba salir de la ciudad de Bruselas[83].

Esta decisión crea problemas materiales y concretos para Óscar Esplá. Aunque liberado, está en la *lista negra* de la prensa y la radio belgas, lo que destaca en su entrada en la Wikipedia. Su hija le contó acertadamente a Paloma Otaola que estos hechos habían creado una especie de vacío alrededor de él en la Bélgica de la posguerra[84]. En septiembre de 1945, cuando Óscar Esplá quiere viajar a París para ensayar una de sus obras, no puede salir de Bélgica porque no cuanta con los requisitos para obtener un certificado de civismo[85]. Al mismo tiempo, sus cuentas están congeladas y no puede recibir los derechos de autor que le corresponden[86].

Excepto algunos amigos leales, como Franz André o Jean Absil, en Bruselas le rodea una reputación de colaboracionista que le sigue allá donde va. Jan de Kloe, que estudió en el Conservatorio de Bruselas unos cuantos años tras la guerra, sabía desde que inició sus estudios de guitarra que el compositor español *had serious problems after the war*[87] por su colaboración en *Le Soir*. Para Óscar Esplá y su familia es el momento de cambiar de aires.

El regreso a España

Huyendo de Bruselas y de este asfixiante ambiente, al principio el compositor instala a su familia en Heide (municipio de Kalmthout) en 1946, en una espaciosa villa en el centro de una propiedad que incluye un lago. Sin embargo, con la ayuda de los diplomáticos españoles en Bélgica, prepara paralelamente su regreso a la España de Franco. Es la época, en la que el régimen franquista ensalza las virtudes de la autarquía. Esta doctrina basada en la autosuficiencia de la producción local se aplica en la economía.

---

[83] El documento figura en su expediente del departamento de extranjería de la Policía belga.

[84] OTAOLA, Paloma: *Correspondencia de Óscar Esplá...,* p. 34.

[85] Expediente de la Fiscalía de Bruselas. Ídem en el expediente del departamento de extranjería de la Policía belga de 19 de julio de 1945.

[86] Una medida general del Ministro de Finanzas, Gutt, para impedir que los que salieron beneficiados por la guerra disfrutaran del dinero acumulado durante el conflicto.

[87] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium*..., p. 8 de la introducción.

De tal modo que no hace falta importar nada y, como hasta el chocolate debe ser español, las algarrobas reemplazan los granos de cacao. Esta lógica se traslada al ocio, donde se visibiliza y ensalza al máximo la corrida de toros como espectáculo *nacional*. Incluso en la lengua se procede a hispanizar los términos extranjeros. Lo mismo ocurre también en la cultura y el arte De este modo, la cultura del nacionalcatolicismo quiere reforzar el sentido de la identidad de los españoles. La literatura, la pintura y la música deben transmitir el nacionalismo y la religión. Si bien Pablo Picasso sigue siendo su enemigo irreductible, el régimen recupera a Salvador Dalí para rendir homenaje a Franco. Las composiciones de Esplá, que mezclan el misticismo y la hispanidad, pueden, por lo tanto, inscribirse dentro de la cultura autárquica del nacionalcatolicismo.

Los bienes de Óscar Esplá en España que habían sido confiscados le son devueltos a partir de 1949. La Sociedad de Autores española le paga diez años de derechos de autor atrasados. Al final del verano de 1949, el compositor envía a su familia de vuelta a España. Como todo va bien (salvo el regreso a su casa de Madrid, que se retrasó porque estaba ocupada por un ministro), Óscar Esplá vuelve definitivamente a España en agosto de 1950, poniendo fin a una estancia de 14 años en Bélgica. Ignoramos cuáles son los términos del acuerdo con las autoridades españolas, pero, a partir de su regreso, sus obras vuelven a ser interpretadas: Óscar Esplá preside conciertos, ejerce una intensa actividad musical, recibe nuevas propuestas profesionales y se le cubre de honores.

A finales de 1950, *La Nochebuena del diablo* se toca en concierto en Madrid[88]. La gloria envuelve a Esplá. El Conservatorio Musical de Alicante adopta su nombre cuando aún vive y él recibe numerosos homenajes; entre ellos, en 1959, la Gran Cruz de la Orden Civil de Alfonso X el Sabio y la Medalla de Oro al Mérito en las Bellas Artes, que le otorga el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte en 1971. Finalmente, fallece en 1976 y es enterrado según sus deseos en el monasterio de la Santa Faz, cerca de la reliquia de Santa Verónica.

Para finalizar este artículo, quedan dos preguntas por responder. En primer lugar, ¿por qué Óscar Esplá se fue de Alicante en 1936, cuando la ciudad y la región no estaban amenazadas por los franquistas? En segundo lugar, ¿cuáles eran en realidad sus ideas políticas en una época donde era imposible no adscribirse a una ideología u otra?

---

[88] El 22 de diciembre de 1950. Sobre este período, ver especialmente la obra de GARCÍA MARTÍNEZ, María Victoria: *El regreso…*

Un recorrido político muy sinuoso

En el extraordinario estado de la cuestión que inicia su tesis, María Victoria García Martínez lamenta que todavía haya tantas lagunas que impidan poder reconstruir la figura de Óscar Esplá y que, por encima de todo, se nos escape su perfil ideológico[89]. Abordar este aspecto del compositor alicantino nos ha traído no pocas sorpresas. En realidad, huyó de Alicante porque, como burgués y propietario, había sido amenazado por los *rojos*. Manuel Sánchez Monllor, quien coleccionó cientos de cartas de Esplá, confirma que esa es, efectivamente, la razón de su marcha *después de que en el 36 le fueran a buscar a su chalet en Aitana con ánimo de fusilarlo*[90].

Cuando escribía en *Le Soir robado*, Óscar Esplá, al defender que no era hostil a la cultura alemana y presentarse como *el prototipo de músico español de influencia germánica*, relata este episodio para demostrar que no es de izquierdas: *es cierto que estuve a un paso de ser fusilado por los rojos en Alicante*. Sin embargo, al afirmar en este mismo artículo no haber *estado afiliado nunca a ningún partido ni de derechas ni de izquierdas*[91], *olvida* su pasado republicano y su participación en las mismas listas electorales de la Agrupación al Servicio de la República con Ángel Ossorio y Gallardo, que luego fuera embajador de la República española en Bruselas. En esa época, el compositor acepta que lo consideremos un refugiado republicano y asume este papel.

Con la victoria del franquismo y después del nazismo, se convierte en el heraldo de la nueva cultura *que está verdaderamente en línea con los imperativos de los nuevos tiempos y no esté hecha con los materiales de un pasado lleno de errores estéticos que no debe volver*[92].

Tras la guerra, en Bélgica, intentará en vano borrar sus compromisos y hacer creer a los tribunales de la depuración que él siempre fue antifascista. Después, en su regreso a la España franquista, se presentará con una nueva postura: la del artista apolítico[93].

---

[89] *Ibidem*.

[90] *Información*, 12 de febrero de 2020 (después de que en 1936 lo buscaran en su casa, situada en el monte Aitana, con la intención de fusilarlo).

[91] *Le Soir*, 18 de junio de 1941.

[92] *Ibidem*.

[93] En particular en una entrevista para *Ya,* en 1972.

La constante de su itinerario político habrá sido, pues, el oportunismo con fines profesionales. Siempre se acerca o finge acercarse a la ideología de los vencedores: republicanos, nazis, antifascistas, franquistas… Habría coqueteado con todos los poderes.

La época en la que vivió Óscar Esplá apenas permitía itinerarios políticos tortuosos, pero Ángel Ossorio y Gallardo, que tenía mucho en común con el compositor, mantuvo una línea que no le convirtió en un oportunista ni en un impostor. Óscar Esplá habría podido tomar ejemplo de este abogado que se convirtió en embajador de la República en Bruselas y al que conocía. Era un conservador católico que no aprobaba la política anticlerical de la II República. A la vez antifascista, anticomunista y abierto a las reivindicaciones catalanas, le fue difícil encontrar un lugar en la España bipolar de su tiempo. Sin embargo, eligió apoyar a la República y se mantuvo leal a ella hasta su muerte en el exilio en Argentina.

Quien haya seguido los cambios de bando de Óscar Esplá y, sobre todo, sus conexiones con el *Nuevo Orden* durante la ocupación de Bélgica, estará menos dispuesto a comprender al compositor. Jan de Kloe advertía hábilmente a sus lectores norteamericanos de esta forma: *The reader will understand at this point that Óscar Esplá is considered a controversial person in Belgium*[94].

[94] DE KLOE, Jan: *Óscar Esplá in Belgium…*, p. 124.

HISTORIA, TRABAJO Y SOCIEDAD

Documentos

DOSSIER SOBRE LAS TORTURAS REALIZADAS POR LA BPS EN ZARAGOZA DURANTE EL ESTADO DE EXCEPCIÓN (14 DICIEMBRE 1970 A 14 JUNIO 1971)

Dossier on the Tortures Carried out by the BPS in Zaragoza During the State of Emergency (December 14, 1970 to June 14, 1971)

[En el contexto del estado de excepción decretado a raíz de la amplia movilización popular en solidaridad con los encausados en el Proceso de Burgos]. *Tras las numerosas detenciones* [algunas de ellas, de menores de edad] *de* [febrero de 1971] *en Zaragoza y constatar las salvajes torturas que eran aplicadas sistemáticamente a los militantes de CCOO y PCE detenidos, Juancho Graell, ya fallecido, militante del PCE tuvo que pasar a la clandestinidad. Tras varios cambios de domicilio, fue acogido en la casa de tres misioneros javerianos de nacionalidad italiana, en la calle Mayor. Allí tenía su sede igualmente una asociación auspiciada por ellos llamada A3M (Amigos del 3º Mundo). En ella participábamos un buen número de jóvenes comunistas de la época: Fernando Lázaro, Arturo Paniza, Arturo Fernández, los hermanos Subirón, yo mismo… Allí decidimos Juancho y yo recoger los testimonios de los presos a través de sus abogados, toda vez que pasaban a la cárcel de Torrero. El objetivo era redactar un documento de denuncia que uno de los misioneros, Angelo Trinca, llevaría a Italia para su publicación en la prensa, aprovechando un viaje que tenía que hacer.*

Juancho se encargó de coordinarse con los abogados, fundamentalmente Arturo Acebal, Arturo García y Adolfo Burriel). Traía los testimonios, a veces en servilletas de papel escrito por los propios interesados y en otras el relato verbal que transmitía el abogado. Cuando tuvimos un número significativo de ellos, yo los pasé a máquina, picando el cliché. Utilizamos la multicopista de los misioneros, algo que

hacíamos habitualmente. Tiramos unos 1000 ejemplares que fuimos difundiendo selectivamente entre la prensa, los colegios profesionales, la universidad, etcétera. Los ejemplares los tuvimos escondidos en el taller de mi padre, donde pasábamos las noches durante el estado de excepción escondidos, Miguel Ángel Zamora, Eugenio Jiménez y yo.

Tal como estaba previsto, el misionero italiano llevó ejemplares a Italia. Sin embargo nadie quiso asumir su publicación, por no estar respaldado por el nombre y firma de nadie. En efecto, pues iba firmado simplemente por «Un grupo de demócratas». *Así que aquellos documentos quedaron almacenados hasta que, antes de que los destruyera mi padre, yo rescaté varios ejemplares* [...].

(Cfr. Antonio Martínez Valero, correo electrónico enviado
a José María Ballestín, 16 de diciembre de 2013)

Introducción

Documentos como este se están preparando en la actualidad en la mayor parte de las ciudades importantes de España, sobre todo desde que el Gobierno decidió suspender por seis meses el Artículo 18 del Fuero de los Españoles, lo que permite a la policía prolongar las detenciones más allá de las 72 horas habituales. En la practica tal suspensión equivale a un estado de excepción del que se han suprimido las partes menos efectivas para la acción policial, en aras de una menor espectacularidad.

Es cierto que la tortura ha sido siempre una de las formas más corrientes de acción de la policía española. Sin embargo, en los últimos tiempos había conocido una cierta regresión, en virtud de la política del Gobierno de *apertura a Europa*, lo que implicaba presentar una faz respetable ante la opinión publica internacional y, sobre todo, de la cada vez más vigorosas campañas antirrepresivas, lanzadas por la propia oposición española. El proceso de Burgos y sus posteriores consecuencias han supuesto una ruptura de esta mal llamada *liberación*. El Régimen ante el peligro que suponía el crecimiento de la oposición, puesto de manifiesto en la diversidad de sectores que intervinieron a favor de los militantes de ETA y su acción cada vez más combativa y profunda, decidió dar marcha a tras y conmutar las penas de muerte, pero no por eso renunció a mantener en el país la *paz de los cementerios* que reina desde la victoria fascista de 1939. Así cuando se acallaron un poco los ecos de indignación que el intento de crimen había levantado, se desencadenó una acción represiva como no se había conocido quizá desde los años cincuenta, cuando la izquierda no se había recuperado aún de los efectos de la derrota en la guerra civil y la derecha y el centro democrático mantenían su apoyo a un régimen que parecía que iba a durar siempre.

Hoy la situación es muy distinta y la exigencia de una amnistía que haga pasar a la historia una guerra civil lejana, junto con las libertades fundamentales, adquiere un carácter de clamor nacional. Esta nueva situación hace mucho más anacrónico este intento de *marcha atrás* y la propia existencia del Régimen, que está demostrando una vez más su esencia fascista y su incapacidad para llevar a cabo los cambios que España precisa. La *liberalización* que así como lo que en realidad es: una maniobra de camuflaje, fruto de lo único en que la Dictadura ha sido capaz de progresar, en su habilidad para el disimulo [sic]. Por lo que paradójico es, que hechos como los que refleja este documento, suceden mientras el ministro de Asuntos Exteriores López Bravo (por cierto, gravemente implicado el *affaire* Matesa a pesar de haber sido procesados) declara ante la prensa y la tv. De diversos países europeos que *en España existe plenas libertades individuales y colectivas*. Es preferible no pensar en lo que

sucedería si no las hubiese. Tales declaraciones, dignas de un lugar de honor en el museo de la demagogia, tienen un fin claro: acallar a la opinión pública internacional para poder establecer lazos, lo más estrechas posibles con los gobiernos, no muy escrupulosos, de muchos países occidentales e incluso de los enemigos jurados como los países socialistas.

Por eso ha sido realizado este documento y entregado a los principales medios de difusión de varios países, al margen de su difusión en España misma. De un lado para salir al paso de la demagogia *liberalizante* de la Dictadura, para no dejarla sin respuesta. De otro, para que su difusión haga comprender a los incrédulos o recordar a los olvidadizos. Para que sea, en definitiva, una prueba más que abra un definitivo proceso al Régimen del general Franco. La comprensión, la toma de Conciencia, es ya una forma de solidaridad con nuestro pueblo. Por el contrario, ante actos tan incalificables, el silencio solo puede significar complicidad.

Febrero 1971

Un grupo de demócratas de Zaragoza.

El documento reseñado a continuación, fue redactado por los propios torturados. Todos los relatos son en primera persona, tal como los contaron en 1971, sin ser ampliados o modificados posteriormente, es tal como salió a la calle en esas fechas.

Torturas más comunes aplicada por la BPS, en Zaragoza en 1971

Las torturas reseñadas a continuación eran las utilizadas más comúnmente por la Brigada Político Social (BPS) de la dictadura durante los últimos quince años de su existencia en las comisarías y cuartelillos de la Guardia Civil.

En los años anteriores el terrorismo de estado fue más brutal y zafio, la muerte de los presos políticos durante los años cuarenta, cincuenta y parte de los sesenta no los justificaban ni encubrían, la dictadura y sus secuaces tenia *barra libre*, parea maltratar a los detenidos.

Los nombres de las torturas fueron designados por la propia policía que así los denominaban sádicamente:

La bicicleta: Consiste en caminar con las manos esposadas por detrás de las rodillas, generalmente varias horas. Los torturadores impiden a golpes de porras, bastones o palos, cualquier intento de descansar.

El salto de la rana: Similar al anterior método, *la bicicleta*. En este caso también son atados los pies con *esposas* y el detenido es obligado a saltar por la habitación.

El quirófano: Esta forma de tortura era una de las más agotadoras y dolorosa por mucha que fuera la resistencia física de los torturados y torturadas. Se colocaba al detenido sobre una mesa, de la cintura para arriba, fuera de la mismas; es decir, colgando, esposado con las manos por delate. El detenido para no caerse o romperse la espalda debía hacer esfuerzos de equilibrio con el resto del cuerpo. Esta postura obligaba a tensar al máximo la planta de los pies, descalzos, que eran golpeados por el torturador de turno. Cuando la tortura duraba mucho, uno de los verdugos se sentaba sobre las piernas del detenido o detenida.

Relatamos a continuación alguno de los casos de torturas acaecidos durante los dos primeros meses del estado de excepción de diciembre de 1970 a mayo de 1971, en el que el dictador anula el artículo 18 de los Fuero de los Españoles. Falta el relato de varios de los torturados, algunos dirigentes importantes de CCOO como José Luis Alastuey, Fernando Armas o Eladio Morán. También faltan los de algunas mujeres; en la fecha en que este documento salió a la opinión publica no se pudieron obtener sus relatos, debido a la urgencia con que se elaboró, al objeto de darlo a conocer y denunciar a la sociedad como se portaban en las comisarías la BPS.

Félix Abel Matute: Estudiante de Matemáticas; 25 años

Fui detenido el 7 de febrero de 1971 y al trasladarme a Comisaría fui golpeado: Bofetadas, en la cara y puñetazos en el estómago. El lunes 8 fui sometido durante toda la mañana a golpes. Al subir me hicieron andar en cuclillas y con las manos esposadas entre las piernas. Era una habitación muy grande y tres policías me golpeaban, principalmente patadas al pasar junto a ellos, cuando me caía por el cansancio. Con dos palos, uno de ellos terminado en punta de hierro, me golpearon brutalmente en las plantas de los pies (previamente me habían descalzado) en los muslos y en los

glúteos. Posteriormente me pusieron de pie y continuaron golpeándome en la cara con las manos, en el estómago y riñones con los puños. En este momento, y a pesar de no haber comido el día anterior, se me provocaron nauseas y tuvieron que llevarme a los lavabos, donde vomité. Después volvieron a llevarme a la misma habitación y continuaron con los golpes, hasta las dos de la tarde. A consecuencia de éstos, se me produjo hinchazón en los pies, especialmente en el derecho, en el cual no me entraba el zapato. También, hinchazón muy pronunciada en la mejilla izquierda, donde llegaron a hacerme una herida y algo menos pronunciadas en la derecha.

Los glúteos, derecho e izquierdo, se me hincharon mucho y tenía imposibilidad de sentarme. Quince días después, cuando ingresé en prisión, aún quedaban huellas de los golpes, muy pronunciadas en los glúteos, muslos y cara. Después, estuvieron 3 días sin interrogarme y, cuando lo volvieron a hacer, siguieron golpeándome con las manos en la cara, golpes en la cabeza contra la pared, puñetazos en el estomago, hígado y riñones, rodillazos en los testículos y diversos tipos de golpes en las piernas, bien con las manos, puño o rodilla. Durante este tiempo me produjeron repetidas veces rotura del labio inferior, manando abundante sangre; cuando esto sucedía me limpiaban con agua, me daban cacao y, continuaban, seguían golpeándome.

Así estuvieron hasta el día 28 de febrero (12 días después de la detención), en que me hicieron firmar una declaración y me trasladaron a prisión. Además de las señales ya dichas, presentaba el muslo izquierdo hinchado y amoratado y un fuerte dolor general en la base de las costillas, estómago y riñones.

Carlos Alonso: Estudiante de 2º de Químicas

El lunes 8 de febrero de 1971, fui subido antes de las cuatro al interrogatorio, que duró unas seis horas. Recibí una bofetada antes de que me hicieran pregunta alguna. Al manifestar desconocimiento sobre lo que dijeron en la primera pregunta, fui golpeado de nuevo en la cara y en el estómago. A continuación fui esposado con las manos por debajo de las rodillas y obligado a andar en cuclillas; permanecí así esposado, casi continuamente, durante las seis horas; para obligarme a caminar rápido me daban patadas en los glúteos y también bastonazos y golpes de vara en el mismo sitio.

Mas adelante fui golpeado de nuevo en la cabeza, en el estómago, en los muslos y piernas. Con varas y en las caderas. Patadas. Fui golpeado frecuentemente en las plantas

de los pies con un bastón y una vara recubierta de metal, haciéndome andar descalzo, en la forma antes citada, después de golpearme así en los pies.

Una vez me arrinconaron en la pared, pegándome entre tres policías. Otra vez caído en el suelo cuando hacía la "bicicleta", fui golpeado por tres con varas y otros me daba patadas. En otra ocasión me levantaron del suelo, cogiéndome de una mano, lo que me produjo un gran dolor en la otra, pues estaba esposado. Cosa parecidas a estas las empleaban frecuentemente, zarandeándome mientras me sujetaban de un brazo. Los demás días no fui golpeado.

José Francisco Álvarez Álvarez: Estudiante de Ciencias Matemáticas; 20 años

Fui detenido el día cuatro de febrero de 1971 a las 9,30 horas de la noche. En el piso donde me detuvieron fui golpeado brutalmente en la cara, estómago, brazos. Sentado en un sillón y esposado por detrás, me hacían presión en las esposas mientras me golpeaban en todo el cuerpo. Así hasta que me trasladaron a la Jefatura Superior de Policía a las 11 de la noche. En la Comisaría me mantienen esposado mientras dos *sociales* me hacen la ficha de entrada y me golpearon en el rostro. Finalmente me llevan a los *grises*, me quitan las esposas y me bajan a los calabozos. En ellos permanezco todo el día 5 -incomunicado, naturalmente- sin que me suban a interrogar. El tratamiento en los calabozos es en general bueno por parte de los guardias, salvo algún caso aislado. El sábado 6, supongo que serían las 9 de la mañana, me suben al *interrogatorio*. Me encuentro en una habitación de unos 2 por 3 metros en la que están entre seis y diez *sociales* (entre ellos se encuentra Raimundo Maestro) y después de forcejear me esposan y comienzan los golpes en todo el cuerpo. Me quitan una esposa e intentan colocármelas por detrás, en cuclillas, y obligarme a caminar. Me tiran al suelo, quedando los pies en alto, y con unas varas, de unos 20 centímetros, que tienes un casquillo de hierro en la punta empiezan a golpearme, tras descalzarme, en las plantas de los pies, en las nalgas, así como en el pecho. Me levantan y en cuclillas con las manos esposadas bajo los muslos me golpean con las varas en las manos, nalgas, y brazos. Así están durante mucho tiempo hasta que me pasan a una habitación mucho mayor de unos 15 metros de largo. Allí prosiguen los golpes en todo el cuerpo, siempre esposado en la misma posición y volviendo una y otra vez a golpear salvajemente en las plantas de los pies, en las nalgas y muslos. A veces se colocaban varios con las varas e iban golpeándome en las plantas de los pies rítmicamente, mientras me tapaban la boca con pañuelos, dando muestras de un inusitado sadismo. Repetían los golpes en las manos.

En la derecha, después de 22 días, aun noto en los músculos del pulgar insensibilidad, cosquilleos y molestias.

Posteriormente cambiaron de método y se lanzaron a destrozarme psíquicamente, con continuos interrogatorios, amenazas de detener a mi esposa (esto ya lo dijeron en el 2º día y me cogieron las llaves de nuestro piso para, según ello ir a detenerla), careos con compañeros, golpes, aunque más suaves y espaciados y continuas amenazas de mantenerme allí sin comer ni dormir hasta que dijera algo o me hicieran, según decía Maestro, como a los conejos y me golpeaban en el cuello con la vara. Llegado el lunes y viendo como estaba la situación: dolores muy fuertes en glúteos y plantas de los pies que tenía hinchados, y todo el cuerpo, casi insensible los dos manos, los continuos interrogatorios y el torpedeo psíquico a que era sometido, y viendo imposible el soportar más esa situación, por la noche y con ayuda de un pequeño trozo de cristal de un termo para la leche, intente suicidarme cortándome las venas en la zona de flexión del codo en ambos brazos, logrando profundizar y cortar, fundamentalmente en el derecho, tras repetidos intentos que duraron más de cuatro horas. Pierdo gran cantidad de sangre y caigo mareado y con vómitos al suelo. El ruido atrae a los guardias de servicio y aunque intento ocultarme ven la celda con gran cantidad de sangre y abren. Me ponen un torniquete en el brazo e intento arráncamelo 3 o 4 veces. Creo recordar que un *social* que bajó a los calabozos me insultaba y daba patadas en el muslo derecho. Pase 6 días en el Hospital Provincial, con una pareja de *grises* continuamente y esposado a la cama, incomunicado hasta el último día que permitieron pasar a mi esposa. El médico de guardia (Pérez Serrano, hijo) pretendía trasladarme nada más llegar de la Casa Socorro a la Comisaría de nuevo hasta que le grité, no recuerdo exactamente, que era preso político y que ni a un asesino se le debía hacer pasar por comisaría en tal estado. Estuve vomitando el primer día y posteriormente el trato en el Hospital por parte de enfermeros y médicos fue correcto. El martes 16 fui trasladado de nuevo a comisaría. Nada más llegar me subieron a redactar una declaración y sometiéndome de nuevo a múltiples amenazas y careos con compañeros. Mi estado físico era muy débil y me mareaba solo de estar de pie; tenía que estar mojando constantemente los labios en agua pues debía tener fiebre. Repetían que podían tenerme allí 4 meses. Pero ese mismo día me trasladaron a la cárcel de Torrero.

José Manuel Abreu García: Estudiante de Filología Francesa, 23 años de edad

Durante 12 días que permanecí en comisaría después de mi detención, fui [...] a prestar declaración a causa de los golpes y amenazas recibidas. Me obligaron durante 16

horas, repartidas en dos días de 8 horas y a su vez en turnos de cuatro –mañana y tarde– a hacer la *bicicleta*, consistente en esposar las muñecas debajo de los muslos y caminar agachado durante este tiempo, a la vez que me golpeaban los policías con las manos, los pies y un bastón (al que llamaban los *Derechos Humanos*), en la cabeza, estómago, glúteos, cuello, piernas, tórax y planta de los pies; al igual que me amenazaban e insultaban. También recuerdo que me pegaron con una vara de madera en los testículos y puntas de los dedos. Pedí comida y médico y se me negó, diciendo que me dejarían morir allí. Me llamaron hijo de puta, cabrón, chulo, etcétera.

Hubo amenazas psicológicas de llevar allí a mi novia, diciéndome que la pegarían y le harían otra serie de burradas. Tengo que decir también que insultaron a las mujeres o novias de mis compañeros y a la mía propia.

De las señales que permanecían en mi cuerpo a la entrada en la cárcel, di cuenta al médico de la misma, quien las hizo constar en un libro y al juez instructor.

Mikel Azcue Gabilondo: Estudiante de 2º de Medicina. 21 años

Al entrar en Comisaría recibí la primera paliza entre seis o siete *sociales*, estando yo esposado. Me pegaron una vez en los testículos. Los cuatro siguientes días me interrogaron ocho o nueve o diez horas todos los días, esposado, haciendo la *bicicleta* con intervalos y a golpes de palo, puño, etcétera. Me hicieron varias veces el *quirófano* y me amenazaron varias veces con colgarme.

A parte de tres o cuatro días que no me tocaron, la tónica general fue igual: *bicicleta* y palo. Cuando el tercer día se enteraron que había estado hablando con Ramón Iruretagoyena en la celda, me dieron tal paliza que no me enteraba ni que hacía, perdiendo casi el sentido. Otra tortura suponía el hecho de estar aislado en la celda esperando que me subieran para interrogarme; en particular un día, que habían prometido interrogarme por la noche el día anterior, pasé toda la noche despierto esperando a que lo hicieran.

Adolfo Barbacil: 17 años. Estudiante

7 días en comisaría. Ocho horas de interrogatorio el primer día y cuatro los restantes. Obligado a hacer la *bicicleta*. Bofetadas, patadas en las piernas, puñetazos en el estómago y tirones de pelo.

Jesús Blesa Rabinal: 18 años de edad. Tornero:

17 días aislado en comisaría. Despedido de la empresa donde trabajaba por "*falta injustificada* al trabajo. Recibí golpes y torturas en varios interrogatorios. Esposado a una silla con las manos atrás me golpearon en todo el cuerpo. Entre tanto uno de ellos presionaba las esposas hacia el suelo con la rodilla. La *bicicleta* durante dos horas, con las esposas presionadas al máximo en las muñecas. Media hora recibiendo golpes con un bastón en los dedos de los pies. Torturas morales recordando a una hermana fallecida. Un total, en distintas sesiones de 18 horas de torturas.

José Castillo Monsegur: Estudiante de Filosofía. 21 años

Durante seis días me tuvieron. Estuve detenido en comisaría del cuatro al diez de febrero; fui objeto de malos tratos en los dos primeros. No puedo precisar el número de horas que me estuvieron golpeando varios componentes de la Brigada Social, pero sí el tipo de golpes.

Al principio fui golpeado indistintamente en la cara y el cuerpo, preferentemente en los riñones, recibiendo también algún golpe en el estomago. Luego con las manos esposadas a la espalda y en cuclillas, me hicieron recorrer la sala de torturas, dándome continuamente golpes en la espalda, en las nalgas, piernas y manos. También recibí un sin número de patadas y algunos golpes, perfectamente dirigidos a los riñones con el puño. Las esposas estaban muy prietas y lo forzado de la posición producía un intenso dolor en las muñecas. Cuando caía al suelo desvanecido por el esfuerzo de esta postura me trasladaban a una pequeña tarima, donde, una vez descalzo, me golpeaban fuertemente en las plantas de los pies, con un bastón de caña terminado en una punta de hierro empotrado. Este ciclo se repitió varias veces, alternando la *gallina* con los golpes en las plantas de los pies con el bastón, así como en otras partes del cuerpo, preferentemente en las piernas, nalgas, pecho y estómago. Todo esto, con insultos continuos, calumnias, amenazas, etcétera. Son el resumen de mi paso por comisaría.

Luís Cortés: 17 años. Estudiante

6 días en comisaría. Interrogatorios de tres horas por la mañana y seis por la tarde. Obligado a hacer la *bicicleta* y el *quirófano*. Tirones de pelo, patadas, puñetazos y golpes en los pies descalzos con una caña. Repetidos insultos.

Miguel Domínguez Rua: 19 años de edad. Trabajador de la construcción

21 días en la comisaría. Interrogatorios durante más de quince horas. Obligado a hacer la *bicicleta*. Golpeado en él estomago, oídos y en todas las parte del cuerpo.

José Joaquín García Gutiérrez

Torturas y malos tratos a los que he sido sometido durante mi estancia en comisaría, tras ser detenido el 23 de febrero de 1971. Puedo considerar como inicio de estos malos tratos la manera incivilizada en que 6 miembros de las Brigada Político Social irrumpieron en mi casa. Me sacaron materialmente de la cama a las 7,45 horas de la mañana, cuando todavía me hallaba durmiendo, Allí mismo trataron de infundirme miedo. Quiero hacer constar que nadie les había permitido entrar, ni ostentaban orden de registro. En comisaría les hice saber que, por haber padecido pleuresía, precisaba seguir tratamiento médico, de lo que se mofaron. Durante los 12 días que permanecí allí se me impidió utilizar los medicamentos.

Las torturas de que he sido objeto, consistían en esposarme hasta producirme rozaduras en las muñecas y de forma que me impedían incorporarme. Me vi obligado a caminar en cuclillas hasta caer al suelo por agotamiento. Al mismo tiempo me daban bastonazos en las nalgas y en las plantas de los pies, así como tirones de pelo, bofetadas en el rostro (me hicieron sangrar por la nariz), pecho y el estómago. Todo esto me produjo vómitos y fiebre. Por miedo de que enfermara (lo decían claramente), no recurrieron más a este tipo de torturas, pero sí a otras como patadas en las espinillas, tirones bruscos del pelo de las patillas y golpes en las orejas que repercutían en el tímpano y me producía una situación de agobio. Todo ello acompañado de insultos, palabras soeces y coacciones psicológicas.

Luís María Gimeno Gasca: 16 años. Estudiante

9 días en comisaría. En cuanto llegué, 9 horas de interrogatorio que fueron una constante paliza. Golpes en todo el cuerpo: pecho, estómago y testículos. Me obligan a hacer la *bicicleta*, tortura que no resistí más de tres cuartos de hora. Al caerme, fui descalzado y me golpearon los pies durante varias horas con un bastón. De nuevo me obligan a hacer la bicicleta, golpeándome en las nalgas con el citado bastón. Conservé un hematoma durante más de quince días.

Salvador Gimeno Gasca: Estudiante de 1º de Medicina. 19 años

Fui detenido el día 6 de enero de 1971, a las ocho horas, mientras me encontraba en la cama. Me trasladaron a la Jefatura, donde me tuvieron 9 días en celda individual de la que no salía más que a los interrogatorios. Nada más llegar a la Jefatura sufrí un interrogatorio de 6 horas, en el que intentaron amedrentarme diciendo que habían caído todos y habían *cantado*, que esto era un juego en el que había que saber *perder* y que tarde o temprano iba a *cantar*, pues tenían seis meses de tiempo y que, por otra parte, no diría nada nuevo, pues me habían traicionado y tenían muchas declaraciones en contra. Viendo que no servían sus historias, pasaron a las torturas físicas, como las que me hizo el social Eleuterio Fernández, alias el *Legionario*, pegándome en la planta de los pies descalzo, produciéndome un intenso dolor e hinchándomelos.

El resto de los días, menos alguno que se tomaron de descanso, me interrogaron mañana y tarde e incluso una noche: excepto los tres últimos días, que los dedicaron a pasar en limpio la declaración y a dejar que se fueran las moraduras y demás señales.

Durante el interrogatorio trataban de humillarme con todo tipo de torturas morales como insultos del tipo de *cabrón, ¿de qué te quejas si vives como Dios?*, me amenazaban con implicar a mi familia con pegar a mi hermano, detenido también, etcétera; [también] me torturaban físicamente haciendo la *bicicleta* que me debilitaba la fuerza y la voluntad, y golpeándome los pies con un bastón en todo el cuerpo mientras hacía la *bicicleta*, pegándome puñetazos en el estómago, golpes débiles pero reiterados en la cabeza y en el esternón, patadas en las manos esposadas que se me hincharon, etcétera.

Otra tortura suponía el hecho de estar aislado en la celda esperando que me subieran para interrogarme; en particular un día que me habían *prometido* interrogarme por la noche como el día anterior. Pasé toda la noche despierto esperando (temiendo) a que lo hiciesen.

Javier Iriarte López de G.: Estudiante de Selectividad de Ciencias

Arrodillado con los brazos en el suelo, Raimundo Maestro, me pegó unos cuantos bastonazos en las nalgas. Era casi al llegar a la comisaría.

Día 8 lunes. Por la mañana hice la *bicicleta* como una media hora. Me desmayé y me pusieron de pie, esposado. Las esposas las tenía prietísimas y, a medida que caminaba, aunque no siempre, me daban golpes en el hígado, con poca fuerza. Por la tarde hice lo mismo con las esposas más flojas. Sin contar los descansos, haría dos o tres horas. Esta vez si me golpeaban la cara. Después hice la bicicleta *bastante* tiempo. No sé, un par de horas con descansos. Ahora no me golpeaban. Por la tarde igual. Una hora, dos, o tal vez tres; me golpeaban en el hígado. Mas tarde unos cinco o seis codazos.

Ramón Iruretagoyena: Estudiante de 2º de Medicina. 19 años

En el momento de la detención, una paliza muy fuerte entre 8 y 9 *sociales*. Yo tumbado en el suelo. Sobre todo a base de patadas. De los 16 días que estuve en comisaría me pegaron todos menos los tres festivos y el que firmé la declaración. Me pegaban palizas sistemáticas, empleando casi siempre la caña. Me obligaron a hacer la *bicicleta* los tres o cuatro primeros días. Me pegaron en las plantas de los pies dos o tres veces, la primera durante 15 o 20 minutos.

Manuel Lucas de Pedro: Estudiante de Medicina 22 años

Día 4: al cogerme en el piso ya me dieron una buena paliza. Me metieron un pañuelo en la boca para que no gritase. Nada más bajarme a comisaría otra paliza de dos horas. Me hincharon un ojo hasta tapármelo. Estaban presentes Gilaberte y Raimundo

Maestro, así como 8 o 10 sociales más. Golpes en todas partes del cuerpo –los más dolorosos son en las costillas–, rodillazos en los testículos, insultos de todo genero (cabrón, perro, soriano cabrón, etcétera).

Día 5: todo el día en el calabozo.

El resto de los días son de interrogatorios a base de palizas. Uno de ellos me hacen la *bicicleta* durante dos horas. Al gritar me dan patadas y puñetazos. Uno de ellos me coge por el pelo, me incorpora y me da cabezazos contra las paredes. Otro me golpea con un hierro de una máquina de escribir en la cabeza.

Otro día me ponen en posición de firmes contra la pared y con un palo que termina en una punta de hierro me dan golpes –flojos– en los testículos.

En otra ocasión entra un *gris* en la celda y me da una gran paliza, alegando que yo había dicho que me habían quitado 7 pesetas. Los demás días siguen prodigándome las palizas, de forma espaciada, con un periódico bien doblado me golpean en la cara. Un *social* en otra ocasión me coge del cuello, apretándome hasta hacerme casi perder el conocimiento. En un cuarto de hora llegan a bajarme y subirme seis veces de los despachos a los calabozos. Al cabo de 20 días aún tengo dolores fuertes en las costillas y se nota el hematoma en el ojo izquierdo. De 60 kilos que pesaba antes de la detención me quedé en 56 al ingresar en la cárcel 10 días más tarde.

Julio Martínez Fernández: Radiotécnico. 20 años

Once días de permanencia en la comisaría. Durante tres horas y media fui obligado a hacer la *bicicleta*. Me golpearon por espacio de 20 horas, en sesiones de 5 y 4 horas: puñetazos, patadas y golpes en los pies descalzos con un bastón forrado de cuero y con la punta metálica.

Juan José Menéndez Sáez: Estudiante de tercero de Física. 21 años

Fui detenido el 3 de febrero de 1971. Me interrogaron ya esa misma tarde. Comenzaron desde un principio las palizas sistemáticas. En este primer interrogatorio estuve

en una sala grande. Me pusieron las esposas en las manos por detrás de las rodillas y me hacían caminar en cuclillas, durante todo el tiempo. Al mismo tiempo, me pegaban con unos bastones de bambú terminado en una punta de hierro, en los glúteos, en las manos y en la espalda. Cuando me caía agotado me ponían de pie y entonces comenzaban a golpearme el pecho, la cara y el estómago, mientras continuaba esposado por detrás. Aquel interrogatorio culminó cuando esposado me dejaron de cintura para abajo suspendido en el aire: *el quirófano*; entonces cuatro policías comenzaban a golpearme en los pies, previamente descalzos, con un bastón, puñetazos en el estomago y pecho; golpes en la cara, mientras otro de ellos, con bastones me golpeaba en los testículos.

Por la mañana del jueves, me subieron otra vez de los calabozos a interrogarme y empiezan, prácticamente, las mismas operaciones. A mitad del interrogatorio me trasladaron a la sala grande y después de recibir una bestial paliza en la cara y en el estómago, estoy a punto de perder el conocimiento. Luego me sientan y continúan pegándome con un bastón en el cuello. La tarde de ese día y la mañana del siguiente continúan con las palizas brutales. Tengo entonces la cara y los pies hinchados, marcas en los glúteos y la mano izquierda completamente amoratada. Durante los demás días, hasta el 15, en que hacen firmar la declaración definitiva, me siguen poniendo las esposas y haciéndome caminar y golpeándome la cara en algunas ocasiones. El día 18 soy trasladado a la cárcel y todavía conservo, después de doce días, una hinchazón en la mano izquierda. Durante todos los interrogatorios proferían constantes amenazas e insultos hacía mis compañeros.

Pedro Moreno Rodas: Estudiante de 3º de Físicas. 20 años

Fui detenido por la Brigada Político Social el 6 de febrero a las 5 de la tarde. Permanecí en la comisaría hasta el 18 del mismo mes. Después de mi detención, en comisaría fui interrogado durante tres horas y media, recibiendo varios golpes en la cara, siendo insultado (loco, cabrón, hijo de puta, etcétera) y amenazado. Enterada la policía, por una carta que llevaba en el bolsillo, dirigida a mis padres de una dolencia cardíaca, me dijeron que no avisarían al medico, que me golpearían igual, que (textualmente) *en caso de matarme me tirarían en un saco al Ebro* y que *nadie se enteraría de nada*. El lunes día 8 fui interrogado durante una hora, siendo golpeado en el rostro y nuevamente insultado. El jueves 11, fui interrogado durante unas tres horas y media, y al no decirles nada, únicamente me amenazaron e insultaron. El viernes 12, fui interro-

gado durante 8 horas (mañana y tarde), siendo obligado a caminar en cuclillas, con las esposas puestas y los brazos a nivel de los talones unas veces y de las corvas otras, durante hora y media; siendo golpeado en la cara y flancos e insultado. Asimismo fui obligado a sostener libros con los brazos en cruz, pero poco rato pues los dejaba caer. Al caminar en cuclillas me congestionaba fuertemente, dado lo cual, me obligaron a hacerlo a intervalos cortos.

Juan José Pascual Laviñeta: 17 años. Administrativo

Dos días en comisaría. 20 horas de interrogatorio, de las cuales dos haciendo la *bicicleta* y el resto recibiendo golpes en todas las partes del cuerpo. Al mismo tiempo que la *bicicleta*, golpes con un bastón, patadas y tirones de pelo.

Ángel Pérez Sola. Estudiante de 2º de Medicina

La policía me detuvo el día 4 de febrero de 1971. Ese día me interrogaron durante 6 horas ininterrumpidas, sin dejar de obligarme a hacer la *bicicleta* y a la vez pegándome con las manos, puños, etcétera, y en la cabeza, glúteos, espalda, planta de los pies. Eso me hicieron durante doce horas más, aproximadamente, divididas en tres periodos de cuatro horas, más o menos diarias en los días siguientes. A la vez que me golpeaban me insultaban constantemente. También me pegaron puñetazos en los testículos. Me llamaron *cabrón*, *hijo de puta*, *maricón*, *burro*, *idiota*, etcétera. Así me obligaron a firmar la declaración los de la brigada Político Social.

Floreal Torguet Pena: Trabajador de la construcción

El 1º de febrero, dirigiéndome a mi casa, después de terminar mi jornada de trabajo, fui detenido por cinco agentes de la Brigada Político Social. Llevado a comisaría se me acusó de llevar hojas clandestinas editadas por el Comité Provincial del Partido Comunista.

A la mañana siguiente, 2 de febrero, me suben de los sótanos a una habitación para el interrogatorio. Se me acusa de difundir hojas clandestinas, de ser miembro de Co-

misiones Obreras, de conocer a otros miembros de Comisiones Obreras, de haber asistido a reuniones y asambleas no autorizadas.

La tortura: Se me ordena colocarme en medio de la habitación, se me echan todos encima, se me esposa -antes me habían hecho quitarme gabardina y chaqueta- me quitan los zapatos y empiezan a pegarme. Uno con un bastón de madera de unos tres centímetros aproximadamente de diámetro, con un trozo de hierro en la punta. Me golpean salvajemente en la espalda, las manos esposadas detrás, en las piernas y muslos. Con los puños me golpean preferentemente en el pecho y el estómago. Caigo varias veces al suelo medio inconsciente. Me levanto. Grito: ¡Asesinos! ¡Cobardes! ¡Cabrones! ¡Hijos de puta! Arrecian los golpes. Quieren que diga nombres. Digo que no sé nada y que tampoco diría nada. Prefiero morir. Entonces uno me golpea con el hierro sistemáticamente en la cabeza, a un lado y a otro, de atrás adelante. Siento hinchárseme la cabeza. Trato de defenderme. Me golpean más fuerte. Caigo al suelo. Me pisan brutalmente los pies. Quieren que me levante. No me siento con fuerzas. Me echan agua en la cabeza. Me levantan. Ya no noto el dolor. Me niego a decir nada. Me golpean en la cabeza, en la nuca. Se me enturbia la vista pero los golpes ya no me duelen. Me golpean en el hígado. Caigo medio inconsciente. Me echan agua. Me pinchan con el bastón. Ya no tengo fuerzas de reaccionar. Les digo que me maten. Por fin me levantan y ordenan que me bajen al calabozo. ¿Cuánto tiempo ha durado la sesión? No lo sé. ¿Dos o tres horas? No tengo noción del tiempo.

Soy más fuerte que ellos: Voy recobrando la sensibilidad en las manos. Me toco la cabeza, está hinchada y blanda. Por el ojo derecho veo una mancha de sangre. El dedo gordo del pie derecho se ha hinchado desmesuradamente. En las piernas tengo bultos enormes. En el pecho morados muy grandes y me duele mucho. Pero estoy contento. Soy más fuerte que ellos. Siento que pueden hacerme lo que quieran, que no diré nada. No daré a ningún amigo. El dolor son diez minutos, luego no se sienten los golpes ni el dolor.

Por la tarde me vuelven a subir. No me aguanto y me apoyo en las paredes. Cierro los ojos del dolor. Me amenazan. Me niego a todo. Quieren que me agache para hacer la *bicicleta*. Me niego rotundamente. Les digo que yo no me torturo. Que me torturen ellos, pero yo no haré nada de lo que me digan.

5 de febrero. Ya no me ponen la mano encima. Tengo una conversación con un jefe de grupo y le digo que si supiese algo no diría nada, no daría ningún nombre, porque eso sería para mí una tortura moral más grande que las torturas físicas.

Estas podrían durar los cinco meses del estado de excepción, las otras durarían toda la vida.

Hasta el día 10 no me hicieron visitar. El pie y el tórax me dolían mucho. El dedo del pie estaba roto por dos sitios. Lo había tenido diez días sin hacerle nada. Por fin me lo escayolaron el día 11.

Marzo de 1971

HISTORIA, TRABAJO Y SOCIEDAD

Autores

AUTORES

ANDREA TAPPI es doctor en Historia por la Universidad de Perugia y por la Universidad de Padua. Su formación e investigación abordan distintos aspectos de la historia contemporánea y de la historia económica y empresarial, sindical y de la organización del trabajo fabril. Con respecto a estos ámbitos ha publicado el libro *SEAT: modelo para armar. Fordismo y franquismo (1950-1980)* en 2010. Entre sus trabajos más recientes, "Produzione e ambiente. La società Anglo-romana per l'illuminazione di Roma e la prima zona industriale all'Ostiense", 2021, y con Javier Tébar Hurtado, "El Frente Marítimo de Poblenou: un territorio paradigmático de la Barcelona obrera e industrial", 2020.

NATALIA TEREKHOVA trabaja en la Asociación de Estudios Gramscianos de Moscú. Se ha especializado en las relaciones políticas y económicas entre Italia y la Unión Soviética, publicando, entre otras , algunas contribuciones sobre la figura del secretario general del Partido Comunista Italliano, Palmiro Togliatti, en la historiografía soviética y rusa, y sobre todo la ciudad de Togliattigrado como *company town* dominada por la presencia de la fábrica Fiat.

MARCOS OLMOS PEDRONI es ingeniero de producción, licenciado por la Universidad Federal de São Carlos (Brasil). Ha trabajado en varias empresas hasta 2017, cuando decidió seguir un Máster en Historia en la Pontificia Universidad Católica de São Paulo (PUC-SP), que consiguió en 2019. Actualmente se encuentra en el último año de su doctorado en Historia de la misma institución. Su tema de estudio es la llegada de la empresa automovilística Fiat a Brasil en la década de 1970, en medio de la dictadura militar, así como el impacto económico, social y político en el Estado de Minas Gerais, donde la multinacional italiana construyó su primera fábrica en el país.

CAMILLO ROBERTINI es doctor en Estudios Históricos por la Universidad de Florencia y Siena. Ha sido becario posdoctoral del CONICET en Argentina. Actualmente se desempeña como investigador en el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile. Es autor de Érase una vez la Fiat en Argentina: una cadena de

montaje entre memorias e historias (1964-1980), Prometeo, Buenos Aires 2022 (ed. italiana Mondadori, 2019).

RICARD ROSICH ARGELICH es graduado en Historia y máster en Formación del Profesorado de Educación Secundaria Obligatoria por la Universitat de Barcelona, y también máster en Historia Contemporánea y Mundo Actual por la Universitat de Barcelona y la Universitat Oberta de Catalunya. Es miembro del Centre d'Investigacions Film-Història, y actualmente trabaja como investigador predoctoral FPU en la Sección de Historia Contemporánea y Mundo Actual de la Universitat de Barcelona, donde desarrolla su proyecto de tesis doctoral centrado en el estudio del impacto y la transformación cultural que conllevó el fenómeno del automóvil durante el desarrollismo franquista en tres imaginarios colectivos diferentes: el político, el social y el empresarial. Ha publicado artículos en revistas especializadas como *Artificios*, *Íber* y *Film Historia Online*. Recientemente, ha visto la luz su primera monografía titulada *Franquisme sobre rodes. Discurs, imaginari i cultura de l'automòbil a l'Espanya del desenvolupisme (1950-1975)* [Faber & Sapiens / Ápeiron Ediciones, 2022].

RUBÉN VEGA GARCÍA. Profesor de Historia Contemporánea de la Universidad de Oviedo. Director del Archivo de Fuentes Orales para la Historia Social de Asturias. Ha trabajado sobre los períodos franquista y democrático siguiendo líneas de investigación basadas en culturas del trabajo, movimiento obrero, represión, conflictos sociales y procesos de desindustrialización. Miembro del grupo *Historical Cultures of Labour under Conditions of Deindustrialisation*, dentro de la European Labour History Network e investigador principal del proyecto *Cambio Sociocultural, Memoria, Patrimonio e Identidades en contextos de Desindustrialización*.

RAMÓN ALÓS. Economista y sociólogo. Miembro del *Centre d'Estudis Sociològics sobre la Vida Quotidiana i el Treball (QUIT). Institut d'Estudis del Treball (IET) - Universitat Autònoma de Barcelona*. Coeditor de *Pasos a la Izquierda*. Ha publicado numerosos artículos relacionados con el mercado de trabajo las relaciones laborales y los sindicatos. Ha publicado con otros autores *Trabajar en prisión* (Icaria, 2007).

PERE JÓDAR es profesor jubilado de Sociología de la Universidad Pompeu Fabra. Es asimismo coeditor de la revista electrónica *Pasos a la Izquierda*. Ha publicado numerosos artículos relacionados con el mercado de trabajo, las relaciones laborales y los sindicatos. Coautor con Jordi Guiu de *Parados en movimiento. Historias de dignidad, resistencia y esperanza* (Icaria, 2018).

MARIANO MONGE JUÁREZ, profesor de Historia Contemporánea en la Universidad de Murcia. Ha sido también investigador en la Universidad de Alicante y ha desarrollado proyectos de cooperación y desarrollo en Perú. Sus líneas de investigación se centran en la historia biopolítica desde la óptica del materialismo histórico. Sus últimos trabajos de investigación han sido: *El fantasma de la difteria en España: políticas legislativas, 1886-1923* y *Tuberculosis y franquismo. El plan nacional de erradicación de la tuberculosis, un factor de aprobación de la dictadura ante la Europa liberal, 1965-1975.*

ANNE MORELLI es historiadora y profesora emérita de la Universidad Libre de Bruselas. Sus trabajos están dedicados al siglo XX europeo y más específicamente a los excluidos de la Historia: extranjeros, mujeres, rebeldes, emigrantes belgas… También ha publicado *revisiones* de mitos de la versión tradicional de la Historia, especialmente a propósito de personajes ilustres, considerados hasta entonces intocables, como la reina Fabiola o el primer ministro belga Destrée. Su libro *Principes élémentaires de propagande de guerre*, ha sido publicado en siete idiomas, habiéndose convertido su versión en japonés en un clásico.

HISTORIA, TRABAJO Y SOCIEDAD

Normas

NORMAS DE RECEPCIÓN Y REDACCIÓN DE ORIGINALES

Los artículos, recensiones y notas de lectura se enviarán por correo electrónico a *jbabiano@1mayo.ccoo.es* en un anexo en formato word. En el correo el autor/a enviará su teléfono y nombre completo.

HISTORIA, TRABAJO Y SOCIEDAD admite artículos, estados de la cuestión y ensayos bibliográficos relativos a la Historia Social y del Trabajo de la época contemporánea.

HISTORIA, TRABAJO Y SOCIEDAD se publica en edición digital y en papel.

Los autores deben enviar sus artículos originales y que no hayan sido publicados con anterioridad.

Junto a los artículos se remitirán dos resúmenes de 100 palabras en español y en inglés; cinco palabras clave, también en ambos idiomas, y una breve nota curricular de 100 palabras. Todo ello en times new roman 12.

La **extensión** de los artículos será de un máximo de 8000 palabras en times new roman 12, salvo las notas a pie de página que serán a cuerpo 10. Se entiende que los márgenes superior, inferior, derecho e izquierdo de la página se ajustan a las medidas estándar de word. Esta extensión incluye gráficos y cuadros, que irán numerados e insertos en el texto. El interlineado del texto será sencillo, con un espacio más de separación entre párrafo y párrafo.

Los artículos NO irán acompañados en ningún caso de fotografías o grabados.

Las notas irán a pie de página, salvo que se cite por el sistema americano de paréntesis, en cuyo caso se añadirá una bibliografía al final del artículo. Las notas a pie de página irán a cuerpo 10 en times new roman y a un espacio. La separación entre nota y nota será de 2 espacios.

Los artículos irán encabezados por el título, en mayúsculas y negritas. A continuación aparecerá el nombre y apellidos del autor/a en la parte superior central de la primera página del artículo. Debajo del nombre del autor/a aparecerá en cursiva la institución a la que se halla adscrito/a. Los títulos de los epígrafes, si los hubiera, irán en minúsculas y negritas, sin numeración alguna. No se insertará sangría en la primera línea tras el punto y aparte.

Las citas textuales irán en cursiva, sin comillas. Hasta tres líneas irán insertas en el texto. En caso de sobrepasar estas dimensiones irán en párrafo aparte, en cursiva, a un espacio y con una sangría en el lado izquierdo en todas las líneas.

La sección de Notas tendrá una extensión máxima de 6.000 palabras Las recensiones de libros tendrán una extensión de mil palabras como máximo, a doble espacio e irán encabezadas por el autor: *título*, lugar de edición, editorial, año, nº de páginas. Todo ello en negrita. El nombre del autor de la recensión irá al final de la misma.

En el caso de que la recensión se refiera a varios libros o se trate de un ensayo bibliográfico, su extensión puede prolongarse hasta las 4.000 palabras, como máximo.

Sistema de citas:

a) **Monografías**. APELLIDOS, Nombre: *Título de la monografía*. Lugar de edición, Editorial, Año.

b) **Capítulo de libro**: APELLIDOS, Nombre: "Título del artículo", en APELLIDOS, I., [inicial del nombre] (dir., ed. *o* comp.): *Título de la monografía*. Lugar de edición, Editorial, Año, pp. xxx-xxx.

c) **Artículos de revista**: APELLIDOS, Nombre: "Título del artículo", *Título de la revista*. Año, número, pp. xxx-xxx.

d) **Documentos de archivo**: AUTOR (en su caso): *Título del documento*. Lugar, fecha. Archivo. *Fondo Documental,* Signatura. Archivo.

e) **Textos en edición electrónica:** Igual que en los casos anteriores**.** En **internet**: http://www... [consultado el día de mes de año]

f) **Sistema americano de citas**: (APELLIDOS, fecha de edición: páginas). Al final del artículo se añade bibliografía aplicando el sistema precedente.

g) **Cuando se cita un libro**, capítulo, artículo o documento y vuelve a citarse de manera inmediata posterior, se usará: *Ibidem*, pp. XXX.

h) **Cuando se vuelve a citar**, pero con terceras referencias entre ambas citas, se hará como en a), b), c), d) y e), pero escribiendo las primeras palabras del título, seguidas de puntos suspensivos y omitiendo según el caso: lugar de edición, editorial y fecha; referencia de la obra colectiva; nombre, año y número de la revista; nombre del archivo.

Dossier: FIAT, una empresa global

Andrea TAPPI: Presentación.

Natalia TEREKHOVA: *La Fiat en San Petersburgo, Moscú y a orillas del Volga.*

Marcos OLMOS PEDRONI: *La llegada de la FIAT a Brasil en la década de 1970. Un abanico de oportunidad para entrar en el mercado oligopolístico brasileño del automóvil.*

Camillo ROBERTINI: *Una fábrica de autos hecha de papel. La historia de la Fiat Concord Argentina a través de su revista de empresa* Nosotros *(1964-1978).*

Ricard ROSICH ARGELICH: *SEAT en los imaginarios político y social durante el Franquismo (1950-1975).*

Estudios

Rubén VEGA: *Reconfigurando el trabajo, deconstruyendo el movimiento obrero, borrando memoria. Muerte y resurrección de la construcción naval en Gijón en el siglo XXI.*

Pere JÓDAR y Ramón ALÓS: *Fuerzas del trabajo y conflicto social en un capitalismo en transformación.*

Mariano MONGE JUÁREZ: *La cuestión social, hombres, mujeres y trabajo infantil. Los orígenes de la industrialización en Elche a finales del siglo XIX.*

Anna MORELLI: *Blanquear una biografía: las mentiras de un gran músico español en relación con su estancia en Bélgica.*

Documentos

Dossier sobre las torturas realizadas por la BPS en Zaragoza durante el estado de excepción (14 diciembre 1970 a 14 junio 1971).

Dossier: FIAT, a global company

Andrea TAPPI: Presentation.

Natalia TEREKHOVA: *Fiat in St. Petersburg, Moscow and on the Banks of the Volga.*

Marcos OLMOS PEDRONI: *The Arrival of Fiat in Brazil in the 1970s. A Range of Opportunities to Enter the Oligopolistic Brazilian Automobile Market.*

Camillo ROBERTINI: *A Car Factory Made of Paper. The History of Fiat Concord Argentina Through its House Organ* Nosotros *(1964-1978).*

Ricard ROSICH ARGELICH: *SEAT in the political and social imaginaries during Francoism (1950-1975).*

Studies

Rubén VEGA: *Reconfiguring Work, Deconstructing the Labor Movement, Erasing Memory. Death and Resurrection of Shipbuilding in Gijón in the 21st Century.*

Pere JÓDAR y Ramón ALÓS: *Labour Forces and Social Conflict in a Changing Capitalism.*

Mariano MONGE JUÁREZ: *The Social Question. Men, Women and Child Labor. the Origins of Industrialization in Elche at the End of the XIXst Century.*

Anne MORELLI: *Whitewashing a Biography: the Lies of a Great Spanish Musician About his Time in Belgium.*

Documents

Dossier on the Tortures Carried out by the BPS in Zaragoza During the State of Emergency (December 14, 1970 to June 14, 1971).

FUNDACIÓN PRIMERO DE MAYO

ISSN 2172-2749

11

9 772172 274008