Historia de SEAT (Volumen I)

José Sanz Neira

Primera edición, abril de 2017
© José Sanz Neira, 2017

Diseño de portada: Leopoldo Torroba
Corrección: Itziar Pañeda

Maquetación y diseño: Javier Labrador
Avant editorial
Dante Aligheri, 123
08032 Barcelona
www.avanteditorial.com
editores@avanteditorial.com

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com)

Este libro ha sido impreso siguiendo las normativas:
UNE — EN — ISO — 14001 de gestión ambiental
UNE — EN — ISO — 9001 de gestión de calidad
ISBN: 978-84-16864-31-7
Depósito legal: M-43380-2016
BIC: BGB

Imprime Podiprint
Impreso en la Unión Europea

SEAT

Volumen I

Los años del franquismo

José Sanz Neira

avant
editorial

SEAT

NOSTALGIA DE UNA ÉPOCA
HISTORIA, MOMENTO Y EVOLUCIÓN
1950–1975

Este trabajo recopilatorio pretende contar la historia de la marca SEAT, a través de los modelos lanzados al mercado, en sus distintas fechas y coincidiendo con el momento del automóvil en España.

Año tras año, irán apareciendo fotografías, relatos y comentarios, acaecidos dentro del marco de ese año.

Debo disculparme, porque en mi afán de mostrar imágenes para los textos, no todas las fotografías aportadas son de calidad, pero como dice el popular refrán «vale más una imagen que mil palabras». Sean comprensibles.

Junto a esto, las efemérides, que para mí personalmente despiertan mi nostalgia de tiempos pasados y que siguieron paralelas a la evolución de la marca. Así, no creo concentrar estos relatos en un monográfico.

Tengo que decir, que toda mi vida laboral, ha pertenecido a SEAT, pasando por distintos puestos de trabajo, durante 42 años. Por ello, el sentimiento hacia la marca es patente.

Hemos de reconocer que la industria del Turismo, junto al Automóvil, son las industrias más importantes, y SEAT es la primera marca de automóviles de nuestro país.

A pesar de que la historia del automóvil nace en el año 1769, con la invención de la máquina de vapor, no explico su historia pero sí que formamos parte de ella.

Por ello, creo que merece la pena recoger su evolución a través de estos 60 años de existencia, teniendo en cuenta que ha marcado el camino de la motorización y el acercamiento entre los pueblos y ciudades, en otro tiempo lejanos, por la falta de medios de transporte propios, que hoy nos parecen imprescindibles.

Pero SEAT es mucho más que el masivo 600 o el pionero 1400. Es la historia de la primera industria automovilística española, productora de coches, tan arraigados entre la clientela como el 1500, el 124, el 127, el Ritmo o el Ibiza y, últimamente, el León, el Toledo, el Altea, en sus recientes versiones.

Fue una empresa filial de FIAT hasta 1980, superando a la dictadura de Franco, fecha en que la marca italiana decidió romper sus relaciones, debido a la crisis del sector y la presión de sus sindicatos, vendiendo al INI (Instituto Nacional de Industria) su participación.

En 1982, SEAT entra en la órbita de Volkswagen y, un año después, se produce el SEAT cinco millones. En el año 1995 se alcanza la cifra de diez millones: un Toledo TDI, color rojo volcán.

Se dice pronto.

Su evolución es notoria, dando un enorme impulso a la industria auxiliar, creando a su vez una red de venta y asistencia técnica, en los cinco continentes.

La idea de recopilar y exponer estos recuerdos, vividos por la empresa y una parte compartidos conmigo, bailaba en mi mente, y ha encontrado el apoyo en una Web creada por el señor Marçal Guardiola, de la cual me hago eco, añadiendo y ampliando datos y noticias, para completar al máximo la historia y los momentos vividos.

Así, recogiendo datos internos editados y publicados por la propia fábrica, publicaciones en libros y revistas del sector, periódicos locales, así como distintos medios gráficos y, cómo no, datos obtenidos valiosamente de Internet en muy distintas páginas monográficas —además de aportaciones de material por mis compañeros—, este ha sido el resultado.

Trabajo recopilado y realizado
por José Sanz Neira
Ingeniero Técnico de SEAT
Barcelona, marzo 2016

PREÁMBULO

España en plena posguerra y viviendo encerrada en sí misma, a falta de todo, fue cuando el Gobierno de Madrid concibió el ambicioso proyecto de poner a España sobre ruedas.

Sin menospreciar al glorioso hispano-suiza, sino que se trataba de crear, una nueva industria de gran serie, que produciría coches para España, coches populares, que pondrían al país sobre ruedas y conseguir así, el despegue económico.

A falta de experiencia y medios necesarios, ¿con quién se harían los coches?

A finales de los 40 se establecieron conversaciones con los principales fabricantes de países vecinos.

Así hubo contactos con Volkswagen, para producir El escarabajo, pero no fructificó; el conflicto mundial y su recuerdo estaba vivo aún y el acuerdo no sería muy diplomático.

Hubo acercamientos con Renault pero la compañía francesa pensaba establecerse por su cuenta en España. Para este fin estaba en contacto con un banquero, asociado al propio hermano de Franco, Nicolás.

Se decidió formar sociedad con Ford pero las relaciones políticas del momento lo desaconsejaron.

Finalmente, se llegó a FIAT, con quien el gobierno español sí llegó a un trato.

Planelles, Ministro de Industria, y Suances, presidente del Instituto Nacional de Industria (INI, creado en 1941), se pusieron rápidamente de acuerdo: idioma similar, ambos latinos, una evidente oportunidad política.

El 26 de octubre de 1948 se firmaba el acuerdo entre Juan Antonio Suances y el presidente del grupo turinés, el profesor Valetta, para la fabricación del 1400 en España.

Y fue una suerte, ya que los Austin 40 y Morris Oxford, británicos, o bien el Peugeot 203, francés, no estaban tan desarrollados como el 1400, más innovador, robusto y económico.

El 7 de junio de 1949, por decreto de la Presidencia del Gobierno, se dispuso la constitución de la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, con objeto de dotar a España de una industria hasta entonces desconocida: la fabricación de automóviles en serie.

Se eligió la Zona Franca de Barcelona, por decisión e imperativo de FIAT, muy a pesar del gobierno centralista, como emplazamiento de la factoría.

1950
NACIMIENTO DE SEAT

Comprendiendo el Jefe del Estado y su gobierno que la fabricación de un automóvil de tipo medio, daría relevancia al proceso de industrialización, que se llevaba a cabo en España, dispusieron la creación de una fábrica, capaz de una producción , de hasta 20.000 coches / año, en dos turnos de trabajo, pudiéndose aumentar en el futuro.

Un decreto de la Presidencia del Gobierno, de fecha 7 de junio de 1.949, dispuso la constitución de SEAT, con la participación del Instituto Nacional de Industria (I.N.I.), las seis principales entidades bancarias españolas y la FIAT, después de la aceptación de las partes, al ofrecimiento que se les hizo.

FIAT, que ya desde 1.930, con la implantación en España de la fabricación de uno de sus modelos de coche y que dos años después, por motivos políticos, la obligaron a abandonar el proyecto y que trataron de volver a poner en marcha en 1.939 sin éxito, como empresa privada, no llegando a buen fin.

Dado que las relaciones políticas, eran adecuadas en ese momento, se pensó en FIAT, como socio constructor de uno de sus modelos, con la garantía de tan renombrada casa italiana.

El martes 9 de mayo de 1.950, se funda la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, Sociedad Anónima (S.E.A.T.S.A.).

La nueva Sociedad, quedó incorporada al Instituto Nacional de Industria. La formaron, el I.N.I., con el 51 por ciento, la banca española (6 bancos), con el 42 por ciento, y FIAT participaba con el 7 por ciento.

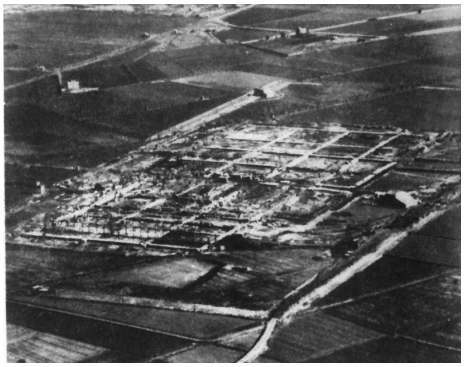
Siendo, por tanto, una empresa del Estado, con un capital social de 600 millones de pesetas, en forma de 600.000 acciones de 1.000 pesetas cada una.



Copia de una de estas acciones.

El primer contrato de Servicios que firmó SEAT, fue con el Consorcio de la Zona Franca, el 27 de junio de 1.950, para arrendar 220.000 metros cuadrados al precio de 2,50 pesetas el m^2. La operación fue presidida por el notario D. Antonio Gual Ubach. La primera inversión que efectuó SEAT, fue de 5.533.956 pesetas con 30 céntimos, el 28 de septiembre de 1.950, para pagar al I.N.I., los derechos de utilización del contrato, que el propio I.N.I. había suscrito con FIAT.

Del capital inicial de 600 millones de pesetas, más de la mitad correspondían a la adquisición de maquinaria procedente de Norteamérica y de los cinco principales países del Occidente europeo. El «Plan Marshall» ayudó a levantar los cimientos de la factoría, que contrariamente a las preferencias de la mayoría de los mandos victoriosos, se ubicaría en la Zona Franca, de Barcelona, en lugar de un paraje más español. Los principales lugares de responsabilidad fueron ocupados por ingenieros militares, como D. José Ortiz de Echagüe, primer presidente de SEAT, a sus 74 años, procedente de la empresa Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), que lo fue hasta mayo de 1.967, sucediéndole D. Juan Sánchez Cortés. El primer organigrama de la compañía se creó en octubre de 1950, fecha en la que se constituyó la delegación de SEAT en FIAT, al mando de un ingeniero que dependía directamente de la presidencia y que se hizo cargo del proyecto y realización de la fábrica. Esta delegación continuó desempeñando su función hasta 1983, en que fue trasladada a Wolfsburg. Entonces el domicilio social de la Sociedad estaba en la calle Rey Francisco, 4 de Madrid y sus primeras oficinas en Barcelona, estuvieron situadas en la Vía Layetana, 158–160. SEAT no contaba con más de 12 empleados, al final de este primer año de existencia oficial, esencialmente ingenieros militares, dado que el Ejército agrupaba entonces buena parte de los elementos técnicos del país.





Primeras imágenes de los terrenos y visita a las obras.

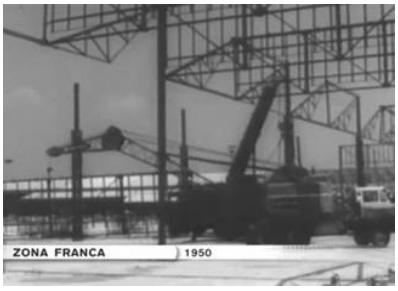
Los primeros pilotes, que habían sido plantados en la blanda tierra de la Zona Franca, no inspiraban confianza, Luis Villar Molina debía asegurar su solidez, nombrado por Ortiz de Echagüe como constructor, lo que asumía recorriendo a caballo las obras en compañía de su hijo de trece años, que más adelante desempeñaría un puesto importante en la empresa. Es desde diciembre de este año el encargado de levantar la factoría.











Algunas imágenes más, se empezaban a levantar los edificios.

RECORDANDO

En la radio suena la melodía «Indian Summer», de Víctor Herbert, es la sintonía musical del programa Consultorio de Elena Francis (dirigido por Francisca Bes), que iniciaba su andadura en el año 1947 y se convertiría en uno de los más escuchados de la historia de la radio. Estuvo 37 años en antena. La precursora del consultorio fue Francisca Bes, esposa de un miembro de los Fradera, propietarios de un importante Salón de Belleza y Laboratorios Cosméticos. El consultorio, nace como un espacio que aconseja a la mujer, al mismo tiempo que publicita sus propios productos de belleza.





A lo largo de su trayectoria, tuvo varias voces. La primera de ellas fue de la locutora María Garriga, que la sustituyó Rosario Caballé. Pero la más recordada, es la de Maruja Fernández, por su personal voz. La temática de las consultas era variada, pero los problemas de índole sentimental eran los más repetidos.



La historia del ***cómic*** *se remonta a* ***1904,*** *en nuestro país se publica* ***«En patufet»*** *(en lengua catalana).*

Este año, nace la publicación de la 2ª serie del cómic: ***«Hazañas Bélicas».***



Para el público femenino, referido a las niñas, ya existía desde el año anterior, la publicación: ***«Cuentos de Florita».***



Y en el año ***1917*** *nace el* ***TBO,*** *cuyo éxito dio nombre a todas las publicaciones infantiles venideras, «cuyos temas se desarrollan en series de dibujos», según consta en la* ***Real Academia.***





En el terreno deportivo, el entrañable ***Matías Prats,*** *cantó el gol del ariete bilbaíno* ***Telmo Zarraonaindía «Zarra»****, en los campeonatos mundiales de Brasil, en el encuentro contra Inglaterra, que tantas veces se ha comentado como hecho deportivo histórico.*
Zarra ha sido uno de los jugadores más carismáticos del Athletic Club. Se hizo famoso con un gol a la Selección Nacional de Inglaterra durante la Copa del Mundo de 1950.
El gol fue conseguido a medias entre Zarra y Matías Prats, el locutor de Radio Nacional de España, que informó del tanto desde el estadio de Maracaná, en Río de Janeiro.

Cinco años después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, el mundo vuelve a entrar en crisis: con el ataque de **Corea del Norte,** comunista, a **Corea del Sur,** capitalista, da inicio la **Guerra de Corea,** que obliga a entrar en escena a las grandes potencias. La **ONU,** toma partido por Corea del Sur. Sucedía el 25 de junio de 1950.

ALGUNOS RECUERDOS MÁS DE OTROS TIEMPOS



El riego del arbolado de la ciudad



El reparto del vino en garrafas de cristal

31 de Enero: El Presidente de los Estados Unidos, ***Harry S. Truman,*** encarga al organismo responsable de la energía nuclear el desarrollo de la bomba de hidrógeno (Llamada ***«bomba H»***).

1 de Marzo: Los nacionalistas chinos crean un estado en la isla de Taiwán, cuyo objetivo es expulsar a los comunistas del continente.

El líder del Partido Nacionalista Chino ***Chiang Kai-shek,*** proclama en la isla de Taiwán la República China.



Chiang Kai-shek y su esposa regresan de su exilio en Estados Unidos.

2 de Marzo: Se inaugura oficialmente en Madrid el tren articulado *TALGO.* Entró en el Registro Mercantil con el famoso acrónimo: ***T****ren* ***A****rticulado* ***L****igero* ***G****oicoechea* ***O****riol.*

«El gran descubrimiento de Goicoechea es que **los ejes van entre vagón y vagón, y las dos ruedas del eje no se mueven a la par,** no son solidarias».

Además, esa libertad resolvía otros problemas, como salvar la diferencia entre el ancho de vía español y el europeo. En 1950 entraron en servicio los primeros trenes **TALGO II.** Velocidad comercial de **120 km/h.** En pruebas alcanzaron 150 km/h.

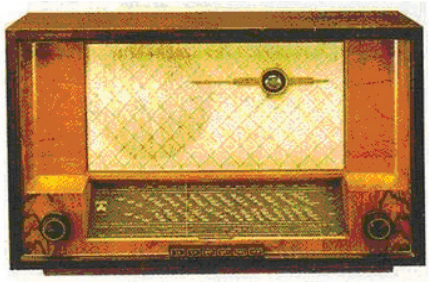




El TALGO. En su primer viaje: Madrid-Irún

1 de Junio: Después de trece años de aislamiento internacional, trece países participan en la Feria de Muestras.

27 de agosto: En la exposición de aparatos de radio de Düsseldorf, pueden contemplarse los primeros receptores de radio de onda corta.



Aparato de radio de onda corta

4 de Noviembre: Naciones Unidas **revoca la sentencia de 1946,** del aislamiento internacional de España.

17 de Noviembre: En el cine Windsor se estrena la película **«Lo que el viento se llevó».** Conseguiría batir todos los record de taquilla, permaneciendo 255 días en cartel.

24 de Diciembre: España y Estados Unidos reanudan sus relaciones.

1951

Decidido su emplazamiento en Barcelona, próximo a excelentes vías de comunicación, dotado de ramales de enlace a nuestra red ferroviaria y que en un día próximo, al realizarse los proyectos del Puerto de la Zona Franca, quedaría junto a una de sus dársenas, contorneada por amplios muelles de atraque, lugar adecuado.

Los trabajos iniciados el diciembre pasado, después del terraplenado, pilotaje y saneamiento del terreno, comenzaron seguidamente y, al mismo tiempo, fueron iniciadas las tramitaciones de los permisos de importación y obtención de los importantes créditos de divisas, necesarios para la adquisición de más de ochocientas máquinas, que habían de instalarse para la producción de 20.000 coches/año.

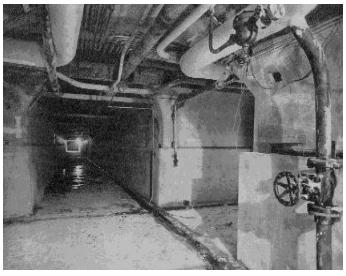
Superadas las dificultades naturales para tan cuantiosas importaciones, y realizados los estudios preliminares, se decidió en junio de este año intensificar las obras de cimentación y saneamiento del subsuelo, para construir la fábrica y que ésta se encontrara en condiciones de recibir la maquinaria, a medida que tuviese efecto la importación.

Estas obras revistieron especial importancia, pues dada la poca cota del terreno fue preciso un rellenado de tierras, de más de 200.000 m3, bajo las cuales hubo que establecer 4.500 m de alcantarillas, 1.400 m de tubería de drenaje y hasta 3.000 m de una amplia galería subterránea, de circulación por la que habrían de establecerse y mantenerse, todos los servicios de vapor, aire a presión, canalizaciones de pintura, agua industrial y contra incendios, agua potable y red eléctrica de distribución de alta y baja tensión.

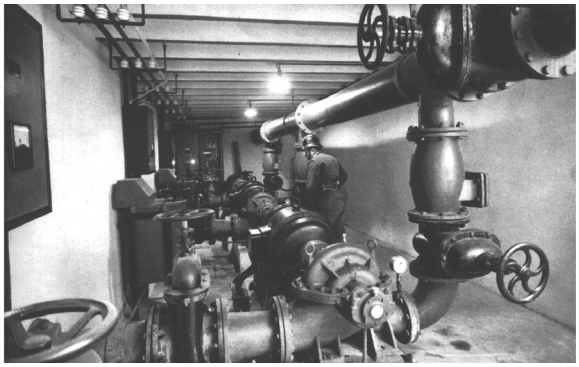
Estas galerías, forman una extensa red, con una espesa cuadrícula de unos 50 m de lado, bajo el suelo de las dos naves de Talleres, siendo fácil el acceso de los distintos Servicios, a cualquier punto de las mismas.

GALERÍAS DE SERVICIOS





Dos imágenes de dos puntos del tramado subterráneo. Galerías por donde circulan los Servicios de Gas, Vapor, Aire a presión, Canalizaciones de Pintura, Agua industrial, Agua potable y Red eléctrica.



Para cimentar las Centrales Térmica y Eléctrica y los grandes fosos de Prensas, así como para reforzar el piso del Almacén, donde ha de disponerse la enorme cantidad de chapa que se precisa almacenar, ha habido necesidad de construir otros 1.035 pilotes más.

También por el interior de las Galerías subterráneas se sitúan las ***motobombas,*** para los Servicios Contraincendios.

Donde el acceso es amplio, para que ante cualquier eventualidad, no solo sea apto el paso de personas, sino de maquinaria de reparación.

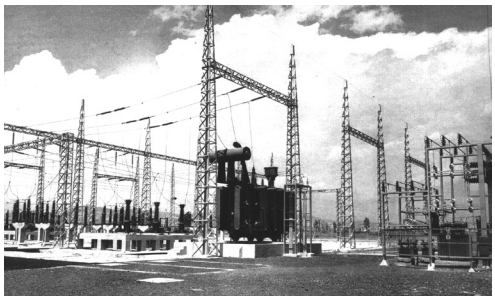
En este conjunto de Talleres y edificios de Oficinas y como soporte de los pies derechos, de las estructuras y de los muros autoestables, hubo necesidad de construir in situ hasta **2.139 pilotes,** dada la naturaleza del terreno, que no permite el empleo de otra clase de cimentación, a poco elevadas que sean las cargas a soportar.



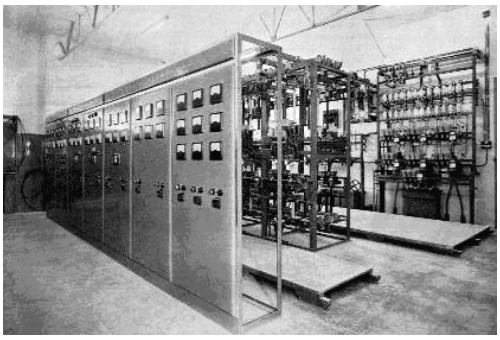
Edificio en construcción de la ***Central Térmica.***

Está previsto suministrar a Talleres, a **380 V** desde siete casetas de transformación (4 en Taller Mecánico y 3 en el de Carrocerías).

La energía eléctrica se recibe a **132 KV** entregándola a **25 KV** mediante transformador, instalado, con todos los equipos de maniobra, en una estación de intemperie, anexa al recinto de Factoría.

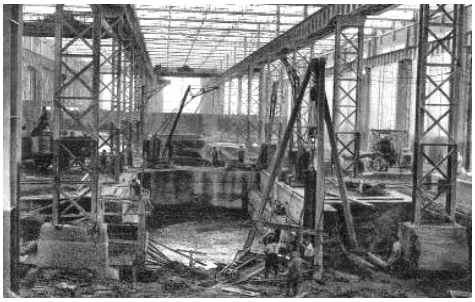


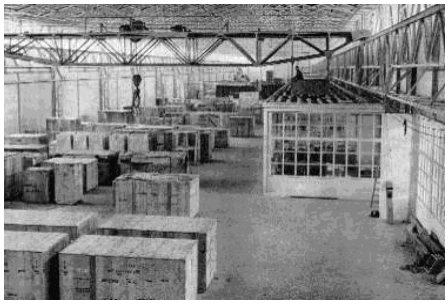
Central transformadora.



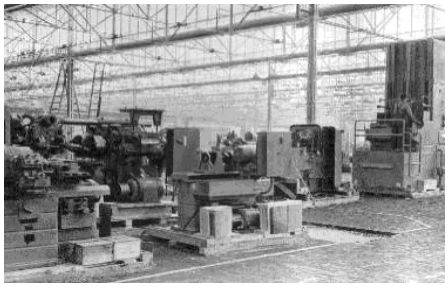
Vista de una de las siete cabinas de distribución de Energía.

He aquí imágenes de la primera recepción de maquinaria, con las naves cubiertas, dispuestas a desembalar.









Primeras instalaciones de la maquinaria, en sus lugares de trabajo.

SEAT fomenta la industria auxiliar, apenas existente, para limitar las importaciones, dada la casi absoluta carencia de divisas extranjeras.

El **primer intermitente,** para indicar el cambio de dirección, con lámpara de incandescencia, llegó con el gran empujón en popularización del automóvil, que era absoluto en los años 50. Aparece por primera vez en 1951, instalado en un Ford Taunus.

TRANVÍAS EN LA RONDA DE LA UNIVERSIDAD



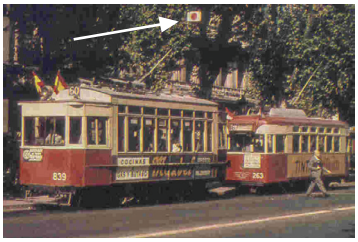
Como consecuencia de que el Gobierno autorizó (en diciembre de 1950) un aumento de las tarifas en los **tranvías de Barcelona,** el 23 de febrero se produjo el incremento del billete, que pasó de 50 cts. a 70 cts., mientras que en Madrid permanece a 50 cts.

Se trataba de un incremento del 40% en el precio del billete, con el agravio comparativo de que Madrid pagaba casi la mitad, por el mismo servicio.

El 12 de marzo de 1951 se inició un boicot popular a los tranvías, que iba a desembocar en el primer movimiento de masas **antifranquista** como huelga general, de dos días de duración.

Circularon octavillas que instigaban a boicotear los tranvías. El éxito de la convocatoria fue total: sólo un 2% ó 3% de viajeros habituales subieron a los tranvías.

Los estudiantes que participaban activamente en la protesta apedrearon algunas de las unidades, llegando a volcar algún tranvía.



Estos eran algunos de los tranvías que circulaban por la ciudad. (al paso por la Gran Vía).

La flecha muestra el distintivo que señalaba el lugar de la parada: (Como la bandera de Japón).

Otros modelos circulantes por aquel entonces



Convoy de la línea «70».



Reconstruido, en la cochera de Lesseps.