

Ás veces resulta difícil pensar en termos de modernidade cando evocamos os primeiros anos do franquismo. E se iso é complicado para os que temos xa certa idade, cabe pensar que para os máis novos a tarefa é inimaxinable. Porén, naqueles inicios da longa noite de pedra foi posible non só unha tímida modernización, senón tamén facelo con certos aires de modernidade. E niso reflexiona xustamente a exposición *Ja tenim 600* ("Xa temos 600") que agora mesmo presenta o Museu d'Història de Barcelona.

A autarquía forzada que seguiu ao remate da guerra mundial en 1945 tiña fendas. E sendo o réxime franquista incapaz de promover un modelo de automoción propia, acudiu á Fiat para dar satisfacción á necesidade dun parque automobilístico. Deseñouse a fábrica na Zona Franca barcelonesa, pola veciñanza co porto e pola preferencia estratéxica que supuña para os italianos.

O proxecto combinaba liñas productivas ultrataylorianas, como a aplicación da OCT (organización científica do traballo que procuraba reducir custos con man de obra pouco cualificada), cunha organización aínda decimonónica, con igrexa, economatos, vivendas para traballadores... E asemade era capaz dunha arquitectura claramente moderna, como foi a dos comedores –premio “Reynolds Memoria Award” en 1957– ou o edificio acristalado da filial –lamentablemente transformado en vivendas, cando Bohigas era concelleiro con Maragall– que amosaba os coches como se fosen bombóns nunha vitrina de pastelería.

E detrás disto estaban, cómpre salientalo, César Ortiz-Echagüe e Rafael Echaide, a obra dos cales era a remuda, vinte anos despois, do labor feito polo Gatcpac. Esta renovación da arquitectura foi recollida nos libros de Isabel Segura *La modernitat a la Barcelona dels cinquanta. Arquitectura industrial* (2009) e 38 fotografías para retratar los cincuenta (*Los edificios de SEAT; escaparate de la nueva arquitectura*) (2006), de José María del Pozo. Así mesmo, e cos fondos que conserva a Universidade de Navarra, honrouse hai un ano en Barcelona a estes arquitectos cunha exposición –lamentablemente mal publicitada– na biblioteca do barrio de Fort Pienc.

En 1950 constituíase a empresa Seat e en 1953

saían dos seus talleres os primeiros 1400, un sedán de cinco prazas, motor de 44 CV e velocidade máxima de 125 km/h, mais cun prezo estratosférico daquela: 128.675 pesetas. Non foi un coche popular e como moito resolveu as necesidades de vehículos



Interior da fábrica Seat nos anos 60.



O "600" de Álvaro Cunheiro de viaxe por Galicia.



A nostalgia e mais a memoria nunha concentración de "600".

Mais se Seat é un referente imprescindible na industrialización española, tamén é cita obrigada na historia do movemento obreiro catalán. O réxime franquista quixo facer desta empresa un modelo e un escaparate do desenvolvemento industrial español. E para facelo con garantías impuxo un dobre modelo paternalista e represivo. Porén, coa eclosión do novo sindicalismo dos anos 60, con Comisiones Obreras, a Seat gañou a condición de vangarda da loita sindical e política. E esa circunstancia é lembrada nestes días pola exposición 1950–1977. *Seat L'arquitectura de la represión* que presenta o Memorial Democràtic dependente da Generalitat (suspendida momentaneamente por problemas

Xa temos 600

Moito máis que coches

JOAQUIM VENTURA

oficiais e de taxis. Unha empresa creada polo INI con todas as benzoñas do réxime e, literalmente, do arcebispo Gregorio Morago.

Cumpria, non obstante, dar resposta ás necesidades dunha emerxente clase media, medrada coa

chegada das migracións ás zonas industriais. Era necesario un coche popular, sinxelo, que permitese a incorporación de novos automobilistas, e ese vehículo foi o 600. En 1957, cando saíron de fábrica os primeiros exemplares, tiña unha lista de setenta mil solicitudes malia costar 65.000 pesetas. O popular e entrañable 600 xogou o papel do 2CV ou do VW Escaravello para democratizar a motorización en España. Ata a súa desaparición en 1973 producíronse 800.000 unidades.

O acceso á automoción supuxo un forte impacto social

O acceso relativamente masivo á automoción supuxo un impacto social considerable, ata o punto de xerar unha película, *Ya tenemos coche* (1958), de Julio Salvador (director da mítica *Apartado de correos 1001*, 1950) ou a comedia de Joaquim Muntanya (1967) que dá nome a exposición do MUHBA. Daquela transitar polas cativas estradas españolas era unha auténtica aventura. Sen ningunha vía rápida nin apenas túneles, percorrer a orografía española (cos seus portos a proba de valentes) cun vehículo de 21,5 CV conformaba toda unha ousa.

A conquista da autonomía motorizada modificou o comportamento das familias –algún día comprará vindicar o papel dos velomotores verbo da autonomía individual–. As saídas dominicais supuxeron para as xentes das cidades esquecer por unhas horas o agobio urbano e para as zonas rurais –máis cativamente– superar o illamento obrigado pola xeografía. Xa non digamos para os mozos cando, a falla doutras posibilidades, o coche fose o lugar das primeiras relacións.

Represión e memoria

no edificio). En ambas as dúas mostras colaborou a asociación Memorial de Traballadores de Seat que preside Carles Vallejo.

A fábrica da Zona Franca foi pensada para acadar unha masa laboral apática, obxectivo que ficou definitivamente rachado cando en 1971 a policía (había unha sección da BPS dedicada en exclusiva á Seat) ocupou as naves co resultado dun obreiro morto

(Antonio Ruiz Villalba) e diversos feridos, alén de centos de despedidos e detidos.

Mais o labor do Memorial dos Traballadores de Seat non se limita a evitar que aquela loita fique no esquecemento. Fronte á indiferenza dos actuais rectores da marca, tamén reivindica a preservación do patrimonio industrial, desde os comedores á diversa maquinaria, obras únicas da enxeñería pasada, en risco de perda irreparable. E tamén por iso esta asociación mereceu a cruz de Sant Jordi.

E cómpre non esquecer aínda colaboración de Xosé Lois García, antigo traballador da Seat e director xa xubilado do arquivo histórico de Sant Andreu de la Barca.



Cartel da mostra "Ja tenim 600".