



Itinerari narratiu pel barri de La Marina 600 - Motor de llibertat

Itinerari elaborat pel Memorial Democràtic dels Treballadors i les Treballadores de SEAT.
Autoria de Francesc Prieto i Marta Vallejo
Dilluns Monday, S.L arxius, gestió documental, cultura.



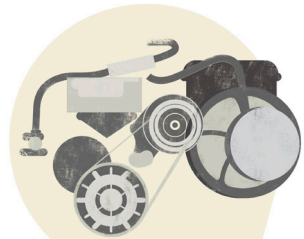
Aquest itinerari que tens a les teves mans s'emmarca dins una de les activitats que formen part del cicle **MOTOR DE LLIBERTAT - Seguim recuperant la memòria del barri**, un cicle d'accions artístiques al barri de La Marina.

MOTOR DE LLIBERTAT, amb la iniciativa del Pla de Barris i l'organització del Memorial Democràtic Treballadors SEAT, dialoga amb la memòria històrica del barri i també amb vosaltres, veïns i veïnes, que en sou protagonistes.

Del 9 de novembre al 10 de desembre el cicle inclou teatre, la presentació d'un llibre, una exposició, itineraris narratius i també uns recorreguts molt especials per celebrar que el 600 està d'aniversari!

I precisament perquè ens trobem en l'any del 60è aniversari del 600, el mític model de cotxe utilitari que va marcar el passat i el present fabril de La Marina, reivindicatiu, actiu i dinàmic, ho celebrem amb una altra manera de redescobrir el barri, de fer memòria i de compartir cultura tots plegats.

Així, aquest itinerari narratiu t'acompanyarà durant una passejada pel barri on resignificarem espais de la memòria de la SEAT i per tant, de La Marina.



Organitzat per:

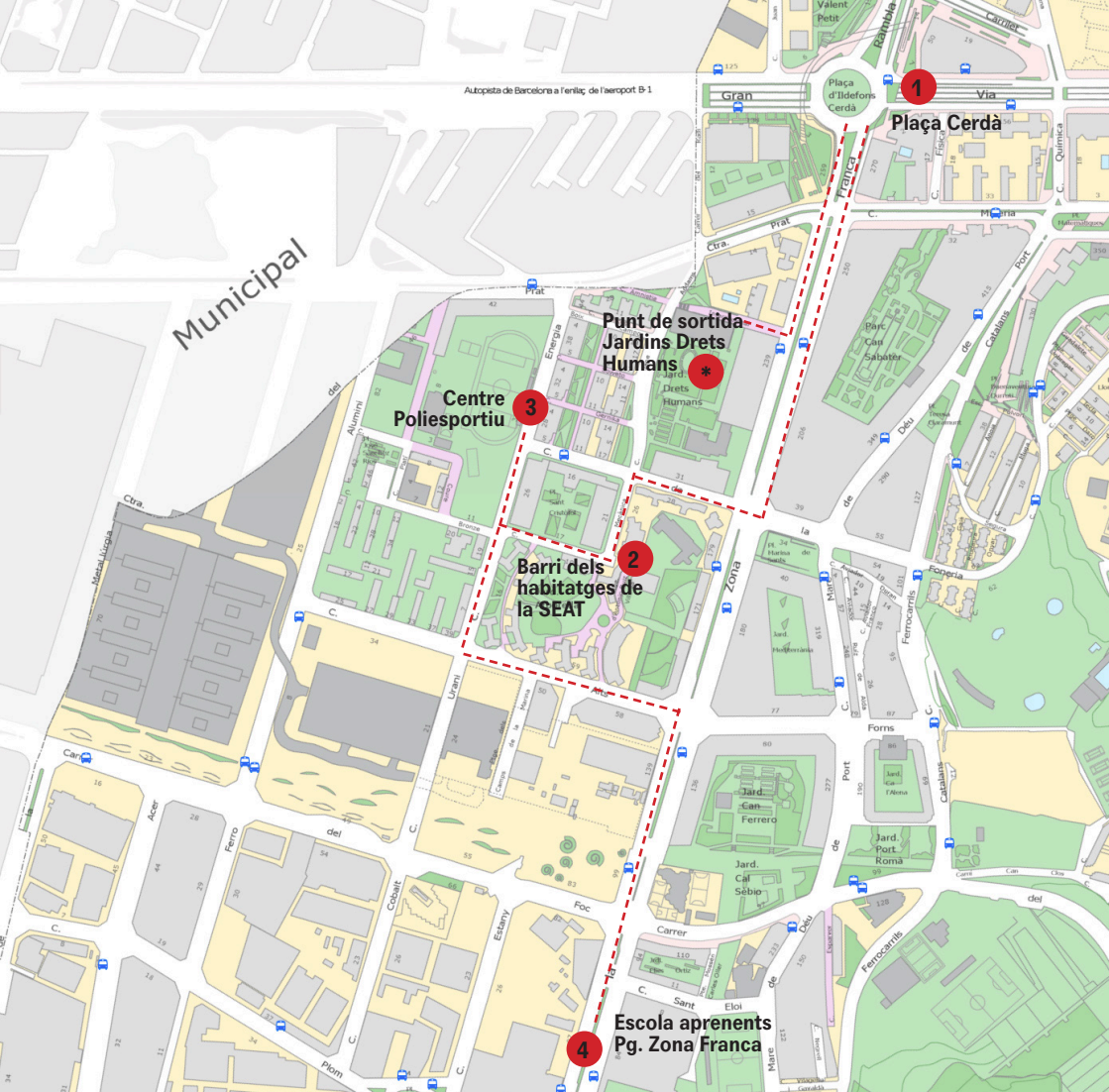


Amb la iniciativa de:



I la col·laboració de:





ITINERARI NARRATIU 600 - MOTOR DE LLIBERTAT

0 - Punt de sortida : Jardins dels Drets Humans

1 - Plaça Cerdà (c/Gran Via de les Corts Catalanes, 140)

2 - Barri dels Habitatges de la SEAT (Passatge Antonio Ruiz Villalba)

3 - Centre Poliesportiu (c/ de l'Energia, 31)

4 - Escola Aprenents de la SEAT (c/ Passeig de la Zona Franca, 53)

60 ANYS DEL 600



“Cuando los españoles subieron por primera vez al volante del seiscientos empezaron a alejarse de su pasado para iniciar una excursión de fin de semana de la que aún no han vuelto.”

Manuel Vázquez Montalbán

“Es produí una revolució en els hàbits de la vida quotidiana, en els principis morals i en els costums tradicionals. Malgrat tot això, els feliços sixties a Espanya potser no ho van ser tant. També en això vam ser diferents.”

Josep Ma. Huertas Clavería



CONTEXT HISTÒRIC

EL “PUERTO FRANCO” DE BARCELONA

A finals del segle XIX, Fomento del Trabajo Nacional va iniciar gestions per la creació d'un Port Franc a Barcelona. Un Reial Decret de 1916 atorgà la concessió d'un dipòsit comercial a una entitat jurídica, el Consorci, integrada per l'Ajuntament de Barcelona, Fomento del Trabajo Nacional, la Junta d'Obres del Port, l'Institut Agrícola San Isidro i las càmeres oficials d'Indústria, Comerç i Navegació i un representant de les societats obreres de serveis marítims, que es va crear l'any 1917 amb el nom de Consorcio del Depósito Franco de Barcelona.

Aquest any es va iniciar l'expropiació de part dels terrenys situats prop del litoral entre la muntanya de Montjuïc i la desembocadura del riu Llobregat; terrenys que pertanyien al barri de Sants de Barcelona i a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat.

El 1926, durant la Dictadura de Primo de Rivera, el Consorcio del Puerto Franco va cobrar un cert impuls incloent a un representant de l'Estat, el comisario regio, amb càrrecs de president i director, set regidors de l'Ajuntament de Barcelona i els representants de les entitats econòmiques. Es van agilitzar les expropiacions afectant a les barriades de Can Tunis i el Port, per possibilitar la futura instal·lació d'indústries i es van regular els avantatges duaners de les societats que s'hi instal·lessin.

En els diferents projectes endegats posteriorment es mantenia la possibilitat de fer un port i zona franca conjunta, però la idea es va abandonar definitivament a finals dels anys 40 per raons econòmiques i es va decidir dedicar el terreny a zona industrial. Aquest és el punt de partida de la instal·lació de SEAT a la van seguir altres empreses.

ELS ANTECEDENTS DE SEAT

Fins a la guerra civil Barcelona fou la capital de la fabricació d'automòbils de la península ibèrica gracies a la implantació d'empreses autòctones com Hispano Suiza i Elizalde i de multinacionals com Ford Motor Ibérica i General Motors peninsular.

A la sessió del Consell de Ministres del 29 d'octubre de 1948, Juan Antonio Suances, ministre d'Indústria, va presentar la proposta d'instal·lar una fàbrica d'automòbils de turisme a Barcelona. Els factors decisius per a la ubicació foren la tradició automobilística de la ciutat, l'existència d'una xarxa d'indústria auxiliar; la disponibilitat de mà d'obra qualificada i l'existència d'un port en règim de zona franca ben connectat amb Torí.

L'opció de Barcelona comptava amb el recolzament decisiu del soci industrial FIAT i fou acceptada malgrat que alguns jerarques del règim franquista preferien altres ubicacions com Guadalajara, sense la tradició obrera de Barcelona.

SEAT S'INSTALA AL "PUERTO FRANCO" DE BARCELONA

L'escriptura pública de constitució de la Sociedad Española de Automóviles de Turismo Sociedad Anónima (S.E.A.T.S.A.) es signà el 9 de maig de 1950.

Els socis fundadors eren l'Instituto Nacional de Industria (INI), amb un 51% del capital; sis bancs espanyols, amb un 42% i l'empresa italiana FIAT, que aportava la seva tecnologia i experiència en el sector, amb un 7%. El capital social era de 600 milions de pessetes en forma de 600.000 accions de mil pessetes cadascuna.

El primer contracte de serveis signat per SEAT va ser amb el Consorcio de la Zona Franca, el 27 de juny de 1950, per a l'arrendament a cent anys de 220.000 metres quadrats de terreny a un preu de 2,50 pessetes el metre quadrat.

La factoria de la Zona Franca es va inaugurar oficialment el 5 d'octubre de 1955.

LA FACTORIA EN FUNCIONAMENT

La plantilla inicial de SEAT era de 925 treballadors amb una producció diària de 5 cotxes del model SEAT 1400. El primer vehicle va sortir el 13 de novembre de 1953 amb matrícula B-87223. L'any 1955 SEAT amplia el seu capital social de 600 a 900 milions de pessetes i signa un contracte amb FIAT per a la fabricació del petit utilitari SEAT 600. Segons aquest contracte FIAT rebria 700 milions de dòlars i un royalty del 4% del preu de venda de les primeres 70.000 unitats del nou model i del 3% sobre les vendes posteriors. Així s'inicià el projecte 600 que va fructificar l'any 1957.

LA CADENA DE MUNTATGE

La fabricació del 600 suposà una gran transformació en l'organització del treball, introduint per primera vegada a Espanya els sistemes tayloristes de producció.

L'inici de la producció del SEAT 600 l'any 1957 va forçar l'ampliació de plantilla fins arribar a les 5.000 persones.

La major part de la maquinària de premses, mecànica, xapisteria i de les pròpies cadenes de muntatge va arribar de la FIAT de Torí. A SEAT es va copiar el model FIAT d'organització del treball i de producció en cadena.

Els intensos ritmes de treball i les condicions laborals precàries foren l'origen de nombrosos conflictes i reivindicacions. El propi treball en cadena propicià la interrelació dels treballadors, generant solidaritat i respostes col·lectives al sistema jeràrquic i autoritari de l'empresa.

ELS ANTECEDENTS FIAT DEL MODEL SEAT 600

El FIAT 600, disseny de Dante Giacosa, es presentà al Saló de Ginebra de 1955 a partir de l'experiència del Topolino, també dissenyat per l'enginyer Giacosa. Responia al concepte de la nova generació de models econòmics i populars inaugurada per Volkswagen amb l'Escarabat, coincidí amb les propostes del sindicat italià i fou rebut amb gran satisfacció.

Aquest model revolucionari incorporava el motor posterior fent possibles les quatre places i més espai per a l'equipatge en un cotxe de només 3,21 metres de llarg. Segons l'enginyer Vitorio Valletta, aleshores President de FIAT, es tractava de construir un petit utilitari per donar cotxe a tots els que anaven amb Vespa.

EL SEAT 600

El SEAT 600 va néixer l'any 1957 i fou el fill predilecte del desarrollismo, esdevenint-ne un símbol. Els primers 600 costaven una mica més de 65.000 pessetes. Per a aconseguir un 600 calia inscriure's en una llista d'espera que podia durar anys si no es tenien influències. Després calia signar i pagar més lletres i terminis dels que un era capaç d'imaginar. Amb el 600 moltes famílies van fer realitat el somni de disposar de vehicle propi.



El 600 va motoritzar el país i, junt amb el televisor, va obrir la porta de la societat de consum versió espanyola. En els primers models les portes s'obrien en contra del vent, el dipòsit de combustible s'ubicava davant amb la bateria i la roda de recanvi, deixant poc espai per a l'equipatge, obligant a utilitzar la baca.

El motor de la primera versió tenia 633 cm³, funcionava amb benzina de 72 octans, només tenia tres fusibles de 8 ampers amb una potència de 21,5 CV. No disposava de circuit tancat de refrigeració, el radiador desaguava a l'exterior i la reposició d'aigua era constant.

1. PLAÇA CERDÀ

L'ARQUITECTURA INDUSTRIAL DE SEAT: LA MODERNITAT ARQUITECTÒNICA DELS ANYS 50

L'arquitectura industrial de la SEAT dels anys cinquanta i l'arquitectura neoracionalista de César Ortiz-Echagüe i Rafael Echaide en les instal·lacions de SEAT a Barcelona amaguen un patrimoni de gran vàlua reconegut internacionalment a l'època de la seva construcció i desconegut en l'actualitat.

L'any 1953, un cop acabades les instal·lacions industrials, es projecten nous edificis de serveis per oferir una nova imatge d'indústria d'avantguarda i plena modernitat. SEAT fou l'empresa espanyola que va posar més atenció en dotar-se d'edificis de gran qualitat tècnica i a la vegada de notable qualitat arquitectònica. Ens referim a:

- La Filial de SEAT de la plaça Cerdà era la porta d'entrada a Barcelona per la Gran Via, construïda entre 1958 i 1964 pels **arquitectes César Ortiz-Echagüe Rubio i Rafael Echaide Itarte**, i malmesa en l'actualitat. Era un gran aparador de vidre on s'exposaven els cotxes SEAT i que il·luminava la nit barcelonina. **L'edifici SEAT de la plaça Cerdà incorporava la modernitat arquitectònica de Mies Van der Rohe**, la verticalitat de les línies rectes, els murs cortina, el vidre i acer. En aquest edifici l'arquitecte César Ortiz-Echagüe hi va abocar tot el que va aprendre a Chicago dels edificis de Mies Van der Rohe.

- L'Edifici dels menjadors de la Zona Franca projectat i construït entre 1954 i 1956 pels arquitectes César Ortiz-Echagüe Rubio, Manuel Barbero Rebolledo i Rafael de la Joya Castro. Va ser la primera construcció d'alumini realitzada a Espanya i obtingué el **Reynolds Memorial Award**, premi concedit l'any 1957 per l'American Institute of Architecture entre 86 projectes d'arquitectes de 21 països. Presidia el jurat Mies van der Rohe, figura cabdal de l'arquitectura del segle XX.

- El Centre de Formació de SEAT al passeig de la Zona Franca, construït entre 1956 i 1957 pels arquitectes Manuel Barbero Rebolledo i Rafael de la Joya Castro.

- L'Edifici dels laboratoris de la Zona Franca construït entre 1959 i 1960 pels arquitectes César Ortiz-Echagüe Rubio i Rafael Echaide Itarte.

- L'Edifici de les antigues oficines centrals de la Zona Franca de l'arquitecte Miguel Fisac, construït entre 1950 i 1953, enderrocat l'any 2015 pel seu actual propietari, el Consorci de la Zona Franca de Barcelona

L'Ajuntament de Barcelona ha catalogat com a **patrimoni arquitectònic de la ciutat** els edificis dels menjadors, els laboratoris de la Zona Franca i el Centre de Formació de SEAT del passeig de la Zona Franca. La barbaritat feta amb la filial SEAT de la plaça Cerdà i l'enderrocament de les Oficines centrals són una mostra de menyspreu envers el patrimoni arquitectònic de Barcelona. És responsabilitat de la ciutadania, l'empresa i les administracions, salvaguardar i revitalitzar el que queda d'aquest fràgil llegat arquitectònic de la nostra memòria industrial.



2. BARRI DELS HABITATGES DE SEAT

UNA COLÒNIA INDUSTRIAL DE LA SEGONA MEITAT DEL SEGLE XX

Habitatges, servei mèdic, escoles de SEAT, parròquia Sant Cristòfol, cooperativa de consum, casino de SEAT, cinema Capri, comissaria, plaça José Sánchez Ríos, passatge Ruiz Villalba,

El projecte de fàbrica modelica de SEAT incloïa, als inicis, una curiosa planificació de tots els àmbits de la vida dels seus treballadors i de les seves famílies. A la manera d'una colònia industrial del segle XX, l'empresa ofería a alguns dels seus treballadors la cessió d'habitatges, les característiques de les quals es corresponien amb la categoria professional de qui les sol·licitava.

Les condicions d'accés a un dels habitatges SEAT suposava un sedàs afegit al filtre sever que s'havia de superar abans de ser contractat per l'empresa. A més a més, el fet de vincular la cessió de l'habitatge al contracte de treball implicava que en cas d'acomiadament es perdien els drets sobre l'habitatge.

ELS SERVEIS DEL BARRI

L'increment constant de mà d'obra arribada des de tota Espanya per a treballar a una factoria d'èxit incipient va acabar convertint el conjunt d'habitatges SEAT en un nou barri al cor del que en aquella època s'anomenava barri de la Zona Franca. Es tractava d'habitatges barats i va ser el primer barri que es construï amb una urbanització acabada i dotada de serveis (ensenyament, consum, lleure...).

Tal com Huertas Clavería escrivia a “El Correo Catalán” el 1966, a “las viviendas de la SEAT” hi havia l'orgull de pertànyer a una gran empresa. En la seva opinió era la **definició de l'esperit del “seatisme”** que feia que alguns joves del barri diguessin “tenir sang SEAT”

Els habitatges de la SEAT es van construir per iniciativa directa de l'empresa que va obtenir l'ajuda del Instituto Nacional de la Vivienda, acollint-se als diferents decrets amb els quals aquest Institut, l'Obra Sindical del Hogar i el Ministerio de Trabajo promovien polígons d'habitatges destinats a absorbir les enormes necessitats provocades per la immigració a las ciutats industrials. En aquest sentit en 1955 el Ministerio de Trabajo va promulgar un decret imposant a las empreses de més de cinc mil treballadors la obligació de construir habitatges per als seus empleats. Ens aquests decrets es donava a les empreses plens poder per vigilar-ne l'execució de les obres. En la construcció dels habitatges de SEAT no es va atendre a cap mena de requeriment urbanístic de l'autoritat municipal. Suposem que l'empresa modelo del règim tenia prou poder per imposar els seus interessos particulars sense restricció de cap mena.

En la primera fase dissenyada pels arquitectes J. M. Aymeric i A. Pineda es van edificar 500 habitatges. Tenien fins a deu pisos, construïts amb totxos de forma molt econòmica. Els pisos més grans eren de cinc dormitoris, menjador, cuina, bany i lavabo; estaven reservats per als caps i mestres de taller. La resta eren per als treballadors de categories inferiors amb quatre o tres dormitoris. Totes les estances tenien bona ventilació a l'exterior i als baixos s'hi ubicaven botigues i serveis. També es va crear una residència de solters que va funcionar fins a 1960.

En principi, els edificis d'habitatges i les escoles ocupen dues illes de cases situades al passeig d'accés a la Zona Franca, a prop de la prolongació del que aleshores s'anomenava Avenida José Antonio. La construcció comença l'any 1953 i l'any següent s'acaben els primers vuitanta habitatges. Mentrestant, els treballadors que no troben cap altre allotjament s'ubiquen provisionalment en residències d'Educación y Descanso. El nou barri es va posar sota l'advocació de de San Cristóbal, patró dels viatgers i els automobilistes, però se'l coneixia com a “viviendas de la SEAT” i en els comunicats interns de l'empresa com a “viviendas”, una prolongació més del conjunto productiu de la SEAT.

El 18 d'octubre de 1955, amb els primers blocs d'habitatges acabats i la comissaria de policia inaugurada, el general Franco va fer el lliurament de claus als primers inquilins en règim de lloguer. Podien gaudir-ne mentre treballessin a l'empresa i complissin escrupolosament amb les normes de règim interior que l'empresa va dictar per als habitatges.

LA PARRÒQUIA

Als anys 60 es va construir l'església. El Padre Celestino Moraza en va ser rector durant molts anys i efectuava el control moral de la barriada mantenint unes relacions tenses amb la parròquia de Nostra Senyora del Port que durant els anys 60 i 70 va recolzar les reivindicacions dels obrers de SEAT que hi feien reunions clandestines.

COOPERATIVA DE CONSUM

Les dones dels treballadors s'assortien de menjar i estris domèstics a l'economat de SEAT. La cooperativa de consum a finals dels anys cinquanta compta amb 250 socis que paguen quotes mensuals de 10 pessetes. Els atenen tres dependents i l'administren dos empleats de la factoria en les seves hores lliures. La cooperativa de consum, regida per una junta de socis, estava situada als baixos d'un dels blocs d'habitatges. Va començar a funcionar l'any 1957 i es va tancar a mitjans dels 80. Donat que SEAT pertanyia a l'INI, els seus treballadors tenien un carnet que els permetia anar a altres economats d'alimentació, roba, electrodomèstics i altres que aquest institut va instal·lar a Barcelona.

CASINO SEAT

També es construeix un local social amb sala polivalent per fer-hi actes, exposicions i conferències. Té capacitat per a 400 persones i disposa de cafè-bar, sala de jocs, biblioteca i laboratori fotogràfic. Al local social s'hi assagen i s'hi celebren les funcions de la secció de teatre del Grupo de Empresa, sota la direcció del senyor Manonellas. La companyia d'aficionats debuta l'any 1962 amb Melocotón en almívar de Miguel Mihura. El teatre també és utilitzat per als nens i nenes de les escoles per a tot tipus de celebracions culturals, comunions, etc... La biblioteca obre els dissabtes i diumenges i es celebren tallers literaris, conferències setmanals sobre urbanitat i bones maneres, sense oblidar la formació d'adults.

CINE CAPRI I COMISSARIA

El cinema Capri va ser inaugurat l'any 1956 per l'empresari Anastasio Valldaura al carrer Foneria cantonada amb el Passeig de la Zona Franca, davant dels habitatges de la SEAT. Així, la vida es desenvolupava en un ambient d'aparent harmonia, garantida per les vetlles de vigilants armats contractats per l'empresa. La comissaria de policia estava prevista des de bon començament com a element de control del barri i es va inaugurar amb la primera promoció d'habitatges.

No obstant, malgrat els esforços per a convertir els habitatges de SEAT en un barri modèlic per a treballadors satisfets i sota control, allà arribava el ressò dels conflictes laborals que es multiplicaven al país i la necessitat de millorar les condicions del nou barri va acabar per obrir les portes a l'organització veïnal, un fenomen que es va anar generalitzant a les ciutats dormitori que havien proliferat a la perifèria de Barcelona (Bellvitge, Sant Ildefons, Ciutat Cooperativa, Pubilla Casas, etc...) on vivia gran part dels treballadors de SEAT.

LA PLAÇA JOSE SANCHEZ RIOS

Al bell mig del barri dels habitatges de la SEAT una plaça duu el nom del treballador de SEAT Manuel Ríos, membre del cos de bombers de l'empresa mort en accident de treball, activista sindical i dirigent històric de l'associació de veïns del barri.

PASSATGE ANTONIO RUIZ VILLABA

El 18 d'octubre de 1971 els treballadors de SEAT van ocupar la factoria de la Zona Franca per reivindicar la llibertat sindical i la readmissió dels acomiadats. La brutal intervenció de la policia franquista a cavall amb pistoles, gasos i metralladores va causar nombrosos ferits i el treballador de SEAT Antonio Ruiz Villalba caigué mortalment ferit. Cada 18 d'octubre el Memorial Democràtic dels Treballadors i Treballadores de SEAT, juntament amb els sindicats de SEAT, commemora aquests fets en el mateix lloc on va caure ferit Antonio Ruiz Villaba i on s'ha instal·lat una placa commemorativa.

D'altra banda, a proposta del Memorial dels treballadors de SEAT, la Comissió del Nomenclàtor de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar l'any 2016 concedir el nom d'Antonio Ruiz Villalba a un carrer del nou barri de la Marina, per perpetuar el record del que va significar la lluita per les llibertats dels treballadors i les treballadores de SEAT.

3.CENTRE POLIESPORTIU

INSTAL·LACIONS ESPORTIVES GRUP EMPRESA SEAT

Fins i tot el temps lliure es vestia amb la insígnia de SEAT, de tal manera que l'any 1960 es va acabar construint al barri un complex esportiu on es desenvolupen les activitats de més èxit entre les promogudes per l'empresa. Es posa cura en dotar al barri d'unes instal·lacions amb condicions: camps de futbol, hoquei, frontó, pista poliesportiva de ciment i piscines en les que, a l'estiu, jugaven els qui s'esperava que fossin futur treballadors de la fàbrica.

El Grupo de Empresa era l'encarregat d'organitzar els equips, que aconseguien habitualment medalles en els campionats d'Escacs i d'Esquí als que es presenten. Amb el pas del temps i a conseqüència de la crisi i del poc interès de SEAT, les instal·lacions esportives es van anar deteriorant i van acabar privatitzades. La lluita veïnal va reivindicar que l'Ajuntament les comprés i se'n fes càrrec.



4. PASSEIG DE LA ZONA FRANCA, 53

ESCOLA D'APRENENTS SEAT, 60 ANYS D'HISTÒRIA

EL PASSEIG DE LA ZONA FRANCA, TESTIMONI DE MOBILITZACIONS

L'ESCOLA D'APRENENTS

Durant els anys de la postguerra, donada la falta de personal qualificat, la majoria de les grans empreses com Pegaso, Maquinista i SEAT van crear les seves pròpies escoles de formació professional. Després de seixanta anys només queda la de SEAT. L'escola d'aprenents va començar a funcionar el mes d'octubre de 1957 amb 80 alumnes que podien optar per les especialitats d'**ajustador, torner, fresador o electricista**.

Els alumnes ingressaven a l'escola amb catorze anys i cursaven tres anys de formació, dividits en sis semestres, durant els quals dedicaven la tercera part del temps a classes tècniques i la resta a pràctiques de taller. Per a les pràctiques disposaven d'una ampla nau ubicada al pis més alt de l'edifici amb 60 bancs de treball i 30 màquines. També hi havia sala de dibuix, sala de projecció i conferències, biblioteca, menjador i serveis. Aquestes instal·lacions s'aprofitaven per impartir-hi cursos de formació per a càrrecs intermedis.

Per a matricular-se s'afavoria la condició de fill, germà o orfe d'algun treballador de l'empresa. La matrícula era gratuïta. La disciplina era molt rígida. Segons el testimonis d'antics alumnes "Et reprenien per adoptar postures de ganduleria. No es podia fumar ni a l'escola ni tampoc en el trajecte des de casa teva. Si t'enganxaven t'expulsaven". En acabar els estudis, després d'un període de prova, s'incorporaven a la fàbrica amb la categoria d'especialistes de tercera. Durant els darrers anys de la dictadura, a l'ingressar a la fàbrica molts aprenents es van incorporar activament a la lluita per la democràcia, essent posteriorment protagonistes de l'eferescència sindical de la transició.



CONFLICTIVITAT LABORAL

El passeig de la Zona Franca ha estat testimoni de multitud de manifestacions i corredisses dels treballadors de SEAT perseguits pels “grisos” quan reivindicaven llibertat sindical, readmissió dels acomiadats i amnistia. També va ser testimoni de la solidaritat del veïnat i dels treballadors de les altres empreses de la Zona Franca, donant suport a les lluites de SEAT.

A finals del 60, l'aparició dels darrers models del sis-cents, els rècords de producció i el boom de les exportacions coincideixen amb anys d'alta conflictivitat laboral no només a SEAT sinó a tota Espanya. Les il·legalitzades Comissions Obreres aposten per la mobilització permanent. SEAT era el referent per a tots els convenis que es feien a l'Estat donat que era l'empresa amb més gent concentrada al mateix centre de treball (RENFE o Telefónica tenien més empleats però estaven disseminats). Eren l'avançada de la lluita obrera no només a nivell sindical sinó també a nivell polític ja que a SEAT hi operaven tots els partits polítics clandestins.

D'aquella època és la dita: **“Cuando SEAT estornuda, España entera se constipa”**

5. EPÍLEG

ELS ANYS SEIXANTA

Els seixanta a Espanya no es mesuren en anys, no són una dècada. Els seixanta es mesuren en els termes de les transformacions estructurals que acosten Espanya a la situació dels seus països veïns. La societat de consum de masses, el pagament a terminis, la comunicació, la minifaldilla, la mobilitat, la televisió... Són canvis que es produeixen en un país de mentalitat autàrquica imposada, en el que cada innovació posa en relleu les seves carències.

El SEAT 600 és a la vegada símbol i catalitzador del pas d'un país de postguerra a un país en vies de desenvolupament. Apareix com a insígnia de la indústria franquista i contribueix a la organització de la classe obrera industrial. Permet que les classes mitjanes i treballadores accedeixin a la mobilitat i a la propietat d'un bé de luxe, posant en relleu les contradiccions d'un sistema dictatorial que organitza la producció industrial com si fos un exèrcit. Els seixanta a Espanya són, doncs, més que una dècada i el 600 no és només un cotxe.



