

***Ja tenim 600!***

**La represa sense democràcia. Barcelona, 1947-1973**

---

**MUHBA, Museu d'Història de Barcelona del 19 de novembre de 2010 al 26 de juny de 2011. Casa Padellàs, plaça del Rei**

**Organització i producció:** MUHBA, Museu d'Història de Barcelona. ICUB, Institut de Cultura. Ajuntament de Barcelona

**MUHBA, Museu d'Història de Barcelona**

Plaça del Rei

Conjunt Monumental

Pl. del Rei, s/n

[www.museuhistoria.bcn.cat](http://www.museuhistoria.bcn.cat)

**Guió general i documentació:** Nàdia Varo

**Assessorament històric:** Sebastian Balfour, Jordi Catalan, Borja de Riquer i Joan Roca (MUHBA)

**Assessorament tècnic:** Josep Carles Vallejo i Francesc Prieto

**Coordinació general:** Patricia Puig (MUHBA)

**Disseny del muntatge:** Sebastià Bonet / Cesc Solà (La Creativa)

**Disseny gràfic:** Patrick Brentano / Hug Cirici (La Creativa)

**Produccions audiovisuals:** Àlex Agustí / Hug Cirici (La Creativa)

**Muntatge:** CROQUIS

**Horari de visita:**

fins el 31 de març de dimarts a diumenges de 10 a 14 i de 16 a 19 h

a partir de l'1 d'abril i fins el 30 de setembre de dimarts a diumenges de 10 a 20 h

diumenges, a partir de les 15 h, entrada gratuïta

festius, de 10 a 15 h

dilluns, tancat

**Entrada a l'exposició:** 2€

**Servei de premsa:**

MUHBA, Museu d'Història de Barcelona. Lourdes Solana. Tel. 93 256 21 57.  
[lsolana@bcn.cat](mailto:lsolana@bcn.cat)

**Patrocinen:**



# **JA TENIM 600!**

La represa sense democràcia. Barcelona, 1947-1973

- Una de les exposicions *flaix* del MUHBA, Museu d'Història de Barcelona destinades a presentar noves peces de la col·lecció: un SEAT 600 D cedit per Josep Carles Vallejo Calderón, president del Memorial Democràtic de Treballadors de SEAT. El vehicle que va convertir-se en icona del creixement sense democràcia.
- La mostra pren com a fil conductor el SEAT 600 i mostra les transformacions que experimentaren Barcelona i els seus habitants durant els anys cinquanta, amb tot un seguit de fets i decisions amb efectes de llarga durada i un impacte decisiu en la configuració de Barcelona.



Arxiu Fotogràfic de Barcelona. AFB. Pérez de Rozas. Fabricació del model 600 de SEAT, 1959

Arxiu Fotogràfic de Barcelona. AFB. Pérez de Rozas. Cartells pel referèndum, 1966

Arxiu Fotogràfic de Barcelona. AFB. J.A. Saenz Guerrero. Trànsit a l'avinguda Diagonal, c. 1966

## **Portes obertes a l'exposició**

- dissabte 20 i diumenge 21 de novembre.

## **Concentració de 600 a la plaça del Rei**

- diumenge 21 de novembre, a les 11h.



## ÀMBITS DE L'EXPOSICIÓ

---

### **JA TENIM 600!**

**La represa sense democràcia. Barcelona, 1947-1973**

### **PRESENTACIÓ**

#### **0. CIUTAT SOTA SOSPITA**

##### **1. UNA DURA REPRESA, 1947-1957**

- 1.1           Neguits
- 1.2           El pes específic de Barcelona
- 1.3           El boicot als tramvies de 1951, un accelerador
- 1.4           Mecanismes d'una represa sense democràcia
  - 1.4.1           Juny de 1952. Celebració del Congrés Eucarístic
  - 1.4.2           Maig de 1953. SEAT comença a funcionar
  - 1.4.3           Desembre de 1953. S'aprova el Pla comarcal
- 1.5           Arrencada amb estretors

##### **2. EL SEAT 600. SOMNIS SOBRE RODES**

- 2.1 Els precedents més immediats
- 2.2           Fabricar un cotxe assequible
- 2.3           Una lenta difusió del consum

##### **3. BARCELONA I EL COTXE, 1957-1973**

- 3.1           La metròpoli del *desarrollo*
- 3.2           La ciutat de l'automòbil
- 3.3           Motorització i distinció social
- 3.4           Entre el consens...
- 3.5           ...i la protesta

##### **4. EPÍLEG, 1973**



## PRESENTACIÓ

El MUHBA Museu d'Història de Barcelona presenta l'exposició ***Ja tenim 600! La represa sense democràcia. Barcelona, 1947-1973.*** La mostra s'inscriu en la línia d'exposicions centrada en tots els aspectes històrics que contribuïren a la formació de la Barcelona actual; dins el programa d'exposicions temporals sobre la Barcelona moderna i contemporània.



Arxiu Fotogràfic de Barcelona AFB. Pérez de Rozas, 1965

La dècada de 1950 va resultar decisiva per articular les bases de l'expansiva metròpoli dels seixanta i els primers anys setanta. El potencial humà de la ciutat, amb mà d'obra qualificada i una arrelada tradició fabril, fou un factor clau per a la recuperació industrial malgrat les traves del règim.

La implantació de la SEAT a Barcelona va tenir un impacte notable, no tan sols pel seu pes econòmic, laboral i sindical, sinó també per haver contribuït a estendre socialment el vehicle privat. Com a objecte de consum, el SEAT 600 va convertir-se en icona del creixement sense democràcia i en expressió de les noves classes mitjanes, abans de convertir-se també en cotxe popular.

*Ja tenim 600!* és una de les exposicions *flaix* del Museu, destinades a presentar noves peces de la col·lecció, en aquest cas un SEAT 600 D cedit per Josep Carles Vallejo Calderón, president del Memorial Democràtic de Treballadors de SEAT que, en complir-se seixanta anys de la creació de l'empresa, constitueix un excel·lent fil conductor per abordar la capacitat de represa de Barcelona sota el pes de la dictadura franquista.





## 0. CIUTAT SOTA SOSPITA

Amb el final de la Guerra Civil i la victòria del bàndol franquista, es va iniciar una dura repressió dels vençuts. La situació econòmica era desastrosa, agreujada per la pretensió del nou règim de fer funcionar el país com una economia autàrquica, és a dir, sense lligams amb l'exterior. Es va produir una caiguda espectacular dels salaris i el racionament es va mantenir fins al 1952. Hi havia fam i era habitual l'estraperlo. La novel·la *Nada*, de Carmen Laforet, és una bona expressió del clima depressiu que regnava a la ciutat.



El nou estat franquista recelava profundament de Barcelona, ciutat amb una massa formidable de treballadors industrials i amb una forta tradició de conflictivitat social. Però no eren sospitoses tan sols les classes populars, sinó també molts professionals i una part de les classes acomodades pel seu passat catalanista. L'Ajuntament de Barcelona va ser l'únic govern municipal català amb una composició amb tots els nomenaments ordenats directament pel Govern de l'Estat.

## 1. UNA DURA REPRESA, 1947-1957

### 1.1 Neguits

En finalitzar la Segona Guerra Mundial el 1945, la victòria dels aliats va deixar el règim franquista en una situació internacional compromesa. Una part de la població va pensar que potser la dictadura no era tan forta com semblava, fet que va portar a un seguit de mostres de descontentament impensables des de 1939.



Arxiu Fotogràfic de Barcelona AFB.  
Pérez de Rozas.  
Nens de la barriada del Verdú 1953



Arxiu Fotogràfic de Barcelona AFB. Pérez de Rozas. Autoritats  
visitant el barri del Verdú 1953



Entre 1946 i 1947 es van produir protestes per les irregularitats en el racionament, així com algunes vagues, amb un protagonisme important de les dones. El 1947, el caràcter catalanista que va adquirir l'entronització de la Mare de Déu de Montserrat provocà la destitució del governador civil, la màxima autoritat política de la província. Amb l'inici de la guerra freda, la situació internacional del règim començava a establitzar-se, però la societat barcelonina presentava notables símptomes d'inquietud.

## 1.2 El pes específic de Barcelona

La paràlisi econòmica aguditzava els problemes generats pel creixement demogràfic accelerat de les dècades anteriors a la Guerra Civil i que, en part, continuava. El barraquisme s'estenia, i creixia entre les autoritats i les elits afectes al règim el temor a perdre el control social de la ciutat. Intentar reconduir una situació d'aquell abast requeria, però, iniciatives que no coincidien amb el model d'Estat del règim, que considerava Barcelona com una capital de província més.

El 1947 es va iniciar l'elaboració del Pla comarcal que, malgrat la distància política respecte de la II República, no podia eludir les propostes urbanístiques dels anys trenta. El 1948 l'arquebisbe Gregorio Modrego sol·licitava celebrar a Barcelona el XXXV Congrés Eucarístic, emprant el mecanisme d'actuar a la ciutat amb un esdeveniment internacional a favor dels designis expansius de l'Església catòlica.

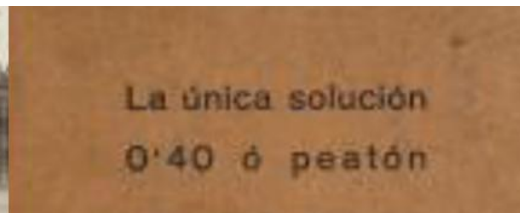
Més transcendència econòmica va tenir la decisió d'ubicar una important fàbrica d'automòbils a Barcelona, una possibilitat que ja s'havia plantejat en els anys trenta. El 1946 el Banco Urquijo i l'empresa italiana FIAT van iniciar negociacions per fabricar cotxes a Espanya, a les quals es va afegir l'Institut Nacional de Industria, un organisme estatal. Es discutiren diferents localitzacions, però a principis de 1948 l'abundància de mà d'obra especialitzada i d'empreses auxiliars, herència de la indústria automobilística del primer terç del segle, juntament amb el port franc, va inclinar la decisió a favor de Barcelona, probablement a instàncies de FIAT.

## 1.3 El boicot als tramvies de 1951, un accelerador

Cap dels anteriors projectes s'havia materialitzat encara quan el malestar social va esclatar amb força. La pujada del bitllet del tramvia a començament de març de 1951 fou el detonant d'una protesta sense precedents que va durar fins a aconseguir tornar a l'antiga tarifa. Hi van participar l'oposició al règim, falangistes descontents i molts ciutadans cansats d'unes condicions de vida tan dures. Davant l'èxit assolit, el 12 de març es va produir una vaga general que s'estengué a les poblacions veïnes.



Arxiu Fotogràfic de Barcelona AFB. Joan Frances Estorch.  
Model del Tramvia 1950



Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona AHCB  
"La única solución 0'40 o peatón"



La protesta va desencadenar la repressió i també les destitucions. En els seus informes a Madrid, el nou governador civil, Felipe Acedo Colunga, urgia a tenir en compte l'especificitat de la situació barcelonina. Acedo va procurar consolidar les bases del règim, integrant sectors benestants marginats per les afinitats catalanistes del passat. L'esclat del malestar social a Barcelona, junt amb la precària situació de l'economia i les pressions internacionals, van tenir repercussions en la política econòmica de l'Estat: aquell mateix any, un nou govern va eliminar alguns obstacles al comerç exterior. Es començava a qüestionar l'autarquia.

#### **1.4 Mecanismes d'una represa sense democràcia**

Entre 1952 i 1954 es varen concretar els intents de resposta a problemes i situacions plantejats a la ciutat des dels anys trenta, en condicions molt diferents. La guerra i la postguerra havien causat un retard de dues dècades tant en l'articulació de l'espai metropolità com en la formulació del greu problema de l'habitatge popular. La consolidació dels sectors industrials sorgits de la segona revolució industrial va estar molt condicionada per la dictadura.

##### **1.4.1 Juny de 1952. Celebració del Congrés Eucarístic**

La celebració l'any 1952 del XXXV Congrés Eucarístic Internacional va permetre al règim franquista millorar la seva imatge internacional gràcies a l'Església i, alhora, mostrar-se al món des de Barcelona. La preparació va potenciar el tram superior de la Diagonal, amb el trasllat de nuclis barraquistes i l'obertura de l'eix cap al Llobregat. També va servir per justificar algunes obres al centre urbà, així com l'entrada de l'Església en la promoció d'habitatge.



Cartell XXV Congrés Eucarístic, Internacional, Barcelona, 1952 Disponible a Memòria Digital de Catalunya (MDC)

Arxiu Fotogràfic de Catalunya AFC. Pérez de Rozas. L'altar de Pius XII, 1952

Arxiu Fotogràfic de Catalunya AFC. Pérez de Rozas. Missa a l'Avinguda Reina Maria Cristina, 1952

Arxiu Fotogràfic de Catalunya AFC. Pérez de Rozas. Vivendes del Congrés Eucarístic, 1952





El problema de l'habitatge era molt greu, i l'Ajuntament i el Govern Civil el van afrontar sobretot amb polítiques repressives, deportant immigrants a les seves poblacions d'origen. El relloguer i el barraquisme s'estenien mentre que les promocions públiques eren encara molt minses. L'Arquebisbat de Barcelona, més que cap altre bisbat espanyol, va veure en l'habitatge un camp d'intervenció social i moral: la principal realització van ser els Habitatges del Congrés.



ANC, Fons Solidaridad Nacional y la Prensa (Prensa del Movimiento). Pérez de Rozas. Treballadors del Servicio de Control y Represión del Barraquismo desallotgen, enderroquen i cremen un assentament de barraques Barcelona, 1953  
Arxiu Nacional de Catalunya  
AFB, Pl. de la Catedral, 1952  
Arxiu Fotogràfic de Barcelona AFB. Suárez. Vivendes del Congrés Eucarístic, 1955

#### 1.4.2 Maig de 1953. SEAT comença a funcionar

La Societat Espanyola d'Automòbils de Turisme (SEAT) va ser constituïda el 1950 i va entrar en funcionament el 1953. Va esdevenir la principal empresa de fabricació d'automòbils de turisme a Espanya.

La fàbrica es va construir a la Zona Franca tenint en compte les necessitats de la producció en cadena i del control visual de les instal·lacions i els treballadors, amb àmplies naus en disposició horitzontal, construïdes amb una arquitectura funcional, de línia moderna. Es va fer servir la tecnologia més avançada del moment i s'organitzà els treballadors segons els principis de l'Organització Científica del Treball (OCT). L'OCT es basava en la subdivisió de tasques per disminuir la necessitat de mà d'obra qualificada, en el control de temps i en la vinculació entre productivitat i remuneració.



SEPI, SEAT. Vista aèria de la factoria, 1953

SEAT Comunicació. Imatge publicitària: "SEAT 600 en emblemático lugar de Barcelona", 1963





### 1.4.3 Desembre de 1953. S'aprova el Pla comarcal

El *Plan de Ordenación Urbana de Barcelona y su Comarca*, aprovat el desembre de 1953, reelaborava propostes urbanístiques dels anys trenta. Del *Regional Planning* provenia la concepció de la ciutat com un organisme cel·lular format per comunitats diferenciades i també la delimitació de la comarca, mentre que la proposta de grans illes a la zona del Poblenou i el Besòs era una herència formal del GATCPAC. El Pla buscava establir un nou sistema d'eixos viaris i les seves previsions quant a densitat, espais públics i equipaments foren fàcilment alterades a través dels plans parcials.



Arxiu Municipal Administratiu de Barcelona AMAB. Memòries del Pla Comarcal, 1952: Muntatges gràfics

A diferència dels plans coetanis per al Gran Madrid, que preveïen la formació d'un sol municipi de més de 600 km<sup>2</sup>, en el preàmbul del Pla comarcal es declarava que calia evitar una conurbació que comportés la unificació de municipis. Aquest tractament diferencial aspirava a consolidar, a llarg termini, la primacia de Madrid al si d'una Espanya vertebrada per una xarxa urbana piramidal.

### 1.5 Arrencada amb estretors

A mitjan dècada de 1950 va començar a incrementar-se la producció industrial, en part gràcies a l'eliminació d'obstacles al comerç exterior i a la fi del racionament. El sector industrial majoritari encara era el tèxtil, però s'estava produint un important creixement de la indústria del metall. L'impacte de SEAT no fou negligible. L'automòbil, un subsector propi de la segona revolució industrial present a Barcelona des de començament de segle, agafava la volada suficient per situar el metall al capdavant de l'activitat productiva.

L'arrencada es veia llastada, però, pels desequilibris estructurals. La inflació era molt alta i la balança comercial presentava problemes greus. Amb la fi del racionament i alguns augments salarials propiciats per les protestes laborals, el poder adquisitiu de les classes treballadores va millorar lleugerament, però sense assolir encara el nivell anterior a la Guerra Civil. Els electrodomèstics i els vehicles continuaven estant només a l'abast de les famílies benestants.



## 2. El SEAT 600. SOMNIS SOBRE RODES

### 2.1 Els precedents més immediats

El primer model de cotxe construït per SEAT va ser el SEAT 1400, que va sortir al mercat el novembre de 1953. Es tractava d'un cotxe de 5 places, amb 44 CV de potència, que aconseguia una velocitat màxima de 125 km/h i que valia 128.675 pessetes. Les seves característiques i el seu preu el van convertir en un model habitual entre els cotxes oficials i els taxis, però no va aconseguir imposar-se com a cotxe de consum generalitzat.



Anunci metàl·lic de Biscuter. Taller Fernando Román  
SEAT Comunicació. Anunci: "SEAT 1400... El coche de los caminos españoles"  
SEAT Comunicació. Anunci del SEAT 1400  
SEAT pàgina web. Anunci del SEAT 1400 C, 1960

Al llarg de la dècada dels cinquanta, la demanda de vehicles a un preu més econòmic es va satisfer amb les motocicletes i els microcotxes. El més conegut d'aquests vehicles d'escassa potència i dimensió va ser el Biscuter, de disseny francès, que es va fabricar a Sant Adrià de Besòs entre 1953 i 1960. Pesava 240 kg i aconseguia una velocitat de 75 km/h. Les empreses fabricants de microcotxes van desaparèixer arran de la irrupció del SEAT 600.

### 2.2 Fabricar un cotxe assequible

El 1955 FIAT va llançar al mercat italià el model FIAT 600, i el mateix any SEAT va iniciar les gestions per poder-lo fabricar per al mercat espanyol. Li interessava un model més econòmic que el SEAT 1400 amb el fi d'augmentar el nombre de compradors potencials. Per a la producció del 600, el 1956 SEAT va ampliar la factoria seguint el model de la fàbrica de FIAT a Mirafiori, Torí. La plantilla va augmentar en un terç, i va passar de 3.900 a 5.200 treballadors. Els elements dels models 600 i 1400 es construïren en línies de muntatge comunes, excepte els elements finals. El maig de 1957 es va iniciar la fabricació del nou model.



El SEAT 600 tenia una cilindrada de 633 cc, una potència de 21,5 CV i tracció posterior, i aconseguia una velocitat màxima de 95 km/h. Tenia quatre places i les dues portes s'obrien cap endavant. Amb aquest model, la SEAT va poder començar la producció en gran sèrie, cosa que va repercutir en el preu: 65.000 pessetes el 1957. Entre 1957 i 1973 se'n van vendre unes 800.000 unitats.



Archivio Storico FIAT. Imatge publicitària FIAT 600

### 2.3 Una lenta difusió del comerç

Per bé que des de 1957 el Govern va començar a adoptar mesures de liberalització econòmica, els desequilibris de la balança comercial eren tan greus que Espanya es trobava a punt de fer fallida. Per evitar-la, el 1959 es va adoptar el Pla d'estabilització, que era un pla d'ajust i de reforma estructural. Després d'un breu període de contracció, es va produir una etapa de creixement econòmic que va afavorir una adaptació, a escala reduïda, del consum de masses difós a Europa, que afectà primer les classes mitjanes i després es va estendre entre les famílies obreres.



Museu Nacional de la Tècnica de Catalunya MNATEC. Nevera, 1950

Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona AHCB. Propaganda comercial "¡Aquí Valispar!"

Museu Nacional de la Tècnica de Catalunya MNATEC, Televisor, 1957-59

Museu Nacional de la Tècnica de Catalunya MNATEC, Rentadora elèctrica, 1957

Les hores extres afegides a la jornada laboral van permetre dedicar sumes creixents a la despesa no alimentària: a l'habitatge, als electrodomèstics i al cotxe, productes que van fer-se comuns a finals dels seixanta. Al SEAT 600 no li faltà mercat, a pesar que la diversificació de la gamma i de les marques de vehicles —com el Renault 4, el Citroën 2CV i similars— li van anar restant protagonisme.



### 3. BARCELONA I EL COTXE, 1957-1973

#### 3.1 La metròpoli del *desarrollo*

El SEAT 600 sortia al mercat el mateix any que Josep M. Porcioles era designat alcalde de Barcelona. L'*Operació Porcioles* era fruit de la voluntat d'alguns sectors del règim de col·locar polítics favorables al *desarrollismo*. Però Porcioles era, alhora, el resultat de la dinàmica barcelonina, d'una metròpoli que no era possible regir com qualsevol altra capital provincial. D'aquí la concessió, el 1960, de la Carta municipal, que augmentava les competències del consistori barceloní i li permetia reorganitzar-se i endeutar-se. Així mateix, Porcioles va haver de fer gestos difusament catalanistes per intentar atraure les classes mitjanes i alguns sectors de les forces vives de la ciutat.



Arxiu fotogràfic de Barcelona AFB. Pérez de Rozas. El general Franco i l'alcalde Porcioles saluden al públic dels carrers des del cotxe, 1957

Arxiu fotogràfic de Barcelona AFB. Pérez de Rozas. L'alcalde visita l'exposició d'Urbanisme, 1958

A la Barcelona de Porcioles la construcció de les grans infraestructures compartia cartell amb la promoció immobiliària, alhora que s'identificava cotxe privat i progrés. Prevalien els interessos especulatius, i les previsions d'edificabilitat, zones verdes i equipaments recollides en el Pla comarcal es modificaven fàcilment a través dels plans parcials.

#### 3.2 La ciutat de l'automòbil

El ràpid increment del trànsit rodat va transformar la fesomia de l'espai públic. El 1962 a Barcelona hi havia unes 135.000 places d'aparcament per a 100.000 automòbils. No s'havia arribat encara al punt de saturació, però al centre ja era molt difícil trobar lloc per aparcar.





La inadequació de l'espai viari i l'escassetat de semàfors provocaven nombrosos accidents mortals, i els colls d'ampolla als accessos de la ciutat causaven notables embussos.



Arxiu Fotogràfic de Barcelona AFB. Europa Press. Seat 600 empatrat dins l'aparador d'una botiga del carrer Grau, 1964

Arxiu Fotogràfic de Barcelona AFB. Pérez de Rozas. Inauguració de l'illa de vianants al carrer de Santa Anna, 1973

Arxiu Fotogràfic de Barcelona AFB. Josep Postius. La Guardia Urbana a les Festes de la Mercè, 1964

Entre 1957 i 1960 es va cobrir la rasa ferroviària del carrer d'Aragó, convertit així en una important via transversal de Barcelona. El 1966 s'obria la ronda General Mitre (després ronda del Mig). En anys posteriors es van culminar importants actuacions a les grans vies d'accés a la ciutat i el 1969 s'inauguraren les primeres autopistes. No fou fins al final del Govern de Porcioles quan es van començar a plantejar canvis en el model de ciutat. La inauguració, el desembre de 1973, de les primeres illes de vianants en fou una mostra.

### 3.3 Motorització i distinció social

La presentació del SEAT 600 va causar una notable expectació. A finals de 1957 ja hi havia 100.000 peticions per comprar-lo i calia esperar anys per al lliurament. D'entrada, era tan sols a l'abast de famílies amb una certa posició social, però la reducció del preu i la millora dels ingressos van fer del 600 un signe de distinció a l'abast de les classes mitjanes, fins que altres models i marques el van substituir com a objecte de prestigi a mesura que anava baixant graons en l'escala social.



Museu d'Història de Barcelona MUHBA. Barcelona



El 600 va ser el primer vehicle d'incomptables famílies i va alterar les formes d'oci. Les visites dels *domingueros* a les viles de la costa i als pobles i els espais naturals de l'interior van reforçar els vincles entre la metròpoli i el conjunt de Catalunya i foren un element decisiu perquè els nouvinguts coneguessin el país.



Família Prieto Rius. "L'esbarjo" del catàleg de l'exposició  
Una Vida a la SEAT, 1955-1974

### 3.4 Entre el consens...

Des de la segona meitat dels anys cinquanta, els sectors tecnòcrates de la dictadura van apostar per legitimar el règim mitjançant el creixement econòmic, i van presentar el franquisme com a garantia de pau i prosperitat. L'estratègia incloïa el cotxe. No era un recurs original: tres dècades abans l'accés popular al cotxe ja s'havia planejat com a instrument de propaganda a la Itàlia feixista i a l'Alemanya nazi.



Cartell, 25 años de Paz, Barcelona, 1964  
Memòria Digital de Catalunya



La celebració dels «25 años de paz» el 1964 i la propaganda per al referèndum de 1966 sobre la Llei orgànica de l'Estat anaven en aquesta direcció, amb la poc dissimulada invocació al fantasma de la Guerra Civil per estendre el consentiment al règim i fer-lo perdurable. La Barcelona de Porcioles aspirava a formar part de l'imaginari de la prosperitat.

### 3.5 ...i la protesta

Tanmateix, l'any 1966 marcà un punt de no-retorn en la inquietud urbana, ja que es van produir mostres visibles de la consolidació de l'oposició al règim. Els fills de la classe mitjana van mostrar el rebuig a la dictadura amb la formació, el març de 1966, del Sindicat Democràtic d'Estudiants de la Universitat de Barcelona, que va donar lloc a la Caputxinada. El mes de maig, una manifestació de capellans contra les tortures policials mostrava la discrepància d'una part de l'Església de base amb el nacionalcatolicisme.



Arxiu Nacional de Catalunya ANC. Delegats i estudiants segueixen atentament l'acte de constitució del SDEUB, 1966

A la tardor, l'activitat sindical clandestina fou intensa. La Comissió Obrera de Barcelona, constituïda feia dos anys, va optar per l'estratègia «entrista» a les eleccions sindicals de 1966 amb vista a infiltrar-se en els Sindicats Verticals, els únics permesos pel règim. El resultat d'aquestes eleccions serví per consolidar el moviment obrer. Durant els anys setanta la SEAT, que havia estat «empresa model del règim», es convertiria en referent de la lluita sindical.

Així mateix, el model urbanístic dels anys de Porcioles començava a afavorir el combat contra la dictadura des del front urbà. El moviment veïnal va començar a agafar embranzida a partir de finals dels seixanta, amb les polèmiques sobre el Pla de la Ribera, al Poblenou, i el Pla parcial Torre Baró-Vallbona-Trinitat. La crítica a una ciutat basada en l'ús intensiu de l'espai urbà per a la construcció i el vehicle prenia força.



#### 4. EPÍLEG, 1973

El 1973 el SEAT 600 es va deixar de fabricar. Aquell cotxe, símbol del potencial d'innovació i represa de Barcelona i protagonista dels anys del *desarrollo*, es va mantenir, però, durant molts anys pels carrers. Però ni el 600 era ja el protagonista decisiu de la motorització, ni el Govern Civil i l'Ajuntament podien ja contenir les protestes ciutadanes. Aquell mateix any Porcioles fou destituït. El creixement sense democràcia era cada cop menys viable i la crisi econòmica internacional dels setanta encara el faria menys sostenible.



Revista Cambio 16. Imatge portada Cambio 16, 12 de Març de 1973





## ACTIVITATS AL VOLTANT DE L'EXPOSICIÓ

### Portes obertes a l'exposició

Dissabte 20 de novembre, de 10h a 14h i de 16h a 19h

Diumenge 21 de novembre, de 10h a 20h

### Concentració de 600 a la plaça del Rei

Amb motiu de la inauguració de l'exposició "*Ja tenim 600!*" el diumenge 21 de novembre, a les 11h, tindrà lloc una concentració de 600 a la plaça del Rei, organitzada amb la col·laboració del Memorial Democràtic dels Treballadors de SEAT, el Club Foro 600 i el Club 600 Badalona.



Memorial Democràtic dels Treballadors de la SEAT

### Visites comentades

Diumenges 28 de novembre i 12 de desembre, a les 12h

Durada: 1h aproximadament

Idioma: català

Preu: 4€; entrada gratuïta per al menors de 7 anys

### MUHBA Centre de Recerca i Debat

#### Presentació

Seat: un modelo para armar.

Fordismo y franquismo (1950-1980)

Edita la Fundación Cipriano García, l'editorial Germania i el Memorial Democràtic dels Treballadors de la SEAT.

Intervindrà Andrea Tappi, autor de l'obra.

Divendres 10 de desembre, a les 18h

Lloc: MUHBA Plaça del Rei, sala Martí l'Humà



## Les escoles al MUHBA

### VISITA A L'EXPOSICIÓ

#### Adreçada a secundària i batxillerat

A partir del fi l conductor de la implantació de la Seat a Barcelona, analitzarem les transformacions que va experimentar Barcelona a les dècades centrals del segle XX.

Objectius:

- Explicar com es va iniciar el procés de recuperació econòmica a la dècada dels cinquanta a partir de l'estudi de la implantació de la Seat a Barcelona per fabricar el 600.
- Analitzar el procés de desenvolupament industrial de la ciutat tot relacionant-lo amb els moviments migratoris i la proliferació dels barris de barraques.
- Analitzar l'impacte de la implantació de la Seat a Barcelona, així com també els efectes de la proliferació dels cotxes a partir dels anys seixanta.
- Relacionar les polítiques alliberadores de l'economia del final dels anys cinquanta amb l'inici de la societat del «preconsum» a Espanya.

Punt de trobada:

MUHBA - Plaça del Rei

Durada: 1,5 hores aproximadament



SEAT 600



## EL MUHBA TÉ EL SUPORT DEL CERCLE DEL MUSEU

### Patrons institucionals



Societat Econòmica  
Barcelonesa  
d'Amics del País



Consell Econòmic  
i Social de Barcelona



Ateneu Barcelonès



Sport Cultura  
Barcelona



Associació  
Consell de Cent

**IEMed.**

Institut Europeu  
de la Mediterrània



Fundació Centre  
Internacional  
de Música Antiga



Associació  
Enginyers Industrials  
de Catalunya

### Patrons benefactors

**abertis**

**SIEMENS**

**el Periódico**



**Grup Agbar**

**gasNatural**  
**fenosa**

**REPSOL**  
**YPF**

### Associats

**Abacus**  
Cooperativa

**iGuzzini**

### Amics

**Canon**

**GRUP JULIÀ**

