Barcelona malgrat el franquisme

La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia

Sebastian Balfour (editor)

MUHBA MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA

Barcelona malgrat el franquisme

La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia

MUHBA MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA

Barcelona malgrat el franquisme

La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia

Sebastian Balfour (editor)

Ajuntament de Barcelona

El llibre *Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia* mostra com la ciutat devastada per la Guerra Civil va poder reprendre el seu desenvolupament gràcies, sobretot, a la formació dels seus treballadors i a l'organització de les seves empreses; gràcies, en definitiva, al saber fer industrial de Catalunya. En aquella Barcelona dels anys cinquanta es van posar les bases de la posterior represa econòmica, social i cultural de la ciutat i del país.

El franquisme presentava davant del món el cas de la SEAT i l'empenta de Barcelona com un resultat de la seva política *desarrollista*, després de l'estrepitós fracàs de l'autarquia. Els fets, però, mostren més aviat el contrari. La modernització de l'Estat espanyol, implantant els mecanismes de rellançament que llavors s'assajaven a Europa —per bé que matisats pels valors polítics de la dictadura—, era en bona mesura deutora del potencial de Barcelona i del dinamisme econòmic i industrial català.

Com podrà descobrir el lector, aquest model de creixement sense democràcia no va funcionar com els seus arquitectes havien previst i, en les seves acaballes, el règim del general Franco es va col·lapsar políticament i econòmica.

Us convido a endinsar-vos en la lectura d'aquest llibre, que no només ens ajuda a entendre el protagonisme de la SEAT, sinó també el paper decisiu del conjunt de les transformacions de la dècada de 1950 en el perfilament de la Barcelona i Catalunya actuals.

Xavier Trias
Alcalde de Barcelona

Barcelona en la dècada de 1950. Reconstruir el futur

Joan Roca i Albert

El propòsit del primer franquisme d'impulsar una economia autàrquica basada en l'ideal del màxim autoabastiment, disseminant la indústria per tot Espanya per aconseguir un territori «equilibrat», no era aliè a l'intent d'encongir i desindustrialitzar Barcelona, metròpoli fabril i capital de Catalunya, «roja» i «separatista». Barcelona era l'anomalia urbana, econòmica, social i nacional en la piràmide urbana ideal de l'Espanya franquista, culminada per Madrid. Tanmateix, no era fàcil ni assenyat oblidar la dimensió de Barcelona ni prescindir de les seves capacitats. La seva grandària i el seu potencial la feien inquietant i necessària alhora, més encara quan la victòria aliada en la Segona Guerra Mundial va nodrir per un temps l'esperança de posar fi a la dictadura, enmig de la desolació retratada magistralment a *Nada* per Carmen Laforet.

Els estudis del període no sempre han pres en consideració aquest paper específic de la metròpoli barcelonina, de la densitat de vincles materials i immaterials que defineixen una gran urbs, a l'hora de condicionar les decisions de l'Estat. Aquest fou el tema de fons de l'exposició «Ja tenim 600! La represa sense democràcia, 1947-1973». Barcelona fou clau, i no sols per a Catalunya, en la represa del creixement, com també en l'erosió posterior del projecte de modernització autoritària que va substituir l'ideal autàrquic del primer franquisme. És el tema que tractà Sebastian Balfour en la ponència inaugural de les jornades «La SEAT i Barcelona», recollides en aquest llibre, abordant les opcions del franquisme en el marc internacional de la guerra freda.

Entre 1946 i 1947, a més de les protestes per les irregularitats en el racionament, va haver-hi algunes vagues, en les quals van tenir un paper destacat les dones, i l'acte catalanista de l'entronització de la Mare de Déu de Montserrat l'abril de 1947 va provocar la destitució del governador civil. En la vida diària, els salaris baixíssims i les penalitats alimentàries s'afegien als problemes urbans pendents des de feia dècades, empitjorats per l'arribada de nous habitants (persones sobretot que fugien d'una situació política insostenible al seu lloc d'origen) i l'extensió del barraquisme. El control de la ciutat preocupava les autoritats. La situació no era pas millor a la resta de l'Estat: la supervivència del règim requeria amb urgència un canvi de rumb en la política econòmica que, inevitablement, implicava Barcelona.

Entre 1947 i 1948 quallen decisions importants, com ara localitzar la SEAT, redactar un pla urbanístic metropolità o fer de la capital de Catalunya l'aparador per al reconeixement internacional del règim de la mà de l'Església, mitjançant un congrés eucarístic. Però cap d'aquestes iniciatives havia tingut

temps de dur-se a terme quan el 1951 va esclatar, amb una magnitud del tot inesperada, el malestar popular. La pujada del bitllet del tramvia, amb el greuge afegit que a Madrid era força més barat, va ser la gota que va fer vessar el got de la indignació. La mobilització va durar dues setmanes i es va estendre per Catalunya. Res no fou el mateix després del boicot als tramvies i de la vaga de 1951. Es feia evident el pes de Barcelona i la necessitat de prestar més atenció als catalans, com expressava en els documents reservats Felipe Acedo Colunga, nomenat governador civil després de la revolta.

La metròpoli de Barcelona comptava amb el port i amb una zona franca, però el més fonamental era el saber fer acumulat per una segona revolució industrial en marxa des de principis del segle. En la indústria de l'automoció, les iniciatives de postguerra entroncades amb les de preguerra foren múltiples: la Hispano Suïssa, reconvertida el 1946 en ENASA per ordre governamental, la fabricació de motos, les enginyoses temptatives dels microcotxes i, sobretot, la SEAT. Jordi Catalan posa de relleu en la seva anàlisi de les decisions de l'Instituto Nacional de Industria com es va perdre una dècada fins que l'Estat va reconèixer el potencial del districte industrial barceloní i va accedir a ubicar-hi la SEAT. La nova factoria de la Zona Franca es va començar a construir el 1950 i tres anys després en sortia el primer Seat 1400. L'any 1957 es llançava el cotxe estrella de l'aliança amb FIAT: el 600. La factoria creixia i es consolidava com la gran fàbrica de Catalunya, amb un paper decisiu en el conjunt de l'economia, en els models d'organització industrial i d'organització obrera, que repassa extensament Andrea Tappi en el seu text, i en la difusió d'un nou llenguatge arquitectònic des dels suburbis industrials, com descriu Isabel Segura en el seu.

El llançament de l'automoció de masses, amb tots els canvis que això comportava, feia encara més urgent un pla urbanístic metropolità, reprenent en un context autoritari els debats iniciats a partir de l'Exposició de 1929 i durant la II República. El creixement humà prosseguia des del final de la guerra, quan els motius polítics per emigrar pesaven tant o més que els econòmics, —Martí Marín aporta en el seu article noves dades sobre la notòria immigració en els anys quaranta—, i això malgrat el risc de ser enviats per la policia al Palau de les Missions de Montjuïc i de ser retornats al lloc d'origen, com es va fer fins el 1957.

La qüestió més decisiva era, com en el cas de l'Eixample un segle abans, l'adopció d'una nova escala urbana. En aquest aspecte, i vista la trajectòria que del Pla Cerdà de 1859 va conduir a la unificació municipal de 1897, la consigna imposada pel règim era explícita: evitar la formació d'una única gran ciutat i d'un gran municipi, exactament el contrari del que es propiciava a la capital de l'Estat. Limitar Barcelona (hi ressonen els ecos de la Nova Planta) era així mateix limitar Catalunya. El tractament diferencial dels municipis

de Madrid i Barcelona ha tingut repercussions duradores en els equilibris peninsulars. Entre 1947 i 1954 es va crear el gran Madrid, que va passar dels 68 als 600 km^2, enfront dels 100 que tenia Barcelona, uns 60 descomptant Collserola. Era una decisió cabdal que fou escassament pal·liada per la Carta Municipal aconseguida per Porcioles el 1960. Aquests i altres aspectes els analitza Joan Antoni Solans en el seu text sobre l'urbanisme de Barcelona en els anys cinquanta.

El Pla Comarcal es va aprovar el 1953, el mateix any que començava a circular el Seat 600. La noció de «comarca de Barcelona» s'adeia a la visió del territori que tenia la Falange, però en la seva configuració hi van pesar les ideacions de preguerra, quan s'imaginava el perfil de la ciutat i la seva relació amb Catalunya dins del nou ordre republicà. El pla, que comprenia 27 municipis, seguia a grans trets l'esquema proposat en el *Regional Planning* pels germans Rubió i Tudurí, mentre que en l'articulació de grups d'illes i en les solucions per a les zones obreres ressonava l'urbanisme funcionalista del GATCPAC. Manuel Baldrich i Josep Maria Soteras van treure bon profit dels plantejaments de la seva joventut, per bé que els calgués reformular-los en unes circumstàncies històriques diferents i adverses, com mostraren les dificultats per fer valer el pla general davant l'augment especulatiu de les densitats en els plans parcials.

La tradició d'arquitectura i urbanisme de Barcelona va nodrir igualment la política de l'habitatge, sobretot en les primeres actuacions del Patronat Municipal de l'Habitatge, les dels anys 50 i principis dels 60, en una línia sensiblement diferent de l'Obra Sindical del Hogar estatal. Aquesta última, després d'assajar petites urbanitzacions de baixa densitat i esperit rural, s'orientà cap als grans polígons massius i desconnectats del seu entorn urbà, dissenyats sense sortir del despatx. Amador Ferrer destaca en el seu article com al darrere de polígons com el de Montbau, iniciat el 1960, hi havia, en canvi, la qualificació excel·lent dels tècnics del Patronat formats en la preguerra i atents al debat coetani sobre el moviment modern a Europa. Un saber fer municipal, diu Ferrer, que en les dècades posteriors es va diluir.

L'especificitat de Barcelona també condicionà l'actuació de l'Església, encapçalada de 1942 a 1967 pel bisbe Modrego, molt conscient del paper simbòlic de la ciutat i de la dificultat de conquerir-la per la via nacionalcatòlica. A l'alba de la guerra freda, el doctor Modrego s'inspirà en les exposicions internacionals barcelonines per aconseguir i fer notori el suport del Vaticà al règim de Franco. El Congrés Eucarístic Internacional de Barcelona, celebrat el 1952 amb misses massives a la nova Diagonal, fou alhora el detonant de la política interclassista d'habitatge que exemplifiquen les Vivendes del Congrés. Però la qüestió obrera aviat va adquirir tons propis. Anys abans del concili Vaticà II, l'acció catòlica a les fàbriques i als suburbis va distanciar les bases

eclesials de la jerarquia, amb un decisiu apropament entre catòlics, catalanistes i comunistes.

La gran ciutat era el gresol en què durant la dècada de 1950 es definiren els nou agents socials, polítics i culturals, enmig del diàleg –i les tensions– entre els qui havien viscut amb intensitat la guerra i la preguerra i les noves fornades més joves, i entre els militants de l'esquerra i del catalanisme que vivien els perills de la clandestinitat –amb un pes creixent del PSUC– i els catòlics de la HOAC i la JOC, que podien aprofitar la legalitat vigent. Comencen a sorgir noves articulacions i nous lideratges, com aborda en el seu article Nàdia Varo, i aquests requerien un altre llenguatge per a l'anàlisi i per a l'acció, com planteja Javier Tébar en el seu text.

Desballestada la CNT entre la repressió i l'èxit d'altres opcions, els nous actors opten decididament per l'*entrisme* (estratègia mal vista pels anarquistes), infiltrant-se en les candidatures del sindicat vertical obligatori, sobretot a partir de 1957. Eren de nou anys conflictius, amb no poques vagues entre 1956 i 1958, inclòs un segon boicot als tramvies. El procés tenia per escenari privilegiat les empreses del metall, moltes d'elles vinculades a l'expansiva SEAT. Amb aquests ingredients es pastarien l'any 1964 les Comissions Obreres. La cronologia és similar en el cas del moviment estudiantil, amb l'assemblea del Paranimf de 1957 i la progressiva coordinació del moviment, amb el clímax de la Caputxinada. Pel maig de 1960 es produïa així mateix la primera gran afirmació pública catalanista, amb els Fets del Palau de la Música.

Lluny de ser una mera dècada «de transició» entre autarquia i *desarrollismo*, els anys cinquanta són més aviat la dècada d'infantament dels plantejaments que creixen i maduren en les dues dècades següents. Els canvis normatius relacionat amb el front urbà (Llei del sòl, Pla d'Urgència Social, Llei de propietat horitzontal) i el decisiu Pla d'Estabilització de 1959 (degut en part al barceloní Joan Sardà), suposen més consolidació que no inici.

El llegat de la preguerra, des dels sabers tècnics i professionals a la política i la cultura, s'incorpora, reformulat, a les apostes perfilades en els anys cinquanta. Sense la història urbana d'aquells anys, difícilment poden situar-se ni les vicissituds del franquisme tecnocràtic dels anys del *desarrollo* o del creixement sense democràcia en els temps de la Barcelona de Porcioles, ni les posteriors formulacions de la Transició. De l'expansió de les fàbriques d'indianes al segle XVIII, després del desastre de 1714, a la represa industrial de la ciutat sota el franquisme, amb la SEAT com a cas destacat, el saber fer industrial ha assegurat la continuïtat de Barcelona en temps difícils i per aquesta via ha propiciat el renaixement del país després de cada maltempsada i el sosteniment de la posició conquerida per Catalunya en l'Europa contemporània.

La modernització autoritària franquista a Barcelona: arrels intel·lectuals i contradicció[1]

Sebastian Balfour

El paradigma central de l'exposició «Ja Tenim 600» al MUHBA va ser la contradicció entre el projecte de modernització autoritària del règim franquista a finals dels anys cinquanta i les seves conseqüències econòmiques i sociopolítiques a Barcelona. El SEAT 600 és emblemàtic d'aquesta contradicció. Va representar una de les icones més importants del *desarrollismo* franquista (no en va, l'arquitecte del projecte, Laureano López Rodó, va parlar de «l'Espanya del 600»).[2] El 600 era el primer cotxe al qual els treballadors qualificats i els que treballaven hores extres i estalviaven podien accedir. D'altra banda, la fàbrica de SEAT, una de les més grans a Espanya i emblema del fordisme internacional, es va convertir en una de les més conflictives.

El nou model de modernització introduït pel govern de 1957 i articulat en primer lloc en el Pla d'Estabilització de 1959 va derivar de la fallida de l'autarquia dels anys quaranta i cinquanta, fallida no només econòmica sinó també política. La legitimitat del règim havia descansat sobre la victòria dels nacionals en la Guerra Civil, però els anys cinquanta es va veure progressivament soscavada per l'estancament econòmic i el malestar social, una de les primeres expressions del qual va ser el boicot i la vaga de tramvies de 1951 a Barcelona. Aquell mateix any, l'Estat havia pres algunes mesures *ad hoc* de liberalització de les relacions comercials amb l'exterior a través del Ministeri de Comerç sota Manuel Arburúa. Amb tot, a mitjan anys cinquanta, l'agudització dels problemes econòmics i la crisi política de 1956 van permetre Carrero Blanco, llavors ministre de la Presidència, persuadir Franco de confiar la direcció de l'economia a un nou govern format principalment per ministres pertanyents a l'Opus Dei: López Rodó, Alberto Ullastres i Mariano Navarro Rubio.

La nova «política d'estabilitat», elaborada fonamentalment per tecnòcrates i companys de viatge de l'Opus amb el patrocini polític de Carrero Blanco, va pretendre integrar Espanya en l'economia occidental i salvaguardar el règim a través de la remodelació de l'Estat i de la modernització econòmica.

1. Una primera versió d'aquest text va ser publicada en *L'Avenç*, 369 (juny 2011), pàg. 28-39.

2. Laureano López Rodó, *Memorias*, Esplugues de Llobregat, Plaza & Janés/Cambio 16, 1990, pàg. 119.

Va representar una nova recerca de legitimitat del règim autoritari basada en quatre objectius vinculats: el desenvolupament, la pau social, la transformació de la dictadura personal de Franco en una monarquia constitucional autoritària i la integració d'Espanya en l'esfera de poder occidental de la guerra freda. Aquests quatre elements descansaven sobre la contínua desmobilització dels espanyols, el seu «anestesiament» ideològic. El model de modernització dels tecnòcrates es va basar en la creença amb prou feines articulada que el desenvolupament generaria nivells de vida cada vegada més còmodes que al seu torn contindrien o neutralitzarien reivindicacions de tipus sociopolítiques. A través del benestar i de l'al·licient del materialisme consumista, les ideologies perdrien la seva força per donar lloc a l'apatia política, context en el qual les elits perfeccionarien la racionalització de l'administració pública.

Les arrels intel·lectuals d'aquesta creença han estat poc explorades en la bibliografia sobre el franquisme, i encara menys les arrels internacionals.[3] El que s'ha emfatitzat és el context polític domèstic, d'una banda la crisi del model autàrquic i de l'altra les característiques peculiars de l'ètica de l'Opus Dei: l'ascetisme intramundà, l'espiritualitat, l'èmfasi retòric sobre la dignitat de tots els treballadors i la idea de la santificació del treball a través de la vocació professional (idea paral·lela a l'ètica calvinista delineada per Max Weber i tan característica del capitalisme nord-americà).[4] En una tesi doctoral no publicada de 1982, José Casanova fa ressaltar la paradoxa que suposa que aquest projecte de modernització dissenyat segons criteris del capitalisme liberal s'emprengui malgrat el franquisme.[5] En altres paraules, Espanya es liberalitza econòmicament per salvaguardar un règim fonamentalment il·liberal. Els ministres i funcionaris de l'Opus Dei o propers a ell no pretenen liberalitzar la política del franquisme. Al contrari, estan convençuts que la modernització econòmica només es pot fer a través d'un estat autoritari que garanteixi l'ordre social i l'estabilitat política.

Fins i tot l'ètica de l'Opus sembla descartar qualsevol temptació democràtica, ja que, segons Casanova, no preveu la formació d'individus autònoms moralment i oberts a la interacció pública, sinó la creació d'un col·lectiu

3. Una de las poques excepcions és l'obra de Pedro Carlos González Cuevas, *El pensamiento político de la derecha española en el siglo xx. De la crisis de la Restauracion al Estado de partidos (1898-2000)*, Madrid, Tecnos, 2005, pàg. 202-207.

4. Joan Estruch, *Santos y pillos. El Opus Dei y sus paradojas*, Barcelona, Herder, 1994; Carlos Moya, *El poder económico en España (1939-1970). Un análisis sociológico*, Madrid, Túcar, 1975, pàg. 137; José V. Casanova, «The Opus Dei Ethic, the technocrats and the modernisation of Spain», *Social Science Information*, 22, 1 (1983), pàg. 27-50.

5. José V. Casanova, *The Opus Dei Ethic and the Modernization of Spain* (tesi doctoral inèdita), Nova York, New School of Social Research, 1982, pàg. 108-109, 434,..

disciplinat la vida del qual es privatitza entorn del treball i la família. La democràcia, segons els intel·lectuals orgànics de l'Opus, és fonamentalment inestable i obstaculitza la gestió racional de l'economia. No obstant això, Casanova nota algunes referències en el discurs opus deista a una democràcia futura que seria possible una vegada assolida la plena modernització econòmica. Però no afronta l'ambigüitat d'aquests dos postulats.[6] Altres autors, com Jesús Ynfante, Joan Estruch i Daniel Artigas, rebutgen qualsevol idea de la vocació democràtica de l'Opus.[7]

Crec que l'estudi de la influència del context geopolític en el model de modernització franquista pot ajudar a aclarir aquesta suposada ambigüitat. És una dimensió en gran mesura ignorada en la bibliografia. En realitat, els polítics i intel·lectuals associats a l'Opus Dei es van nodrir de les noves tendències polítiques i ideològiques occidentals que s'estaven delineant a finals dels anys quaranta en el marc de la guerra freda. Aquesta va representar un realineament internacional que va permetre per primera vegada la identificació de l'Espanya tradicional catòlica amb l'occident capitalista d'origen protestant.[8] A nivell econòmic i polític va permetre també l'acostament progressiu entre Espanya i l'entorn europeu i nord-americà. Recordem sobretot els inicis de les noves relacions entre Espanya i els Estats Units, després de ser exclosa del Pla Marshall i del programa de l'OECE: l'obertura de les relacions diplomàtiques entre Washington i Madrid el 1950, el mateix any del començament de la guerra de Corea; el préstec de 62,5 milions de dòlars a Espanya de l'Eximbank nord-americà; els pactes de Madrid de 1953 per a l'establiment de bases militars dels Estats Units, que així van aconseguir incorporar Espanya dins el sistema militar antisoviètic sense grans contrapartides;[9] i la penetració de capital i tecnologia nord-americans, en l'àmbit tant industrial com de serveis, d'assessorament comercial i de màrqueting,[10] (un procés que es va intensificar a partir de l'any 1959, quan es va eliminar el sostre del 25 per cent de participació de capital estranger en l'empresa). L'interès dels Estats Units a fomentar l'apropament a Espanya neix de la substitució de la seva estratègia

6. Casanova, *The Opus Dei…*, pàg. 106, 454-460; Casanova, «The Opus Dei…», pàg. 35.

7. Jesús Ynfante, *Opus Dei. Así en la tierra como en el cielo*, Barcelona, Grijalbo, 1996, pàg. 236; Estruch, *Santos y pillos…;* Daniel Artigues, *El Opus Dei en España, 1928-1962. Su evolución ideológica y política de los orígenes al intento de dominio*, París, Ruedo Ibérico, 1971.

8. Estruch, *Santos y pillos…*, pàg. 30.

9. Ángel Viñas, *Los pactos secretos de Franco con Estados Unidos. Bases, ayuda económica, recortes de soberanía*, Barcelona, Grijalbo, 1981.

10. Nuria Puig Raposo, Adoración Álvaro Moya, «La guerra fría y los empresarios españoles: la articulación de los intereses económicos de Estados Unidos en España, 1950-1975», *Revista de Historia Económica*, XXII, 2 (2004), pàg. 387-424.

de contenció limitada del comunisme per la incorporació en el sistema militar de totes les regions considerades perifèriques arran del començament de la guerra de Corea.[11]

Dins del règim franquista, aquesta obertura cap a l'exterior, i sobretot l'acostament als Estats Units, van ser empesos per la crisi econòmica. I van ser sobretot els membres i simpatitzants de l'Opus Dei els que van buscar justificar el canvi d'estratègia. Ja el 1949, Rafael Calvo Serer, llavors catedràtic i membre de la Junta de Relacions Culturals del Ministeri d'Afers Exteriors, veia en aquest procés la possibilitat d'una convergència política entre Espanya i els països «demoliberales».[12] L'*éminence grise* del nou model de modernització autoritària, López Rodó, traça ja en un discurs el 1956 les línies generals que adoptaria el nou govern de l'any següent per donar lloc al Pla d'Estabilització de 1959. En el discurs queda patent la influència de teories i pràctiques administratives britàniques i franceses.[13] I qui articula més que ningú la filosofia de la nova política de modernització és Gonzalo Fernández de la Mora, polític proper a l'Opus Dei, futur ministre d'Obres Públiques i autor amb López Rodó de les primeres bases de la Llei de principis del moviment nacional i la Llei orgànica de l'Estat, elaborades en secret el 1957 sota la direcció de Carrero Blanco.

Abans de considerar els postulats dels intel·lectuals orgànics de l'Opus Dei convé esbossar, encara que breument, algunes de les noves tendències intellectuals de les quals es van nodrir i que havien aparegut als Estats Units els anys cinquanta i començaments dels seixanta. Tenien ja l'exemple de Maeztu, que va esdevenir entusiasta de la cultura anglosaxona durant la seva estada a Londres entre 1905 i 1919 i després en la seva visita als Estats Units el 1925. En el llibre *El sentido reverencial del dinero* i en el curt assaig *Norteamérica desde dentro*, Maeztu concep l'esperit capitalista en termes religiosos, segons conceptes weberians. El treball santifica i, al costat del diners, millora el món, amb la qual cosa contribueix al pla de Déu.[14] Entre els opus deistes, qui més revela la influència de Maeztu és Calvo Serer, que també torna entusiasmat amb la vida nord-americana després d'una visita el 1958.

11. John Lewis Gaddis, «Grand strategies in the Cold War», dins Melvyn P. Leffler, Odd Arne Westad, *The Cambridge History of the Cold War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, 2.

12. Rafael Calvo Serer, *España, sin problema*, Madrid, Ediciones Rialp, 1949, pàg. 190-193.

13. Laureano López Rodó, «La reforma administrativa del Estado», *Nuestro Tiempo*, 27 (setembre 1956). De fet, el model francès de planificació sota Mendes France exerceix molta influència en els plans d'estabilització. Vegeu per exemple Laureano López Rodó, *La administración pública y las transformaciones socioeconómicas. Discurso de recepción del académico de número*, Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, 1963.

14. Ramiro de Maeztu, *El sentido reverencial del dinero*, Madrid, Editora Nacional, 1957; Ramiro de Maeztu, *Norteamérica desde dentro*, Madrid, Editora Nacional, 1957.

D'aquestes tendències, una de les més importants va ser la constituïda per les tesis de Walt Whitman Rostow, un dels administradors del Pla Marshall.[15] Un senyal de la seva influència sobre membres de l'Opus va ser que el mateix López Rodó va escriure el pròleg d'una elaboració ulterior de la tesi rostoviana en l'edició espanyola de 1972 titulada *Política y etapas de crecimiento*.[16] Des de començaments dels anys cinquanta, les obres de Rostow assenyalen els Estats Units com a únic model de desenvolupament econòmic factible en contraposició a la modernització estatal i autoritària de la Unió Soviètica, amb la implicació que la segona està condemnada al fracàs. Representa tot un manifest del capitalisme liberal (de fet el subtítol de la seva obra de 1960 és «un manifest no comunista»). Rostow identifica cinc fases de creixement d'un procés unilineal, l'última amb una edat d'alt consumisme massificat, la suposada cúspide del capitalisme liberal. Significativament per a la nostra anàlisi sobre la funció del SEAT 600, Rostow planteja la producció de cotxes barats de masses com a element decisiu en l'última fase, «amb els seus efectes bastant revolucionaris —tant socials com econòmics— sobre la vida i les expectatives de la societat».[17] En el seu pròleg, López Rodó identifica Espanya com la quarta fase rostowiana, «la marxa cap a la maduresa».[18]

Un dels atractius per als modernitzadors de l'Opus del model nord-americà de la postguerra és el seu grau d'intervencionisme estatal, realitzat malgrat el seu compromís amb el liberalisme econòmic. La transformació del capitalisme liberal del segle XIX en el capitalisme corporatiu del segle XX, en el qual té un paper important la intervenció de l'Estat segons el model keynesià, resulta ja prometedora per a les estructures autoritàries i oligàrquiques del franquisme.[19] Però, a més, la guerra freda imposa als Estats Units nous esquemes de control social i de planificació de ciutats i xarxes viàries que impliquen un major nivell de direcció federal. La concurrència soviètica obliga l'Estat nord-americà a proveir de serveis socials i oportunitats educatives per assegurar la lleialtat dels ciutadans com a compensació pels sacrificis derivats de la guerra freda, sobretot el del pressupost militar.[20] Així mateix, l'Estat aplica

15. La seva primera obra sobre el tema, *The Process of Economic Growth*, va aparèixer el 1953, elaborada després en l'influent llibre *The Stages of Economic Growth*, que va ser publicat el 1960 per Cambridge University Press.

16. Walt Whitman Rostow, *Política y etapas de crecimiento*, Barcelona, Dopesa, 1972.

17. Rostow, *Política y etapas …*, pàg. 11.

18. Rostow, *Política y etapas …*, pàg. 7.

19. Casanova, *The Opus Dei…*, pàg. 31.

20. Odd Arne Westad, «The Cold War and the international history of the twentieth-century», dins Melvyn P. Leffler , Odd Arne Westad, *The Cambridge History of the Cold War,* Cambridge, Cambridge University Press, 2010, 1, pàg. 9.

mesures enèrgiques contra els trusts o càrtels, consolida un estat de benestar relatiu i estableix impostos relativament alts.[21] O sigui que el paper de l'Estat nord-americà en aquells anys es veu assimilable dins de les estructures del poder i la planificació estatal que duen al cap els modernitzadors opus deistes com a part del seu programa de desenvolupament.

Més important encara va ser la influència de les tesis nord-americanes sobre el deteriorament de la política i la fi de la història o de les ideologies imperants entre els defensors del capitalisme liberal occidental durant la guerra freda (que per cert no ha desaparegut en el món posterior a 1989).[22] Els postulats de Seymour Martin Lipset, Talcott Parsons i Edward Shils i Daniel Bell, entre altres, els anys cinquanta i començaments dels seixanta tenen repercussió internacional. Bell i Lipset sostenen que el radicalisme polític s'ha esgotat. Creuen identificar la fi de la lluita ideològica de classes a Occident i la transformació del sindicalisme de moviment social a «tradeunionisme» de mercat (o, en paraules de George Bernard Shaw, *capitalisme proletari*). Segons Bell, «el consens normatiu que va sorgir els anys de postguerra a Occident sosté que la política civil o cívica podria reemplaçar la política ideològica […]. Va ser i continua sent […] l'enfocament, dins d'un quadre de valors liberals, sobre la resolució de problemes com a mitjà per remeiar els mals i les deficiències socials».[23] Lipset, per la seva banda, argumenta que la ideologia cedeix a la sociologia, amb la implicació que de l'estudi de la societat poden derivar els mecanismes per canalitzar deficiències i reivindicacions.[24] En un discurs de l'any 1962, el president Kennedy constatava que «el que està en joc en les nostres decisions econòmiques d'avui no és alguna gran guerra d'ideologies rivals que escombrarà el país amb passió, sinó la gestió pràctica d'una economia moderna».[25]

Aquest concepte de la base científica lliure de valors ideològics de la gestió de la societat influeix en la literatura dels tecnòcrates espanyols, especialment els escrits de López Rodó. Aquesta transformació en la política nord-americana sembla avalar els seus plans de modernització. El començament del boom dels anys cinquanta a Occident promet satisfer les reivindicacions

21. Robert Jervis, «Identity and the Cold War», dins Melvyn P. Leffler , Odd Arne Westad, *The Cambridge History of the Cold War,* Cambridge, Cambridge University Press, 2010, 2.

22. Nils Gilman, *Mandarins of the Future. Modernization Theory in Cold War America*, Baltimore i Londres, John Hopkins University Press, 2003.

23. Daniel Bell, *The End of Ideology. On the Exhaustion of Political Ideas in the Fifties*, Cambridge (Massachusetts), Harvard University Press, 1962, pàg. 419. (Traducció de l'autor).

24. Seymour Martin Lipset, *Political Man. The Social Bases of Politics*, Londres, Heinemann, 1960, pàg. 415-417.

25. Citat en Bell, *The End of…* pàg. 419. (Traducció de l'autor).

econòmiques dels treballadors. L'evolució de la política nord-americana cap a la gestió de tecnòcrates sembla quadrar amb la visió de la missió secular dels opus deistes. La fi de les ideologies dóna esperances que el suposat gran llast de la història moderna d'Espanya, la lluita de classes, pugui desbaratar-se. I la integració de l'economia espanyola dins d'Europa i els Estats Units en el marc de la guerra freda sembla consagrar una progressiva legitimació interna i externa del règim franquista.

La tesi de la fi de la història i la compatibilitat del model franquista en el nou món anticomunista va ser articulada a Espanya sobretot per Fernández de la Mora en el seu llibre *El crepúsculo de las ideologías*, publicat el 1965 per l'editorial Rialp, que va ser fundada el 1949 per membres de l'Opus. En el llibre, Fernández preveu una convergència entre el nou model espanyol tecnocràtic i la suposada evolució dels estats «demoliberals» d'occident cap al funcionalisme i la desideologització. «Els pobles més avançats d'Occident —escriu— viuen un moment de transició entre la política ideològica i la científica.» Com a exemples d'aquest procés identifica l'abandonament oficial del marxisme en la declaració de Bad Gotesburg de l'SPD d'Alemanya de 1959 i els postulats tecnocràtics del nou govern de Harold Wilson al Regne Unit a començament dels seixanta, que semblaven anunciar la fi del vell laborisme classista. Però el seu model fonamental seguia sent els Estats Units, la política del qual, segons ell, havia estat depurada de tota ideologia en contrast amb el residu ideològic dels partits europeus. «Hi ha doncs —continua Fernández— a tots els nivells una convergència i, en definitiva, un debilitament de les ideologies.»[26]

Al caràcter «passional, instintiu i màgic» de les ideologies contraposa la «progressiva racionalització de la política», que condueix a una suposada democràcia sense partits polítics, guiada des de dalt per elits tecnocràtiques que governen «com es munta una fàbrica: sabent el que, segons els darrers coneixements, cal fer».[27] (Observeu aquí la connexió amb el fordisme, que tanta importància va tenir en relació amb la creació de la fàbrica SEAT). És a dir, mantenint un equilibri entre l'intervencionisme socioeconòmic de l'Estat i el lliure joc del mercat capitalista. La nova societat seria caracteritzada per l'apatia política que, en les seves paraules, «no és símptoma de baix to social sinó de salut […] Com més benestar i "consens", major inhibició. Així, la salut dels estats lliures es pot mesurar pel grau d'apatia».[28]

26. Gonzalo Fernández de la Mora, *El crepúsculo de las ideologías*, Madrid, Rialp, 1965, pàg. 68-75, 121, 143-153, 156. (Traducció de l'autor).

27. Fernández de la Mora, *El crepúsculo de…*, pàg. 122.

28. Fernández de la Mora, *El crepúsculo de…*, pàg. 59, 124, 142.

A part d'algunes elucubracions filosòfiques excèntriques, Fernández de la Mora elabora en el seu llibre la cosmovisió opus deista de la geopolítica de l'època. A través d'un procés gradual *stagist* (o en fases) de modernització socioeconòmica, Espanya aconseguiria l'estatus de les potències occidentals més avançades, les societats de les quals, de tota manera, s'estarien transformant cap a la racionalització o tecnocratització de la política. El *Brave New World* de Fernández de la Mora preveu la convergència dels països d'Occident en un món postideològic, cosmopolita, científic i elitista. Però s'absté de pronunciar-se sobre la possible trajectòria del règim franquista.

De manera que no crec que hi hagi cap contradicció fonamental entre el concepte que van tenir els membres de l'Opus de l'Estat com a paternalista i tecnocràtic i les seves referències a la democràcia del futur. Si van entreveure alguna forma de democràcia eventual, és molt possible que fos una «democràcia guiada».[29] Amb tot, els modernitzadors opus deistes fan una lectura esbiaixada de les tesis provinents dels Estats Units. Segons els intel·lectuals nord-americans que les defensen, el paradigma de modernització es vincula irremeiablement a la democràcia liberal, amb independència que sigui més o menys polititzada. Cal assenyalar la referència en la citació de Bell al «quadre de valors liberals» imprescindible segons ell (i ho emfatitza) per a qualsevol política postideològica. El llibre de Talcott Parsons que tant va influir en les teories de la modernització en la postguerra insisteix que la transició cap a la societat industrial només es pot fer si ve acompanyada per canvis en els valors polítics i culturals cap a la democràcia liberal.[30] Per la seva banda, tant Bell com Lipset reconeixen el brot de nous valors ideològics primer al tercer món i després als mateixos Estats Units, la qual cosa descarta una convergència global cap al model políticament desmobilitzat europeu i nord-americà. I en el mateix llibre que López Rodó prologa, Rostow subratlla la importància de les eleccions lliures i la conveniència de comprometre el poble en les responsabilitats i esforços de la tasca de modernització, «tasca —segons ell— que no pot realitzar-se per edicte, quadres polítics o policia».[31]

En el seu intent de posicionar-se dins del model de modernitat occidental enfront del de la Unió Soviètica, els modernitzadors opus deistes relativitzen el problema de reconciliar les característiques irremeiablement autoritàries

29. Fernández de la Mora va destacar per estar en contra de la Llei per a la reforma política i hi ha rumors que figurava en els plans per a un govern de salvació nacional proposat al rei per generals de dretes el setembre de 1977. Vegeu Paul Preston, *Juan Carlos. El Rey de un pueblo*, Barcelona, Plaza Janés, 2003, pàg. 448.

30. Talcott Parsons, *The Structure of Social Action. A Study in Social Theory with special reference to a group of European writers*, Nova York, McGraw-Hill, 1937.

31. Rostow, *Política y etapas…*, pàg. 299.

del règim franquista amb el liberalisme polític d'Europa i Estats Units. En el seu discurs de recepció de la Reial Acadèmia de Ciències Morals i Polítiques el maig de 1963, López Rodó encomia els utillatges de la modernització nord-americana però recalca que la història dels dos països és diferent i que per tant la seva trajectòria política ha de ser diferent. Per a Espanya, «el dogma de la democràcia» seria inapropiat a causa de la seva història.[32] Per la seva banda, Calvo Serer, després de la seva visita als Estats Units el 1958 afavorida pel Departament d'Estat, lloa no només la modernitat nord-americana, el seu igualitarisme i la seva vitalitat econòmica, sinó també el seu realisme segons el qual «als països que es desenvolupen políticament segons formes diferents de les del món anglosaxó no se'ls exigeix un grau determinat de democràcia».[33]

De manera que la reivindicació posterior dels modernitzadors autoritaris, com per exemple el mateix López Rodó, d'haver preparat el camí per a la democràcia és qüestionable.[34] A part de Calvo Serer, els opus deistes es van mantenir fidels fins molt tard a un model de modernització en el qual la democràcia liberal no tenia cap paper. Des dels orígens el seu projecte per a Espanya va ser elitista i autoritari. El que van posar en marxa va ser una obertura més gran de l'economia espanyola cap a l'exterior i la racionalització parcial de l'administració de l'Estat franquista per agilitzar el desenvolupament econòmic. O sigui que la modernització de l'economia va ser sobretot obra del capitalisme internacional. A més, les seves conseqüències econòmiques i socioculturals van ser del tot inesperades i es van escapar del control d'un estat suposadament planificador. L'estructura demogràfica es va transformar amb l'onada de migracions internes i l'emigració a l'exterior. El creixement urbà va ser improvisat i caòtic i els desequilibris regionals es van intensificar, entre moltes altres manifestacions de creixement incontrolat.

Tant l'obertura econòmica com la remodelació de l'aparell administratiu van estar plenes de contradiccions. L'objectiu principal dels plans d'estabilització va ser precisament estabilitzar l'economia. En canvi, el creixement vertiginós dels anys seixanta va generar tot un seguit de contradiccions i conflictes difícils de contenir dins d'un règim autoritari. Malgrat la retòrica de liberalització, l'Estat franquista seguia protegint i intervenint en l'economia, amb efectes distorsionadors sobre el mercat. Va continuar invertint en grans obres públiques de dubtosa utilitat. El sector públic va seguir inflat i corporativista,

32. López Rodó, *La administración pública…*

33. Rafael Calvo Serer, *La política mundial de los Estados Unidos*, Madrid, Ateneo, 1962, pàg. 56-57.

34. Laureano López Rodó, *La larga marcha hacia la Monarquía*, Barcelona, Noguer, 1978. D'altra banda, Fernández de la Mora continuava encara entusiasmat l'any 1977 amb la democràcia orgànica del franquisme: *Río arriba. Memorias*, Barcelona, Planeta, 1995.

encara que menys que sota la Falange. El règim fiscal no es va modernitzar. Una mica pintorescament, Jesús-Manuel González sosté que López Rodó i López Bravo van concebre la indústria espanyola com «una gran empresa de la qual n'eren gerents». D'aquesta manera van premiar els empresaris més influents i poderosos, per exemple amb la concessió de línies de crèdit estatals.[35] Aquest comportament sens dubte corresponia al concepte elitista de l'Opus Dei, però no al paper instrumental de creixement econòmic del qual es vanagloriaven. O sigui que fins i tot la modernització econòmica segons el patró del capitalisme liberal es va veure entorpida a Espanya pel quadre autoritari i oligàrquic que prenia les decisions.

És veritat que, de forma explícita, el mateix López Rodó concedeix un dels principis del liberalisme: que el desenvolupament econòmic depèn del progrés social. En el seu discurs a la Reial Acadèmia el 1963 constata que els objectius de l'Estat són «el desenvolupament econòmic i la igualtat d'oportunitats com a fonaments del progrés social». Si el creixement es fa a costa de la societat, s'aboca cap a l'estancament o, pitjor encara, cap a «una subversió política».[36] Però, com ja hem ja plantejat, López Rodó, a l'igual d'altres col·legues opus deistes, tenia un concepte més aviat paternalista del que és el progrés social, i ho veia en termes purament instrumentals que afecten salaris, nivells de benestar i oportunitats, i no en termes de drets i justícia social. És a dir, veia el progrés social en gran mesura com a resultat indirecte del creixement econòmic, com fa la teoria d'economia de l'oferta o *trickle-down*.

A aquest concepte paternalista del progrés social es contraposa una altra noció derivada del Vaticà amb el papa Joan XXIII: l'*aggiornamento*, llançat el gener de 1959, aprova implícitament la campanya per al progrés social i els drets polítics des de baix.[37] Aquesta divergència entre l'Opus i el Vaticà es va aguditzar durant el Concili Ecumènic Vaticà II i va derivar en una confrontació entre «progressistes» i «integristes», aquests últims associats sobretot amb l'Opus.[38] Els nous aires del Vaticà II fins i tot van induir els arquebisbes espanyols el 1962 a demanar al règim que intentés solucionar els problemes socioeconòmics derivats del model tecnocràtic de desenvolupament.[39]

35. Jesús-Manuel González González, *La economía política del franquismo (1940-1970). Dirigismo, mercado y planificación*, Madrid, Tecnos, 1979.

36. López Rodó, *La administración pública*…, pàg. 140.

37. *Encyclical letter, Mater et magistra of John XXIII concerning a revaluation of the social question in the light of Christian teaching*, Londres, Rev. ed., 1963.

38. Ynfante, *Opus Dei*…, pàg. 316-327.

39. William Callahan, *The Catholic Church in Spain, 1875-1998*, Washington DC, Catholic University of America Press, 2000, pàg. 505.

D'altra banda, els mateixos mecanismes que els tecnòcrates van introduir com a part de la liberalització, tant de l'economia com de l'estructura d'oportunitats, van tenir efectes contradictoris. Per exemple, el canvi de relacions laborals introduït per la Llei de convenis col·lectius de 1958 amb el pas d'un model corporativista i verticalista de determinació estatal dels salaris i les condicions laborals al model de capitalisme liberal de negociació col·lectiva en els àmbits de fàbrica i sector va tenir resultats inesperats.[40] En lloc d'implicar els treballadors en els nous mètodes de producció a través dels incentius i en comptes d'atomitzar els greuges laborals, com s'esperava, les noves relacions van afavorir l'emergència de col·lectius obrers, les reivindicacions dels quals van ser cada vegada més polititzades a causa de les estructures i la legislació autoritàries del poder. De tota manera, aquesta evolució de la fixació de condicions de retribució i treball venia empesa per la complexitat cada vegada més gran de la producció. El canvi en les relacions laborals havia començat ja vers mitjan anys cinquanta com a resultat de la introducció de noves tecnologies d'origen europeu i nord-americà: el número d'agost de 1955 del periòdic clandestí del PSUC, *Treball*, per exemple, remet el lector a mètodes americans de producció.[41]

Barcelona ofereix un exemple destacat d'aquestes contradiccions tant en el concepte com en l'execució dels plans de desenvolupament. A la fàbrica SEAT, suposat model de l'organització racional del treball segons criteris fordistes, els principis franquistes de control jeràrquic militar donen lloc a la confrontació progressiva entre la direcció i els treballadors (que arriba a l'ocupació de 1971) i a una conflictivitat quasi permanent fins a la fi del franquisme.[42] Els empresaris barcelonins en general havien acollit amb satisfacció els plans d'obertura de l'economia de 1957. És més, van contribuir a la pressió sobre el règim per al canvi de model. Des del Foment de Treball, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació i el Gremi de Fabricants de Sabadell, entre altres organitzacions empresarials, es va pressionar per augmentar la liberalització econòmica i el grau de consulta prèvia per a les lleis que afectaven l'economia.[43] Els nous llaços amb interessos europeus i nord-americans van

40. Pel que fa al model de relacions laborals del primer franquisme, vegeu Álvaro Soto Carmona, «Rupturas y continuidades en las relaciones laborales del primer franquismo, 1938-1958», en Carlos Fernando Barciela López, *Autarquía y mercado negro: el fracaso económico del primer franquismo 1939-1958*, Barcelona, Crítica, 2003, pàg. 217-246.

41. *Treball* (agost 1955).

42. Andrea Tappi, *SEAT: modelo para armar. Fordismo y franquismo (1950-1980)*, Alzira, Germania, 2011.

43. Carme Molinero, Pere Ysàs, *Els industrials catalans durant el franquisme*, Vic, Eumo, 1991, pàg. 78; Martí Marín Corbera, *Història del franquisme a Catalunya*, Vic, Eumo, 2006.

fer aparèixer cercles modernitzadors a Barcelona entre empresaris sensibles a la necessitat d'una integració mundial de l'economia espanyola més gran que la que oferien els governs del *desarrollismo*.

D'altra banda, a les petites empreses de la ciutat i el seu entorn era freqüent l'evasió de les lleis d'ocupació i les normes de seguretat, la qual cosa impedia la consolidació del model unitari de l'Estat. Mentrestant, a les grans empreses, els empresaris van buscar cada vegada més a partir de la meitat de la dècada dels seixanta, i per tal d'evitar la conflictivitat, negociar de forma clandestina amb veritables representants dels treballadors, amb l'objectiu, entre altres, de superar els sostres salarials establerts per l'Estat. D'aquesta manera van debilitar el control del món laboral que residia formalment en mans dels sindicats verticals, part fonamental de l'engranatge de l'Estat autoritari.[44]

La divergència entre el catolicisme integrista i paternalista de l'Opus i el catolicisme progressista fruit del Vaticà II es va manifestar a Barcelona a partir de finals dels cinquanta en la deriva cada vegada més accentuada de les organitzacions laiques obreres de l'Església, l'HOAC i la JOC, vers la lluita per als drets socials i polítics. La missió evangèlica dels primers grups va donar lloc progressivament a un compromís social que començava a preocupar tant la jerarquia eclesiàstica com la policia. Ja el 1964 hi havia al voltant de dos-cents petits grups de la JOC a la diòcesi de Barcelona, i militants de les dues organitzacions es van integrar en la primera Comissió Obrera de Barcelona.[45] Aquest comportament distava molt de la missió secular que s'atorgava l'Opus.

El creixement urbà i industrial a Barcelona des dels anys cinquanta tampoc no va complir ni a Barcelona ni a altres parts d'Espanya amb l'ètica de planificació suposadament racional dels modernitzadors opus deistes. Al contrari, va estar ple d'especulació, corrupció i «enchufismo». Segons Jordi Borja, «la ciutat es converteix en botí i en objecte de tractament ideològic».[46] Les ambicioses obres de Porcioles, fill predilecte de López Rodó pel seu suport a la successió joancarlista i la seva utilitat com a català adepte al règim,[47] es caracteritzen per actuacions en gran mesura sectorials entre les quals destaca el foment de l'automòbil. Com hem avançat, l'automòbil es converteix en icona

44. Ministeri de Treball, *Criterios ante una posible situación conflictiva* (circular), Madrid, 6/12/1971; Sebastian Balfour, *Dictatorship, Workers and the City. Labour in Greater Barcelona Since 1939*, Oxford, Oxford University Press, 1989, pàg. 59-60.

45. Jefatura Superior de Policía de Barcelona, *Notas informativas* (23/4/1964, 9/5/1964, 20/11/1964), *AGCB* (Arxiu del Govern Civil de Barcelona), 1243, 1252.

46. Jordi Borja, «Planeamiento y crecimiento urbanos de Barcelona (1939-1958)», *CAU*, 22 (novembre-desembre 1973), pàg. 88.

47. López Rodó, *Memorias*, pàg. 103, 165-166.

del desenvolupament franquista a través de l'espai barceloní, amb les xarxes d'autovies i els aparcaments. En absència d'instruments efectius i democràtics de control, els interessos privats de les autoritats barcelonines i d'una nova burgesia del banc i de la construcció col·ludeixen amb l'evasió de les regulacions per perseguir beneficis mutus.[48]

De tota manera, la planificació urbana de Barcelona estava summament polititzada des de la victòria dels nacionals. El Pla Comarcal de 1953 preveia una fragmentació de la Gran Barcelona per tal d'evitar la incorporació a la ciutat dels municipis que la circumdaven i assegurar un major control social i polític que impedís que la ciutat es convertís de nou en un problema per a l'Estat. El disseny del Pla s'assimilava a una *parra* o *racimo* (com en deien en el mateix Pla) en contrast amb la «síndria» centralista del disseny de la nova Madrid.[49]

Les conseqüències d'aquesta especulació i absència d'inversió en infraestructures socials van ser tot un seguit de dèficits en la metròpoli: mala qualitat de l'habitatge i del medi ambient i insuficiència de serveis socials en general, especialment de recursos sanitaris, educatius, culturals i recreatius.[50] L'augment dels salaris i de les oportunitats de treball i mobilitat no van compensar la pobresa del salari social. D'aquí va néixer la protesta veïnal, la mobilització dels barris obrers en la qual les dones es van implicar en l'organització col·lectiva, igual com les dones treballadores s'hi havien implicat a les fàbriques.

És evidentment que el model de modernització autoritària inaugurat el 1957 no va funcionar com esperaven els seus arquitectes. La idea de la despolitització a canvi d'una millora en el nivell de vida va resultar un miratge. Els anys seixanta van veure una intensificació de la protesta social de la dècada anterior fins que el règim es va veure desbordat els anys setanta per les reivindicacions sociopolítiques de gairebé tots els sectors de la societat. La satisfacció de l'anhel de posseir un 600 no va reemplaçar les aspiracions de justícia social i democràcia articulades com a part del procés mateix de modernització. No pretenc amb això establir un lligam necessari entre modernització i democràcia. Hi ha

48. Borja, «Planeamiento y crecimiento…», pàg. 86-91; Tim Marshall, «Introduction» dins Tim Marshall (ed.), *Transforming Barcelona*, Londres i Nova York, Routledge, 2004, pàg. 53; Martí Marín Corbera, *Catalanisme, clientelisme i franquisme: Josep María de Porcioles*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 2000.

49. *AMCB* (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona), «Esquema de zonificación» *Memòria del Pla Comarcal 1952*, pàg 127 (reproduït a la guia de l'exposició «Ja tenim 600»).

50. Pel que fa a les deficiències sanitàries a Barcelona a finals del franquisme, vegeu Nolasc Acarín, Carme Sans, «Servicios colectivos y medio de vida: Equipamiento, organización y gasto sanitario en Barcelona», *CAU*, 37 (maig-juny 1976), pàg. 64-72.

prou casos de capitalisme autoritari, per exemple a l'Àsia oriental, perquè actuem amb cautela a l'hora d'avançar quadres explicatius en aquest sentit. Però el vincle a Espanya és indubtable, com també ho és arreu del sud d'Europa en els seixanta i setanta.

Per concloure, els anys cinquanta són una dècada frontissa entre l'autarquia i el *desarrollo* en la qual persisteixen continuïtats amb el passat falangista i s'obren futurs camins de contestació social i política. Aquesta contestació prové en part de les contradiccions de la modernització autoritària. D'altra banda, es mantenen en el règim pràctiques i cultures derivades de l'autarquia. Com espero haver establert, en la periodització de canvi sociopolític, el context geopolític —la guerra freda— amb les seves racionalitzacions ideològiques, té un paper gens menyspreable en aquest procés.

La SEAT i la represa del districte d'automoció de Barcelona[1]

Jordi Catalan

Introducció

A principis dels anys cinquanta, l'Estat espanyol ni tan sols figurava entre els quinze primers productors mundials d'automòbils. Restava a anys llum dels grans fabricants de vehicles del moment, com els Estats Units, el Regne Unit, l'URSS, França o Alemanya, que construïen centenars de milers de vehicles. També anava al darrere de països molts més modestos, com Austràlia, Txecoslovàquia o Suècia, que fabricaven cadascun unes desenes de milers d'automòbils l'any.

Dos decennis més tard, l'economia espanyola assolia una producció anual superior als tres quarts de milió de vehicles i havia escalat fins a la novena posició del rànquing mundial de producció d'automòbils.[2] Havia superat el segon grup de països esmentats i s'aproximava a Itàlia, l'URSS, el Canadà i Bèlgica, les quatre economies que, per aquest ordre, la precedien immediatament. I no només havia entrat al club de la producció en massa d'automòbils; també havia esdevingut un exportador net de vehicles, és a dir, comercialitzava més autos fora de les fronteres dels que importava. Espanya, que tradicionalment havia tingut una economia especialitzada en vendre productes primaris, començava a fer-se un lloc entre els exportadors d'articles industrials.

El procés anterior culminaria cap a finals del segle XX, quan l'Estat espanyol esdevingué el sisè constructor mundial d'automòbils en nombre de vehicles, amb una producció propera als tres milions d'unitats el 2000. Només els Estats Units, Japó, Alemanya i França li anaven al davant.

El paper cabdal de la transformació d'Espanya en productor i exportador en massa de vehicles va correspondre a la SEAT i el seu districte industrial.

1. Agraeixo al Ministeri de Ciència i Tecnologia de Madrid, al Museu d'Història de Barcelona i al Centre d'Estudis Antoni de Capmany de la Universitat de Barcelona el suport atorgat a la meva recerca. El present treball forma part del projecte d'investigació HAR2009-07571 (Orígens i desenvolupament dels districtes industrials exportadors: una anàlisi des de la història econòmica). Valoro els suggeriments dels participants de les Jornades «La SEAT i Barcelona». Molt especialment, resto agraït a Eduardo Fernández, que ha salvat documentació comptable de SEAT i, amb amabilitat extrema, l'ha posat a la meva disposició. També he comptat amb la col·laboració de Matthias Marx.

2. Jordi Catalan, «La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1999», *Revista de Historia Industrial*, 18 (2000), pàg. 115.

Tot i que cal tenir present que l'automoció de Barcelona tenia unes arrels molt més llunyanes i es remuntava a 1889, quan Francesc Bonet passejà el seu tricicle pel passeig de Gràcia, o a 1898, quan Emili La Cuadra creà la primera fàbrica barcelonina amb la intenció de construir automòbils,[3] la SEAT fou la principal responsable que la capital de Catalunya creués el llindar de fabricació dels 50.000 turismes l'any i que Espanya pogués pujar als llocs capdavanters mundials de la construcció de vehicles durant la segona meitat del Nou-cents.

Barcelona i les comarques circumdants, que la divisió territorial de la Generalitat republicana va batejar com a *Regió I*, reunien les característiques típiques d'un districte industrial des de molt abans que hom fundés oficialment la SEAT el 1950. Seguint l'economista anglès Alfred Marshall, podem destacar tres trets bàsics associats al districte: coneixements compartits, presència d'indústries connexes i disponibilitat de força de treball especialitzada. En tots tres aspectes Barcelona excel·lia dintre del context ibèric de mitjan segle XX. Tanmateix, el règim franquista tardà prop d'un decenni a acceptar aquest fet. Com a resultat, la indústria de l'automoció peninsular no assolí l'estadi de la producció en massa fins a la segona meitat dels anys cinquanta.

Malgrat les experiències prèvies, la producció d'automòbils a Barcelona no fou estandarditzada abans de 1929 perquè, d'una banda, el gran constructor prebèl·lic La Hispano-Suiza, de Damià Mateu i Markus Birkigt, tendí cap a una especialització centrada en l'automòbil de luxe;[4] d'altra banda, durant els anys vint el mercat més popular fou capturat per constructors forans que havien optat des de molt abans per les peces intercanviables, la cadena mòbil de fabricació i el control del procés per enginyers, amb Henry Ford al capdavant. De totes maneres, la seva filial peninsular, Ford Motor Ibérica, més que no pas a la producció, es dedicà al muntatge de components importats.[5]

3. Miguel de Castro Vicente, *Historia del automóvil*, Barcelona, Ediciones CEAC, 1967, pàg. 244-255; Joaquín Ciuró, *Historia del automóvil en España*, Barcelona, Ediciones CEAC, 1970, pàg. 19-25; Pablo Gimeno Valledor, *El automóvil en España. Su historia y sus marcas*, Madrid, RACE-Dossat, 1993, pàg. 78-84; Jordi Catalan, *Fábrica y franquismo, 1939-1958: el modelo español de desarrollo en el marco de las economías del Sur de Europa* (tesi doctoral), Cerdanyola, Universitat Autònoma de Barcelona, 1992, pàg. 1035-1042.

4. Jordi Nadal, Xavier Tafunell, *Sant Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona (1847-1992),* Barcelona, Columna, 1992, pag. 172-185; Manuel Lage, *Hispano-Suiza 1904-1972: hombres, empresas, motores y aviones*, Madrid, LID, 2003; Jordi Nadal, «El contencioso entre La Hispano-Suiza, Fábrica de Automóviles, S. A. y el Estado francés en torno a la contribución sobre beneficios extraordinarios de guerra (1917-1922)», dins Florence Bourillon, Philippe Boutry, André Encrevé, Béatrice Touchelay (eds.), *Des économies et des hommes. Mélanges offerts à Albert Broder*, París, Éditions Bière, 2006, pàg. 331-342; Jordi Nadal, Discurs d'acceptació del títol de doctor *honoris causa*, *Cerimònia Acadèmica d'Investidura com a Doctor Honoris Causa del professor Jordi Nadal*, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, 2010.

5. Nadal, Tafunell, *Sant Martí de Provençals…*, pàg. 180-185; Albert Carreras, Salvador Estapé-Triay, «The Spanish Motor Industry, 1930-1975», dins Michael Lynskey, Seiichiro Yonekura (eds.),

La reculada de l'automoció barcelonina durant la Gran Depressió i el primer franquisme, 1939-1947

A partir de 1929, la crisi econòmica i la inestabilitat política provocaren l'enfonsament de la demanda d'automòbils. La matriculació a Espanya tocà fons l'any 1932. Posteriorment, hi hagué un inici de represa. L'aixecament militar de l'estiu de 1936 avortà aquesta primera recuperació que, amb oscil·lacions, s'havia anat produint des de 1933. De resultes de la guerra, la matriculació d'automòbils caigué a l'abisme, fins assolir el seu mínim històric absolut el 1938, mentre Barcelona era bombardejada pels avions CR 32, construïts per la mateixa FIAT.

A la fi del conflicte armat, General Motors feu una proposta al govern de Franco per establir una fàbrica de muntatge d'automòbils a Barcelona, similar a la que hi tenia Ford Motor Ibérica.[6] La proposta fou rebutjada. La mateixa Ford trobà obstacles insalvables per continuar important els components d'automòbils, que muntava a la seva planta barcelonina. Ni tan sols la Hispano, que comptava amb Miguel Mateu al capdavant de l'Ajuntament de Barcelona, fou capaç de recuperar el protagonisme assolit abans del conflicte.

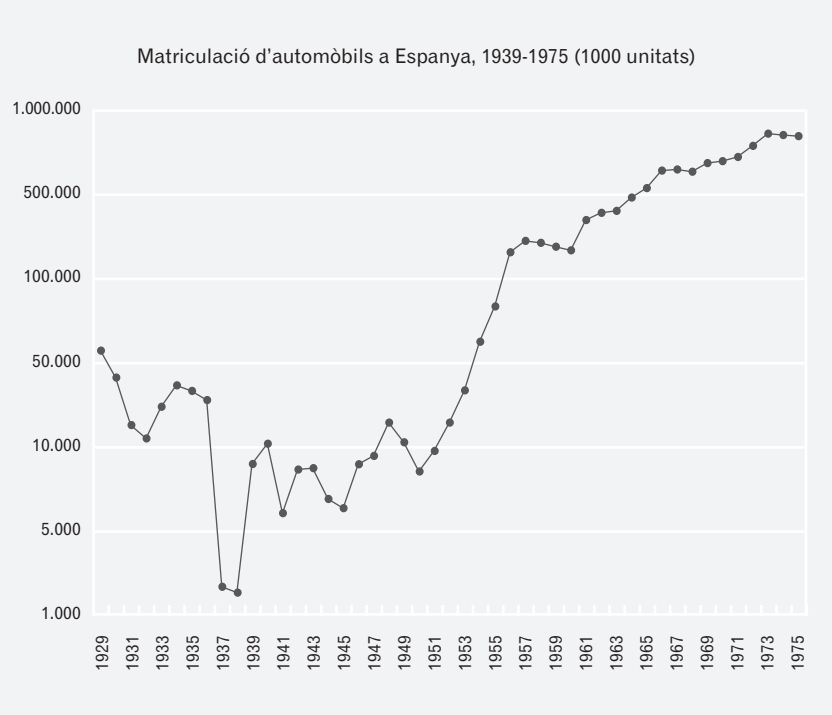
Els dirigents del bàndol franquista havien anat formulant un projecte de *Nou Estat* des de Salamanca, Burgos i Bilbao, que acabaria aplicant-se plenament a partir de l'abril de 1939.[7] En l'àmbit econòmic hi hagué un conjunt de polítiques, engegades durant la guerra i consolidades amb la victòria dels alçats, que obriren un període en la historia econòmica d'Espanya que podem anomenar *primer franquisme* (1939-1948).[8] Durant aquest decenni

Entrepreneurship and Organization. The Role of the Entrepreneur in Organizational Innovation, Oxford, Oxford University Press, 2002, pàg. 123-150; Joseba Lebrancón, *El recinto aislado. La Zona Franca de Vigo y las franquicias arancelarias en España desde 1850 hasta la adhesión a la C.E.E.* (tesi doctoral), Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela, 2009, pàg. 155-208.

6. Jordi Catalan, *La economía española y la segunda guerra mundial*, Barcelona, Ariel, 1995, pàg. 153; Elena San Román, «El nacimiento de SEAT: autarquía e intervención del INI», *Revista de Historia Industrial*, 7 (1995), pàg. 158-160.

7. Josep Fontana, «Reflexiones sobre las consecuencias y la naturaleza del franquismo», dins Josep Fontana (ed.), *España bajo el franquismo*, Barcelona, Crítica, 1986, pàg. 9-38; Alfonso Ballestero, *Juan Antonio Suanzes 1891-1977,* León, LID, 1993, pàg. 391-394; Antonio Gómez Mendoza, *El «Gibraltar económico»: Franco y Riotinto, 1936-1954*, Madrid, Civitas, 1994, pàg. 33-69; Elena San Román, *Ejército e industria: el nacimiento del INI*, Barcelona, Crítica, 1999, pàg. 65-84; Jordi Catalan, «Guerra e industria en las dos Españas, 1936-1939», dins Pablo Martín Aceña, Elena Martínez (eds.), *La economía de la guerra civil*, Madrid, Marcial Pons, 2006, pàg. 191-218; Josep Fontana, *L'ofici d'historiador*, Girona, LFM, 2010, pàg. 95-106.

8. José Luis García Delgado (ed.), *El primer franquismo. España durante la segunda guerra mundial*, Madrid, Siglo XXI, 1989; Antonio Gómez Mendoza (ed.), *De Mitos y Milagros. El Instituto Nacional de Autarquía (1941-1963),* Barcelona, Universitat de Barcelona, 2000; Carlos Barciela (ed.), *Autarquía y mercado negro. El fracaso económico del primer franquismo, 1939-1959*, Barcelona, Crítica, 2003; Jordi Catalan, «Los cuatro franquismos económicos, 1939-77: de la involución autárquica a la



Font: Elaboració pròpia a partir de Jordi Catalan, «La ruptura de posguerra y la industrialización, 1939-1975», dins Jordi Nadal (dir.), *Atlas de la industrialización de España 1750-2000*, Barcelona, Fundación BBVA-Crítica, 2003

inicial del nou Estat, els models de referència del règim foren l'Alemanya nazi, la Itàlia feixista i el Portugal salazarista. Al meu entendre, cinc foren el trets bàsics de la política econòmica espanyola del moment. Primer, intervenció directa de l'Estat en l'assignació de recursos fixant preus dels productes, *cupos* de primeres matèries, llicències d'importació i permisos d'inversió. Segon, impuls d'un model d'industrialització guiada per interessos autàrquicomilitars, amb instruments com la Llei d'indústries d'interès nacional, la limitació de la participació estrangera al 25 per cent del capital i la creació de l'Institut Nacional d'Indústria. Tercer, rebuig a la devaluació com a mecanisme d'ajust i preferència per una pesseta sobrevalorada. Quart, repressió intensa, prohibició del sindicats de classe i fixació centralitzada de salaris, la qual cosa va comportar una acusada i prolongada retallada de salaris reals. Cinquè, rebuig

conquista de las libertades», dins Salvador Cruz, Julio Ponce (eds.), *El mundo del trabajo en la conquista de las libertades*, Jaén, Universidad de Jaén, 2011, pàg. 55-114.

de la neutralitat estricta durant la Guerra Mundial i suport, més o menys encobert, a l'Eix.

Les cinc línies esmentades de l'estratègia econòmica del nou règim afavoriren l'estraperlo i provocaren la intensificació dels colls d'ampolla en l'oferta d'*inputs* bàsics com el cotó, la ferralla, el ferro, l'acer, el cuir, els fosfats, el petroli o l'electricitat. En amplificar les escassetats de primeres matèries i combustibles cabdals per als processos productius, condemnaren l'economia espanyola, i encara més la catalana, a prolongar el període depressiu iniciat el 1929 fins ben entrats els anys cinquanta. El dèficit d'*inputs* insubstituïbles de cap manera podia ser cobert per l'Eix, que també n'era deficitari, però el suport a les potències totalitàries comportà, primer, el tall preventiu de subministraments pels aliats i, desprès, l'exclusió d'Espanya dels organismes internacionals i de l'European Recovery Program. Incapaç de remuntar la crisi econòmica amb l'estratègia autàrquica, a finals dels anys quaranta el règim començà a abandonar les típiques polítiques del primer franquisme. La llum verda donada a la SEAT barcelonina el 1948 pot considerar-se com un dels tombs cabdals de política econòmica que el règim decidí entre el final d'aquella dècada i el principi de la següent, i va donar lloc al que podem anomenar el *segon franquisme* (1949-1959).

En les vigílies de la Guerra Civil, la FIAT ja havia tingut experiència en la producció directa a la península. A més d'haver donat un suport força testimonial a la Fábrica Nacional de Automóviles, que produïa el Nacional Pescara, prengué el control de La Hispano Fábrica de Automóviles y Material de Guerra, fins al moment filial de La Hispano-Suiza, establerta a Guadalajara.[9] La companyia de Damià Mateu havia decidit crear una subsidiària a l'Espanya interior per plaure Alfons XIII. Tanmateix, donada la manca de coneixements, ma d'obra i proveïdors locals, Guadalajara no fou mai una bona ubicació per a la Hispano. La casa dels Mateu acabà transferint part dels actius dedicats a la construcció de camions i equip militars a la FIAT, mentre conservava les instal·lacions dedicades a l'aeronàutica.

Cap a 1933, amb 1.047 turismes importats de la FIAT, Espanya havia esdevingut el principal mercat exterior en nombre de vehicles de la casa de Torí.[10] En adquirir la secció de vehicles terrestres de La Hispano a Guadalajara, la FIAT hi començà a preparar el muntatge del seu model 514, que havia estat

9. Lage, *Hispano-Suiza…*, pàg. 240-243; Jordi Nadal, «La Hispano de Guadalajara (1917-1936), hijuela no deseada de la barcelonesa Hispano-Suiza», dins Clara Lida, José Piqueras (eds.), *Impulsos e inercias del cambio económico. Ensayos en honor a Nicolás Sánchez-Albornoz*, València, Centro Francisco Tomás y Valiente, 2004, pàg. 273-290.

10. *ASF* (Archivio Storico Fiat), «Ufficio statistica e studi economici, doc. 5/23, Esportazione di autovehicoli FIAT dal 1929 al 1933, con l'indicazione dei massimi riaggiunti dal 1919 al 1933», dins

substituït en el mercat d'origen pel nou Balilla.[11] Sembla que solament hi fabricà l'estructura de la carrosseria, que es feia amb fusta de faig i després es folrava amb planxa importada d'Itàlia. Els motors, eixos, caixes de canvi, rodes i pneumàtics eren tots d'importació.[12] Només s'arribaren a muntar uns tres-cents vehicles en total. Tot i la importància relativa del mercat espanyol per a l'empresa italiana, l'experiència de Guadalajara no acabà de funcionar. Força abans de l'esclat del conflicte armat, el mes de desembre de 1935, la FIAT decidí liquidar i dissoldre la seva filial a la ciutat castellana. La Hispano-Suiza i la FIAT havien ensopegat totes dues amb la mateixa pedra.

Durant la Guerra Civil, Torí subministrà prop de quatre-cents caces CR32 i més d'un miler de vehicles terrestres als exèrcits revoltats.[13]Al llarg del conflicte armat els vincles entre la Hispano i la FIAT es reforçaren, perquè la primera construí a Sevilla una fàbrica de reparació i muntatge d'avions de suport als alçats. El 24 de març de 1937 ambdues companyies signaren un acord pel qual la primera s'encarregaria de reparar a Espanya els avions CR 32 i llurs motors, amb possibilitat d'arribar a construir l'avió i el seu mateix propulsor A 30 RA. Malgrat que les expectatives optimistes de fabricació restaren molt lluny de la realitat, la FIAT anà teixint una xarxa de relacions densa amb les forces que donaven suport als generals alçats.

Tot just acabada la guerra, el Ministeri d'Indústria i Comerç, encapçalat per Juan Antonio Suanzes, creà la Branca del Automòbil el juliol de 1939. Suanzes, gran defensor de l'autarquia des de 1937, volia impulsar la producció d'automòbils i, especialment, els seus usos militars. Els treballs de l'esmentada branca ministerial conduïren a la proposta de quatre iniciatives industrials amb el següent ordre de prioritat:[14] primer, fabricació d'un camió lleuger a Sevilla, amb possibles patents de Ford, Chevrolet o Dodge; segon, construcció d'un turisme de baix consum a Bilbao, amb tecnologia FIAT (model 700 o 1100); tercer, fabricació d'un camió pesat a Barcelona, amb probable llicència de Krupp, Mercedes, MAN o Saurer; finalment, construcció d'un tractor a Madrid, de tipus Caterpillar o similar.

Chiara Casalino, Valentina Fava, *La FIAT nel mondo, il mondo della Fiat 1930-1950*, Venècia, Marsilio, 2001, pàg. 61-62.

11. Pablo Gimeno Valledor, *Los Seat 1400 y 1500*, Madrid, CIE Inversiones Editoriales Dossat-2000, S.L., 1996, pàg. 12-13.

12. Lage, *Hispano-Suiza…*, pàg. 242.

13. Lage, *Hispano-Suiza…*, pàg. 318-323; Andrea Tappi, *Un'impresa italiana nella Spagna di Franco. Il rapporto FIAT-SEAT dal 1950 al 1980*, Peruggia, Centro Ricerche Ambiente Cultura Economia, 2008, pàg. 27.

14. San Román, *Ejército e industria…,* pàg. 228-234.

Curiosament, la FIAT estava preparant des de febrer de 1939 una proposta per construir una fàbrica de turismes a Bilbao.[15] El 10 de febrer de 1940, desprès que Suanzes hagués cedit la seva cartera d'Indústria a Luís Alarcón de Lastra, fou aprovat un decret convocant un concurs per autoritzar la constitució de noves fàbriques automobilístiques a la península.[16]

El 10 de maig d'aquell mateix any la FIAT envià un projecte per constituir una fàbrica de turismes a Espanya. El 22 de juny la casa de Torí i el Banco Urquijo constituïren la Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo (SIAT).[17] La FIAT hi participaria en el capital amb un 25 per cent, proporció màxima que el nou marc legal permetia. A més, el projecte obtindria el suport de bancs i empreses industrials del grup Urquijo o que hi tenien vinculació. Entre els bancs restants, sobresortia l'Hispano-Americano. Entre les firmes industrials, a més de La Hispano-Suiza, predominaven les empreses arrelades a Biscaia, tant de la siderúrgia (Echevarría, Fundiciones Bolueta i Basconia) com dels transformats metal·lomecànics (Euskalduna i la S. E. de Construcciones Metálicas).[18] De fet, en aquests primers moments, els plans d'establiment de la fàbrica de turismes semblen ajustar-se a les directrius de la Branca de l'Automòbil, ja que les propostes de Torí apunten al País Basc com a destí de la inversió.[19]

A principis de l'estiu de 1940, la França derrotada pels nazis havia signat l'armistici i es partia. El 10 de juliol, les cambres legislatives franceses votaven plens poders per al mariscal Pétain, i el règim de Vichy iniciava el seu camí. El 8 d'agost començava la batalla d'Anglaterra: prop de tres milers d'avions alemanys creuaven el canal de la Mànega i els Dornier 17 i els Heinkel 111 començaven a descarregar llurs bombes sobre Londres. En ple clímax del poder nazi a Europa, el 16 de setembre de 1940, un petit grup d'espanyols, encapçalats per Ramón Serrano Suñer, arribava a Berlín. L'objectiu de la missió era negociar les condicions d'entrada d'Espanya en la Guerra Mundial. Entre el selecte grup de visitants del cor del Reich figurava el llavors director de CEPSA i cap de la Falange de Barcelona, Demetrio Carceller Segura.[20]

15. San Román, *Ejército e industria…*, pàg. 228-234; Tappi, *Un'impresa italiana…*, pàg. 30 i 31.

16. San Román, *Ejército e industria…*, pàg. 234-236.

17. Ballestero, *Juan Antonio Suanzes…,* pàg. 178-179; San Román, «El nacimiento de…», pàg. 143-149; San Román, *Ejército e industria…*, pàg. 236-244.

18. *AINI* (Arxiu de l'Institut Nacional d'Indústria), *AA* (Arxiu d'Alts Càrrecs*)*, Planell, 2, 40, «Nota resumen sobre las conversaciones mantenidas con la representación del Banco Urqujijo en Mayo de 1948. Nota entregada por el Sr. Lladó. Fabricación de automóviles», pàg. 1.

19. Tappi, *Un'impresa italiana…*, pàg. 30.

20. Rafael García Pérez, *Franquismo y Tercer Reich*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1994, pàg. 179-189.

En unes jornades organitzades a la Universitat de Barcelona abans de l'estiu, el ponent que presentà les noves directrius de l'organització econòmica d'Espanya, José María Areilza, havia lloat Carceller. El basc descrivia l'il·lustre terrassenc com a partidari incondicional de l'autarquia militar, fent esment a una conferència prèvia impartida a la capital d'Espanya per Carceller:

> Mi camarada y excelente amigo Demetrio Carcelller, que nos honra aquí con su presencia, dijo ya en Madrid esta primavera, con palabras de justa exactitud, cuáles deben ser los límites que alcance la autarquía española.
>
> La autarquía española, vino a decir Carceller, en su aspecto de exigencia militar, no puede ni debe tener discusión alguna y en el orden de urgencias debe gozar de una absoluta prelación.[21]

Així doncs, fou a aquest ferm defensor de subordinar l'economia a les exigències de l'autarquia militar a qui hom encarregà la negociació de les condicions econòmiques de la possible entrada d'Espanya en el conflicte mundial al costat del Tercer Reich. El 18 de setembre començà a Berlín la discussió dels temes estrictament econòmics, i Carceller figurà entre els dos únics membres espanyols de la taula de negociació. Malgrat que la missió tornà a Espanya el 27 de setembre sense gaires resultats, unes setmanes més tard, el 19 d'octubre, el cap falangista barceloní era nomenat nou ministre d'Indústria per Franco.

Segons el testimoni de qui esdevindria l'estrateg industrial del Banco Urquijo, Juan Lladó, sembla que el projecte SIAT de 1940 fou bloquejat per raons de política exterior:

> ...[el] concurso para la fabricación de automóviles convocado en febrero de 1940 […] fue declarado desierto por razones de política exterior, tal como se nos manifestó. Inmediatamente, por indicaciones del Ministro, se presentó de nuevo el proyecto como industria de «interés nacional», aplazándose la resolución para estudiar, según se nos dijo, la coordinación de nuestro proyecto con los que tenía el Instituto Nacional de Industria.[22]

La Llei, de 24 d'octubre de 1939, d'indústries d'interès nacional permetia concedir una sèrie de beneficis a les empreses que obtinguessin aquesta denominació. Amb aquesta finalitat la FIAT i el Banco Urquijo demanaren per al

21. José María Areilza, «Directrices de la nueva ordenación económica», dins *Problemas técnicos de importancia económica en la nueva organización de España*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1940, pàg. 485-486.

22. *AINI, AA,* «Nota resumen sobre…», pàg. 1.

seu projecte la concessió d'expropiació de terrenys, la reducció de contribucions a la meitat, un rendiment mínim d'un 4 per cent al capital invertit i una rebaixa dels aranzels per a importacions d'equip. Però la resposta del Ministeri d'Indústria s'anà ajornant durant els períodes de gestió d'Alarcón i Carceller.

Hi ha algun indici per pensar que l'Alemanya nazi no veia del tot bé el protagonisme italià en els projectes automobilístics de postguerra. De fet, quan Suanzes, des de la presidència de l'INI, s'interessà novament pels projectes de la FIAT, Carceller, ja ministre d'Indústria, sol·licità que l'Instituto barrés el pas als capitals privats en el projecte SIAT.[23]

De tota manera, la creació de l'INI i el nomenament de Suanzes com el seu primer president tornaren a revelar les negociacions de política automobilística amb Itàlia. Després d'estudiar un nou projecte presentat per la FIAT el 1942, el president de l'INI va escriure uns comentaris molts significatius sobre la ubicació de la nova fàbrica, que la FIAT pensava que podia construir-se a Bilbao:

> Lugar del emplazamiento. Enormemente discutible así como la argumentación empleada conviene a la mayor parte de la industria.[24]

En la sessió del 27 de març de 1942, l'acta del Consell d'Administració de l'INI informà sobre l'estat de les negociacions amb la FIAT per a la construcció de la fàbrica d'utilitaris. L'INI havia forçat Torí a fer diverses concessions en relació amb propostes anteriors, com ara incloure la fabricació a la península de motor, bastidor i transmissions, tot deixant oberta la ubicació de la carrosseria. Però, pel que fa al lloc escollit per establir-hi la fàbrica, el novè punt de les orientacions és del tot sorprenent:

> 9.0. Refiriéndose a la conveniencia de no concentrar excesivamente la industria, y aunque la materia no ha de ser de la competencia del Instituto, se aprobó una posible propuesta en el cinturón industrial de Madrid, que podría ser Villaverde.[25]

És a dir, malgrat les propostes de la Branca de l'Automòbil de 1939 i les pròpies de Torí que apuntaven a Bilbao, el que realment es decidí fou començar a fer les passes per tal de construir la fàbrica a la perifèria de Madrid. Per si quedava cap dubte, l'acta insistia:

23. Ballestero, *Juan Antonio Suanzes*…, pàg. 179.

24. *AINI*, 1590, 3554, 1, «Cartillas del Sr. Presidente sobre Automóviles Utilitarios Fiat, "Estado no. 15"».

25. *AINI,* 1590, 3554, 2, «Consejo de Administración. Sesión del viernes 27 de marzo de 1942», pàg. 5.

> Se acuerda estudiar la posible adquisición de terrenos en la zona industrial de Villaverde […].

El 13 de juliol de 1942 FIAT Hispania va enviar un nou esquema de contracte a Suanzes, on ja no apareixia cap localització de la fàbrica. Entre altres concessions de la casa de Torí, sembla especialment significatiu que la FIAT acceptés potenciar la fabricació de components a la península:

> Las elaboraciones no previstas en el proyecto Fiat antes indicado se confiarán a las industrias auxiliares españolas o que se creen.[26]

D'altra banda, la firma italiana deixava clar que dues de les contrapartides de la cessió de tecnologia havien de raure en la prohibició de les exportacions i en el compromís de l'INI de no establir cap altre acord amb ningú per construir vehicles de 13 o menys cavalls durant deu anys.

En plena Guerra Mundial, l'opció d'ubicar la fabricació d'automòbils a Madrid sembla fora de cap mena de dubte. El responsable de la secció de l'automòbil de l'INI, el coronel d'enginyers militars Jaime Nadal, relatant una conversa amb Suanzes del 9 de setembre de 1942, ratifica l'aposta per la capital castellana:

> Me encargó de orientarme para proponer la compra de terrenos en la zona industrial de Madrid […].[27]

L'INI seguí pressionant la FIAT per tal que, en lloc d'importar la majoria dels components com havia estat la pauta de la inversió estrangera en el sector abans de la guerra, es comptés amb la indústria auxiliar per fabricar el nou turisme a la península. La casa de Torí decidí enviar un dels seus enginyers a estudiar les fàbriques i els tallers espanyols que podrien actuar com a proveïdors de la nova instal·lació automobilística. L'enginyer Giuseppe Corziatto realitzà el seu primer viatge en la primavera de 1943, acompanyat de l'enginyer de la secció automobilística de l'INI, Sánchez Bautista. Visitaren quaranta-un establiments del que ells anomenaven *la regió nord* (principalment el País Basc més Santander i Saragossa). També n'inspeccionaren quinze de Barcelona i rodalia. Per últim, feren nou visites a foneries i tallers de Madrid i una a Valladolid.

26. *AINI,* 1590, 3554, 5, «Esquema de contrato 13.7», 1942, pàg. 2.

27. *AINI,* 1590, 3554, 5, «Conversación del Excmo. Sr. Presidente con Nadal el martes día 8 de septiembre por la tarde. Madrid, 9 de septiembre de 1942», pàg. 1.

Corziatto assenyalà que arreu l'organització del treball funcionava sota la responsabilitat dels mestres de taller, i que encara no s'havia difós el servei de mesurament de temps, dirigit pels enginyers i típic del que hom anomena *l'organització científica del treball*. També recollí les queixes habituals sobre els colls d'ampolla generats pel primer franquisme. Així, per exemple, els productors d'acers especials lamentaven la mala qualitat de la fosa de ferro i l'escassetat de ferralla, la qual cosa suposava l'obtenció d'uns productes molt més fràgils que els d'abans de la guerra. Amb tot, Corziatto afegia que havia estat testimoni directe de la fabricació de totes les peces que integraven un auto, llevat d'algun dels components del motor:

> He visto en producción todas las piezas del automóvil, excepto bloques de cilindros y cigüeñales.[28]

En el cas de Barcelona, Corziatto destaca particularment la fabricació de peces de foneria per a la casa Dalia, les bombes de benzina i el distribuïdor d'encesa d'Auto-Electricidad, els fars d'Artés de Arcos i Biosca i les peces per a frens i embragatges d'Industrias Cabré, a més de la possibilitat d'aprovisionar-se de teixits i altres primeres matèries. També apunta que, en aquell moment, Ford encarregava la fabricació domèstica de totes les peces del seu camió de 3 tones, amb l'excepció del grup propulsor i el pont.

L'informe de Corziatto comparava els petits tallers metal·lúrgics bascos amb els de l'Alta Savoia. Però també esmentava algunes de les grans empreses de Guipúscoa i Biscaia i els seus productes: transformats siderometal·lúrgics de la Unión Cerrajera (Bergara i Arrasate); rodaments de boles de Víctor Sarasqueta (Eibar); perfils d'Earle (Lejona); pneumàtics de Firestone (Basauri); motors i maquinària de Babcock & Wilcox (Sestao); màquines eina de SACEM (Villabona); eines de Patricio Echevarría (Legazpia) i Laborde (Andoain); i pistons de Borgo (Bilbao).

De Madrid, Corziatto només n'esmentava dues instal·lacions: Construcciones Aeronáuticas de Getafe, que podria aportar peces foses d'alumini, i Fundiciones Iglesias, de la qual destacava la novetat de les instal·lacions. Precisament un home de la primera d'aquestes empreses, José Ortiz Echagüe, esdevindria el primer president de la SEAT.

L'enginyer de la FIAT afirmava que hom podia, com volia l'INI, ampliar el projecte de fàbrica amb una foneria d'alumini i deixar en mans dels

28. *AINI*, *AA,* Planell, 2, Carpeta Fiat, «Informe del sr. Sánchez Bautista sobre las visitas efectuadas a las industrias españolas relacionadas con el automóvil. Visita a establecimientos industriales españoles para determinar sus posibilidades como auxiliares a la industria del automóvil» G. Corziatto (7/5/1943), pàg. 6.

proveïdors locals la fosa del bloc i les caixes de la suspensió davantera, les molles de la suspensió posterior i la fabricació de la dinamo i el motor i el distribuïdor d'arrencada. En canvi aconsellava importar la planxa de la carrosseria, els rodaments de boles i les cadenes de distribució. El principal problema, de totes maneres, no el veia en els proveïdors locals sinó en la necessitat d'ensinistrar la força de treball:

> La mayor dificultad, a mi juicio, no consistiría en la deficiencia de las industrias auxiliares, sino más bien en la necesidad de adiestrar parte de la mano de obra y casi la totalidad del personal para los servicios técnicos.[29]

Per tant, per a l'enginyer italià el principal perill amb què podia topar el projecte no venia ni de la manca de coneixements ni de l'absència de proveïdors especialitzats, sinó de la falta de treballadors amb la qualificació suficient. Aquest darrer element característic del districte industrial clàssic era el que tenia més probabilitat de fer naufragar el projecte. En l'apartat de valoració global, l'enginyer italià avançava ja el següent:

> La impresión general por lo que se refiere a la calidad, el rendimiento y la disciplina del trabajo de los obreros ha sido: buena en la zona de Bilbao; regular en Barcelona, menos buena en las fábricas visitadas en Madrid, salvo alguna excepción.[30]

El tècnic de la FIAT establia doncs una classificació en la qual continuava situant en primer lloc el País Basc, en segon, Barcelona i finalment, Madrid. Per si no quedava clar, en les conclusions tornava sobre el tema, insistint en l'exigència d'ensinistrar la força de treball de la indústria auxiliar:

> La mayor dificultad se encontraría ciertamente en la región madrileña, disminuiría sensiblemente en la región catalana y aun más en el Norte.[31]

És a dir, mentre l'INI apostava per Madrid, el tècnic de la FIAT seguia considerant les valls del País Basc com la millor opció possible. En segon lloc, Barcelona semblava als ulls de Torí una aposta força més sòlida que la capital d'Espanya.

La FIAT es va anar doblegant a la majoria de suggeriments fets des de l'INI i des del Ministeri d'Indústria (llavors encara sota les regnes de Carceller), i va arribar a presentar fins a dotze projectes de contracte.

29. *AINI*, *AA,* «Visita a establecimientos…», pàg. 14.
30. *AINI*, *AA,* «Visita a establecimientos…», pàg. 2.
31. *AINI*, *AA,* «Visita a establecimientos…», pàg. 14.

El 10 de juny de 1943, l'INI acabà fent una proposta a Presidència del Govern per tal que aprovés la creació de tres empreses en una indústria que calia potenciar, ja que la considerava estretament vinculada a la «defensa nacional» i al desenvolupament de la «autarquía económica». Els homes de Suanzes proposaven impulsar primer la constitució de dues fàbriques de camions amb capacitat de construcció d'uns milers de vehicles al País Basc i Catalunya:

> Como quiera que series de mil unidades por año constituyen ya una producción suficiente, se considera conveniente constituir en la primera fase dos entidades distintas, en localidades diferentes, apoyándose cada una de ellas —a distancia— en regiones características —Norte y Cataluña— y produciendo modelos también distintos, uno de los cuales debiera responder a las características de los modernos tipos que, con pequeñas transformaciones pueden, indistintamente, quemar aceite Diesel o gasolina.[32]

La tercera fàbrica seria la dedicada als turismes. Hom la preveia com un procés més lent i difícil, vist que la proposta era de fabricar uns set mil vehicles anuals del model 1100 de la FIAT. A més, l'INI proposava aconseguir en el termini de quatre anys la construcció a Espanya de la pràctica totalitat dels components. Estem davant, per tant, d'una política estratègica en favor de la producció local enfront de les importacions de components, el que llavors s'anomenava *nacionalitzar la producció*:

> […] desarrollar paulatinamente la fabricación para llegar a nacionalizarla de manera prácticamente total en el plazo de cuatro años previsto.[33]

Mentre que per als camions l'INI parla obertament de dues regions, no apareix un mot sobre la ubicació de la fàbrica de turismes. Com sabem que ja s'havien vist terrenys a Madrid i que l'informe del tècnic de la FIAT no era favorable a aquest emplaçament, és possible que no es fes figurar la localització de la planta en espera de convèncer Torí de la bondat de la capital d'Espanya. En canvi, en aquell moment semblava clar que una de les dues plantes de camions aniria a Barcelona, ja que per als vehicles d'oli pesat es pensava donar-ne la llicència a Alfa Romeo (companyia que comptava amb el català Wifredo Ricart com a director tècnic)[34] i es diu que La Hispano-Suiza donà suport al projecte. L'altra fàbrica de camions es faria amb tecnologia suïssa,

32. *AINI,* 1943, 061.1. INS, «Propuesta a la presidencia del gobierno sobre creación de empresas para la construcción de vehículos automóviles, y proyecto de decreto» (10/7/1943), pàg. 6.

33. *AINI,* «Propuesta a la…», pàg. 10.

34. Nadal, Discurs d'acceptació…, pàg. 8.

de la casa Saurer, possiblement amb la col·laboració de la filial biscaïna de Babcock & Wilcox. Heus aquí que mentre la FIAT volia els turismes a Bilbao o Barcelona, l'INI hi ficava camions i deixava, sobre el paper, oberta l'opció dels utilitaris.

De totes maneres, el consell de ministres rebutjà la proposta de l'INI. El 29 de juliol de 1943, el sotsecretari de Presidència del Govern, l'almirall Luis Carrero Blanco, trameté a Suanzes una carta on li comunicava la negativa a l'aprovació del projecte de fabricació d'utilitaris. A més, el govern limitava de dos a un el nombre de fàbriques de camions autoritzades. Segons les prioritats autàrquicomilitars del moment, amb una sola fàbrica de camions per a ús de l'exèrcit ja n'hi havia prou:

> Teniendo además en cuenta las necesidades militares, se puede estipular que una fábrica de una capacidad de producción de 1.000 camiones anuales será suficiente para atender las necesidades normales inmediatas.[35]

Els autors que han estudiat l'episodi tendeixen a apuntar a Carceller com el principal responsable de la decisió, que va portar Suanzes a presentar la seva dimissió com a president de l'INI.[36] No podem oblidar, tanmateix, que darrere Carceller podia estar Alemanya, que estava enriquint contemporàniament, amb compres de wolframi, el capitost de Terrassa. Tampoc podem menysprear que en lògica purament autàrquica els camions fossin una prioritat militar molt més sentida que la dels turismes. Per tot això, l'ENASA acabaria naixent abans que la SEAT.

La desfeta del Tercer Reich quedà reflectida en el canvi del responsable d'Indústria i Comerç, esdevingut el 18 de juliol de 1945. Suanzes tornava al ministeri, reforçat amb la presidència de l'INI. A diferència del seu antecessor terrassenc, el càntabre no semblava tan obertament filoalemany ni tampoc un membre destacat del partit únic. Encara que era partidari acèrrim de l'autarquia, Suanzes podia presentar-se a l'exterior com una línia més tècnica i genuïnament franquista dintre del règim.

Prop d'un any més tard del retorn de Suanzes a Indústria, el 26 de juny de 1946, fou constituïda l'Empresa Nacional de Autocamiones S. A. (ENASA). La societat es creava amb l'objectiu de construir la fàbrica de camions pesats. Per la seva banda, l'INI va fundar l'institut de recerca Centre

35. *AINI,* 1943, 061.1.INS, «Orden reservada de la presidencia del gobierno de 29 de julio 1943 sobre creación de una fábrica de autocamiones», pàg. 1.

36. Ballestero, *Juan Antonio Suanzes*…, pàg. 178-183; San Román, «El nacimiento de…», pàg. 149-155.

d'Estudis Tècnics de l'Automoció perquè el presidís Ricart en tornar d'Itàlia. La nova ENASA comptà a la fi amb terrenys a Barajas, a quatre passes de Madrid. Sembla que Ricart suggerí la necessitat d'arribar a un acord amb La Hispano-Suiza[37] i, finalment, el 5 de novembre de 1946, Miguel Mateu va vendre a l'INI, potser no de gaire bona gana, la firma que havien pujat Birkigt i el seu pare.[38] Amb part de les seves màquines i dels seus tècnics es construirien els primers Pegaso.

El mes de gener de 1947 la FIAT envià un grup d'homes de confiança novament cap a les fàbriques septentrionals. Alessandro Genero, Giuseppe Carbonaro i Carlo Rolle estigueren visitant establiments industrials espanyols entre el 15 i el 22 de gener. Primer van visitar Duro Felguera a la població asturiana La Felguera i La Naval a Reinosa. Després enfilaren cap a Biscaia i inspeccionaren Altos Hornos de Vizcaya (Sestao i Baracaldo), Talleres de Zoroza, Basconia i Euskalduna (Bilbao) i Firestone (Basauri). La darrera part del viatge la dedicaren a Guipúscoa, per avaluar les instal·lacions d'Alfa i de STAR (Eibar), SACEM (Villabona) i CAF (Beasain). En el pla d'acció que els homes de la FIAT proposaren el dia següent de llur tornada destacava com a primer punt escollir una seu per a la futura fàbrica en algun lloc del nord, preferentment prop de Bilbao:

> […] Considerem que s'ha de procedir de la següent manera:
> 1er Escollir una ubicació al centre industrial del Nord, possiblement a la zona de Bilbao, però independent de les altres fàbriques.[39]

El 12 de juny de 1947, la FIAT i el Banco Urquijo signaren un contracte d'assistència tècnica, fruit d'una nova aproximació. Torí tornava a comprometre's a donar suport tecnològic per a la construcció i posada en marxa d'una fàbrica de turismes en el nord d'Espanya. Sembla, per tant, que l'opció de Bilbao era encara guanyadora a mitjan 1947.[40]

A canvi del seu suport, la FIAT rebria 12,5 milions de pessetes i un cànon del 3 per cent per vehicle fabricat. L'objectiu de producció s'establia

37. Gimeno, *El automóvil en*…, pàg. 359-373.

38. Nadal, Discurs d'acceptació…, pàg. 8.

39. Traducció pròpia de l'original: «[…] :riteniamo si debba procedere nel seguente modo: 1ª Scegliere una località che sia nel centro industriale del Nord, possibilmente nella zona di Bilbao ma indipendente dalle altre fabbriche.» *ASF,* DAI (Dipartamento Affari Internazionali), 98, «Impressioni riportate dalle visite effetuate nelle diverse fabbriche guante il giro nel Nord della Spagna, Madrid 23 gennaio 1947», pàg. 3.

40. Jordi Catalan, «La SEAT del Desarrollo, 1948-1972», *Revista de Historia Industrial*, 30 (2006), pàg. 144-145.

en 10.000 vehicles anuals, assolidor en cinc anys. La societat promotora de la fàbrica es comprometia a no exportar els seus vehicles i a no concertar cap acord tecnològic per construir vehicles amb cap altre soci que no fos la FIAT durant un termini de vint anys.

Novament els acords amb el Banco Urquijo toparen amb l'oposició del Ministeri d'Indústria, ara sota el timó de Suanzes. Aconsellat, entre d'altres per Ricart, l'INI continuà negociant amb Torí durant la segona meitat de 1947 i principis de 1948.

Naixement de la SEAT i gestació de la represa de l'automoció barcelonina durant el segon franquisme, 1948-1956

Després de mesos de contínues negociacions, el compromís assolit entre la FIAT, el Banco Urquijo i l'INI fou firmat el 19 de juliol de 1948. Aquest pacte modificava les clàusules del conveni signat entre els dos promotors inicials un any abans i en traspassava els drets i obligacions a una nova societat que es constituiria entre l'ens públic i l'esmentat banc. El hòlding públic aconseguia concessions addicionals, encara que no gaire significatives. Es rebaixaria al 2,7 per cent el royalty en cas que el model fabricat fos el 1100, però no en cap altre cas. El valor de les importacions de peces de la FIAT es deduiria quan es calculés el cànon esmentat. El termini per assolir la producció planificada s'ampliaria a sis anys. El calendari de pagaments a la FIAT també es reajustaria en favor de la futura societat. Ara bé, Torí no afluixà la corda en els temes de la prohibició d'exportacions i d'exclusivitat de soci tecnològic, i d'altra banda aconseguí per a la seva filial de distribució, FIAT Hispania, la comercialització d'una quarta part del futur *output* de la fàbrica.

Un segon contracte fou firmat el mateix 19 de juliol entre l'INI i l'Urquijo, preveient la creació d'una societat destinada a fabricar automòbils utilitaris. El capital de la firma se xifrava en 300 milions de pessetes, assignant-ne al soci públic una quota del 51 per cent. La resta del capital romandria en mans del banc espanyol, que podria cedir-lo parcialment a altres socis, inclosa la FIAT. S'acordava també que l'INI i la casa torinesa firmarien un nou contracte d'assistència tècnica, adaptant els acords de 1947 al protocol signat a tres bandes i descrit més amunt.

El 26 d'octubre s'acabà de rubricar el conveni entre el hòlding públic espanyol i el constructor d'automòbils del Piemont. Aquest ratificava l'objectiu de producció de 10.000 vehicles, ampliable a 20.000. Els acords tecnològics confirmaven a la pràctica gairebé tots els aspectes dels acords de 1947 entre la FIAT i el Banco Urquijo. Però la referència al lloc d'ubicació de la fàbrica havia desaparegut, i ja no es parlava del nord d'Espanya. En el transcurs de 1948 l'opció de Bilbao perdé pes, a favor de Barcelona. Per aquesta raó i pels

acords a tres bandes entre els principals impulsors del projecte, cal considerar 1948 com l'any d'arrencada de la SEAT.[41]

De fet, el 6 d'octubre de 1948 s'havia publicat un primer decret en el BOE pel qual s'autoritzava el lliure desnonament d'arrendataris per part del Consorci de la Zona Franca. Addicionalment, el 18 de novembre s'amplià la capacitat del Consorci de desnonar els propietaris de finques urbanes.

En el consell de ministres del dia 29 d'octubre, a més d'informar sobre la visita del president de la FIAT, Vittorio Valletta[42] (amb motiu de la signatura del contracte tres dies abans), Suanzes feu públic que la nova planta es faria a la Ciutat Comtal. Dos arguments justificaven, segons el President de l'INI, que Barcelona fos l'escollida. D'una banda, que a Madrid ja s'estava construint la nova fàbrica de l'ENASA. De l'altra, que Barcelona gaudia de les condicions típiques del que podem anomenar *districte industrial*:

> […] di noticia de que era propósito de la nueva Empresa de automóviles utilitarios el de instalar la fábrica en Barcelona, teniendo en cuenta que, al montarse en Madrid la fabricación de camiones Diesel y motores de este tipo, se consideraba conveniente que aquella fábrica pudiera montarse en una población cuyas facilidades y recursos en material y personal son extraordinarios.[43]

Tenia raó Suanzes en lloar els avantatges de Barcelona quant a material (proveïdors) i personal (ma d'obra especialitzada). La importància de les indústries connexes a la construcció d'autos de Barcelona resta fora de cap mena de dubte. De 433 tallers i fàbriques de peces d'automòbils registrats cap a 1950 per a tot l'Estat, 115 (un 26 per cent) estaven a Barcelona ciutat.[44] La següent població en importància era Bilbao, amb 60 establiments i un pes relatiu del 14 per cent. La tercera localitat amb més tallers i fàbriques que produïen components era Madrid, però en tenia només 50, amb una quota de tan sols l'11 per cent. Si comparem províncies, la indústria madrilenya apareixia encara relativament més feble i el pes de Barcelona, més aclaparant: Madrid no tenia ni un sol taller fora del districte municipal, la qual cosa deixava la seva provín-

41. Catalan, «La SEAT del…», pàg. 143-146.

42. Per a un estudi aprofondit del paper que va tenir Valletta a la FIAT, cal consultar el treball seminal de Franco Amatori, «Gli uomini del Professore. Strategie, organizzazioni, management a la Fiat fra anni Venti e anni Sessanta», dins Cesare Annibaldi, Giuseppe Berta (eds.), *Grande impresa e sviluppo italiano. Studi per i cento anni della Fiat,* Bolonya, Il Mulino, 1999, 1, pàg. 257-342.

43. *AINI,* 1590, 3554, 73, «Carta del Ministro de Industria y Comercio al Presidente del INI» (4/11/1948), pàg. 1.

44. Jordi Catalan, «La ruptura de posguerra y la industrialización, 1939-1975», dins Jordi Nadal (dir.), *Atlas de la industrialización de España 1750-2000*, Barcelona, Fundación BBVA-Crítica, 2003, pàg. 293.

Fabricació del model 600 de SEAT. Fotografia: Pérez de Rozas, 1959, *AFB*

cia amb una participació de l'11 per cent; la de Barcelona comptava amb 131 establiments (tots menys tres ubicats a la Regió I), és a dir, un 30 per cent del total estatal. El nombre de tallers a la província de Biscaia pujava fins a 92 i assolia un pes del 21 per cent. Guipúscoa desplaçava del rànquing la província de Madrid, amb 53 establiments i un pes del 13 per cent. La segona província basca se situava com el tercer empori de components d'automoció de l'Estat.

No sabem quants treballadors podia haver-hi a cadascun d'aquests tallers i fàbriques que manufacturaven peces d'automoció, però a Barcelona l'ocupació metal·lúrgica no havia deixat d'augmentar durant tot el segle XX. De 10.588 treballadors de la metal·lúrgia cap a 1905 a la ciutat de Barcelona s'havia passat a 40.386 el 1930, el que implica una taxa de creixement mitjana del 5,5 per cent anual. La crisi dels anys trenta, la guerra i el model de reconstrucció del primer franquisme havien frenat aquest procés, però l'ocupació metal·lomecànica havia continuat avançant una mica: cap a 1950 els treballadors censats eren 56.890, dada que suposava un creixement anual mitjà de l'1,7 per cent durant aquell vintenni. A aquests treballadors caldria afegir, a més, els de ciutats de la corona metropolitana com l'Hospitalet, Cornellà o Sabadell, que ja eren importants nuclis de transformació del metall. Per tant, la Regió I disposava d'una oferta generosa de treball especialitzat, disponible per a la fabricació d'automòbils.

A més de materials i personal, la Gran Barcelona comptava amb el tercer element crític per al triomf d'un districte industrial: el coneixement acumulat, un coneixement que procedia de quatre fonts. D'una banda hi havia l'herència dels constructors d'automòbils locals d'abans de la guerra: La Hispano-Suiza en lloc capdavanter, però també altres companyies com Elizalde, que havia anat derivant cap a un sector relacionat, la construcció de motors d'aviació. En segon lloc, les experiències d'indústries d'origen forà, com Ford Motor Ibérica, Pirelli o Autoaccesorios Harry Walker. A més, calia afegir el bagatge dels mateixos anys quaranta: trajectòries com les de Wifredo Ricart a Alfa Romeo o d'algun agosarat constructor de la postguerra com Eusebi Cortés, d'Eucort. Per últim, l'esforç fet per resoldre el dèficit de motorització durant el primer franquisme amb iniciatives en la manufactura local de motocicletes i llurs motors, com en els casos de Bultó i Permanyer, Sanglas, OSSA o Rabasa.

Malgrat la versemblança del testimoni de Suanzes en la seva declaració de 1948, pot estranyar el seu canvi de postura tan radical en relació amb la defensada des de la presidència de l'INI a mitjan Segona Guerra Mundial. El mateix testimoni de Suanzes ens dóna una segona raó, força concloent, per completar l'explicació: Madrid ja havia obtingut l'ENASA. Per a Suanzes, un cop satisfeta la capital, podia començar a parlar-se dels altres. Apareix, per tant, molt nítida la lògica de l'Estat espanyol seguida amb insistència com a mínim des de la instauració de la dinastia borbònica: primer la *villa y corte,*

independentment de cap mena de capacitat o càlcul d'eficiència. De fet, la SEAT de Barcelona neix en part d'una carambola afortunada: la no autorització de la fàbrica de turismes en plena autarquia militar i l'elecció d'un sol establiment de camions, que, amb la lògica autàrquica del primer franquisme, anà forçosament a la capital.

Hi hagué una tercera raó que va acabar decantant la balança a favor de Barcelona, tot afegint-se als avantatges del districte i la satisfacció prèvia de Madrid. El vicepresident de l'INI, Joaquín Planell, arribà a suggerir com a principal motiu de l'elecció la necessitat d'importar components des de Torí en els moments inicials de la producció.[45] Gràcies a les escletxes obertes pel règim de zona franca, que tenia concedida la capital catalana des del decret llei d'11 de juny de 1929, això es podia fer sense pagar aranzel:

> Una de las razones —sin duda la primordial— determinantes del emplazamiento de la factoría en terrenos de la Zona Franca de Barcelona fué la de gozar del régimen especial correspondiente a las Zonas Francas en atención a que durante algunos años tendría que complementarse la producción de la factoría con elementos o partes del vehículo fabricados en Italia por la casa FIAT S. A. de Turín.[46]

Com que en la primera fase de fabricació es preveia importar d'Itàlia unes sis mil tones anuals de xapa, el pagament de l'aranzel corresponent encariria excessivament la producció. Així, hom emprà la legislació de zona franca com a instrument de suport de la producció domèstica. Per fer-ho, va caldre una interpretació molt forçada de l'esmentat marc legal, atès que havia estat concebut sobre el paper per a empreses d'exportació, funció que la SEAT tindria expressament prohibida.

El 25 de març de 1949 Planell enviava a Suanzes els plans de situació dels terrenys proposats per a la nova fàbrica entre Montjuïc i el Llobregat. A més de l'avantatge fonamental d'establir-se en zona franca, l'emplaçament sota la Gran Via semblava adient vista la proximitat al port, l'aeroport i les instal·lacions de RENFE. Calia afegir la disponibilitat abundant de terra i la riquesa en aigües subterrànies.

Respecte al vehicle que s'hi fabricaria, a principis de 1949 es va treballar amb la hipòtesi del FIAT 1300, que podria sortir amb un preu de cost de fàbrica de 44.429 pessetes i un preu de venda final al públic de 60.000 pessetes. Es calculà un benefici de 4.800 pessetes i un marge sobre vendes del 8 per cent.

45. Catalan, «La SEAT del…», pàg. 146-148.

46. *AINI*, *AA*, Planell, 16, P-63, 6. «Nota sobre el régimen aplicable a la introducción de maquinaria y utillaje con destino a la fábrica de la Sociedad Española de Automóviles de Turismo S.A., pàg. 1».

El 7 de juny de 1949, un decret de Presidència del Govern encarregava a l'INI la creació de l'empresa mixta per a la fabricació d'utilitaris, concedint-li l'anhelada condició d'«indústria d'interès nacional», per la qual s'havia estat batallant durant un decenni. Això implicava que la societat restaria exempta de drets d'importació de maquinària i equip i gaudiria de la reducció a la meitat de les contribucions d'usos i consums i serveis, els impostos d'emissió de valors mobiliaris, drets reials i timbre i totes les exaccions provincials i locals.

El setembre d'aquell mateix any el govern decidí autoritzar l'INI a invertir 204 milions de pessetes en la nova empresa al llarg del quadrienni de 1949-1952. Aquesta quantitat s'ajustava als 400 milions de pessetes de capital que, segons s'havia tornat a estimar, calia invertir per posar en marxa el darrer projecte aprovat.

El 9 de maig de 1950 fou finalment constituïda la Sociedad Española de Automóviles de Turismo Sociedad Anónima (SEAT S.A.), amb un capital escripturat de 600 milions de pessetes. A l'INI li corresponia una proporció del 51 per cent, i hi van subscriure quotes d'un 7 per cent cadascun sis grans bancs espanyols: el promotor, l'Urquijo; una institució que hi estava estretament vinculada, l'Hispano-Americano; els dos colossos bascos, Bilbao i Vizcaya; i dos bancs típicament castellans, BANESTO i Central. El 7 per cent del capital restant aniria a mans de la FIAT, que en la situació financerament delicada de la postguerra, no volgué comprometre's més enllà d'aquesta quota.

El capital escripturat en la fundació de la SEAT fou netament superior al que s'havia previst a causa de la depreciació experimentada per la pesseta. El primer franquisme havia intentat desesperadament resistir-se a aquesta devaluació, ja que el valor extern de la unitat de compte espanyola era, juntament amb la preferència per l'autarquia, una de les dues principals obsessions econòmiques del dictador. Entre 1941 i 1948, el tipus oficial de compra del dòlar per l'IEME va mantenir-se en 10,95 pessetes per dòlar, malgrat l'empitjorament de la inflació d'Espanya respecte als seus principals socis comercials. Aquesta política penalitzà marcadament les exportacions. A finals de 1948 la situació era tan desesperada que el 31 de desembre s'aprovà la introducció d'un sistema de canvis múltiples, que implicava una devaluació encoberta.[47]

47. Ángel Viñas, Julio Viñuela, Fernando Eguidazu, Carlos Fernández Pulgar, Senén Florensa, *Política comercial exterior en España (1931-1975),* Madrid, Banco Exterior, 1979, 2, pàg. 575-616; Jordi Catalan, «Economía e industria: la ruptura de posguerra en perspectiva comparada», *Revista de Historia Industrial*, 4 (1993), pàg. 131-133; José María Serrano, María Jesús Asensio, «El ingenierismo cambiario. La peseta en los años del cambio múltiple, 1948-1959», *Revista de Historia Económica*, 3 (1997), pàg. 545-573; José Aixalá Pastó, *La peseta y los precios. Un análisis de largo plazo (1868-1995*), Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 1999, pàg. 148-157; José María Serrano, «Veinte años de soledad. La autarquía de la peseta, 1939-1959», dins José Luis García Delgado, José María Serrano (eds.), *Del real al euro: una historia de la peseta*, Barcelona, La Caixa,

De resultes del nou decret, per exemple, la importació de maquinària industrial i d'acers especials figuraria amb un canvi de 19,71 pessetes per dòlar (situant-se el ventall total de tipus entre 12,59 i 27,37 pessetes per dòlar). La devaluació subterrània associada a la introducció d'aquest sistema de canvis pot interpretar-se com un episodi important en l'abandonament dels postulats econòmics anteriors vers un segon franquisme econòmic. A partir de 1949, es produïren amb freqüència revisions dels tipus. Quan efectivament es constituí la SEAT ja s'aplicava a les seves importacions d'equip un canvi (negociat a borsa) de 39,87 pessetes per dòlar. Aquest canvi comportava un acusat encariment de les compres a l'exterior de maquinària i components.[48]

Al capdavant de la SEAT, l'INI situà el pilot enginyer José Ortiz Echagüe, fundador i president de CASA.[49] Ortiz Echagüe donà un biaix militar a la selecció de personal de la nova empresa i sintonitzà plenament amb l'objectiu estratègic que la política industrial del segon franquisme havia assignat a la firma: nacionalitzar la producció. El president tingué al seu costat com a secretari l'antic responsable dels serveis jurídics de l'INI, l'advocat Juan Sánchez-Cortés Dávila, que el substituiria els anys seixanta. Per tant, l'empresa gaudí d'una important continuïtat al llarg de més de dos decennis.

El novembre de 1950, el Consell d'Administració de la SEAT aprovà l'acord segons el qual el vehicle que s'hi fabricaria seria finalment el model 1400. En el desenvolupament de la primera fase de fabricació s'implantarien quasi totes les línies de producció del vehicle: motor, caixes, canvis, direccions i ponts. La principal excepció rauria en l'estampació de la carrosseria, reservada per a una segona fase.[50]

Les obres de la fàbrica toparen amb els colls d'ampolla típics de la postguerra espanyola. El 1951 es treballà de nit per falta de corrent de dia.[51] També a principis del mateix exercici el Consell d'Administració es planyia de la manca de ciment per a les obres. El març, l'escassetat de carbó portava un dels proveïdors siderúrgics, Basconia, a amenaçar de suspendre la fabricació dels perfils per a l'estructura.[52]

Durant els tres darrers exercicis el franquisme havia anat abandonant algunes de les polítiques aplicades amb entusiasme des de la Guerra Civil.

2001, pàg. 115-122; Jordi Catalan, «La reconstrucción franquista y la experiencia de la Europa occidental, 1934-1959», dins Barciela, *Autarquía y mercado…*, pàg. 139-145.

48. *AINI*, 1592, 3557, «Acta del Consejo de Administración de SEAT», 8 (9/1/1950), pàg. 5.

49. Eulàlia Solé, *SEAT (1950-1993),* Barcelona, Ediciones de la Tempestad, 1994, pàg. 34.

50. *AINI*, 1592, 3557, «Acta del Consejo…», 8 (29/11/1950), pàg. 3-4.

51. *AINI*, 1592, 3557, «Acta del Consejo…», 9 (20/12/1950), pàg. 2.

52. *AINI*, 1592, 3557, «Acta del Consejo…» 12 (28/3/1951), pàg. 2.

Entre 1949 i 1951 foren suprimits els preus de taxa en alguns aliments i en béns industrials com els teixits, el calçat o les rajoles. Aquest procés continuà amb el canvi de govern de juliol de 1951, que limità el poder del ministre d'indústria en crear el Ministeri de Comerç. Suanzes abandonà el ministeri, però comptà amb un dels seus homes a la nova cartera d'Indústria, Joaquín Planell, i ell mateix romangué al front de l'INI. Topà a partir de llavors amb Comerç, sota el comandament de Manuel Arburúa. Durant la segona meitat de 1951 Arburúa liberalitzà el comerç intern de fusta, paper, carbur de calci, pinsos i alguns aliments. Finalment, l'abril de 1952 abolí el racionament de l'oli i el pa, amb la qual cosa es va consolidar el gir de política econòmica iniciat a finals dels anys quaranta.

De totes maneres, persistí un règim estricte de llicències d'importació (ara sota control de Comerç) i alguns organismes continuaren intervenint la distribució de materials. Per exemple, durant el mateix mes d'abril les obres de la fàbrica de Can Tunis s'alentien per falta de materials, i els contractistes van haver de reduir a la meitat al personal ocupat en les operacions. El Consell d'Administració culpava directament la Delegació Oficial de l'Estat en la Indústria Siderúrgica (DOEIS) pel gran retard amb què arribaven els lliuraments de ferro i acer:

> […] decisión de los contratistas de reducir el personal empleado, en una mitad aproximadamente. Señala, a continuación, que los contratistas tienen adelantada unas doscientas toneladas de materiales siderúrgicos, y que la entrega de los programados por la DOEIS, en virtud de las nuevas normas puestas en vigor, está experimentando una considerable dilación.[53]

Malgrat que el Chase National Bank atorgà un crèdit per valor de dos milions de dòlars i que Franco visità les obres el 3 de juny de 1952, el Consell d'Administració celebrat el 15 del mes següent encara s'havia de queixar de la denegació de llicències d'importació de maquinària d'origen italià.[54] Fou el mateix Valletta qui desbloquejà l'assumpte, obtenint de la Banca d'Italia un nou crèdit a la SEAT per valor de quatre milions de dòlars. D'altra banda, la Fundación Francisco Franco oferí vendre dòlars a la SEAT al canvi exageradament alt de 53,92 pessetes.[55]

A finals de 1952, hom començava a considerar acabada la fàbrica. La Junta d'Accionistes del 20 de desembre de 1952 aprovà la posada en circulació

53. *AINI*, 1592, 3557, «Acta del Consejo…», 25 (30/4/1952), pàg. 1.
54. *AIN*I, 1592, 3557, «Acta del Consejo…», 28 (1952), pàg. 2-3.
55. Catalan, «La SEAT del…», pàg. 151.

d'accions pel valor dels 300 milions de pessetes del capital social que encara no havia estat subscrit pels accionistes. A principis de 1953, la FIAT trameté els primers components dels futurs autos i donà el vist-i-plau als proveïdors locals de rodes, silenciadors, radiadors, pneumàtics i quadres d'instruments. El maig, les perspectives de noves restriccions elèctriques portaren el Consell d'Administració a aprovar la compra d'una central de reserva inicialment no prevista. La fàbrica començà a funcionar finalment abans de l'estiu. El 24 de juny de 1953 es feia constar que les línies de muntatge funcionaven amb una cadència de 8 cotxes diaris.

Les temptacions reguladores extremes del franquisme, encara que moderades a partir de 1949, no havien estat encara plenament superades els anys cinquanta. El president Ortiz Echagüe assabentà el Consell d'Administració, en el moment que s'iniciava la producció, que la Secretaria General Tècnica del Ministeri de Comerç (SGTMC) es responsabilitzaria de la distribució del 92 per cent de les unitats disponibles per a la SEAT, mentre no s'assolís una nacionalització del 60 per cent del vehicle. La SGTMC només deixaria a la mateixa SEAT per a la «[…] libre distribución en el mercado nacional, hasta un 8 por ciento de los vehículos que fabriquen […]».[56] Un dels grans negocis del moment era donar llicències d'importacions d'automòbils, i el ministre de comerç, Arburúa, mirà de seguir controlant-ho, per la via d'intervenir la distribució dels vehicles fabricats a la Zona Franca.

A mitjan desembre de 1953, la SEAT tenia completament instal·lades 24 línies de fabricació a Can Tunis de les 34 previstes, i funcionaven ja les del bloc del motor, els pistons o la caixa de canvis. Havia acabat 1.200 vehicles i n'havia entregat 900. L'objectiu per a 1954 era fabricar 4.000 vehicles i assolir un 85 per cent de nacionalització de la producció, en espera d'incorporar les premses i estampadores per a les carrosseries, que portarien a un grau de nacionalització del 95 per cent. Respecte als proveïdors, l'estratègia escollida fou la de seleccionar-ne dos per a cada producte, amb la perspectiva d'evitar bloqueigs en els subministraments. Marxaven ja satisfactòriament els proveïments de «cámaras y cubiertas, telas, imitaciones de cuero, tubos de escape, faros y lámparas, radiadores de agua, herrajes y últimamente los muy importantes de cuadros completos de instrumentos».[57] Hi havia més problemes amb els proveïments de gomes, vidres i rodes, però la represa del districte d'automoció de Barcelona estava ja en marxa.

Malgrat l'optimisme de les previsions, el 1954 encara estaven lluny de complir-se. L'*output* de 1400 sortits de les cadenes de Can Tunis durant aquell

56. *AINI*, 1592, 3557, «Acta del Consejo…», 39 (24/6/1953), pàg. 8.
57. *AINI*, 1592, 3557, «Acta del Consejo…», 43 (28/10/1953), pàg. 1-3.

any només assolí les 2.551 unitats. La nacionalització tan sols arribà a un 60 per cent del valor del producte. Segons el president de la SEAT, dos obstacles dificultaren particularment la plena consecució d'objectius: les restriccions elèctriques, que mostraren una tossuda persistència a principis del segon franquisme, i l'esgotament del crèdit italià, que limità l'arribada de components crítics d'importació com els rodaments, els dipòsits o les peces estampades de la carrosseria. De totes maneres, la vocació d'avançar en la nacionalització no s'abandonà: la SEAT adquirí terrenys per a la foneria d'alumini i encarregà premses per tal de nacionalitzar el procés d'estampació.

El Ministeri de Comerç continuà fent palesa la voluntat de controlar la distribució, si bé acceptava cedir-ne una part més gran a mesura que avancés el grau de nacionalització de la producció de turismes. El 8 d'octubre, la SGTMC envià una carta on augmentava la quota de vehicles a lliure disposició de la SEAT al 30 per cent, a causa de la progressió assolida en el grau de nacionalització. Amb tot, encara es reservava el dret de decidir assignar el 70 per cent restant dels vehicles produïts (un cop descomptat el 25 per cent que li tocava a FIAT Hispania):

> Por orden del Excmo. Sr. Ministro, cúmpleme comunicarle que el porcentaje de vehículos a la libre disposición de esa Entidad, fijado en principio en el 8%, y aumentado posteriormente al 15%, debe entenderse que, a partir de esta fecha queda elevado al 30% […] En lo que respecta al 70% restante, se les remitirán por este Ministerio las oportunas órdenes de adjudicación.[58]

Mentre la producció avançava més lentament del que s'havia previst, la SEAT començà a negociar amb la FIAT la cessió de la llicència per fabricar un nou utilitari, més popular, que es pretenia que fos íntegrament de producció nacional: el model 600. També s'iniciaren converses amb el Chase National Bank per obtenir crèdit, després de calcular que el cost de la inversió necessària per fabricar el 600 podia ascendir a cinc milions de dòlars.

La Junta Extraordinària d'Accionistes del 20 d'abril de 1955 decidí una ampliació del capital social de la SEAT de 300 milions de pessetes, fins assolir 900 milions. L'ampliació pretenia acabar de finançar les obres de la fàbrica i capacitar la societat per emprendre la fabricació d'un segon model.[59] En la reunió ordinària de la junta, que precedí l'anterior en mitja hora, Juan Lladó, parlant en nom de les institucions financeres, anuncià la intenció dels

58. *AINI*, 1592, 3557, «Acta del Consejo…», 56 (24/11/1954), pàg. 3.

59. *AINI*, 1596, 3557, «Acta de la Junta General Extraordinaria de Accionistas de SEAT» (20/4/1955), pàg. 3-5.

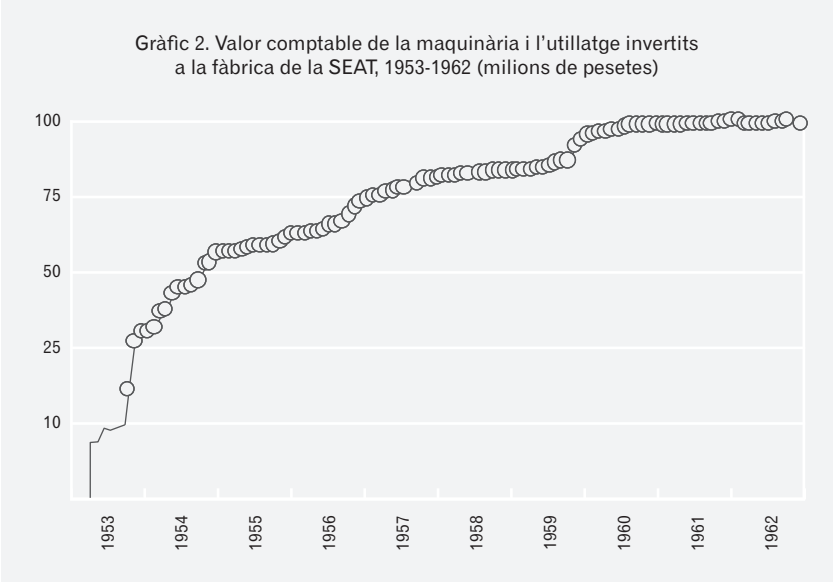
bancs accionistes de col·locar entre els seus clients part de llurs accions, atès que consideraven assolits els objectius inicials dels promotors. Els grans bancs començaren a desprendre's de llurs accions. L'excepció fou l'Urquijo i, en menor mesura, l'Hispano-Americano.

El 15 d'octubre de 1955, la SEAT i la FIAT van signar un nou contracte pel qual la companyia italiana cedia la tecnologia per fabricar el 600 a Barcelona. A canvi, Torí rebria 750.000 dòlars i un royalty del 4 per cent del valor de cada cotxe per a les primeres 70.000 unitats fabricades, cànon que baixaria al 3 per cent per a les següents unitats.

L'any 1955 va acabar amb una producció de 7.641 unitats que, malgrat que s'aproximava a l'objectiu de 10.000 vehicles proposat el 1948, encara restava un 25 per cent per sota. La disponibilitat d'un nombre significatiu de vehicles, a mesura que es relaxava la interferència del Ministeri de Comerç, va portar la societat a fixar les normes amb què s'assignarien les peticions de vehicles. Segons les actes del Consell d'Administració, el preu oficial del 1400 era a mitjan 1955 de 150.000 pessetes. El preu de mercat negre pujava fins a les 225.000 pessetes.[60] És a dir, els homes ben connectats del règim podien guanyar 75.000 pessetes per vehicle revenent alguns dels 1400 provinents de la SEAT: el 50 per cent en cada operació!

La SEAT va intentar introduir transparència en els mecanismes d'assignació de vehicles fixant criteris generals. El desembre de 1955 el Consell d'Administració decidí assignar els vehicles que li quedaven a lliure disposició en cinc grups.[61] Primerament, un 15 per cent dels vehicles es repartiria entre serveis estatals, els tres exèrcits i obres públiques. Un altre 15 per cent correspondria als accionistes fundadors, empreses amb majoria de l'INI i els bancs, llurs directius i la resta d'accionistes. Un 20 per cent addicional aniria distribuït entre els càrrecs de la SEAT, els seus proveïdors, les principals empreses constructores de la fàbrica, les firmes amb participació minoritària de l'INI i els bancs i llurs directius. Un altre 40 per cent s'assignaria a empreses d'«interès nacional», indústries bàsiques (construcció, metall, elèctriques, mineres i químiques), banca i transports i peticionaris diversos (inclosos els que restaven en llista d'espera). Per últim, el Consell reservava una quota final del 10 per cent a càrrecs oficials, professions liberals (enginyers, arquitectes i metges) i altres professions. La llista constitueix una bona radiografia del poder en l'Espanya franquista. També suggereix qui podia captar rendes sucoses comprant al preu oficial i venent al preu clandestí.

60. *AINI*, 1596, 3557, «Acta del Consejo…», 70 (25/1/1956), pàg. 3.
61. *AINI*, 1596, 3557, «Acta del Consejo…», 69 (21/12/1955), pàg. 3.



Font: Elaboració pròpia amb el balanç de comprovació de la SEAT

Durant 1956 la SEAT va disposar d'un crèdit del Chase Manhattan Bank per valor final de 3 milions de dòlars, que serví per finançar l'adquisició de la maquinària del nou utilitari, el 600. L'exercici de 1956 també va permetre començar a bastir una xarxa de tallers d'assistència signant contractes amb agents privats amb capacitat de disposar de magatzems, garatges i superfícies cobertes per a la venda de peces de recanvi.

A mitjan any, el Consell d'Administració fou informat que havien sorgit problemes seriosos amb els subministraments de rodaments de boles. Aquests components eren produïts per la filial de l'INI Empresa Nacional de Rodamientos,[62] creada per l'INI el 1947 a Barajas, la mateixa població de la rodalia madrilenya on es va decidir ubicar l'ENASA.[63] Aquesta empresa començà a produir rodaments el 1951, amb patents de la casa sueca SKF. Un lustre més tard, la pèssima qualitat dels rodaments madrilenys comprometien la seguretat dels 1400 sortits de Can Tunis. El Consell d'Administració de la SEAT hagué de reconèixer que els defectes de fabricació havien provocat de vegades caigudes de rodes. En un cas força excepcional de canvi de proveïdor, la SEAT decidí tornar al subministrador original, la casa RIV.

62. *AINI*, 1596, 3557, «Acta del Consejo…», 76 (17/7/1956), pàg. 2.
63. Catalan, *Fábrica y franquismo*…, pàg. 981.

Tot i les dificultats de 1956, la producció de turismes de la SEAT a Barcelona creuà per primera vegada el llindar proposat dels 10.000 vehicles anuals. Havien calgut més de vuit anys des que el règim decidí donar llum verda a la creació de l'empresa d'automòbils a la Zona Franca de Barcelona.

L'enlairament de l'automoció barcelonina entre el segon franquisme i el «miracle» espanyol del *desarrollo*, 1957-1967

Tot i la persistència de nombrosos colls d'ampolla, el segon franquisme aconseguí resultats molt millors que el de la immediata postguerra. Des de finals dels anys cinquanta, el creixement de la SEAT, i amb ell l'automoció barcelonina, fou imparable. Ni el Pla d'Estabilització de 1959 aturà l'expansió de la firma, que comptava amb un nou producte estrella que esdevindria la peça clau de la motorització espanyola.

L'any 1957 fou el més bo en termes de rendibilitat de tota la història de la SEAT.[64] El maig es van fabricar les primeres unitats del 600. El seu preu de cost oscil·lava entre les 61.000 i les 64.000 pessetes i l'empresa el llançà amb un de provisional de 65.000 pessetes.[65] El *commendatore* Alessandro Genero visità la SEAT amb motiu de l'inici de la fabricació del nou utilitari. L'italià, durant el seu parlament, feu palesa la millora experimentada en la majoria dels components d'origen domèstic:

> […] es motivo de gran satisfacción la mejora sustancial que ha advertido en los suministros exteriores hasta el punto que no vacila en asegurar que algunos tienen la misma bondad que los propios de la F.I.A.T.[66]

Entre els proveïments espanyols que encara presentaven alguns problemes, el Consell apuntava el dels cargols. Així mateix, continuaven les importacions de cadenes de distribució, molles de vàlvules, rodaments i discs d'embragatge. Amb tot, s'havien assolit nivells de nacionalització molt alts. El maig de 1958, en dirigir-se a la Junta General Ordinària d'Accionistes, Ortiz Echagüe podia finalment enorgullir-se del grau de compliment dels objectius proposats. El model 1400 havia estat nacionalitzat en un 93 per cent, i el 600 havia assolit una proporció superior, el 97 per cent.[67] A finals de 1958, la SEAT superava el llindar dels 20.000 vehicles fabricats en un sol any, amb més de la meitat de l'*output* corresponent al nou utilitari.

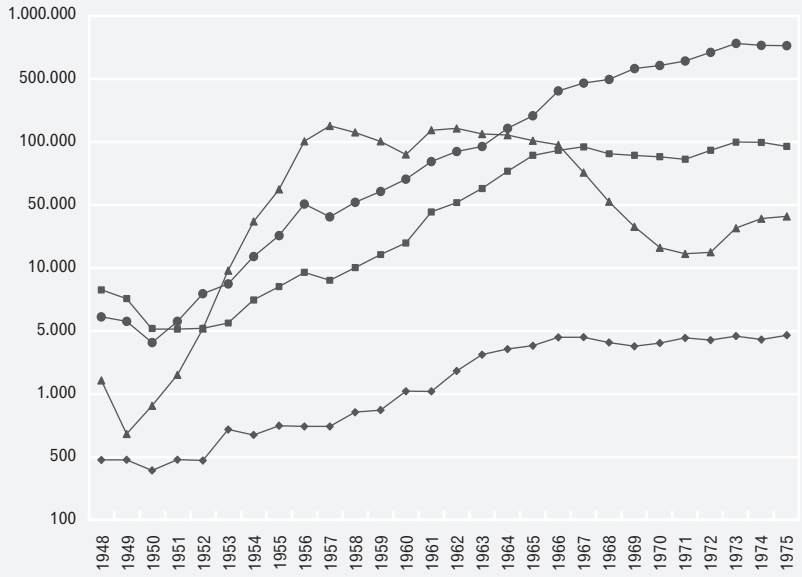
64. Catalan, «La SEAT del…», pàg. 156-157, 189 i 192.

65. *AINI*, 1597, 3557, «Acta del Consejo…», 86 (29/5/1957), pàg. 3.

66. *AINI*, 1597, 3557, «Acta del Consejo…», 86 (29/5/1957), pàg. 2.

67. *AINI*, 1605, 3557, «Acta de la Junta General Ordinaria de Accionistas de SEAT», 10 (21/5/1958), pàg. 6.

Gràfic 1. Matriculació d'automòbils a Espanya, 1939-1975 (unitats)



Font: Elaboració pròpia a partir de Jordi Catalan, «La ruptura de posguerra y la industrialización, 1939-1975», dins Jordi Nadal (dir.), *Atlas de la industrialización de España 1750-2000*, Barcelona, Fundación BBVA-Crítica, 2003

El 600 enfonsà la demanda dels que havien estat els mitjans alternatius de motorització massiva del moment: microcotxes com el Biscuter, el 4 CV de FASA-Renault i les mateixes motocicletes catalanes, que havien experimentat un boom de matriculació entre 1951 i 1957. Durant l'interval de 1949-1957, la matrícula espanyola de motocicletes havia augmentat a un ritme del 102 per cent anual, la qual cosa permetia suavitzar una part del dramàtic dèficit de motorització generat pel primer franquisme. En canvi, durant el lapse de 1957-1972, aquesta matrícula reculà a un ritme mitjà del 14 per cent anual sota l'efecte del petit utilitari fabricat a Can Tunis. Fins i tot la demanda del mateix 1400 de la SEAT descendí de resultes de la competència del turisme més popular.

Cap a 1958, la plantilla de la SEAT tenia 5.559 persones. El cens industrial que es realitzà aquell any ja va registrar un total de 15.823 persones ocupades en la producció de vehicles de carretera i llurs accessoris en el conjunt de la província de Barcelona. És a dir, abans de l'estabilització ja es palesava que per cada persona ocupada directament a la SEAT n'hi havia gairebé dues més treballant en el districte. El multiplicador aproximat de

3 de l'ocupació directa de la SEAT en l'ocupació general de la província de Barcelona esdevindria un tret durador de la resta del segle XX. Entre els proveïdors del districte en aquells moments sobresortien Fundiciones Industriales (anelles de camises i pistons), Auto Electricidad (bombes de benzina), Artés de Arcos (quadres d'instruments), Faros Españoles (llums), Autoaccesorios Harry Walker (cadenes de transmissió) o Pujol y Tarragó (cables de comandament).[68] Aquesta darrera firma es convertiria, amb el temps, en FICOSA, un cas poc corrent de multinacional catalana, i operaria, entre altres, en els camps del proveïment de cables de comandament i retrovisors.[69]

El segon franquisme havia suavitzat els colls d'ampolla més dramàtics en l'oferta d'energia i matèries primeres i havia engegat projectes públics més assenyats que els de principis dels anys quaranta. No només fou el cas de la SEAT, que moderà el dèficit de motorització: ENDESA i ENHER van contribuir al fet que s'acabessin les restriccions elèctriques durant la segona meitat dels anys cinquanta;[70] ENSIDESA millorà el subministrament d'un altre *input* bàsic, l'acer. La supressió del racionament en la majoria de béns afavorí una assignació de recursos més eficient. En conjunt, les polítiques dels anys cinquanta van permetre l'acceleració del creixement, estimulat per la intensa diversificació industrial que s'estava experimentant.[71] La segona revolució industrial, iniciada a principis de segle, tornà a prendre força.[72]

Tanmateix, els nivells d'eficiència assolits no eren prou elevats per permetre que les exportacions creixessin al ritme exigit per la necessitat de primeres matèries i maquinària d'importació. Aquest fet havia quedat amagat per les conseqüències de la guerra de Corea, que havien afavorit les exportacions d'alguns minerals espanyols, i per la recuperació de les compres exteriors alemanyes. A partir de 1953, la signatura dels pactes amb els Estats Units va permetre ampliar el finançament exterior, amb crèdit i ajut americans, i continuà encobrint la feble competitivitat exterior del segon franquisme.

68. Catalan, *Fábrica y franquismo…*, pàg. 1220; Albert Recio Andreu, «La indústria auxiliar. De la SEAT a la globalització», *L'Avenç*, 285 (2003), pàg. 51-56.

69. Joaquín Margalef, *El proceso de internacionalización del sector auxiliar de automoción en España. Estudio de dos casos MAISA y FICOSA* (tesi doctoral), Reus, Universitat Rovira i Virgili, 2004; Jordi Catalan, «Josep Maria Pujol i Artigas», dins Francesc Cabana (ed.): *Los cien empresarios catalanes del siglo XX*, Madrid, LID, 2006, pàg. 702-711.

70. Pablo Martín, Francisco Comín, *I.N.I. 50 años de industrialización en España,* Madrid, Espasa Calpe, 1991, pàg. 444-451.

71. Jordi Catalan, «Spain 1939-96», dins Max Schulze (ed.), *Western Europe, Economic and Social Change since 1945,* Londres, Longman, 1999, pàg. 353-371.

72. Albert Carreras, «España durante la Segunda Revolución Tecnológica», pàg. 101-196, dins Jordi Nadal, Albert Carreras, Pablo Martín, *España: 200 años de tecnología*, Madrid, Ministerio de Industria y Energía, 1988, pàg. 101-196.

La realitat fou que les exportacions creixeren a un ritme del voltant del 4 per cent anual durant 1953-1958, mentre que les importacions augmentaven segons una taxa anual de l'11 per cent en el mateix interval. La discrepància entre la progressió d'ambdues magnituds pogué pal·liar-se a curt-mig termini amb el finançament americà, però esdevingué insostenible cap a finals del decenni. A partir de 1956 el desequilibri dels comptes exteriors es va agreujar a causa dels augments populistes de salaris decretats pel falangista Antonio Girón de Velasco des del Ministeri de Treball i pel brot inflacionista que se'n derivà.[73]

Un tímid reconeixement de la necessitat de reorientar novament la política econòmica del règim es produiria amb la formació del govern de 27 de febrer de 1957, en la qual sembla que influí força un home estimat per l'almirall Carrero Blanco, Laureano López Rodó.[74] Girón i Arburúa perderen cartera; Planell romangué a Indústria, però per a Comerç fou designat Alberto Ullastres Calvo. Hisenda anà a parar a mans de Mariano Navarro Rubio. Uns mesos abans, i potser anticipant-se als canvis, el Consell d'Administració de la SEAT havia decidit «otorgar un donativo de 312.089 pesetas al Instituto Secular del "Opus Dei"».[75]

En la política industrial predominà la continuïtat, però, davant els desequilibris macroeonòmics, el nou govern va intentar aplicar mesures de restricció monetària, augmentant els tipus de descompte comercial i de redescompte bàsic del Banc d'Espanya. L'abril de 1957 s'intentà unificar els diferents tipus de canvi en un de sol a 42 pessetes per dòlar, amb la intenció de preparar l'entrada d'Espanya al FMI i al Banc Mundial.[76] En el mes de desembre, Hisenda mirà de fer front al problema del dèficit públic, aprovant la Llei de reforma tributària, que pretenia limitar el finançament inflacionista per la via d'ampliar les bases d'imposició fiscal i el nombre de contribuents, i implantar l'estimació global.[77] El gener de 1958 Espanya entrà a l'OECE. La nova Llei de convenis col·lectius fou aprovada el mes d'abril. Unes setmanes més tard, l'Estat espanyol era admès en les institucions de Bretton Woods.

73. Joan Clavera, Joan M. Esteban, Maria Antònia Monés, Antoni Montserrat, Jacint Ros Hombravella, *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización (1939-59*), 2, Madrid, Edicusa, 1973, pàg. 141-146; Manuel Jesús González, *La economía política del franquismo (1940-1970). Dirigismo, mercado y planificación*, Madrid, Tecnos, 1979, pàg. 51-57; Aixalá, *La peseta y…*, pàg. 148-157.

74. Fabià Estapé, *De tots colors. Memòries*, Barcelona, Edicions 62, 2000, pàg. 196-206.

75. *AINI,* 1596, «Acta del Consejo…», 78 (26/9/1956), pàg. 3.

76. Joaquim Muns, *Historia de las relaciones entre España y el Fondo Monetario Internacional 1958-1982*, Madrid, Alianza, 1986, pàg. 19-151.

77. Mariano Navarro Rubio, *Mis memorias*, Esplugues de Llobregat, Plaza & Janés, 1991, pàg. 90-96.

Nogensmenys, les mesures aplicades durant el bienni 1957-1958 foren insuficients per evitar que les reserves exteriors d'Espanya continuessin caient. Tot i l'ajut americà, recularen des d'uns 155 milions de dòlars a finals de 1955 fins a menys d'un terç a mitjan 1959. El llavors director del Servei d'Estudis del Banc d'Espanya i responsable del Pla d'Estabilització, Joan Sardà i Dexeus, qualificà la situació del moment com de virtual suspensió de pagaments exteriors.[78] Les mesures que coneixem com a *Pla d'Estabilització* es presentaren a Franco com l'única alternativa possible al retorn al racionament. En definitiva, calia escollir entre tornar a les pràctiques del primer franquisme o obrir una nova fase de política econòmica, de la qual derivaria l'anomenat *miracle econòmic espanyol* (1959-1972).

El tomb de política iniciat a mitjan 1959 va arrancar amb el Decret de nova ordenació econòmica, aprovat el juliol d'aquell any, i fou seguit d'un conjunt d'ordenacions legals addicionals, aprovades fins a 1963. El programa tenia dues funcions: ajust i reforma estructural. A curt termini es tractava de provocar una caiguda de la demanda per frenar la inflació i la pèrdua de divises. Més a mig termini, volia afavorir-se el fet que, un cop superada la recessió, el creixement es produís sobre noves bases.

Entre les mesures de curt termini sobresortiren les de restricció fiscal i monetària. Les primeres incloïen l'augment d'imposts indirectes (tabac i benzina), l'establiment de drets sobre l'exportació, la limitació del creixement de la despesa pública i la restricció del recurs del Tresor al Banc d'Espanya. Aquestes mesures es complementaven amb la introducció de l'estimació global, derivada de la reforma de 1957. La restricció monetària es va concretar en la fixació de sostres quantitatius als crèdits concedits pels bancs, nous augments dels tipus d'interès bàsics, limitació dels valors automàticament descomptables al Banc d'Espanya i establiment del dipòsit previ a la importació.

La principal reforma estructural fou l'establiment d'un únic tipus de canvi fix, amb una paritat netament devaluada de 60 pessetes per dòlar, associat amb l'adopció de la convertibilitat externa de la divisa espanyola. El pes màxim de la inversió estrangera en el capital de les empreses fou ampliat del 25 al 50 per cent. Hom reduí el comerç d'estat i el bilateral i s'eliminaren contingents i quotes. La protecció tornaria a basar-se en l'aranzel, del quan se'n va aprovar un de nou el 1960. Esglaonadament anaren veient la llum diverses llistes addicionals de productes d'importació lliure.

Es van abolir nous controls de preus i alguns dels organismes que encara intervenien la distribució de productes (com ara la DOEIS) van ser

78. Joan Sardá, «El Banco de España, 1931-1962», dins Joan Sardá, *Escritos (1948-1980)*, Banco de España, Madrid, 1987, pàg. 325-342; Navarro, *Mis memorias*…, pàg. 106-169.

Benedicció de cotxes el dia de Sant Cristòfor


B 354048

suprimits. El Banc d'Espanya i el Banco de Crédito Industrial esdevingueren de plena propietat pública. L'*statu quo* bancari, que havia restringit la constitució de nous bancs i l'obertura d'oficines per als bancs existents, també es donà per acabat.

Aquest conjunt de mesures obriren a mig termini les portes al «miracle» econòmic espanyol dels anys seixanta. La inflació pràcticament s'esfumà i les reserves de divises es multiplicaren, fins atènyer els 590 milions de dòlars el 1960. L'economia espanyola accelerà el seu ritme de creixement, fins assolir el seu màxim històric durant l'interval de 1959-1972, quan el PIB per càpita registrà una taxa anual mitjana d'expansió del 6,9 per cent. Per tant, a mig termini, l'estabilització encarrilà el «miracle» econòmic espanyol, encara que aquest tingués un fort component de *miratge*, ja que una part del creixement excepcional de l'època del *desarrollo* respongué a un efecte recuperació, després de les minses taxes d'expansió registrades entre 1929 i 1949.[79]

De totes maneres, a curt termini, l'estabilització provocà la recessió de l'economia espanyola. Tant el PIB com la producció industrial del país recularen el 1959. L'atur registrat passà de 59.000 persones a finals de 1959 a 125.000 a finals de 1961. El nombre d'aturats encara hauria estat major si l'emigració massiva cap a Europa no hagués actuat com a vàlvula d'escapament d'Andalusia, Galícia i l'Espanya interior.

La SEAT patí molt lleugerament la inflexió espanyola de 1959. Els beneficis baixaren de 362 a 259 milions de pessetes. La rendibilitat sobre capital desemborsat més reserves va caure per sota del 20 per cent.[80] La plantilla fou reduïda en un 3 per cent (única contracció de tot el període 1953-1972). Per contra, la producció augmentà en un fabulós 28 per cent, aproximant-se als 30.000 vehicles. Mentre la del 600 pujava de 12.009 a 22.795 unitats, la del model de luxe seguia davallant (des de les 10.148 unitats a només 5.645). La companyia intentà fer front a la caiguda de la demanda del bé més car preparant el llançament de la versió C del seu 1400, amb una carrosseria que el diferenciaria molt de les formes arrodonides dels seus antecessors, tot presagiant el perfil del futur 1500.

79. Antoni Montserrat, Jacint Ros, «Entorn del retard en el recobrament dels nivells macroeconòmics de pre-guerra a l'Espanya dels 1950», *Recerques*, 2 (1972), pàg. 231-246; Albert Carreras, «La producción industrial española, 1842-1981: construcción de un índice anual», *Revista de Historia Económica*, II, 1 (1984), pàg. 127-157; Fontana, «Reflexiones sobre las…», pàg. 36-38; Jordi Catalan, «El creixement de la indústria: miracle o miratge?», dins Carme Molinero, Pere Ysàs (eds.), *Història, Política, Societat i Cultura als Països Catalans. Volum 11. De la Dictadura a la Democràcia (1960-1980)*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1998, pàg. 110-127; Leandro Prados de la Escosura, *El progreso económico de España (1850-2000),* Bilbao, Fundación BBVA, 2003, pàg. 143-182; Fontana, *L'ofici d'*…, pàg. 106-112.

80. Catalan, «La SEAT del…», pàg. 189.

Per contra, el 600 es venia molt bé i sense cap mena de dubte esdevingué l'èxit indiscutible de la companyia i del «miracle» espanyol. En termes reals el seu preu es reduí en un 57 per cent entre 1957 i 1972, i va contribuir a un dels cicles de producte més llargs de la companyia de la Zona Franca. Però precisament per ser tan barat deixava molt poc marge. El Consell d'Administració se'n planyia a principis de 1960:

> Precio del modelo 600. El Sr. Presidente presenta a los Consejeros un escandallo del precio de este coche, que deja muy escaso margen de beneficio. A su vista se está forzando a los proveedores para que bajen el precio de sus suministros y algo se está consiguiendo. En realidad habría que subir el precio del coche a 75.000 pesetas.[81]

El preu del 600 havia romàs en un nivell de 70.000 pessetes des de 1958, mentre que la direcció considerava les 75.000 pessetes més ajustades a l'estructura de costos. La política de preus palesava, per tant, la contradicció de fixar artificialment un preu una mica massa baix, mentre seguien les llistes d'espera i continuaven pagant-se primes per l'accés a l'utilitari. Amb aquesta opció es limitava l'acumulació de guanys de la companyia, que malgrat la seva situació galdosa, hagués pogut generar més recursos per finançar el llançament de nous models o aventurar-se en el món de la R+D. D'altra banda, la política de preus seguia beneficiant el conjunt d'individus ben connectats amb l'administració i els bancs, que, com hem vist, gaudien de més preferència en l'adjudicació.

Suanzes, des de l'INI, i Planell, des d'Indústria, seguiren maldant per aconseguir de la FIAT permís per exportar. Però Torí donà allargs. El 21 de desembre de 1959 se signà un nou contracte d'assistència tècnica pel qual es prorrogaven els acords existents fins a 1968.

En el transcurs del bienni 1960-1961 la demanda del 1400 s'animà gràcies al llançament de la versió C. La producció del 600 se situà per sobre les 23.000 unitats anuals i la total superà les 30.000. La plantilla tornà a ampliar-se per damunt de 6.000 persones. Els beneficis augmentaren i la rendibilitat sobre capital desemborsat més reserves se situà novament per sobre del 20 per cent, assolint un màxim local el 1961. Suanzes va proposar Valletta d'augmentar la participació de la FIAT en el capital de la SEAT fins al 50 per cent a canvi d'autoritzar l'exportació i comprometre's a dissenyar un vehicle de fabricació exclusiva per a Espanya.[82] L'INI i la SEAT també intentaren obtenir

81. *AINI*, 1605, «Acta del Consejo…», 118 (27/1/1960), pàg. 3.
82. *AINI*, 1610, «Acta del Consejo…», 138 (29/11/1961), pàg. 2.

permís per muntar i exportar el nou model 1500 a Portugal, i perseguiren la reducció dels royalties pagats per vehicle fabricat. El vell *Professore* no cedí.

A principis de 1962 la SEAT decidí adoptar el motor 1500 de la FIAT per renovar el seu model de gamma alta. Al febrer, López Rodó fou nomenat Comissari del Pla de Desenvolupament i es va inaugurar una fase de planificació indicativa d'influència francesa. El mes de juliol, Gregorio López Bravo substituí Planell com a ministre d'Indústria.

Els plans de desenvolupament fixarien objectius obligatoris per a les empreses públiques i de compliment opcional per a les privades. En teoria, el principi de subsidiarietat subordinava la presència del capital públic a les activitats on la rendibilitat per al capital privat fos poc satisfactòria. Aquests plantejaments toparen amb les reticències del president de l'INI, fet que acabà comportant el definitiu apartament de Suanzes del càrrec que havia ocupat durant més de vint anys. L'octubre de 1963 fou substituït per José Sirvent Dargent. De totes maneres, malgrat tenir un caràcter menys extravertit que el del fundador del hòlding, Sirvent (com abans Planell) pot considerar-se un dels seus homes, atès que havia estat vinculat a l'Instituto des dels seus orígens.

Tot i la sortida forçada de Suanzes, la política d'automoció de López Bravo mostrà més continuïtat que canvi respecte a la del segon franquisme. A finals de l'estiu del seu nomenament, López Bravo visità la Zona Franca i s'entrevistà amb el Jurat d'Empresa. Uns mesos més tard, el mateix ministre expressava la seva oposició a les importacions de motors del 1500, sollicitades per la SEAT, i exigia que l'empresa assumís la plena nacionalització del propulsor. Ortiz Echagüe, quan informà el Consell d'Administració de les seves reunions amb el ministre, acabà proposant la reducció d'importacions dels motors:

> El Ministerio de Industria se opone a la importación de todos los motores solicitados por SEAT para cumplir su programa original, y ha pedido uno más reducido hasta la total nacionalización del nuevo motor.[83]

Per la seva banda, la SEAT va collar López Bravo per aconseguir una política d'autorització de noves empreses que generalitzés la nacionalització dels components, obligués a exportar i imposés requeriments d'inversió mínima:

> El Sr. Secretario da lectura de la nota suscrita por SEAT a propósito del primer punto en el que se preconiza, para autorizar nuevas industrias del automóvil, una

83. *AINI*, 1611, 3557, «Acta del Consejo…», 151 (30/1/1963), pàg. 2.

> nacionalización total desde el primer momento, obligatoriedad de ser posible su exportación, y la necesidad de unas inversiones mínimas […].[84]

Aquesta posició coincidí de fet amb la d'Indústria. El 10 de març de 1963, el BOE recollí una disposició segons la qual qualsevol autorització de nova fàbrica exigiria una producció mínima de 75.000 vehicles i assolir el 95 per cent de nacionalització en els vehicles. El 8 de juliol de 1964 es rebaixà l'objectiu de nacionalització al 90 per cent del cost total de fàbrica però, posteriorment, la producció mínima exigible a nous fabricants se situà en 250.000 turismes.[85] Amb aquesta política es barrà el pas a un productor com Volkswagen, que mostrà el seu interès per entrar a produir en el mercat espanyol.

El setembre de 1963 s'inicià la fabricació del model 1500. A finals d'any se n'havien produït 1.214 unitats, contra 10.274 unitats del 1400 i 35.825 unitats del 600. L'utilitari continuava sent el rei, però encara deixava poc marge. La rendibilitat sobre capital desemborsat baixà del 27 al 21 per cent entre 1962 i 1963.

Com Suanzes, López Bravo continuà lluitant per aconseguir permís per exportar. El novembre de 1964, Ortiz Echagüe va anar a Torí amb una carta del ministre d'Indústria pregant Valletta que abandonés la seva posició contrària a l'exportació.[86] Per primera vegada (i destacant el caràcter excepcional del permís), la FIAT autoritzà la SEAT a exportar els seus models 600 i 1500 a Brasil i Colòmbia. La SEAT també fou autoritzada a enviar peces del 1500 per a la fàbrica que la FIAT havia acabat muntant a Portugal. A canvi, la SEAT pactà amb la FIAT la importació d'unitats del seu model 850 fins que no fos fabricat a Barcelona.

Un altre element de continuïtat de la política industrial del «miracle» durant l'era de López Bravo respecte a la del segon franquisme fou l'intervencionisme en els preus del vehicles. El ministeri forçà els fabricants a seguir rebaixant-los. Així, el president de la SEAT informà el Consell en abril de 1965 que el Director General d'Indústries Siderometal·lúrgiques exigia «[…] en nombre del Ministro de Industria, una rebaja en los precios de los vehículos, como único camino para poderse frenar una liberalización de importaciones».[87]

La SEAT es defenia presentant evidències sobre el fet que els seus preus estaven en línia amb els internacionals. Però entre 1962 i 1966 el preu del 600

84. *AINI*, 1613, 3554, «Acta del Consejo…», 152 (27/2/1963), pàg. 2.

85. José Luis García Ruiz, «La evolución de la industria automovilística española, 1946-1999: una perspectiva comparada», *Revista de Historia Industrial*, 19-20 (2001), pàg. 142-144.

86. *AINI*, 1615, 3557, «Acta del Consejo…», 171 (25/11/1964), pàg. 1.

87. *AINI*, 1615, 3557, «Acta del Consejo…», 176 (28/4/1965), pàg. 2.

passà de 70.000 a 63.000 pessetes, el que representaria un abaratiment real del 36 per cent.[88] A més, la companyia reduí l'import dels avançaments que els compradors havien de satisfer per accedir a un SEAT. El 1965 encara calia esperar tres mesos i mig des que es feia el primer pagament fins que es rebia l'auto, tant per al 600 com per al 1500.

El pronunciat abaratiment dels turismes, encara que bo per als consumidors i agent central de la motorització, va repercutir desfavorablement sobre la rendibilitat de l'empresa.[89] El 1964 es creuà el llindar de producció anual dels 75.000 vehicles i el 1965 se superaren les 90.000 unitats. Però la rendibilitat sobre capital desemborsat baixà al 17 per cent. Més perillosa encara fou l'evolució del marge de vendes, que retrocedí del 12 cent de 1962 al 7 per cent de 1965.[90] El 1500 no havia pogut ni de ben lluny esquerdar l'hegemonia del 600. Els *outputs* respectius foren 24.464 contra 66.542 unitats el 1965 (el 1400 s'havia deixat de fabricat l'any anterior). Els intents exportadors serviren per començar a desenvolupar capacitats de màrqueting i distribució, però en termes de resultats donaren poc de sí. Acabaren emparaulant-se sis-cents vehicles per a Colòmbia «en condiciones económicas mínimas». La SEAT va embarcar cent cinquanta unitats de 600 cap a Bogotà, però FASA va acabar fent més negoci amb les migrades comandes del país del Carib.[91]

A finals de 1965, la SEAT decidí ampliar capital en 300 milions de pessetes, per finançar l'ampliació de la seva gamma fabricant el nou model 850. El cànon que calia pagar a la FIAT per la llicència del nou vehicle era del 4 per cent fins a les 70.000 unitats i es reduïa al 3 per cent per a les següents (computades conjuntament amb les del 600). A més Torí rebria un pagament fix de mig milió de dòlars.

Les primeres unitats estigueren llestes el març de 1966. Per a la seva producció s'importaren d'Alemanya màquines *transfer*, que facilitaven la fabricació del bloc del motor, una operació que fins llavors requeria molta mà d'obra. Segons la mateixa FIAT, l'equip utilitzat per fabricar el 850 situava la SEAT entre les fàbriques amb utillatge més automatitzat i modern del continent.[92] Aquest tipus d'inversions no només milloraren la productivitat de la SEAT, sinó que van tenir poderosos efectes d'arrossegament en el districte barceloní. Així, per exemple, la casa Pianelli e Traversa muntà cadenes aèries per al transport

88. Gimeno, *Los SEAT 1400…*, pàg. 99; Pablo Gimeno, *El SEAT 600… y España ya no fue la misma,* Madrid, Dossat, 1998, pàg. 114; Catalan, «La SEAT del…», pàg. 188.

89. Catalan, «La SEAT del…», pàg. 155-160; Juan José Díaz Ruiz, *SEAT: Ambición de superarse*, Barcelona, Profit, 2010, pàg. 21-23.

90. Catalan, «La SEAT del…», pàg. 189.

91. Solé, *SEAT (1950-1993),* pàg. 37.

92. *AINI*, 1615, 3557, «Acta del Consejo…», 178 (23/6/1965), pàg. 2.

dels motors del 850 i establí la seva filial de producció al Prat de Llobregat. Es va intentar millorar el 1500, incorporant-hi frens de disc, i això encoratjà l'establiment d'una filial de Bendix a Parets del Vallès, on es fabricarien.

El 30 de maig de 1966, Vittorio Valletta dimití com a president de la FIAT i el càrrec de primer executiu de la firma tornà a la família, en la figura del nét del fundador, Gianni Agnelli. Malgrat que el vell *Professore* esdevingué president honorari i retingué algunes responsabilitats en l'àrea internacional de l'empresa, la seva vida s'estroncà poc d'un any després, el 10 d'agost de 1967. Des de l'estiu de 1966, la responsabilitat efectiva de l'empresa havia passat a mans de l'*Avvocato*, admirador com el seu avi del capitalisme americà i partidari d'una organització menys centralitzada de l'empresa que el seu predecessor.[93]

El 30 de juny de 1966 Franco i López Bravo tornaren a visitar les instal·lacions de la Zona Franca. Poc després de la visita, el ministre d'Indústria convocà Sirvent i Ortiz Echagüe per unir esforços i plantejar novament a la FIAT que donés a la SEAT autorització per exportar. El senyor Enrico Minola, director comercial de la firma del Piemont, en una visita a Madrid el 5 d'agost de 1966 anuncià que Torí acceptaria donar permís per a l'exportació a canvi d'augmentar la participació en el capital de la SEAT fins al 51 per cent o, com a mínim, en un percentatge significatiu.[94]

A finals de l'estiu es formà una comissió tripartida, que començà a negociar amb la FIAT. Inicialment estava integrada per tres homes claus en la història de la SEAT: el mateix president, Ortiz Echagüe; l'home del Banc Urquijo, Lladó; i el llavors president de l'INI, Sirvent. Amb el reforçament de la posició de la FIAT en el capital també es volgué resoldre un segon problema: el finançament de la compra de maquinària necessària per renovar la gamma alta de la SEAT, amb el nou model 124. De fet la presidència de la SEAT suggerí que l'aportació de la FIAT al nou capital de la SEAT podria no ser monetària. El novembre de 1966 Ortiz Echagüe anuncià ja la cessió d'accions que calia fer perquè la participació de la FIAT se situés en el 36 per cent del nou capital de la societat i que l'augment d'inversió es destinaria a «pagar las necesidades en maquinaria y utillaje para la fabricación del nuevo modelo 124».[95]

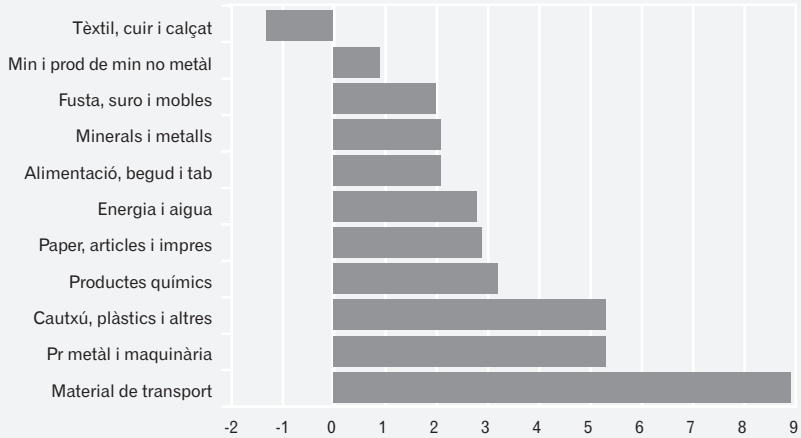
Les negociacions desembocaren en la signatura dels convenis de 1967, que obriren una nova fase en la història de la SEAT, en perdre l'INI la majoria

93. Valerio Castronovo, *FIAT 1899-1999.Un secolo di storia italiana,* Milà, Rizzoli, 1999, pàg. 1138-1160.

94. *AINI*, 1617, 3557, «Acta del Consejo…», 193 (28/9/1966), pàg. 1-2.

95. *AINI*, 1617, 3557, «Acta del Consejo…», 195 (30/11/1966), pàg. 3.

Gràfic 4. Taxes de creixement anual de l'ocupació industrial a la província de Barcelona, 1955-1977 (%)



Font: Elaboració pròpia a partir de Fundación BBVA, *Renta Nacional de España y su distribución provincial. Series homogénea. Años 1955 a 1993. Avances 1994 a 1997, Tomo II*, Bilbao, Nobel, 1999

absoluta en el capital i pujar la participació de la FIAT del 7 al 36 per cent. El capital social passà de 900 a 1.800 milions de pessetes.

Tampoc aquí podem parlar de ruptura, perquè els acords de 16 de gener de 1967, signats per l'*Avoccato*, Sirvent, Ortiz Echagüe i els representants dels bancs espanyols, comportaven el compromís de la FIAT d'ajudar a exportar el 20 per cent de la producció de la SEAT i posar a la seva disposició la xarxa de concessionaris de la firma italiana a l'exterior. Encara que l'exportació només seria lliure per als models deixats de fabricar a Itàlia, es tractava d'un pas de gegant en relació amb la situació anterior. El franquisme del «miracle» havia aconseguit un dels objectius estratègics per als quals la política industrial havia estat lluitant durant més de quinze anys.

Ortiz Echagüe abandonà la presidència executiva el febrer de 1967 en favor de Juan Sánchez Cortés. Amb 80 anys deixava un bon llegat. El 1966, l'*output* de la SEAT havia superat per primera vegada les 100.000 unitats i la FIAT començava a cedir en el tema tabú de les exportacions. La planta s'havia modernitzat ampliant gamma, cadenes de muntatge i introduint màquines *transfer*. La nacionalització dels components superava el 90 per cent del valor a fàbrica dels tres models llavors produïts. Es començava a preparar el llançament d'un nou model de gamma mitjana-alta, el 124. La plantilla assolia les 13.770 persones.

El punt més feble el constituïa la rendibilitat, que havia baixat del 28 al 14 per cent entre 1957 i 1966, com també ho havia fet el marge, del 15 al 5 per cent. L'erosió de la rendibilitat era el resultat del domini dels vehicles més populars. La relativa duresa del cànon també es feia molt més palesa perquè els models petits dominaven la composició de l'*output* total de l'empresa.

Més enllà de la rendibilitat de la mateixa empresa, la SEAT originà un gran benefici social en termes de les externalitats que generà en el districte d'automoció barceloní.[96] La producció, l'ocupació i els coneixements dels proveïdors progressaren amb els de la firma. L'existència de producció domèstica anà atraient tecnologia i capital d'altres països, com hem explicat en els casos de Pianelli Traversa o Bendix. A la mateixa Barcelona sobresortiren Harry Walker (carburadors), Industrias Deslite (rodaments), Gallital Ibérica (bombes d'aigua), Yorka (llums) o Pujol y Tarragó (cables de comandament). A l'Hospitalet del Llobregat es produïren calefactors (FAESSA) i ràdios (Skreibson). A Cornellà, Clausor fabricà tanques i antirobatoris. Jaeger absorbí Artés de Arcos i bastí una nova planta de quadres d'instruments a Barberà del Vallès. A Badalona Eaton Livia fabricà vàlvules per a motors. Altres municipis de la Regió I amb presència molt significativa foren Esplugues (Juan Juan), Rubí (Pujol y Tarragó), Sant Vicenç dels Horts (Ros), Sant Just Desvern (Tubauto Industrial) i Sant Joan Despí (Almirall). Fora de la Regió I sobresortiren Vilanova (Pirelli i Fundiciones del Mediterráneo) i Manresa (Pirelli i Lemmerz).

La fabricació de material de transport passà del desè lloc en el rànquing d'ocupació industrial a la província de Barcelona el 1955 al setè lloc el 1966. L'ascensió continuà imparable fins a 1977, quan, amb més de 50.000 treballadors, la producció de material de transport esdevingué la quarta branca en ocupació industrial de la província, darrere dels grups tèxtil, calçat i cuir (poc important a la Regió I), productes metàl·lics i maquinària i química. Totes tres branques proveïen d'*inputs* a l'automòbil, especialment la segona. L'efecte d'arrossegament de l'especialitat sobre les tres fou molt significatiu. De fet, durant tot el període de 1955-1977, l'especialitat de fabricació de material de transport fou la branca on l'ocupació industrial va créixer més ràpid en tota la província de Barcelona. Amb una taxa de creixement anual mitjà propera al 9 per cent, la fabricació de material de transport va augmentar a un ritme gairebé dues vegades superior al de les branques de productes metàl·lics i químiques, els altres dos grans protagonistes del «miracle».

La represa del sector d'automoció barceloní no s'aturaria fins a 1977, quan es començaren a experimentar les conseqüències del tomb en la política industrial produït amb els anomenats *decrets Ford* el 1972, a l'època que

96. Recio, «La indústria auxiliar …», pàg. 51-56.

López de Letona i Claudio Boada encapçalaren respectivament el Ministeri d'Indústria i l'INI.[97] Aquests decrets, que implicaren un salt qualitatiu en la subordinació del règim al capitalisme dels Estats Units, obrien les portes al franquisme tardà (1972-1977). Les limitacions d'espai impedeixen tractar aquí aquest període de la política econòmica espanyola, però assenyalarem que l'autorització del retorn del gegant americà a la península i la seva irrupció en el mercat amb el model Fiesta, desenvolupat a partir del producte estrella de la SEAT del moment (el 127), provocaren l'enfonsament de la quota de mercat de l'empresa de la Zona Franca[98] i esdevingueren la principal causa del naufragi empresarial de la SEAT de participació pública durant els anys setanta.

Fins abans del canvi de política industrial de 1972, la SEAT fou el principal protagonista de la represa de la indústria de l'automoció. No només potencià els coneixements, els proveïdors i la força de treball especialitzats del districte barceloní, sinó que també feu que la fabricació de material de transport hi fos la branca industrial més dinàmica, amb un paper cabdal en la motorització ibèrica. Constituí, addicionalment, un escenari privilegiat de la represa del moviment obrer a casa nostra.[99]

La rendibilitat de la SEAT sofrí pels preus massa baixos dels seus productes i pel cànon relativament important que calia pagar a la FIAT. Ambdós desavantatges s'agreujarien a mesura que els models més populars dominaren la producció de la SEAT. A més, a partir de 1969, l'augment notable de la conflictivitat laboral erosionaria encara més la taxa de guany. De totes maneres, la rendibilitat mitjana de la SEAT va romandre sempre per sobre de la mitjana de la gran empresa no financera espanyola durant el període 1953-1972 i,

97. Catalan, «La SEAT del…», pàg. 170-183; Jordi Catalan, «La primera crisis de SEAT: el veto a General Motors y la compra de AUTHI a British Leyland (1972-1976)», *Investigaciones de Historia Económica*, 9 (2007), pàg. 139-147.

98. **Jordi** Catalan, «SEAT entre l'INI i la FIAT, 1948-1980», *L'Avenç*, 285 (2003), pàg. 30-36; Steven Tolliday, «The origins of Ford Europe: From multidomestic to transnational corporation, 1903-1976», dins Hubert Bonin, Yannick Lung, Steven Tolliday (eds.), *Ford, 1903-2003: The European History*, *Volume 1,* París, P.L.A.G.E., 2003, pàg. 153-242; Jordi Catalan «Strategic policy revisited. The origins of mass production in the motor industry of Argentina, Korea and Spain, 1945-87», *Business History*, 52 (2010), pàg. 207-230.

99. Fausto Miguélez, *SEAT, la empresa modelo del régimen,* Barcelona, DOPESA, 1977; Pere Gabriel, Carme Molinero, Gemma Ramon, Joan Serrallonga, Pere Ysàs, *Comissions Obreres de Catalunya 1964-1989*, Barcelona, Empúries, 1989; Sebastian Balfour, *La dictadura, los trabajadores y la ciudad. El movimiento obrero en el área metropolitana de Barcelona (1939-1988),* València, Alfons El Magnànim, 1994, pàg. 159-205; Solé, *SEAT (1950-1993)*, pàg. 51-55; Antoni Lucchetti, «La memòria obrera de SEAT. El testimoni de dos sindicalistes», *L'Avenç*, 285 (2003), pàg. 57-63; Tappi, *Un'impresa italiana*…, pàg. 101-134; Josep Puigsech, Marta Urbiola, Andrés Hispano, Lluís Danés, *SEAT 1950-1977. L'arquitectura de la repressió*, Barcelona, Generalitat de Catalunya/ Memorial Democràtic, 2011, pàg. 44-51.

especialment, en l'interval aquí estudiat, 1953-1966.[100] La SEAT també figurà entre les empreses més rendibles de l'INI durant l'època del «miracle» espanyol. Per últim, encara que la seva rendibilitat fos inferior a la dels grans constructors alemanys (Mercedes Benz o Volkswagen), estigué en línia amb la dels principals fabricants d'automòbils de massa de l'Europa llatina (Renault i FIAT) durant l'edat d'or de l'economia mixta.

Conclusions

Entre 1929 i principis dels anys cinquanta el districte d'automoció de Barcelona, el principal de l'especialitat a la península Ibèrica, va experimentar una tremenda crisi. La depressió dels anys trenta, la Guerra Civil i el primer franquisme van ensorrar una indústria que s'havia anat desenvolupant a partir de 1898. Malgrat que La Hispano-Suiza havia assolit grans èxits tecnològics durant el primer terç del segle XX, la producció automobilística en massa encara restava per fer. Ford Motor Ibèrica també havia tingut un paper destacat en l'automoció barcelonina, però la seva activitat havia romàs centrada en el muntatge més que en la producció.

El primer franquisme, en generar dramàtics colls d'ampolla en l'oferta d'*inputs* bàsics i prioritzar Madrid i la fabricació de camions, va retardar l'inici de la producció en massa a l'Estat espanyol. El canvi de posició del règim cap a 1948 va permetre la construcció de la fàbrica de la SEAT a Barcelona i també va obrir les portes a un nou període de creixement, el segon franquisme. Així mateix, posà les bases de la represa del districte d'automoció de Barcelona. L'elecció de la capital catalana fou un encert, atès que la Regió I del país reunia llavors els tres trets bàsics d'un districte industrial: coneixement difós, proveïdors especialitzats i força de treball qualificada. Barcelona fou, a més, finalment escollida perquè Madrid ja tenia l'ENASA i a diferència de Bilbao, un altre emplaçament ben vist per la FIAT, comptava amb els avantatges de la Zona Franca.

Durant el segon franquisme, als avantatges clàssics del districte industrial, Barcelona va sumar els beneficis d'una política industrial que restringia les importacions i el nombre de fabricants d'autos, canalitzava fons públics cap a la SEAT i cercava un grau de nacionalització dels components superior al 90 per cent. A mesura que se suavitzaren els dramàtics colls d'ampolla del decenni anterior, la fermesa negociadora del sector públic i la cessió de tecnologia per la FIAT acabaren convertint el districte de Barcelona en un productor eficient de turismes de masses. Aquest fet fou clarament palès a partir de 1957, quan es llançà el 600, autèntic protagonista de la motorització ibèrica.

100. Catalan, «La SEAT del…», pàg. 175-184.

El «franquisme del miracle» introduí disciplina macroeconòmica i eliminà distorsions en el creixement espanyol, però fou continuista amb la política industrial. Així reforçà la SEAT i el districte d'automoció barceloní. A més, Indústria i l'INI aconseguirien que la Zona Franca obtingués permís per exportar (fet al qual s'havia oposat sempre Torí), a canvi d'augmentar la participació italiana en el seu capital del 7 al 36 per cent. Amb aquest acord, les relacions entre la FIAT i la SEAT entraren en el moment més dolç de la seva història, una autèntica lluna de mel.

Fins a principis dels anys setanta, la SEAT romangué entre les empreses més rendibles de l'INI, restant també per sobre de la rendibilitat mitjana de la gran empresa no financera espanyola. A més, se situà en línia amb la taxa de guanys dels grans productors en massa de vehicles del sud d'Europa, com la mateixa FIAT o la Régie Nationale Renault. La SEAT convertí la producció de material de transport en la branca industrial de major creixement de la província de Barcelona, des de 1953 fins el llançament del Ford Fiesta el 1977. L'autorització del retorn de la multinacional americana el 1972 obrí la porta a una nova fase de la política industrial espanyola, el franquisme tardà. Aquest destruiria el fràgil equilibri públic-privat, dins d'un marc d'economia mixta, que s'havia assolit, amb tants esforços, cap a 1967.

El model organitzatiu de la SEAT (1950-1981)

Andrea Tappi

Introducció

Aquest capítol il·lustra, des de la perspectiva de la *business history* i de la *labour history*, els dos elements clau que més caracteritzen la SEAT al llarg dels seus trenta primers anys d'història: l'adaptació selectiva del model de racionalització d'origen nord-americà i la gestió autoritària de la mà d'obra.[1] Sense ignorar la importància d'altres factors, com ara la protecció estatal que va tenir la SEAT, la hipòtesi que sostenim és que l'adquisició parcial dels mètodes de la producció en massa per part de la FIAT i el sistema de relacions sindicals concebut pel franquisme van incentivar la introducció de sistemes de racionalització del treball i van garantir l'èxit empresarial de la SEAT, si més no fins a la primera meitat dels anys setanta.[2] Entre 1950 i 1973, Espanya va passar del divuitè al desè lloc entre els països fabricants d'automòbils.[3] La producció de turismes de la SEAT va créixer pràcticament sense interrupcions entre 1953 i 1974. En efecte, des de 1957 fins a 1974, gairebé tots els anys més de la meitat dels cotxes matriculats al país sortien d'aquesta empresa. No fou fins a 1975 quan la seva aportació, tot i que continuà sent elevada, va entrar en una fase descendent. D'altra banda, des de 1953 fins a 1977 la plantilla de la Seat va passar de 900 a 32.000 persones, la qual cosa la convertí en l'empresa industrial amb més treballadors d'Espanya.

Amb tot, l'experiència de la FIAT a Espanya no ha estat estudiada de manera proporcional a la seva importància per al sector de l'automòbil espanyol, sobretot si es compara amb la collita d'assajos sobre l'activitat de la companyia torinesa a Itàlia.[4] Malgrat l'interès acadèmic cada vegada més gran pel

1. Per a una anàlisi més detallada sobre els arguments aquí exposats, vegeu Andrea Tappi, *SEAT: modelo para armar. Fordismo y franquismo (1950-1980)*, Alzira, Fundació Cipriano García de CCOO de Catalunya-Germania, Materials d'Història de l'Arxiu, 2, 2010.

2. Jordi Catalan, «La SEAT del *Desarrollo*, 1948-1972», *Revista de Historia Industrial*, 30 (2006), pàg. 143-196. Catalan ha demostrat que «la SEAT no sólo fue un éxito productivo, sino que sus ganancias, antes de los decretos Ford (1972), no desencajaban con la media de grandes empresas hispanas» i «que su rentabilidad no desentonaba con la del resto de fabricantes de turismos en la Europa occidental».

3. Jordi Catalan, «La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1999», *Revista de Historia Industrial*, 18 (2000), pàg. 115.

4. Fins a 1998, podem comptar gairebé mil cinc-centes entrades relacionades amb la FIAT esmentades en: *ASF* (Archivio Storico Fiat), *Bibliografiat. Saggi, studi, ricerche sulla Fiat (1899-1996)*, Torí, Scriptorium, 1998.

Producció (P) i matriculacions (M) de turismes a Espanya, Vendes Seat (S), 1955-1980

	P	M	S/M (%)
1955	14.422	17.923	40,0
1960	39.732	50.254	59,8
1965	154.994	159.292	57,8
1970	450.422	399.171	63,7
1975	696.124	572.188	46,3
1980	1.028.813	574.149	24,7

Font: Elaboració pròpia a partir de Jordi Catalan, «La ruptura de posguerra y la industrialización, 1939-1975», dins Jordi Nadal (dir.), *Atlas de la industrialización de España 1750-2000*, Barcelona, Fundación BBVA-Crítica, 2003

sector automobilístic espanyol,[5] hi ha hagut una pràctica paralització d'estudis sobre la SEAT des que, en el clima d'efervescència social que va seguir la mort de Franco, un sociòleg i dos activistes sindicals en van analitzar el conflicte obrer.[6] De vint anys després són una tesi de llicenciatura que reconstrueix les vicissituds de la FIAT a Espanya fins a 1968, una publicació que comprèn un període més ampli i un assaig sobre el naixement de la SEAT.[7] En els darrers temps, l'empresa ha tornat a despertar atenció, segons demostren un assaig sobre la seva privatització els anys vuitanta, un número monogràfic de la revista de divulgació *L'Avenç* i, sobretot, dos articles més recents.[8]

5. Catalan, «La creación de la ventaja…», pàg. 113-155; José Luís García Ruíz, «La evolución de la industria automovilística española, 1946-1999: una perspectiva comparada», *Revista de Historia Industrial*, 19-20 (2001), pàg. 133-163 i José Luis García Ruíz, «La industria automovilística española anterior a los "decretos Ford"», dins José Luis García Ruíz (coord.), *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*, Madrid, Síntesis, 2003.

6. Faustino Miguélez, *SEAT. La empresa modelo del régimen*, Barcelona, DOPESA, 1977; Silvestre Gilaberte, Juan Zamora, *Le lotte operaie alla SEAT. 1952-1977*, Torí, Einaudi, 1977.

7. Alberto Damiani, *La FIAT nel mercato automobilistico spagnolo: 1936-1968* (tesi de llicenciatura), Università degli Studi di Milano, Facoltà di Lettere e Filosofia, 1996; Eulalia Solé, *SEAT (1950-1993)*, Barcelona, Ediciones de la Tempestad, 1994; Elena San Román, *La industria del automóvil en España: el nacimiento de la SEAT*, Madrid, Fundación Empresa Pública, 1995.

8. Pedro González de la Fe, *SEAT: fundación, desarrollo y privatización de una empresa automovilística en España*, Madrid, Fundación Empresa Pública, 2001; *L'Avenç*, 285 (2003); Catalan, «La SEAT del…»; Jordi Catalan, «La primera crisis de SEAT: el veto a General Motors y la

La FIAT i la hibridació del fordisme

L'edat d'or del capitalisme occidental en els trenta anys següents a la Segona Guerra Mundial sol associar-se a la consolidació definitiva de la producció en massa i a l'apogeu del model nord-americà de producció, generalment identificat amb el fordisme. En un llibre de gran èxit publicat el 1990, tres investigadors del Massachusetts Institute of Technology (MIT) van assenyalar el sistema japonès de *lean production* com l'únic model universalment superior amb independència dels contextos d'adopció, igual que ho havia estat el fordisme a principis del segle XX.[9] Tanmateix, aquesta tesi ha estat qüestionada dins del debat sobre l'americanització de les empreses europees durant el segle XX, sobretot les automobilístiques, on es concedeix més importància a la influència dels contextos concrets.[10]

A l'hora d'intentar desconstruir el model fordista i reconstruir altres models en moments i contextos específics, alguns autors consideren la pluralitat dels casos nacionals i les trajectòries de les empreses durant la segona postguerra. Aquest és el cas dels estudis enfocats a destacar els problemes de les filials europees de les multinacionals nord-americanes i a analitzar l'experiència de les empreses automobilístiques europees en termes d'hibridació i adaptació selectiva dels principis de racionalització productiva de Henry Ford.[11] Ford va reelaborar en un sistema integrat els principis de l'anterior *American System of Manufacturing* (producció de components intercanviables mitjançant una sèrie seqüencial d'operacions efectuades per eines específiques) i del taylorisme (recerca de la millor forma de fer el treball mesurant les diverses operacions necessàries). Ford va accelerar l'estandardització del producte i l'ús de la mà d'obra no qualificada i va introduir el salari fix i la cadena de muntatge mecanitzada, amb la qual cosa s'accentuava el control centralitzat del flux de treball.

A Itàlia, la FIAT tenia des dels anys vint el monopoli de la producció nacional d'automòbils (gairebé del 80 per cent), i el 1967 va esdevenir el primer

compra de AUTHI a British Leyland (1972-1976)», *Investigaciones de Historia Económica*, 9 (2007), pàg. 141-172.

9. James P. Womack, Daniel T. Jones, Daniel Roos, *The Machine that Changed the World*, Nova York, MacMillan, 1990.

10. Jonathan Zeitlin, Gary Herrigel (eds.), *Americanization and Its Limits. Reworking US Technology and Management in Post-War Europe and Japan*, Oxford, Oxford University Press, 2000.

11. Vegeu per exemple Haruhito Shiomi, Kazuo Wada (eds.), *Fordism Transformed. The Development of Production Methods in the Automobile Industry*, Oxford, Oxford University Press, 1995; Robert Boyer, Elsie Charron, Ulrich Jürgens; Steven Tolliday (eds.), *Between imitation and innovation*, Oxford, Oxford University Press, 1998; Michel Freyssenet, Andrew Mair, Koïchi Shimizu, Giuseppe Volpato (eds.), *Quel model productif?*, París, La Découverte, 2000; Jordi Catalan, «El siglo de Ford y los límites del fordismo», *Revista de Historia Industrial*, 33 (2007), pàg. 167-186.

fabricant d'Europa. L'adaptació selectiva dels mètodes nord-americans i la seva preferència precoç per la producció en sèrie són dos dels elements que expliquen aquesta trajectòria. El 1925, la FIAT va introduir la cadena de muntatge mecanitzada a l'establiment de Lingotto, construït a imatge i semblança del de Ford a Highland Park. L'abolició de les llibertats sindicals per part del feixisme facilità la imposició del control centralitzat de la producció, en detriment de la mà d'obra qualificada, que el 1921 representava el 45 per cent de la força de treball de la FIAT.[12] Amb el mateix objectiu —i a diferència de Ford—, la companyia torinesa va introduir, com altres empreses europees, el mètode Bedaux de cronometratge dels temps de treball i de càlcul del sistema de primes, on el treball realitzat en un temps estàndard, fixat en 60 punts, corresponia al salari base, i cada suplement de producció determinava una millora proporcional de la paga, de la qual es restava després un 25 per cent. L'estretor del mercat intern al qual l'autarquia de Mussolini havia relegat l'empresa els anys trenta i la impossibilitat de reproduir una política d'alta intensitat de capital a Mirafiori van portar la FIAT a adoptar un ús específic de la maquinària, i aquesta posició va suposar durant gran part de la postguerra una desviació respecte al model nord-americà. L'acurada selecció de costoses màquines monofunció es va combinar amb un ús estès de maquinària multifunció més flexible, que es readaptava periòdicament mitjançant la substitució d'eines finals per fabricar diferents lots de components estandarditzats.

L'adhesió al model fordista pel que fa a la producció lineal, la subdivisió de les tasques i el treball no qualificat —amb els quals es restabliria la disciplina i la tradicional autoritat jeràrquica, afeblides durant la Segona Guerra Mundial— s'instauren plenament després de l'exclusió de l'esquerra del govern (1947) i de la derrota de la CGIL (Confederació General Italiana del Treball) en les eleccions de les comissions internes (1955). Pel que fa a l'estratègia de producte, la FIAT va adoptar en la postguerra una derivació particular de l'sloanisme que preveia una gamma àmplia de vehicles (19 models base entre 1949 i 1961) i la permanència en producció durant dècades dels que tinguessin més èxit, amb petites millores progressives. En comptes d'una preferència cega de la FIAT pels mètodes nord-americans, a l'hora d'escollir el producte i el procés productiu té un paper fonamental l'enfocament evolutiu de la tecnologia i una reorganització creixent de l'enginyeria de producció.[13] Així, mentre és cert que molts dels fons del Pla Marshall van servir per intensificar la integració

12. Stefano Musso, «Production Methods and Industrial Relations at Fiat (1930-90)», dins Shiomi, Wada, *Fordism Transformed…*

13. Duccio Bigazzi, «Mass Production or "Organized Craftsmanship"? The Post-War Italian Automobile Industry», dins Zeitlin, Herrigel, *Americanization and Its Limits…*

vertical, típica del repertori fordista, l'adhesió de la FIAT, per exemple, al paradigma de l'automatització (*transfer*) va ser menys estricta que en altres empreses —amb Renault al capdavant—, tot i que va rebre ajudes nord-americanes molt més grans. Per garantir el flux dels materials i a causa dels canvis constants de les línies de producció, els combois aeris es van mantenir funcionals molt més temps que no pas les *transfer*, destinades en principi a les grans produccions d'utilitaris.

A finals dels anys setanta, la prudència que havia acompanyat l'adopció dels mètodes nord-americans per salvaguardar certa flexibilitat de la fàbrica va anar desapareixent progressivament davant la perspectiva, desmentida més tard, d'una expansió de la demanda il·limitada. Les línies de *transfer* es van generalitzar, i els combois van necessitar cada vegada més control central. En l'àmbit de les relacions sindicals, la FIAT va quedar profundament marcada pel cicle de protestes del període 1968-1980. Era el resultat de la preeminència absoluta atorgada per l'empresa a les càrregues de producció, sense cap mena de consens amb els treballadors. De rerefons hi havia els problemes socials relacionats, d'una banda, amb la desqualificació de les tasques i les condicions laborals i, de l'altra, amb la immigració a Torí de mà d'obra d'origen rural i meridional.

La fàbrica fordista de la SEAT

La fàbrica de la SEAT es va instal·lar finalment a Barcelona per la seva tradició industrial i per la proximitat del seu port amb Torí, mentre que l'àrea escollida, l'interior de la Zona Franca, tenia els avantatges d'un lloguer baix i la franquícia duanera. En general, des del punt de vista de l'organització productiva, la SEAT reprodueix la lògica que la FIAT ja havia aplicat a la seva planta torinesa de Mirafiori, inaugurada el maig de 1939. Per exemple, s'ha pogut demostrar que més d'una tercera part de la maquinària de procedència nord-americana destinada a la SEAT era idèntica a l'adquirida per modernitzar la planta de Mirafiori. Això confirma la hipòtesi de l'ús a Barcelona d'utillatge conforme amb l'estàndard europeu i amb el paradigma tecnològic d'aleshores. Es deu a la FIAT, com a les altres grans multinacionals, la introducció a Espanya de sistemes d'organització científica del treball i de racionalització de matriu fordista.[14] D'uns informes de la FIAT de 1943 i de 1947 es desprèn que en aquella època no hi havia en el sector ni organització del treball moderna ni oficines de temps i mètodes, i a les escoles d'aprenents formaven mà d'obra qualificada, ja que l'obrer de màquina i els

14. Sobre la relació entre l'organització científica del treball i les relacions laborals a Espanya, vegeu José Babiano Mora, «Las peculiaridades del fordismo español», *Cuadernos de Relaciones Laborales*, 3 (1993), pàg. 77-94 i José Babiano Mora, *Paternalismo industrial y disciplina fabril en España*, Madrid, Consejo Económico y Social, 1998.

Seat. Primes directes horàries
per als obrers de 3a categoria, 1966

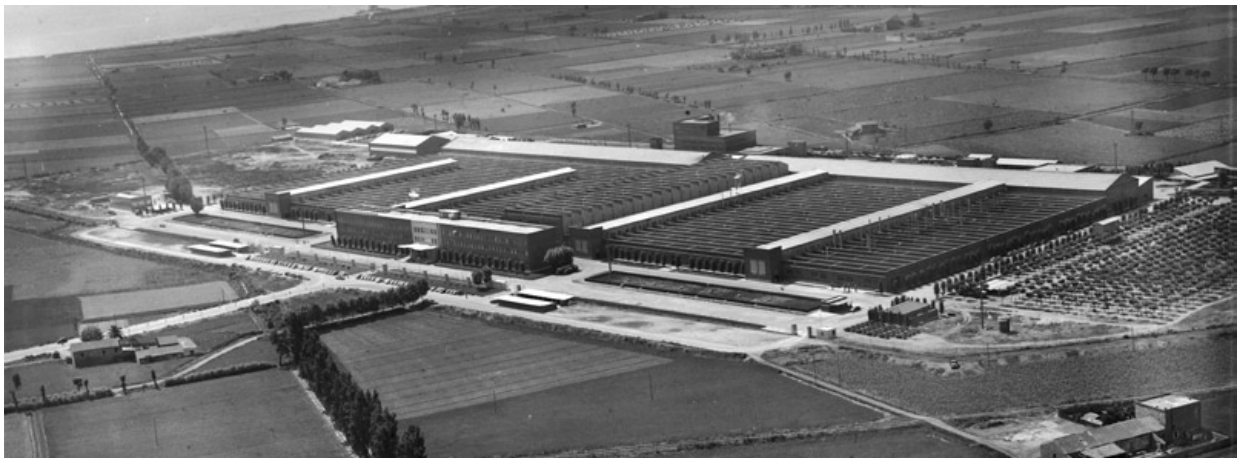
Rendiments	Fórmula de càlcul	Pessetes
98	[6,27x3x(0,98x1,6-1,1)x1]	8,80
99	[6,27x3x(0,99x1,6-1,1)x1]	9,10
Òptim 100	[6,27x3x(1x1,6-1,1)x1]	9,40
101	[1,57x3x(1,01+1)x1]	9,46
102	[1,57x3x(1,02+1)x1]	9,51

AGA, Sindicatos, capsa 6.700, IV Convenio colectivo sindical de la SEAT, 1966

quadres intermedis eren figures pràcticament inexistents. L'adopció de criteris fordistes va facilitar la contractació de mà d'obra barata i no qualificada, que representaria les tres quartes parts dels obrers. Apart del personal procedent d'altres fàbriques de Catalunya, hi havia de fet un important exèrcit de reserva alimentat per la immigració des de les regions de l'Espanya rural (Andalusia, Extremadura, Castella), que el 1974 encara suposava més de la meitat de tot el personal.

De fet, la introducció de maquinària específica era coherent amb l'organització del flux de fabricació, ja que permetia mecanitzar i fixar els cicles de treball mitjançant la descomposició de les tasques en diferents operacions predeterminades i elementals, fins al punt que, per exemple, el treball de xapa del model 1400 es componia de 108 cicles de treball, cada un dels quals estava subdividit en un nombre variable d'operacions. L'aplicació del principi taylorista, segons el qual es pot subdividir tant el treball humà com el de la màquina en operacions elementals, va atènyer a la SEAT un nivell tan alt que només la possibilitat d'errors de mesurament va impedir que es fixessin temps de mesurament inferiors a tres segons. D'altra banda, la conseqüència del mesurament dels temps i de la descomposició de les tasques fou la introducció de primes directes. Els sistemes a preu fet, establerts a la SEAT des de 1957, van avançar la llei de 1958 sobre convenis col·lectius, la finalitat de la qual era precisament introduir sistemes de retribució vinculats a la producció.

Les primes, vigents durant tot el període aquí estudiat, fixaven punts de rendiment a partir del valor 75 (normal) fins al valor 100 (òptim), segons una relació entre el temps concedit i el temps empleat per fer una operació determinada. Per a un obrer de producció directa de tercera categoria



La fàbrica SEAT a la Zona Franca, 1961, ANC

(la més nombrosa), les primes eren el resultat de càlculs en els quals intervenia una sèrie de variables independents establertes *a priori* per l'oficina de temps i mètodes. Amb aquest incentiu salarial, l'empresa va intentar mantenir un rendiment el més proper possible al valor 100, penalitzant molt els valors inferiors i premiant poc els valors superiors. D'aquesta manera es buscaven millores productives, però també es volien evitar factors que dificultessin la racionalització i l'estandardització de la producció (esforços excessius, menor qualitat del producte, problemes organitzatius), dos elements clau de la lògica fordista.

Rigidesa i gigantisme

Tanmateix, amb la SEAT —com amb totes les fàbriques del mon— no hem de caure en l'error de pensar que l'aplicació dels principis de racionalització de la factoria fou automàtica. Al contrari, les modificacions del cicle productiu, les adaptacions diàries i l'ús flexible de la mà d'obra constitueixen elements clau per comprendre la història de la SEAT. Encaminada vers la producció a gran escala, els anys seixanta la SEAT va intentar aprofitar les possibilitats ofertes per un mercat en forta expansió mitjançant una estratègia basada en la fabricació d'uns pocs models utilitaris (mai més de quatre fins a 1972) durant molts anys; és a dir, a través de la complementarietat entre els propòsits de matriu fordista (el model únic) i altres de derivació sloanista (la diversificació dels models, perseguida modificant el menys possible els components dels cotxes). Gràcies a aquesta estratègia, l'empresa va poder rebaixar els costos unitaris i reduir el preu de venda a un ritme superior a la competència i, en conseqüència, va triplicar la seva producció en els cinc

primers anys de la dècada dels seixanta i va confirmar la seva posició en el panorama automobilístic nacional.

Des del punt de vista tecnològic, el llançament del model 850 el 1966 va coincidir amb l'adquisició d'un nombre, tot i que limitat, de màquines *transfer*. La SEAT s'apuntava així a la tendència dominant a Europa des de finals dels anys quaranta, i dirigia la fàbrica de Barcelona vers la integració completa dels processos productius els mateixos anys que ho feia la FIAT.[15] Però les màquines *transfer* van suposar —com també a la FIAT— un element de rigidesa a l'hora de fer front a les contínues modificacions del cicle fetes necessàries per una demanda cada vega més exigent i diversificada.

A més d'aquesta rigidesa i de les disfuncions de les empreses auxiliars, un altre problema rellevant —i típic de tota fàbrica fordista— fou l'aparició de formes de gigantisme industrial. Els plans d'expansió redactats entre 1967 i 1970 preveien el llançament d'un nou model el 1968 (el FIAT 124) i la producció de 1.200 unitats diàries. Per aconseguir-ho s'havien introduït una sèrie de mitjans que obeïen més a criteris de productivitat que no pas de flexibilitat. De fet, el 1970 la planta de la Zona Franca havia atès els 500.000 metres quadrats de superfície coberta, i tenia ja 148 complexos *transfer*.[16] Per fer una comparació, el 1967, precisament quan la FIAT obtenia la primacia productiva a escala europea, Mirafiori havia atès 1.200.000 metres quadrats de superfície, produïa 5.000 vehicles diaris i contractava 54.000 treballadors.[17]A finals de 1970, la SEAT es va plantejar la possibilitat d'elaborar un pla industrial per descongestionar la planta en funcionament. Per als promotors del projecte, no es tractava només d'assumir que la superfície disponible a la Zona Franca quedaria molt aviat petita, sinó també que calia reduir una concentració obrera cada vegada més gran i menys controlable.[18] Amb l'ajornament dels plans de descentralització productiva, però, la capacitat de la fàbrica originària —i amb ella el nombre d'empleats que hi treballaven— va continuar augmentant fins a un potencial de 1.900 cotxes diaris el 1972, coincidint amb el llançament del popular model 127.

La conseqüència d'aquesta situació sobre la gestió de la mà d'obra fou, per exemple, el recurs cada vegada més freqüent als torns de nit en totes les

15. Duccio Bigazzi, *La grande fabbrica. Organizzazione industriale e modello americano alla FIAT dal Lingotto a Mirafiori*, Milà, Feltrinelli, 2000, pàg. 152-167 i 180-181.

16. *AHCONC* (Arxiu Històric de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya), Actas del Jurado de Empresa SEAT (28/10/1970), «Datos generales de la factoría SEAT» (1/10/1970).

17. Bigazzi, *La grande fabbrica*…, pàg. 182-183.

18. *AINI* (Arxiu de l'Institut Nacional d'Indústria), capsa 4.657, «Memorándum explicativo de los planes de ampliación de SEAT» (16/10/1970).

línies, per mantenir el ritme de desenvolupament normal de la producció durant les continues redefinicions del *layout* de la fàbrica. No gaire temps després, això donaria lloc al conflicte que va acabar amb l'ocupació de la fàbrica l'octubre de 1971. Al costat del ràpid increment del nombre d'obrers, durant els primers anys setanta els problemes organitzatius i els relacionats amb les condicions de treball a la planta van ser molt freqüents.

Retallades de temps, condicions de treball i productivitat

Entre 1960 i 1972, la plantilla de la SEAT es va quadruplicar. El 1977 va superar les 32.000 persones, i el 1983, els seus 25.000 empleats feien d'aquesta empresa la indústria més gran d'Espanya, en un context nacional en el qual només dues de cada mil empreses superaven els 500 empleats. Fins a 1967 la producció va augmentar més de pressa que el nombre d'obrers, com a conseqüència de la creixent mecanització, però també de l'increment de la càrrega de treball i de la disminució dels temps concedits. De fet, la SEAT considerava natural una reducció anual dels temps equivalent al 4 per cent, obtinguda a través de l'actualització constant dels mètodes.[19] El reglament intern només preveia la revisió dels temps amb motiu de canvis específics de caire tècnic,[20] però alguns episodis indiquen que aquesta norma es va prestar a les interpretacions arbitràries de la direcció. Això es devia al context políticosindical i, en concret, a la rígida organització jeràrquica i al desequilibri a favor de l'empresa en les relacions laborals, legitimat per la legislació vigent.

D'altra banda, la retallada dels temps i l'augment constant dels ritmes tenien molt a veure amb l'empitjorament de les condicions de treball als tallers, a més del soroll i la temperatura. En aquest sentit resulta exemplar la reclamació presentada el 1965 per un grup de treballadors empleats en la redacció dels documents oficials dels vehicles, que protestaven perquè moltes vegades es veien obligats a accelerar els seus moviments fins al punt d'haver de córrer darrere els cotxes en la línea de muntatge.[21] Al taller d'estampació, tradicionalment considerat un dels més perillosos, es produïen accidents greus malgrat els comandaments elèctrics que tenien les premses, les cèl·lules fotosensibles i els sistemes automàtics de càrrega i descàrrega. El 1967, un informe del Comitè de Seguretat i Higiene del Treball de la SEAT afirmava que sovint aquests sistemes de seguretat no s'utilitzaven perquè suposaven un augment dels temps

19. *AGA* (Arxiu General de la Administració), Sindicatos, capsa 6.700, «Carta de la SEAT al Delegado provincial de Sindicatos de Barcelona» (28/5/1965).

20. Seat, *Reglamento de régimen interior*, 1963, art. 54.

21. *AHCONC*, Actas del Jurado de Empresa SEAT (17/9/1965).

Plantilla (P), producció total (PT), producció per empleat (PE), producció diària (PD) de la Seat i la Fiat, 1955-1980

	SEAT				FIAT		
	P	PT	PE	PD	P	PT	PD
1955	2.600	7.281	2,8	27	74.885	232.200	876
1960	6.135	31.116	5,0	117	92.891	513.300	1.940
1965	10.593	91.006	8,6	343	123.109	994.300	3.752
1970	23.524	283.678	12,0	1.069	184.814	1.077.000	4.064
1975	30.237	333.078	11,0	1.256	214.700	1.879.500	7.092
1980	31.671	338.438	9,4	1.123	274.060	2.268.700	8.561

Font: *AHCONC*, SEAT, capsa VIII-2, SEAT, *Historia de SEAT*, 1982; Seat, «Memoria y balance», diversos anys; *ASF*, *FIAT: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Torí, Scriptorium, 1996

de treball del 15-20 per cent.[22] En una enquesta feta pel mateix comitè el 1965, els caps de taller havien considerat física i materialment impossible realitzar la producció en el temps previst en els fulls de fabricació.[23]

A més a més de les retallades constants dels temps de treball, cal tenir en compte els canvis en l'organització del treball fabril, els trasllats de la maquinària i la disminució de l'espai per obrer, així com l'entrada de mà d'obra sense experiència en previsió d'expansions productives i de llançaments de nous models. De fet, el 1974, el personal de la SEAT amb menys de 39 anys representava més del 75 per cent del nombre total de la plantilla.[24] Entre 1967 i 1974, la superfície coberta va augmentar en un 50 per cent, mentre que el nombre d'obrers va créixer més d'un cent per cent. Per a alguns anys és possible trobar amb claredat una relació estricta entre aquestes causes i els accidents, que es van agreujar el 1965, any en el qual la fàbrica es preparava per efectuar el gran salt definitiu vers la producció en massa, amb el model 850.

22. *AHCONC*, Actas del Jurado de Empresa SEAT (28/11/1967), «Informe del Comité de Seguridad e Higiene del Trabajo al Jurado de Empresa».

23. *AHCONC*, Actas del Jurado de Empresa SEAT (13/5/1965).

24. *AHCONC*, Albert Fina, SEAT, 1971.

Les condicions de treball repercutien també en l'evolució de la productivitat. Després de 1965, malgrat l'increment anual del volum de cotxes fabricats, l'augment de producció per empleat va deixar de ser lineal. També la producció diària va disminuir a partir de 1975. Les dificultats associades al desenvolupament quotidià de la producció i fins i tot a errors de projecte de les estructures es traduïen en un desequilibri de la capacitat dels diferents tallers i en un nombre de cotxes defectuosos, que arribava al 40 per cent del total.[25] Com passava a Mirafiori, el conjunt de tots aquests factors (augment dels ritmes, empitjorament de les condicions de treball, torns de nit, accidents, canvis continus en el procés i les seves disfuncions, etc.) estava contribuint a generar una situació propera al col·lapse, amb repercussions previsibles també en termes de conflictivitat obrera.

Relacions laborals

Des del seu naixement fins a com a mínim la primera meitat dels anys setanta, la SEAT es va caracteritzar per la seva afinitat amb el règim franquista. Les relacions laborals durant gran part de la seva història es van inspirar en el binomi paternalisme-repressió. Com a Mirafiori, però durant més temps, a la SEAT la forta subordinació jeràrquica estava associada a una disciplina de tipus castrense. Els anys de màxima expansió productiva (i de màxima conflictivitat), el nombre de comandaments intermedis va augmentar en una proporció més alta que la mitjana del personal, de tal forma que, si el 1968 hi havia un comandament intermedi per cada quinze obrers, el 1975 aquesta relació havia baixat a u per cada dotze.

Pel que fa a les relacions laborals, la via franquista al fordisme s'associava al control absolut dels canals de representació dels treballadors, tant a nivell nacional com d'empresa. Un dels primers actes de Franco fou la promulgació del Fuero del Trabajo en plena Guerra Civil (9 de març de 1938), el qual, a imatge i semblança de la Carta del Lavoro de Mussolini, abolia els sindicats lliures i instaurava el sindicat únic i corporatiu. El van seguir la Llei d'unitat sindical (27 de gener de 1940) i la Llei de bases de l'organització sindical (30 de desembre de 1940), que regulaven el funcionament del sindicat únic. El 1953 s'instituí la figura del delegat sindical (enllaç sindical) i als centres de treball més grans es creà l'anomenat *Jurat d'Empresa*, orgue de base del sindicat oficial amb competències consultives i pràctiques en matèria de regulació de les condicions laborals.

25. *ASF*, Dipartimento Affari Internazionali, capsa 96/6, *Viaggio a Madrid-Barcellona, 18-21.11.1969. Impianto di verniciatura per la produzione delle vetture 850 e 124* (19/12/1969).

Aquesta concessió a la classe treballadora, que li semblava tan perillosa a les associacions patronals, estava condicionada en realitat per la comprovació de la idoneïtat «legal i moral» dels candidats a cobrir els 48 llocs d'enllaç sindical i els 12 de vocal del Jurat (18 el 1971) previstos a la SEAT, i per la pèrdua dels drets electorals en cas de sancions disciplinàries greus considerades en el rígid Reglament de règim interior. A més a més, el sistema preveia la classificació dels candidats i dels electors segons la seva categoria professional (administratius, tècnics, mà d'obra qualificada i no qualificada), la qual cosa garantia una sobrerepresentació de les dues primeres categories, generalment més properes a les posicions de la direcció de l'empresa. Així, el 1970 encara hi havia un membre del Jurat per cada 500 administratius i un per cada 3.000 obrers no qualificats.[26]

Aquest desequilibri es reflectia també en la composició de la comissió que havia de negociar la renovació bianual dels convenis, formada pels vocals del Jurat i per membres nomenats directament per l'empresa i pel sindicat oficial. En el camp de les relacions laborals, però, la innovació més significativa fou la institució dels convenis col·lectius el 1958 a les empreses més grans. El règim volia inaugurar una nova fase en la qual, amb el lema de la productivitat, s'introduís una descentralització de la contractació. La novetat més important d'aquest sistema no era, però, que les empreses poguessin establir a partir de llavors les condicions de treball a les seves plantes —de fet, ja abans de 1958 els salaris mínims fixats pels reglaments de treball incorporaven, si més no a la SEAT, primes de productivitat—,[27] sinó les implicacions socials, de molta més transcendència, que tenia aquest sistema de negociació, en permetre la participació d'un grup ampli de persones que es mobilitzaven en torn als convenis.

D'altra banda, la política antiinflacionista que va regir a partir dels anys setanta i la intervenció del govern van constituir fortes limitacions a la dialèctica entre capital i treball. Als sostres salarials s'afegia una legislació que, en cas que no hi hagués acord entre les parts, permetia que l'empresa recorregués al Ministeri de Treball. Aquest, amb l'anomenada *Norma d'obligat compliment* o *Decisió arbitral obligatòria*, de duració anual, establia increments salarials mínims i deixava sense modificar altres aspectes inherents a les condicions de treball. Tot i així, les negociacions esdevindrien el motor de la conflictivitat obrera. La preparació de les plataformes reivindicatives,

26. *AHCONC*, Actas del Jurado de Empresa SEAT (3/6/1970).

27. Ja amb el decret del 8 de juny de 1956, les empreses estaven facultades per «establir lliurement, sense necessitat d'autorització del Ministeri de Treball, condicions superiors a les generals i mínimes fixades en les Reglamentacions laborals». Per al cas de la SEAT els anys cinquanta vegeu Pablo Vidal, «Evolución de los sistemas de primas en la factoría de la SEAT», dins Asociación Social Patronal, *Problemas de personal*, Madrid, 1960, pàg. 73-88.

Franco visita la SEAT, 1966

les llargues negociacions i també la insatisfacció de les demandes eren elements aglutinadors que garantien a més a més la continuïtat de les accions de lluita, entre les quals destaca el paper que van tenir les Comissions Obreres (CCOO), que intentaven aprofitar qualsevol espai legal concedit per la legislació del règim.

Primers conflictes

L'èxit parcial que els membres de CCOO tingueren a diferents regions en les eleccions sindicals de 1963 i sobretot en les de 1966 va donar un impuls decisiu a l'organització. D'altra banda, aquest èxit fou el preludi de la il·legalització de l'organització el 1967 per part del Tribunal d'Ordre Públic, acompanyada de la detenció dels seus dirigents, la suspensió el 1968 de les negociacions col·lectives i la declaració de l'estat d'excepció a tot el país el 1969. Vingué després una fase de reorganització general de CCOO, amb un recanvi generacional que contribuiria a l'inici d'un clima de mobilització obrera permanent.

El 1968, però, el front obrer de la SEAT havia sofert una derrota important en el primer gran conflicte, originat pel ràpid creixement de la producció. El 1966, el llançament del model 850 havia contribuït a un augment de la producció de gairebé el 30 per cent, mentre que la plantilla només havia crescut el 6 per cent. En aquest context, el febrer de 1968 la direcció decidí atènyer les 282 unitats diàries del model 850 en dos torns de treball. Però les demores en la fixació de les tasques, dels ritmes de treball i de les primes de rendiment va

crear un clima de malestar, sobretot al taller de muntatge, justament durant la congelació dels salaris decidida pel govern. Al maig, l'empresa va decidir, sense avisar prèviament al Jurat, assignar la mateixa producció diària del mode 850 a un únic torn.[28] A la reducció deliberada del rendiment al taller de muntatge, la direcció de l'empresa va respondre amb l'acomiadament de cinc obrers i la pèrdua de l'antiguitat dels altres obrers mobilitzats.[29]

Deixant de banda el tarannà autoritari de la direcció, l'episodi il·lustra la seva manca de preparació en la gestió de l'augment de la producció que la fàbrica estava experimentant a finals dels anys seixanta, com també ho demostra el desplaçament d'alguns tècnics de Barcelona a Torí.[30] Al mateix temps, aquesta situació posava de manifest la feblesa de CCOO, encara incapaç de reaccionar davant les mesures disciplinàries de la direcció i d'estendre la protesta a altres tallers.

Durant tot l'any 1969, CCOO va concentrar els seus esforços en l'elaboració d'una plataforma per a la renovació del conveni col·lectiu de 1970. Com passaria en altres ocasions, es va organitzar una recollida de signatures en suport al document, que no només preveia reivindicacions econòmiques, sinó també el dret de reunió, la dimissió del Jurat i la institució d'una comissió de deliberació veritablement representativa. Tot i que, lògicament, el Jurat es va remetre a la legislació vigent, va reconèixer la necessitat d'augmentar el nombre d'enllaços i de vocals (només amb les eleccions sindicals de 1971 passarien respectivament de 48 a 110 i de 12 a 18).[31] En qualsevol cas, la recollida de signatures va constituir una etapa important perquè feu que gairebé 2.500 persones sortissin de l'anonimat i perquè també va suposar l'organització setmanal d'assemblees de taller encarregades de la recollida. A partir d'aquell moment, les plataformes reivindicatives van engegar una espiral ascendent del nivell de les mobilitzacions obreres a la SEAT. Partint de motivacions estrictament lligades a les condicions de treball s'arribaria a defendre reivindicacions de caire més ampli.

L'hivern de 1969-1970, la direcció va respondre a la reducció voluntària del rendiment en alguns tallers amb l'acomiadament de deu obrers, els quals van escriure una carta pública en la qual denunciaven els abusos i demanaven solidaritat també amb els acomiadats d'altres empreses.[32] Però, sobretot, per primera vegada els obrers de la SEAT van presentar un recurs a la magistratura del treball de Barcelona, i aquesta va declarar improcedents els acomiada-

28. *AHCONC*, Actas del Jurado de Empresa SEAT (18/5/1968).
29. *AHCONC*, Actas del Jurado de Empresa SEAT (17/5/1968).
30. *AHCONC*, Actas del Jurado de Empresa SEAT (14/6/1968).
31. *AHCONC*, Actas del Jurado de Empresa SEAT (3/11/1969).
32. Gilaberte, Zamora, *Le lotte operaie*…, pàg. 202-204.

ments. L'empresa en principi no va voler readmetre els acomiadats basant-se en l'article 103 de la Llei de procediment de treball.

El conflicte va sortir de la fàbrica. La presentació de recursos per part dels treballadors de la SEAT a la magistratura del treball va entrar de forma permanent en el repertori de les formes d'acció. El resultat més immediat fou la reincorporació dels acomiadats i una millora salarial triple respecte a allò que oferia l'empresa, també perquè les negociacions —com el mateix president de la SEAT va admetre— es van veure condicionades pels èxits aconseguits en altres empreses del sector. Malgrat aquesta victòria parcial, el nivell de mobilització a la SEAT de 1970 no es distingia encara per una àmplia participació i continuïtat.

Conflicte continuat

El 1971 es va arribar al punt àlgid de la conflictivitat a la SEAT. Durant la primera meitat de l'any van augmentar les protestes contra el torn de nit, obligatori segons la legislació vigent i aplicat per l'empresa per fer front a l'augment sobtat de la producció i a les nombroses modificacions i reorganitzacions de la fàbrica. El juny es va fer una aturada en la secció 120 del taller de muntatge final del model 600, i es va presentar un recurs davant del Jurat contra l'actitud autoritària del cap de secció, que havia volgut imposar el respecte del torn nocturn. En les actes del Jurat d'aquell estiu queda reflectida la distància entre les posicions: mentre els obrers demanaven la suspensió de l'obligatorietat del torn de nit i l'augment de la retribució corresponent, el president del Jurat només va ser capaç de demanar la concessió als obrers d'un cafè amb llet calent i un «entrepà reforçat». El fracàs de les negociacions mostra el caràcter repressiu de l'empresa, que finalment acomiadà 39 treballadors (incloent-hi els deu enllaços sindicals i els tres vocals del Jurat realment representatius) i suspengué de sou i de feina 2.000 obrers durant dos dies. Tot això va provocar noves agitacions i l'acomiadament d'altres tres enllaços, amb la qual cosa un nombre considerable de representants legítims i acabats d'escollir dels treballadors es va trobar al carrer.

La protesta contra el torn de nit s'afegia a les que denunciaven les detencions d'alguns membres de CCOO per la seva participació en les manifestacions contra el procés de Burgos. Tres d'ells (Silvestre Gilaberte, Carlos Vallejo i Armando Varo) van sortir de la presó just a temps per presentar-se a les eleccions sindicals de 1971, i els resultats electorals els van donar prou vots per convertir-se en enllaços. Però el sindicat oficial en va anul·lar les candidatures per «manca d'idoneïtat legal». En els judicis celebrats l'estiu de 1971, la magistratura del treball es va declarar en gairebé tots els casos favorable als treballadors, argumentant que la vaga no podia ser motiu d'acomiadament, segons una posició que s'ha anomenat *gradualista*. Amb tot, l'empresa continuà aferrant-se a l'article 103, que li permetia mantenir l'acomiadament a canvi d'una simple indemnització.

Era el preludi de l'ocupació dels tallers el 18 d'octubre de 1971, que acabaria amb la mort de l'obrer Antonio Ruiz Villalba i amb la primera Norma d'obligat compliment de la història de la SEAT. Però segurament fou més important el fet que, després d'anys d'èxits aconseguits gràcies a la protecció de l'INI, el suport de la FIAT i el control exercit sobre els treballadors, els accionistes van constatar, no només la manca d'un augment de la producció, sinó fins i tot la pèrdua del 15 per cent dels beneficis respecte a l'any anterior.

Els anys següents van acabar definitivament amb la tranquil·litat laboral de les dècades anteriors, i aquesta fou una de les raons que dugueren la FIAT a abandonar la SEAT. L'increment progressiu de les mobilitzacions i la derrota del sindicat franquista reflectien la crisi econòmica i política de la fase final del règim de Franco i el clima posterior d'incertesa després de la mort del dictador.

El 1973 CCOO va seguir presentant recursos contra els acomiadaments, fins arribar davant del Tribunal Central del Treball, on van aconseguir la readmissió dels tres enllaços acomiadats el juliol de 1971, així com el pagament dels sous endarrerits. En aquest clima de tensió, el mer anunci per part de la direcció de la SEAT que retindria part dels sous per a la Seguretat Social va desencadenar noves aturades de producció. L'empresa decidí un tancament de cinc dies, al terme dels quals va acomiadar 35 obrers i va obrir els tràmits d'acomiadament d'un vocal i cinc enllaços. Les manifestacions públiques de suport als acomiadats obligaren el magistrat a ajornar el judici fins a quatre vegades. Mentre, d'una banda, tots els acomiadats van optar per la indemnització, d'altra banda estava clar que el conflicte de treball feia un altre pas vers la seva transformació en lluita pels drets polítics i sindicals. En aquest sentit, els judicis en la magistratura del treball, cada dia més nombrosos, van constituir un factor coagulant de la protesta obrera ciutadana.

El clima d'incertesa política (assassinat de Carrero Blanco, procés 1001, condemna al garrot de Puig Antich) fou el rerefons del darrer gran conflicte de la SEAT durant la dictadura. A finals de 1974, les negociacions per a la renovació del contracte s'aturaren en sec quan l'empresa va presentar un document oficial en el qual anunciava retallades de producció per la crisi econòmica. Les reivindicacions de tipus proactiu lligades al creixement dels anys seixanta (millores salarials, reducció de les hores de treball, etc.) esdevingueren reivindicacions de tipus reactiu (defensa del lloc de treball). Això era també conseqüència d'una competència més gran derivada dels anomenats *decrets FORD* de 1972, que havien autoritzat la tornada de la multinacional nord-americana a Espanya, sense que es consultés en cap moment la representació sindical. A mitjan 1975 es van comptar gairebé 40.000 sancions disciplinàries a la SEAT i gairebé 500 acomiadaments d'un total de 30.000 empleats. D'altra banda, en les eleccions

Policia en espera d'una manifestació de treballadors de la SEAT, 1975, *AHCONC*

sindicals de 1975 l'anomenada *Candidatura democràtica unitària* obtingué 119 enllaços (de 150) i 16 vocals del Jurat (de 18). La SEAT ja no era l'«empresa model del règim».

La FIAT es retira

Al llarg dels anys setanta van desaparèixer totes les condicions que havien atret la FIAT a Espanya: barreres imposades pel govern a l'entrada de la competència, demanda creixent i centrada en els utilitaris, cost inferior de la mà d'obra respecte a Itàlia, manca de llibertats sindicals i pacificació social imposada pel règim. Els anys anteriors al divorci de la FIAT de l'INI el 1981 es van veure dominats per les dues crisi petrolíferes de 1973 i 1979. A l'augment dels preus li va correspondre una forta contracció de la demanda interna, que interrompí bruscament el llarg període de creixement anterior. En el cas d'Espanya, a més, els efectes de la crisi s'agreujaven per, si més no, dos problemes concrets. El primer era una estructura econòmica basada en un capitalisme

Actiu (A), facturació (F), cost personal (Cp), beneficis (B) de Seat, 1955-1980

	A	F	CP	CP/F (%)	B	B/F (%)
1955	1.557	854			131	15,3
1960	4.104	2.963	340	11,5	350	11,8
1965	10.627	8.481	1.003	11,8	571	6,7
1970	30.999	25.726	4.658	18,1	754	2,9
1975	72.676	55.807	15.470	27,6	56	0,1
1980	226.752	117.754	37.500	31,8	-20.544	-17,4

Font: *AINI*, «Informe al balance de la SEAT de 31 de diciembre», diversos anys; «Balance y cuenta de pérdidas y ganancias de la SEAT», diversos anys; Seat, «Memoria y balance», diversos anys

«corporatiu»[33] i clientelar heretat d'èpoques anteriors, la rigidesa del qual acabava repercutint negativament en l'assignació dels recursos, d'entrada minsos. El segon era la inestabilitat política: entre 1973 i 1977 se succeïren cinc governs, amb una capacitat lògicament molt reduïda per adoptar mesures restrictives i decisions anticícliques difícils sobre política econòmica, com a mínim fins als Pactes de la Moncloa. En aquell clima d'incertesa i de gran agitació social es va adoptar una política salarial en la qual els augments es calculaven donant 2-3 punts més de percentatge respecte a l'índex d'inflació de l'any anterior, amb la qual cosa se l'alimentava encara més. L'increment dels salaris va tenir un efecte inductor de la crisi, juntament amb els costos energètics i de les matèries primeres, i greus conseqüències també en l'àmbit ocupacional. Algunes empreses es van veure obligades a tancar les seves portes, i altres van haver de revisar els plans industrials o substituir el factor treball per capital.

Aquest quadre es completa amb els primers senyals de saturació del mercat nacional. Per part de l'oferta, la crisi va influir negativament en els costos de producció, mentre que algunes característiques estructurals del sector de l'automòbil van agreujar la situació. El nombre de fabricants era excessiu, els nivells de productivitat no sempre eren prou alts i les economies d'escala estaven basades en llargues sèries de models antiquats, a causa de la

33. Enrique Fuentes Quintana, «Tres decenios largos de la economía española en perspectiva», dins José Luís Delgado (dir.), *España. Economía*, Madrid, Espasa Calpe, 1993, pàg. 36.

dependència tecnològica respecte a les empreses estrangeres. Les dificultats concretes de la SEAT giraven en torn d'aquests elements.

En un intent de guanyar quotes del mercat interior i fer front als reptes de competència dels mercats estrangers, la companyia hagué d'adoptar mesures enèrgiques per renovar la gamma de vehicles, sobretot en el segment d'alta cilindrada, en el qual tenia menys implantació. Això suposà al seu torn ingents esforços logístics i financers per reestructurar les instal·lacions, però els nous models no van tenir mai un èxit prou gran. La SEAT va mirar d'augmentar el nivell d'automatització de la fàbrica de Barcelona i de renovar les seves instal·lacions, però la política basada en inversions grans i freqüents en capital fix i en la producció a gran escala es va trobar amb la dura realitat dels mercats en decadència. El cercle virtuós que fins ara s'havia basat en la col·locació en el mercat interior d'un nombre elevat de vehicles poc diferenciats entre sí per garantir a l'empresa bons marges de beneficis es va encallar definitivament.

Aquesta situació portava a una perillosa exposició financera que es va agreujar amb la compra el 1975 d'unes instal·lacions a Pamplona per part de la SEAT, pressionada pel govern, preocupat per les possibles conseqüències socials de la liquidació de l'empresa AUTHI. L'adquisició d'aquesta companyia, en situació de fallida i suspensió de pagaments, fou el resultat d'un pacte amb el govern a canvi del veto a l'establiment a Espanya de General Motors, que era un altre possible comprador d'AUTHI.[34] Tot i així, la SEAT no va poder evitar que quatre anys després General Motors obtingués l'autorització del govern per instal·lar-se a Saragossa. Sense comptar les inversions necessàries per a la reconversió dels tallers de Pamplona, la SEAT va haver de fer-se càrrec de més de mil treballadors d'AUTHI, precisament quan la conjuntura imposava un augment de la productivitat dels empleats i la retallada dels costos de personal. Les vicissituds de la SEAT amb la societat navarresa eren l'exemple més significatiu dels vincles imposats a la FIAT pel «compromís de govern» subscrit amb l'INI. La condició d'empresa amb participació estatal havia garantit durant dècades una protecció especial a la SEAT per part del govern a canvi del suport tècnic de la FIAT, però ara aquesta condició feia més problemàtica la reorganització de la plantilla tant de la SEAT com d'AUTHI. La producció de la SEAT per empleat va acabar reduint-se, en tant que el cost de personal augmentà fins a atènyer un índex del 32 per cent sobre la facturació el 1978 respecte a l'11 per cent de 1960. Pel que fa a les relacions sindicals, cal assenyalar que en la segona meitat de la dècada, a la SEAT va haver-hi un sol conveni i quatre resolucions dictades pel Ministeri de Treball, el doble de les

34. Catalan, «La primera crisis…».

que hi havia hagut de 1959 a 1975: un indicador molt clar de la insuficiència evident del sistema heretat del franquisme.

Tots aquests factors combinats i l'evolució diferent dels costos i els guanys expliquen els resultats econòmics pèssims de pèrdues creixents a partir de 1976 fins atènyer els 20 milions de pessetes el 1980. Per tal de rellançar el destí de l'empresa, en la primavera de 1979, l'INI i la FIAT van estipular un acord que serviria de base per començar la fabricació dels models a Espanya alhora que es presentaven a Itàlia. El projecte preveia l'assignació de la xifra astronòmica de 50.000 milions de pessetes i l'augment del capital social de 6.000 a 18.000 milions de pessetes en dos anys, i atorgava a l'empresa torinesa la facultat de subscriure una àmplia majoria accionarial a la SEAT.[35]

Després que durant trenta anys la marxa del mercat i el manteniment d'una forta quota accionarial per part de l'Estat haguessin garantit el creixement continu de la plantilla, ara eren precisament les retallades de la mà d'obra i la mobilitat del personal dues de les condicions essencials per al traspàs de la SEAT a l'empresa de Torí i, amb ell, la seva salvació. El gener de 1979 es va produir una gran mobilització de més de 25.000 treballadors, i la vaga va paralitzar la producció durant tres dies. Fou l'episodi de conflictivitat obrera en la SEAT de més rellevància des de 1975.

D'altra banda, aquella estipulació del contracte coincidia amb la nova recessió dels mercats internacionals consegüent a la segona crisi petroliera i amb la competència cada vegada més gran de les empreses japoneses, a més de la tornada a Espanya de General Motors. Per últim, hi havia les enormes dificultats que el 1980 estava patint la FIAT a Itàlia: sobre haver sofert en primera persona la fase més aguda del terrorisme, a mitjan aquella dècada la caiguda de la demanda va deixar als dipòsits milers de cotxes sense vendre, alhora que l'anunci d'enviar a l'atur gairebé 80.000 empleats va provocar un dels enfrontaments més durs amb el sindicat des de la postguerra. A finals de l'any, el Gruppo Auto de la FIAT va enregistrar un endeutament de més de 3.000 bilions de lires, el 42 per cent de la seva facturació.[36] La llarga negociació amb l'INI va acabar definitivament el 1981 amb la cessió de la totalitat del paquet accionarial de la casa italiana (36 per cent). Després de fer-se càrrec dels deutes de la SEAT, l'INI va cedir el control tècnic de la societat (1982) i més tard també el control financer (1986) a Volkswagen, l'altre colós europeu de l'automòbil, fins aleshores sense cap presència a Espanya.

35. *AHCONC*, SEAT, capsa VIII-2, «Informe resolución de la sección sindical de CCOO SEAT ante las negociaciones INI-FIAT-SEAT» (26/5/1979) i «Comunicado conjunto de FIAT y el INI» (11/6/1979); Seat, «Memoria y balance, ejercicio 1979».

36. Giuseppe Volpato, *FIAT Auto. Crisi e riorganizzazioni strategiche di un'impresa simbolo,* Torí, ISEDI, 2004, pàg. 201.

L'arquitectura de la SEAT com a marca. La modernitat s'instal·la als suburbis[1]

Isabel Segura

A la Barcelona dels cinquanta, la modernitat s'instal·la als suburbis i ho fa a través de l'arquitectura industrial. Línia moderna, arquitectura funcional, «ventanas y más ventanas» és el llenguatge arquitectònic i l'estètica triada per les grans empreses, privades i estatals per significar-se en el paisatge d'aquella Barcelona situada en dos extrems de la ciutat: la Zona Franca i el Bon Pastor.

Els nous edificis industrials denoten modernitat, i els productes que s'hi fabriquen formen part de la mateixa modernitat, que es vol lluny del *subdesarrollo*, lluny del passat agrícola, més o menys remot, inscrit en els rostres dels qui circulen per la ciutat i pels seus polígons.

La SEAT és l'empresa que més decididament aposta per una arquitectura com a marca de fàbrica. A principis dels anys cinquanta, instal·la les naus de producció i les oficines al bell mig d'una enorme extensió de zona agrícola —el delta del Llobregat— i, pocs anys després, emprèn un camí que culminarà a la plaça Cerdà, amb el seu gran espai d'exhibició, convertit tot ell en un gran aparador. Aquest trànsit de la SEAT per l'espai corre en paral·lel al camí que ens porta de ser considerats primer com a *productors* i després com a *consumidors*.

Barcelona sobre el mapa

El 25 de maig de 1947, Franco feia un discurs a l'Ajuntament de Barcelona centrat en dos eixos: el primer, l'economia, el segon, la política. El discurs posava punt i final al viatge que, durant alguns dies, l'havia portat a visitar diverses fàbriques, entre d'altres, L'Espanya Industrial, propietat de la família de l'alcalde de Barcelona, José María de Albert y Despujol, Baró de Terrades.

Ja al Saló de Cent, després d'un protocol·lari «Si os dijera que me llevo a Barcelona prendida en el corazón, os diría poco», Franco entrava en la matèria que l'ocupava, l'Economia (escrita amb majúscula), i deia: «Si pretendemos multiplicar las fuentes de producción y de riqueza, tenemos forzosamente que partir de la técnica y la laboriosidad de vuestros hombres».

1. Aquest text es basa en el meu llibre: Isabel Segura Soriano, *La modernitat a la Barcelona dels cinquanta. Arquitectura industrial,* Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 2010.

Els actius catalans en infraestructures, instal·lacions, experiències i capacitació humana feien que el règim veiés Catalunya com una possibilitat que havia de fer factible el creixement industrial d'Espanya, desitjat i necessari per a la seva continuïtat.

Dos anys després, el 1949, Franco tornà a Barcelona. En aquesta ocasió, les fàbriques tèxtils que havia visitat en el viatge anterior quedaren lluny del seu recorregut. De la Pirelli, empresa de capital italià presidida per Bertran i Musitu, anà a l'ENASA, de capital estatal i situada al barri de Sant Andreu de Barcelona. Per acabar, inaugurà la Fira de Mostres. El viatge de Franco reafirmava i donava projecció pública a les decisions del consell de ministres, que havia aprovat la creació d'una empresa mixta a Barcelona dedicada a la fabricació d'automòbils utilitaris. Era l'acord marc per posar en marxa la «gran» indústria automobilística dels utilitaris que havia de ser la SEAT.

Els dos viatges i els emplaçaments que Franco va visitar són il·lustratius del tomb que el règim va fer en qüestions econòmiques en aquells dos anys.

El sector tèxtil català, de llarga tradició i en mans privades, no va ser mai l'objectiu prioritari del govern franquista a Catalunya. L'objectiu en aquells moments era la indústria de la locomoció, que definien com a *utilitària*, i la ubicació de la indústria senyera, la SEAT, seria Barcelona, malgrat el joc d'estira i arronsa per portar-la d'allà cap aquí, d'aquí cap allà, en funció d'interessos diversos. La FIAT, part imprescindible del projecte per la seva aportació tecnològica, va ser qui va fer decantar la balança cap a Barcelona, per l'existència del port i de la Zona Franca.

El Ministeri de Governació i l'Ajuntament de Barcelona, sabedors del paper que el govern havia dissenyat per a la ciutat, ràpidament es posaren mans a l'obra. El 5 de desembre de 1947, s'aprovà l'anomenat *Reglamento*, que especificava les activitats de la Comissió d'Ordenació Provincial de Barcelona. El seu objectiu era preparar i formular un pla d'ordenació per orientar i regular les línies generals d'urbanització dels nuclis de població i de les zones rurals, que es concretà en el Pla General d'Ordenació de Barcelona i la seva àrea d'influència, de 1953, que proposava establir una zonificació, la més «apropiada» per a cada zona o sector, «separando debidamente las zonas residenciales de las industriales».

La indústria motor de Barcelona

La indústria havia de ser el motor de la nova Barcelona. La indústria, en l'imaginari dels autors del Pla i del poder polític i econòmic, marcaria els designis de la ciutat, una ciutat, que, alhora, havia de ser una peça del motor de la industrialització d'un estat amb un règim que no aconseguia consolidar-se del tot.

Per delimitar les zones industrials els autors del Pla fixaven com a requisits la proximitat i la relació amb el ferrocarril i el port i, per a un futur immediat, la connectivitat amb l'aeroport.

Els membres de la comissió, en planificar la Barcelona *ex-nuovo*, la Barcelona dels cinquanta, van posar els ulls en els únics espais «no urbanitzats», espais «buits» a banda i banda de l'eix que configurava la Gran Via. En un extrem, la Zona Franca, en l'altre, el Bon Pastor, «donde existen todavía terrenos que no han sido invadidos por el desarrollo urbano, debido a su escasa elevación y dificultades de urbanización y saneamiento».[2]

El Bon Pastor i la Zona Franca eren marges de ciutat i zones majoritàriament agrícoles fins a aquell moment, però també tenien nuclis residencials, aïllats i autàrquics abans de l'autarquia, les «cases barates». Parlem de les cases barates Eduardo Aunós, popularment conegudes com a *cases barates de Can Tunis*, a una banda, i les cases barates del Bon Pastor i del Baró de Viver, a l'altra. A partir dels anys cinquanta, la Zona Franca i el Bon Pastor van viure una transformació radical del seu paisatge.

La modernitat s'instal·la als suburbis

El primer indici va ser el moviment de terres per fer els fonaments d'una nova nau industrial. Al mateix temps, a pocs metres, una altra rasa anunciava la construcció de blocs de pisos. I, en una seqüència que no donava temps a celebrar un aniversari, una torre d'oficines. Bastides, acer, totxos, ciment, vidres i paletes.

Acostumats a la immanència dels paisatges, amb canvis pausats gairebé imperceptibles, la permanència de les construccions, dels símbols urbans, s'allargava més enllà d'una vida humana i els atorgava caràcter de solidesa i estabilitat. A partir dels anys cinquanta, el ritme de les construccions als marges de la ciutat es tornà trepidant.

És en aquests suburbis on apareix l'arquitectura més moderna, una arquitectura fabril i comercial que s'ha convertit en referència obligada pel paper decisiu que va tenir tant en la configuració de la ciutat com en les construccions posteriors.

La Zona Franca i el Bon Pastor eren els dos darrers polígons industrials de la ciutat, quan aquesta encara era imaginada com a ciutat fabril. «Línea moderna, arquitectura funcional, ventanas y más ventanas, luz, aire, sol […]», declamava Juan Lucas Peyretti, president del Consell d'Administració de la Hispano Olivetti, per definir la factoria situada a la Gran Via de Barcelona. «Lo más opuesto al triste e ingrato aspecto […] que ofrecían las fábricas de años idos y todavía muchas de las actuales».[3]

2. Comisión Superior de Ordenación Provincial. Oficina de Estudios del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, *Memoria. Plan General de Ordenación de Barcelona y su área de influencia,* Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1954, pàg. 65.

3. Santiago Codina, «Un ejemplo a seguir», *Distinción* (set. 1961), pàg. 26.

«Línea moderna», «arquitectura funcional» és el llenguatge arquitectònic, és l'estètica triada per les grans empreses, privades i estatals, per significar-se en el paisatge d'aquella Barcelona rural fins aquells moments. La modernitat, doncs, s'instal·la al suburbi i ho fa a partir de les noves instal·lacions fabrils, de companyies antigues o noves.

«Luz y limpieza, por doquier —continua l'article— […] antítesis de cuanto Carlos Marx pudo haber considerado tétrico antro de explotación de obreros.» En les noves instal·lacions, tot és modern: les instal·lacions, la maquinària, i fins i tot els productors, ja que, en un entorn com aquell, no poden sinó dedicar-se «alegremente a su tarea». Milers d'homes i dones que, cada dia, tornen «al hogar con la satisfacción que da el deber cumplido […]». Lluny, molt lluny queden les tètriques naus industrials. Lluny, molt lluny queda Marx i l'explotació dels obrers, en paraules dels empresaris, públics o privats, de les «colossals» fàbriques.

La proposta no era nova. Des de principis de segle XX, empresaris com Henry Ford destacaven que la condició necessària per a una major eficiència era un espai fabril net, ben il·luminat i ben ventilat.

Les fàbriques s'estenen pel territori proper. Comencen amb una nau i de mica en mica van ocupant els terrenys veïns, on se n'instal·len de noves per acollir una part del procés productiu. Naus i més naus, línies i més línies que es tracen sobre el sòl, a redós de l'estructura inicial, als costats, al darrere, encara més endarrere. Dels recintes originaris passem a illes industrials, amb centenars de metres perimetrals, encerclades per murs o transparències enreixades, infranquejables per a qui no és del lloc i no li és permès l'accés. El control s'instal·la a tocar de la façana del recinte. Control visual, control humà, control físic, barreres metafòriques i tangibles. Mur endins, les naus; enllà, l'erm i, encara més enllà, alguna fàbrica dispersa.

El directiu de la Hispano Olivetti conclou: «Toda mejora directa o indirecta del productor repercute favorablemente sobre la producción. Quien trabaja a gusto rinde más».[4]

Arquitectura i productivitat

A l'interior d'aquell perímetre tan ben delimitat, les naus s'organitzen en funció de les necessitats de la producció i del control.[5]

Llavors la indústria reclamarà als arquitectes una nova pràctica, supeditada a l'organització de la producció. Abans de dissenyar la instal·lació, es

4. Codina, «Un ejemplo a…», pàg. 27.

5. Andrea Tappi, «El fordismo en la industria europea del automóvil y la SEAT (1950-1970)», *Revista de historia industrial*, 34 (2007), pàg. 97-128; Andrea Tappi, *SEAT modelo para armar. Fordismo y franquismo (1950-1980),* Alzira, Fundació Cipriano García de CCOO de Catalunya-Germania, Materials d'Història de l'Arxiu, 2, 2010.

faran estudis detallats dels programes funcionals que cada procés industrial requereix.

L'arquitecte, però, no sempre podrà estudiar detingudament els processos d'organització de treball abans de fer el seu projecte. En alguns casos, fins i tot, l'encàrrec arquitectònic serà previ a la finalització de l'estudi.

Les naus industrials es desenvolupen en horitzontal per permetre la disposició lineal dels mitjans de les diverses fases de les cadenes de producció i de muntatge, que han de coincidir amb l'ordre seqüencial de les diferents tasques del procés. Es busca doncs l'economia de moviments, de temps i d'espai. Les naus, alhora, han de ser flexibles, diàfanes, per tal d'adaptar futurs canvis. Els volums es disposen de tal manera que permetin ampliacions.

Un altre requisit per als arquitectes serà l'exigència de construir amb rapidesa i amb pressupostos ajustats. Velocitat i rapidesa s'imposen com a virtuts en la construcció de les naus i en l'organització del treball. Objectiu: abaratir costos, optimitzar recursos, tant pel que fa a la concepció espacial com a l'elecció de materials. I, en aquest context, els elements prefabricats són una alternativa en resposta a les exigències de rapidesa, alhora que permeten variacions i ampliacions. A poc a poc s'introdueixen les tècniques de construcció modernes, assajades a Europa des de fa alguns anys, que permetent enllestir l'obra amb la urgència requerida.

El formigó fa possible la rapidesa exigida en el ritme de construcció, i l'acer estalvia costos de fonamentació. Formigó armat i acer esdevenen una possibilitat estructural i plàstica, que emergeix del fons a la superfície, mentre que el vidre va adquirint un protagonisme progressiu a les façanes.

Lluminositat, plantes lliures i higiene són les qualitats que s'imprimeixen a la nova arquitectura industrial.

Arquitectura marca de fàbrica

L'edifici industrial es converteix en imatge de marca i, com dèiem al principi, la seva estètica denota modernitat. Si els trusts empresarials públics o privats optaren per una estètica arquitectònica determinada, a l'hora de triar els fotògrafs també van fer opcions concretes. La feina del fotògraf havia de reforçar el discurs estètic i ètic que es promovia des del sector empresarial.

Linealitat i perspectiva destaquen en les composicions dels fotògrafs professionals. La matèria ocupa la centralitat de la imatge. Els productors —si hi apareixen— mai no són centrals; fins i tot encara que ocupin el centre de la imatge, hi ha punts de fugues que ens fan descentrar la mirada.

La mirada del fotògraf —que, recordem-ho, fa treball d'encàrrec— transfereix a les cadenes de muntatge caràcter de monumentalitat. Les dimensions de les naus són colossals, la maquinària és escultural i la successió indefinida dels productes arrenglerats és impactant.

Producte i estètica industrial es reforcen a través de la narrativa fotogràfica. L'objecte, el cotxe, la camioneta, la màquina… s'exhibeixen davant la façana de la fàbrica on s'han produït o muntat. I el fotògraf busca aquest enquadrament. Llenguatge arquitectònic, llenguatge fotogràfic i disseny industrial interactuen per crear una narrativa esclatant de llum, no de color, en l'opacitat quotidiana, ja sigui domèstica o política, pública o privada, si és que existeixen aquestes categories.

Als fotògrafs se'ls demanarà que creïn una nova iconografia del que s'ha construït, del que s'ha produït i del procés de producció de l'edifici i del producte. Les seves obres han impregnat, durant anys, la nostra mirada, i han configurat una de les narratives del passat industrial de la ciutat, d'aquell passat que tot just s'iniciava els anys cinquanta.

SEAT, l'arquitectura com a marca

Crear una indústria automobilística es convertí en una urgència per al règim franquista tot just acabada la Guerra Civil. Estaven emmirallats i admirats dels volkswagen alemanys. No n'hi havia prou d'importar-los. El govern volia també produir-los, fabricar un «turismo de reducido consumo y bajo precio de venta»; i s'havia de fer «con la decisión y urgencia que el caso requiere», deia el decret del 10 de febrer de 1940**.** Però, com fer-ho? En el context d'aquell any, el decret expressava més un desig que una possibilitat.

Aquell decret va prendre forma anys després. El 9 de maig de 1950, es constituïa a Madrid la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, SEAT, i gairebé en el mateix moment, es col·locava la primera pedra de la factoria a la Zona Franca, en un terreny de 22 hectàrees. Luis Villar Molina, enginyer militar, rebia l'encàrrec de fer-ne el projecte arquitectònic. L'encàrrec duia un afegitó: urgència en la finalització de les obres.

Ràpidament, començaren els treballs preparatoris del terreny: s'inicià el muntatge de les estructures metàl·liques dels tallers i la construcció dels murs de tancament. Dues grans naus acollien el procés productiu: l'una va ser destinada al taller de premses, carrosseries i muntatge; l'altra, al taller mecànic. Al darrere de les naus, una central tèrmica i elèctrica.

A més de les naus de producció, s'encarregà un edifici d'oficines a Miguel Fisac, a qui també se li exigí rapidesa constructiva. Havia de quedar enllestit en dotze mesos. S'optà per una estructura de formigó armat i els murs exteriors de càrrega de maó vist.

L'edifici s'alineava davant les diverses naus que formaven el complex industrial. «Es éste —escrivia Miguel Fisac en la memòria que acompanyava el projecte— el edificio representativo de un amplio conjunto de edificios industriales para el montaje y fabricación de automóviles».

Tres anys després de la constitució de la societat, sortia de la factoria SEAT de la Zona Franca el primer cotxe, un 1400. Era tot un rècord d'acord amb els criteris de rapidesa que el règim s'havia fixat.

Franco en persona inaugurà oficialment la fàbrica el 1953. L'Estat s'enorgullia d'allò que abans semblava impossible de tenir: una indústria automobilística pròpia. Reconeixia, però, que no podia competir amb la indústria estrangera, que havia aconseguit uns ritmes de producció envejables. Per tal de potenciar el consum de marques espanyoles, el govern barrà el pas a les marques de fora, gravant la importació amb impostos elevats.

Malgrat que l'objectiu de la SEAT era la producció d'utilitaris, el model 1400 resultà inaccessible per a la majoria de la població. Coincidint amb la sortida al carrer del primer cotxe produït a la SEAT, es constituí la societat Autonacional S.A., el 6 d'agost de 1953, amb seu a Sant Adrià de Besòs. En un any, van ser capaços de posar en marxa la producció i presentar el cotxe Biscuter a la Fira de Mostres de Barcelona, que se celebrà el mes de juny de 1954. El biscuter, per les seves característiques i preu, va arribar a sectors més populars.

De la marca SEAT, l'utilitari per excel·lència seria el 600, que sortí de les cadenes de muntatge el 27 de juny de 1957.

Menjadors

Els menjadors de la SEAT formen un dels conjunts més innovadors de l'arquitectura industrial dels anys cinquanta. Des del mateix moment de la seva inauguració el juliol de 1956, van rebre el reconeixement dels usuaris i el premi internacional d'arquitectura Reynolds.

El president de la SEAT, José Ortiz Echagüe —que havia fundat l'empresa Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), el 1923— encarregà al seu fill, César Ortiz Echagüe, la construcció del menjador de la factoria, en la zona no afectada pel pla de futures ampliacions a la Zona Franca. Per tal d'estalviar costos de cimentació —els de la fàbrica i de les oficines havien resultat caríssims— i despeses de manteniment de l'edifici i de les instal·lacions, el director de la SEAT proposà la utilització d'alumini com a element estructural ja que, tot i ser més car, requeria menys fonamentació. Així doncs, el president suggerí al seu fill d'establir contacte amb l'enginyer Ricardo Valle, cap de projectes de la indústria aeronàutica CASA i expert en aquest material. Els productes derivats de la tecnologia militar podien ser aplicats a les construccions industrials.

Feia quatre anys que César Ortiz Echagüe havia acabat la carrera, i per abordar el projecte s'uní a l'equip format per Manuel Barbero i Rafael de la Joya.

Alumini, vidre i maó —sempre separats, sense barrejar-se— eren els elements compositius del sis pavellons d'una sola planta units per porxos i agrupats al voltant de tres patis oberts i dos de tancats. Acollien els menjadors dels

treballadors, els tècnics i els enginyers, però, independents els uns dels altres. Els pavellons d'una sola planta i amb coberta a una aigua tenien grans finestrals cap al jardí en una de les façanes, protegits amb persianes a la part més alta i porxos a la part baixa. Una àmplia galeria de circulació unia la cuina amb els menjadors.

El menjador dels enginyers, el situat més al sud-oest del conjunt, també podia ser utilitzat per a recepcions. N'hi havia un altre per a tècnics i tres menjadors més per a obrers, amb capacitat per a 400 persones cadascun d'ells. El conjunt tenia capacitat per a 2.000 persones distribuïdes en dos torns.

Els arquitectes van dissenyar els elements decoratius (sofàs, butaques, portes i elements de les zones comunes) i van decorar el menjador dels enginyers amb la cadira Eames de Knoll Internacional.

Passar de la duresa dels tallers al lluminós menjador, envoltat de verd, era entrar a «l'oasi», deien els usuaris. L'equip d'arquitectes havia treballat des de l'inici amb aquest objectiu: «el tiempo empleado en el almuerzo deberá servir de sedante físico y espiritual para el personal que durante la jornada de trabajo está sometido a la agobiante y monótona tiranía de la fabricación en serie». La part física tenia una resolució tècnica. La part espiritual era més complexa, requeria evitar aglomeracions. El jardí, la «naturalesa», havia de ser «el personaje principal de la arquitectura, pudiendo reducirse la construcción a una mera protección para defenderse de unas inclemencias circunstanciales del clima. La cualidad de jardín e individuo […] exige diafanidad para el jardín y aislamiento para el individuo. El aluminio y el cristal nos resuelven de manera inmejorable el problema de la diafanidad. El ladrillo, el problema del aislamiento».[6] La bellesa dels menjadors i de l'entorn contrastava amb la mala qualitat dels menús, que va ser motiu d'una de les primeres protestes que esclatà en forma de «cassolada» .

Els menjadors acolliren altres activitats més enllà de la nutrícia, com ara exercicis espirituals, als quals «voluntariamente se apuntaban los trabajadores para así descansar un ratito del duro trabajo de la cadena y de paso echar alguna cabezadita».[7] I també van ser lloc de celebració d'assemblees.

Pel que fa a la necessitat de mantenir aquest espai, diversos col·lectius han fet propostes per buscar-li un nou ús que garanteixi i salvaguardi aquest patrimoni arquitectònic, un dels exemples més interessants de l'arquitectura dels anys cinquanta.

6. «Edificio para comedor en la factoría SEAT», *Cuadernos de Arquitectura*, 28 (1956), pàg. 10.

7. «Los comedores de SEAT. Impresiones y recuerdos de un trabajador», *Memòria*, *revista del Memorial Democràtic dels treballadors de SEAT*, monogràfic editat amb motiu del cinquantenari del SEAT 600 (2007), pàg. 16.

Interior dels menjadors de la SEAT, obra dels arquitectes César Ortiz Echagüe, Manuel Barbero i Rafael de la Joya. Fotografia: Francesc Català-Roca, *AHCOAC*

El conjunt de menjadors de la SEAT va ser el primer edifici construït amb estructura i coberta d'alumini a Espanya i, un any després de la seva inauguració, el 1957, rebia el premi internacional Reynolds Memorial Award, convocat en la seva primera edició per l'American Institute of Architects. Quan van anar a recollir el premi, els arquitectes van viatjar pels Estats Units durant tres setmanes. A Chicago, van establir contacte amb Mies Van der Rohe i a Boston, a l'Escola d'Arquitectura de Harvard, amb Josep Lluís Sert, i van visitar obres que abans tan sols havien vist en paper cuixé.[8]

César Ortiz Echagüe, després d'haver recollit el premi i d'haver conegut, tal com dèiem, Mies Van der Rohe, dissenyà, amb la col·laboració de Rafael Echaide Itarte i dels enginyers De la Joya i Laorden, els laboratoris de la SEAT. La combinació de maó i acer mostrava, com ja han dit altres autors, influències i similituds miesianes. L'obra, iniciada el 1958 i posada en funcionament el 1960, acollí els serveis de control de qualitat dels materials utilitzats en la construcció dels automòbils. Estava dividida en tres plantes, on hi havia les seccions de mecànica, física i química, respectivament. L'edifici, amb finestres hermèticament tancades, s'adequava a les necessitats de mantenir les constants de temperatura i humitat necessàries.

A partir de 1955, la SEAT inscriví la seva presència més enllà de la Zona Franca, estrictament parlant, i s'estengué pel passeig del mateix nom. Primer (1955), aixecà habitatges, després (1957), l'escola d'aprenents, i finalment (1958), l'edifici de vendes a tocar de la Gran Via. En pocs anys, el passeig de la Zona Franca va viure un canvi trepidant.

Habitatges SEAT

El primer salt de la SEAT, des de la Zona Franca, on hi ha instal·lada la factoria, al passeig de la Zona Franca té lloc el 1953, quan s'inicià la construcció d'habitatges.

Una part dels edificis van ser construïts per l'empresa, amb la col·laboració de l'Institut Nacional de l'Habitatge, acollint-se als beneficis que atorgava la legislació d'habitatges protegits per ser ocupats per «productors». L'altra part, els construí el mateix Institut Nacional i després els cedí a la SEAT.

En la primera fase, es construïren cinc-cents habitatges destinats, en règim de lloguer, als treballadors de l'empresa de diverses qualificacions professionals, des d'oficials de tercera fins als comandaments mitjans.

8. José Manuel Pozo, *César Ortiz-Echagüe a Barcelona*, Barcelona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2000.

Vista del conjunt d'habitatges de la SEAT, primera fase, obra dels arquitectes J. M. Bosch Aymerich i A. Pineda, 1955. Fotografia: Brangulí, *ANC*

L'aparició dels pisos de la SEAT canvià de manera radical la fesomia del passeig de la Zona Franca. Les deu plantes de les torres més altes van irrompre en la perspectiva del passeig dominada encara per la doble filera d'arbres.

El totxo és l'element característic d'aquests blocs de pisos. Malgrat la senzillesa i l'economia de mitjans i gràcies a l'ondulació de la massa del cos

de l'edifici, a la transparència de les caixes de les escales i a una pèrgola que ressegueix el perímetre dels blocs, els arquitectes Josep Maria Bosch Aymerich i Antoni Pineda evitaren la monotonia, al temps que la disposició dels blocs configurava una plaça central.

A més dels habitatges, de tres o quatre dormitoris, sense patis de llums i amb totes les estances situades amb ventilació directa, els baixos van ser destinats a botigues o serveis i es reservà un espai per a cotxes de criatures i bicicletes.

El conjunt disposava de serveis, com ara guarderia, escola, comissaria de policia, cooperativa i, més endavant, un complex esportiu. En fases posteriors, s'incrementà el nombre d'habitatges fins arribar a 1.734.

El conjunt d'habitatges té poc a veure amb els edificis empresarials que la SEAT instal·là al passeig. Els materials i les tècniques constructives eren diferents. En el primer, el totxo, material clàssic, es convertí en l'element característic. En els segons, acer i vidre denotaven modernitat. Les diferències entre uns i altres podrien ser degudes a la voluntat de l'empresa d'establir una clara distinció entre els usos.

Així doncs, la modernitat estètica i tecnològica s'aplicà, en un primer moment, a les indústries i no als habitatges.

Escola d'Aprenents

El mes d'octubre de 1957, la SEAT inaugurava en el passeig de la Zona Franca l'Escola d'Aprenents, un centre de formació per als futurs treballadors de la factoria i de les oficines del taller de foneria de l'empresa.

L'edifici, dels arquitectes Manuel Barbero Rebolledo i Rafael de la Joya, està format per dos blocs, un alineat al passeig i l'altre, al carrer de Cisell. Entre ambdós, com a nexe d'unió, la porta principal i l'escala. L'escola d'aprenents i les oficines constitueixen una estructura discreta, on hi ha un ús auster però imaginatiu dels materials que evita la monotonia. La coberta que dóna al passeig de la Zona Franca és dentada, i la que dóna al carrer de Cisell, ondulada.

Els espais d'exhibició

La SEAT situà el gran aparador urbà del seus productes a la Gran Via, cantonada amb la plaça de Cerdà, el 1958. L'edifici, totalment transparent gràcies a la façana vidriada, emergia en un paisatge sense cap obstacle visual i, des del carrer, es podia admirar la perspectiva dels cotxes, perfectament arrenglerats en una successió gairebé infinita, en cadascuna de les sis plantes.

Novament Ortiz Echagüe va ser l'artífex del projecte arquitectònic, que realitzà en col·laboració amb Echaide Itarte; i tots dos comptaren amb el concurs dels aparelladors Vivó López i Bardina Costa. L'estructura,

Escola d'Aprenents de la SEAT, projectada per Manuel Barbero Rebolledo i Rafael de la Joya, inaugurada el mes d'octubre de 1957. Vista des del passeig de la Zona Franca, *AHCOAC*

construïda per Fomento de Obras y Construcciones, és un gran cub de 72 metres per 22 i 21,59 d'alçària, amb sis plantes comunicades per una rampa i amb un sistema de calefacció central per aigua calenta que corria a través de tubs. L'edifici va ser destinat a magatzem, taller i vendes dels productes de la marca.

El gran cub és una estructura de ferro. S'optà per aquest material i no pel formigó perquè permetia ampliar la distància entre els pilars, i augmentar la rapidesa en la finalització de l'obra.

L'estructura emergeix com a element característic de l'estètica de l'edifici, recobert tot ell de vidre, la qual cosa permetia molta llum natural. Però era de nit quan, il·luminat, esclatava enmig del paisatge circumdant i es convertia en una fita, una mena d'arc de triomf, situat en la porta d'entrada a Barcelona —just en el límit amb la ciutat de l'Hospitalet—, que celebrava amb anticipació, més que la dedicació a la indústria, el poder de l'activitat comercial de la ciutat.

De dia, quan la plaça Cerdà s'urbanitzà —segons projecte de Xavier Busquets i Sindreu i considerada com un dels espais públics millor resolts de la dècada dels anys cinquanta—, al llac estratègicament situat es reflectia

Edifici magatzem de la SEAT, situat al passeig de la Zona Franca cantonada amb la plaça Cerdà, construït el 1958 segons projecte dels arquitectes Ortiz Echagüe i Echaide Itarte. Fotografia: Francesc Català-Roca, *AHCOAC*

l'expositor de la SEAT. Un continu joc de miralls, de transparències, de reflexos. I, a la mateixa plaça, el monument dedicat a Ildefons Cerdà. Mecanotub i formigó rendien un subtil i bell homenatge al creador del Pla de l'Eixample de Barcelona. Era el primer reconeixement públic a l'enginyer traspassat feia gairebé un segle, l' única escultura en l'àrid paisatge de la Zona Franca. L'escultura, però, va desaparèixer pocs anys després de la seva instal·lació. On serà? La podríem recuperar?

De dia o de nit, els magatzems SEAT, denominats a l'època *depósito*, eren l'aparador dels cotxes produïts per la marca. A tocar hi havia dos nuclis de barraques. Un estava encimbellat a la muntanya de Montjuïc i l'altre, conegut com *La Bomba*, ja al terme de l'Hospitalet, quedava amagat darrere una tanca. Els veïns i veïnes de La Bomba, farts d'aquell joc d'aparences, una matinada enderrocaren la tanca que els encerclava i amagava.

D'acord amb Beatriz Colomina, l'arquitectura corporativa d'aquell període, redundant i autosignificant, volia convertir-se en la «cara» de la metròpolis, preludi, pròleg d'una de nova i incipient cara de la ciutat de consum.[9]

De productors a consumidors

Un any després de l'inici de les obres del gran aparador de la SEAT a la plaça Cerdà, el 1959, el ministre de Comerç Alberto Ullastres inaugurava la Fira Internacional de Mostres de Barcelona. Ullastres formava part d'un govern, nomenat l'any anterior, on hi havia una destacada presència dels tecnòcrates de l'Opus Dei, partidaris de potenciar el creixement econòmic sense democratitzar el sistema polític i situar l'economia espanyola en l'òrbita internacional. El procés s'havia iniciat el 1952 amb la celebració del Congrés Eucarístic.

El Congrés Eucarístic va ser plantejat com un gran acte de masses de fervor religiós i adhesió al règim, però l'objectiu final era la política internacional. La presència d'una delegació de congressistes nord-americans, presidida pel cardenal Spellman, sumà legitimitats al règim franquista, que un any després signava un conveni d'ajut al govern espanyol per un import de 226 milions de dòlars. El gruix dels diners, 141 milions, anava destinat a la compra d'armes i d'equipament militar; la resta, 85, a la compra de primeres matèries i maquinària de producció. En contrapartida, el govern espanyol cedia els terrenys necessaris per a la construcció de dues bases navals, a Rota i a Cartagena, i quatre bases aèries, a Saragossa, Torrejón de Ardoz, Morón i El Copero.

L'Església i el govern dels Estats Units es convertien en els avaladors internacionals del règim franquista. A partir d'aquell moment, Espanya entrà a la UNESCO el 1953; a l'ONU el 1955; a l'OIT el 1956; i a l'OECE, al Banc Mundial i al Fons Monetari Internacional el 1959.

El discurs del ministre Alberto Ullastres, en el marc de la Fira de Barcelona, duia per títol «Nuestro panorama comercial es optimista», i va ser reproduït íntegrament en el *Diario de la Feria* del dia 1 de juny.[10] El ministre anuncià el canvi d'estratègia en la política econòmica i comercial del règim, el Pla d'Estabilització, que seria aprovat posteriorment amb el nom de *Decreto-Ley de Nueva Ordenación Económica*: «No hay manera ahora de vivir

9. Beatriz Colomina, *Privacy and Publicity. Modern Architecture as Mass Media*, Cambridge, Mit Press, 1994. Existeix edició castellana: *Privacidad y publicidad: La arquitectura moderna como medio de comunicación de masas*, Murcia, CENDEAC, 2010.

10. *Diario de la Feria* (1/6/1958).

—deia el ministre— en ese aislamiento en el que pretendemos que las cosas de fuera no nos afecten o que las nuestras no afecten a los de fuera».

Per concloure l'acte, el ministre va fer un altre anunci: «La operación supermercado y su interés nacional». En el mateix marc de la fira, els Estats Units van ser presents amb un supermercat, còpia fidedigna d'un que existia a Washington. El Pavelló USA, on hi havia instal·lat el supermercat, ocupava una superfície de 19.000 metres quadrats plens de productes perfectament arrenglerats per a la seva exhibició. El dia dels Estats Units se celebrà, naturalment, al supermercat, i va ser presidit per l'ambaixador, Henry Cabot Lodge, qui adreçà aquestes paraules als assistents: «Hemos trasladado un pequeño rincón de los EE.UU. a la Feria de Barcelona».[11]

Més que del trasllat d'un espai, o dels productes que consumien als Estats Units, el supermercat era una exhibició del nivell de consum i de la voluntat d'exportar l'*American way of life*, una pràctica sistemàtica dels governs i empresaris nord-americans en plena guerra freda. El consum, la capacitat de consum, necessari o no, ja l'anunciaven quan deien que convertir en necessitat el que abans era considerat pecat —la gola— seria el gran atractiu, l'objectiu, i el mitjà, el supermercat.

Comprar, i si és possible, induir a comprar «más artículos de los que se puedan consumir».[12] Comprar, consumir. Inici d'un procés en què el reconeixement social vindrà donat per la capacitat de consum, pel nivell de consum.

11. Segura, *La modernitat a…*, pàg. 86

12. *Diario de la Feria* (7/6/1957).

La immigració a Barcelona, de la postguerra al *desarrollo*. Suburbialització, dictadura i conflicte

Martí Marín

Les explicacions canonitzades sobre el desenvolupament econòmic espanyol i català sota el franquisme porten associades unes dates extremes que solen ser 1959 (l'aprovació del Pla d'Estabilització) i 1973 (el punt d'arrencada de l'anomenada *crisi del petroli*), i una referència genèrica a la dècada dels anys seixanta com l'etapa fonamental de creixement. Naturalment, quan aquestes explicacions es fan més detallades la cronologia s'estén endavant i endarrere perquè ni 1959 es pot considerar any inicial de res —el desmuntatge de l'autarquia havia començat abans i els símptomes de recuperació dels nivells de 1935 també— ni 1973 resulta un any de cesura en les taxes de creixement —l'impacte de la crisi es retarda ben bé un any i el seu punt àlgid encara un parell d'anys més, coincidint amb els anys del canvi polític.

Costa molt més, en canvi, trobar el mateix tipus de consideracions detallades respecte de l'impacte de les migracions interiors en l'explicació de l'evolució de la societat espanyola sota la dictadura. Aquí la referència *obligada* són els moviments migratoris dels anys cinquanta i seixanta, i gairebé no serveix de res observar que la ciutat de Barcelona, protagonista evident d'aquests processos de canvi, registra creixements de població molt superiors els anys previs i que aquests —en moments de baixa natalitat— són fonamentalment imputables al creixement migratori. Enmig d'una postguerra de fam i misèria, el fenomen sobre el qual s'insisteix de manera més contundent és el de la —com ja veurem— presumpta reruralització que s'hauria produït els anys quaranta a la recerca de major seguretat alimentària. És com si la consideració forta —de causa a efecte— que el creixement econòmic ha de precedir al migratori per poder-lo explicar satisfactòriament, en uns termes simplistes que els estudis de població han descartat ja fa molt de temps, ens impedís plantejar-nos que les migracions, com tots els processos socials complexos, tenen tant d'efecte com de causa.[1] Les migracions tenen implicacions (socials

1. Vegeu Julio Alcaide Inchausti (dir.), *Evolución de la población española en el siglo xx, por provincias y comunidades autónomas*, I, Madrid, Fundación BBVA, 2007, pàg. 19 i 61, una obra consistent fonamentalment en dades demogràfiques revisades posades a disposició dels investigadors —i per això imprescindible—, que no pot evitar fer-se també ressò de l'explicació economicista, sense cap necessitat, com si fos norma d'obligatori compliment. Per a una crítica de les explicacions economicistes de les migracions vegeu Dudley Baines, *Migration in a Mature Economy. Emigration*

i polítiques) que no s'esgoten amb el seu corol·lari econòmic i demogràfic, però, sobretot, l'explicació economicista de la reruralització en els quaranta seguida de l'èxode rural massiu en els cinquanta i seixanta, com totes, té un origen i una història propis.[2]

En les pàgines que venen a continuació em proposo repassar i sistematitzar els coneixements que s'han anat acumulant en els darrers anys sobre els processos migratoris cap a Catalunya del període franquista, per tal d'oferir-ne una explicació més completa i amb la intenció d'introduir també algunes consideracions sobre com el règim franquista, a través dels seus organismes de propaganda de tot nivell, va provar d'escriure la seva pròpia història per a les generacions posteriors, en el mateix moment en què aquesta s'esdevenia, com una font més de legitimació de la seva actuació i del seu llegat.[3]

Barcelona en la postguerra: immigració en anys de fam i misèria

La ciutat de Barcelona va rebre durant la dècada dels anys quaranta —la de la més immediata postguerra— unes xifres rècord d'immigrants, procedents tant de les darreres empentes de la migració interna catalana, com de les zones tradicionals d'abans de la guerra (Aragó, València, Múrcia), com, encara, de noves zones de l'Espanya meridional (en particular Andalusia oriental i els territoris que formen l'actual comunitat autònoma de Castella-la Manxa). La gràfica 1 i la taula 1 ens mostren les dimensions del fenomen per comparació amb les dècades anteriors i posteriors, i les gràfiques 2 i 3 ens mostren la seva composició per origen, malgrat que aquestes darreres siguin dades incompletes i publicades capritxosament pels seus autors. El fenomen va passar relativament desapercebut entre l'opinió pública, en un país on aquesta havia quedat brutalment interferida des de 1939: semblava que l'única novetat a la ciutat, en aquest terreny, era l'augment de la mendicitat i la delinqüència a Ciutat

and Internal Migrations in England and Wales, 1861-1900, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, pàg. 6, 15, 141 i 205-206 i Klaus J. Bade, *Europa en movimiento. Las migraciones desde finales del siglo* XVIII *hasta nuestros días*, Barcelona, Crítica, 2003, pàg. 119-120.

2. El punt d'arrencada de la tesi de la reruralització correspon a Alfonso García Barbancho, *Las migraciones interiores españolas. Estudio cuantitativo desde 1900*, Madrid, Publicaciones del Instituto de Desarrollo Económico, 1967. (Un autor i un peu editorial que no eren només instàncies de recerca, sinó instàncies oficials integrades dins la *Comisaría del Plan de Desarrollo*, per la qual cosa és lícit sospitar de les seves consideracions introductòries).

3. He tractat amb anterioritat aquestes qüestions a Martí Marín, «Franquismo e inmigración interior: el caso de Sabadell (1939-1960)», *Historia Social*, 56 (2006), pàg. 131-151; Martí Marín, «Familiares pero desconocidas: las migraciones interiores durante el régimen franquista», dins Damián Alberto González Madrid (ed.), *El franquismo y la transición en España. Desmitificación y reconstrucción de la memoria de una época*, Madrid, Los Libros de la Catarata, 2008, pàg. 61-95 i Martí Marín, «Entre el *dret de fuga* i la *invasió pacífica*: prejudicis, polítiques i realitats de la immigració a Catalunya durant el Franquisme», *Recerques. Història, economia, cultura*, 58-59 (2010), pàg. 127-149.

Vella, protagonitzada per immigrants del tot indesitjables als quals només cabia detenir i expulsar.[4]

Detenir i expulsar era el que confessaven fer alguns consistoris urbans propers a Barcelona, com apareixia explicitat en una memòria d'activitats del de Sabadell el 1944, al marge de vestir de retòrica i beneficència el que era una labor eminentment policial. No en va, les necessitats d'atenció social que la ciutat tenia en la postguerra eren paoroses, amb o sense immigrants:

> El esfuerzo de la Municipalidad no se ha limitado a desarrollar y arraigar el sentimiento de hermandad entre los vecinos del Municipio, sino que lo ha expansionado hacia los que, atraídos por la fama industrial de que goza, adquieren el carácter de inmigrantes y que a causa de no encontrar trabajo continúan en estado de indigencia en que se hallaban al salir de sus respectivos pueblos.
>
> El Ayuntamiento acoge a estos náufragos hasta que obtienen una colocación y de no encontrarla después de un tiempo prudencial, los repatría a su punto de origen. Pero no siempre el encontrar trabajo algún individuo de la familia inmigrada significa la desaparición del citado estado de indigencia, pues aquella generalmente se forma de varias personas que no pueden ser atendidas con el jornal del que trabaja y la Corporación Municipal continúa para las mismas, la aplicación de sus sentimientos de piedad y misericordia.
>
> Este problema inmigratorio tiene una importancia extraordinaria y absorbe gran cantidad de medios personales y económicos de carácter municipal, al mismo tiempo que origina conflictos de orden privado a los que también llega la acción bienechora de la Alcaldía y de la Corporación para resolverlos, en el caso de que las medidas precautorias dictadas no den el resultado apetecido.
>
> Influye tanto el referido problema en la Beneficiencia, que puede afirmarse que él solo es objeto de gestión por parte de la misma, ya que si la Corporación Municipal se desentendiera de esta caritativa misión que nos la imponemos por estimar

4. Vegeu José Esteban Vilaró, *Un mundo insospechado en Barcelona*, Barcelona, Gráficas Alfa, 1945, amb un pròleg del Jefe del Negociado de Beneficencia de l'Ajuntament de Barcelona Carlos Verdós. L'autor, que es deia en realitat Josep Esteve Bartrina i Vilaró, treballava com a periodista en aquells moments a la revista falangista *Destino,* on havia publicat ja algun reportatge en el mateix to de denúncia de la mendicitat —fonamentalment practicada per immigrants, segons explicava— i de la perillositat social que aquesta comportava. Pel que fa a les xifres migratòries de la ciutat de Barcelona i del complex sencer de Catalunya en el segle xx, les referències són Anna Cabré, Francisco M. Muñoz, «Evolució demogràfica», dins Jaume Sobrequés (dir.), *Història de Barcelona*, 8, *Del creixement desordenat a la ciutat olímpica*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1997, pàg. 105-133 i Anna Cabré, Isabel Pujades, «La població: immigració i explosió demogràfica», dins Jordi Nadal, Jordi Maluquer, Carles Sudrià, Francesc Cabana (dirs.), *Història econòmica de la Catalunya contemporània, 5, segle xx. Població, agricultura i energia*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1989, pàg. 11-128.

Taula 1: Creixement de la població de la ciutat de Barcelona, 1930-1981.

Any	Població total	Període	Creixement en xifres absolutes			Creixement en percentatge		
			Total	Natural	Migratori	Total	Natural	Migratori
1930	1.055.565	1931-35	43.076	11.444	31.632	4,08	1,08	3,00
1935	1.048.641	1936-40	32.534	-20.531	53.065	3,10	-1,96	5,06
1940	1.081.175	1941-45	124.334	12.767	111.567	11,50	1,18	10,32
1945	1.205.509	1946-50	74.670	29.317	45.353	6,19	2,43	3,76
1950	1.280.179	1951-55	122.849	36.048	86.801	9,60	2,82	6,78
1955	1.403.028	1956-60	154.835	50.375	104.460	11,04	3,59	7,45
1960	1.557.863	1961-65	97.740	72.955	24.785	6,27	4,68	1,59
1965	1.655.603	1966-70	89.539	79.853	9.686	5,41	4,82	0,59
1970	1.745.142	1971-75	5.994	75.842	-69.848	0,34	4,35	-4,00
1975	1.751.136	1976-80	1.491	47.251	-45.760	0,09	2,70	-2,61
1981	1.761.235	TOTAL	747.062	395.321	351.741	70,77	37,45	33,32

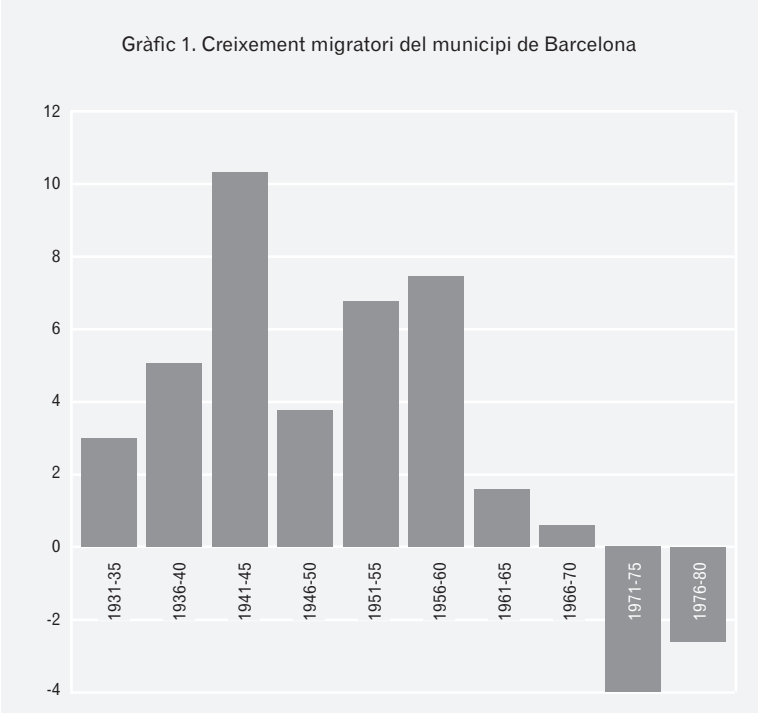
Font: Elaboració pròpia a partir d'Anna Cabré, Francisco M. Muñoz, «Evolució demogràfica», dins Jaume Sobrequés (dir.), Història de Barcelona, 8, *Del creixement desordenat a la ciutat olímpica*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1997, pàg. 110-111

que el sentimiento de hermandad ha de alcanzar a todos los españoles, la actuación benéfico-pública de la Ciudad tendría limitadísimo campo de acción.[5]

Aquesta fou, també, la política de l'Ajuntament de Barcelona en el període en què exerciren com a alcaldes Miquel Mateu (1939-1945) i el Baró de Terrades (1945-1951).[6] Els serveis municipals de beneficència i de policia es coordinaren per efectuar batudes periòdiques per les zones de la ciutat a les

5. Ayuntamiento de Sabadell, *Tres años de actuación*, Impremta Sallent, Sabadell, 1944, pàg. 27-28. El subratllat és meu. Sobre la misèria del Sabadell de postguerra i l'acció real de la beneficència municipal vegeu Martí Marín, *Sabadell: immigració, suburbialització i dictadura, 1939-1960* (inèdit), (dipositat al Museu d'Història de Sabadell), abril de 2003, pàg. 105-136.

6. Sobre la gestió municipal d'aquest període podeu consultar Martí Marín, «L'ajuntament franquista: de la postguerra al *desarrollismo* (1939-1973)» dins Manel Risques (dir.), *Història de l'Ajuntament de Barcelona, 2, De l'ocupació napoleònica a l'actualitat*, Barcelona, Editorial Enciclopèdia Catalana, 2008, pàg. 216-269.

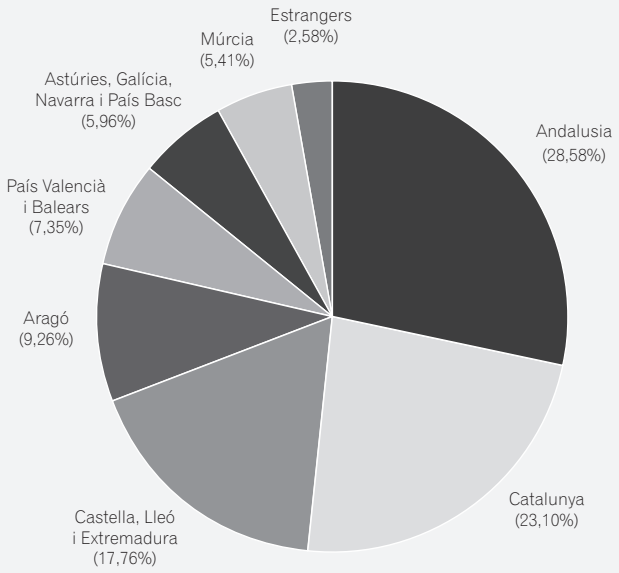


Font: Elaboració pròpia a partir d'Anna Cabré, Francisco M. Muñoz, «Evolució demogràfica», dins Jaume Sobrequés (dir.), Història de Barcelona, 8, *Del creixement desordenat a la ciutat olímpica*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1997, pàg. 110-111

quals s'instal·laven els nouvinguts —que com hem pogut comprovar en xifres no foren pas pocs—, amb independència de quines eren les seves activitats. L'objectiu era evitar la proliferació de barraques i altres formes d'habitatge precari —a l'entorn de Montjuïc, del Carmel, etc.—, així com el fenomen dels «sense sostre» que era endèmic a la Ciutat Vella, en una època en la qual la construcció d'habitatge nou havia caigut en picat.[7] Al costat planava també una certa alarma sanitària, ja que el percentatge de defuncions per tuberculosi —ja tradicionalment elevat a la ciutat— s'havia disparat, passant del 9,04 per cent de 1940 al 12,90 per cent de 1943 i, encara, al 13,16 per cent de 1945, en un context d'alta mortalitat general (sempre superior al 10 per mil, en el

7. Per a la crisi de la construcció en la postguerra vegeu Xavier Tafunell, «La construcció: una gran indústria i un gran negoci», dins Jordi Nadal, Jordi Maluquer, Carles Sudrià, Francesc Cabana (dirs.), *Història econòmica de la Catalunya contemporània, 6, Segle xx. Indústria, finances i turisme*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1989, pàg. 211-241.

Gràfic 2. Principals procedències dels habitants de Barcelona, segons el lloc de naixement



Font: Elaboració pròpia a partir de Jaime Nualart, «El aumento de población, factor determinante del problema suburbial» dins [Rogelio DUOCASTELLA (ed.)], *Los suburbios 1957*, Barcelona, Gráficas Levante, 1957, pàg. 18

període).[8] Semblava que la tuberculosi havia acabat substituint com a motiu d'alarma sociosanitària vinculada a la immigració el vell mite de la conjuntivitis tracomatosa que Carles Sentis havia atribuït als murcians d'abans de la guerra, per justificar-ne l'exclusió.[9]

Les mesures concretes passaven, per tant, per l'enderroc d'aquestes construccions d'urgència i la detenció i el trasllat dels ocupants als dipòsits municipals de presos i, fins i tot, arribat el cas, la seva expulsió de la ciutat,

8. Cabré, Muñoz, «Evolució demogràfica», pàg. 113 i 116. Vegeu també Clemente García Luquero, *La tuberculosis como problema social-sanitario*, Barcelona, Casa Provincial de Caridad, 1950. També a Sabadell, les autoritats vinculaven els suburbis a l'augment de la tuberculosi, tant des de l'Ajuntament com des de l'Obra Social de la Caixa d'Estalvis de Sabadell: *La tuberculosis en la edad escolar en Sabadell (curso 1947-48)*, Sabadell, Ayuntamiento de Sabadell, Delegación de los Servicios de Cultura, 1950.

9. Carles Sentís, *Viatge en Transmiserià. Crònica viscuda de la primera gran emigració a Catalunya*, Barcelona, La Campana, 1994. El llibre és una impúdica reedició sense cap tipus de revisió ni context d'uns articles racistes que l'autor havia publicat de jove —a principis dels anys trenta— a la revista *Mirador*.

tal com es feia a Sabadell o a Madrid, malgrat que les evidències sobre la capital d'Espanya resultin encara fragmentàries.[10] Aquestes activitats foren progressivament normalitzades fins a la instal·lació l'11 de març de 1945 a l'antic Pavelló de les Missions de l'Exposició Universal de 1929, a Montjuïc, del Centre de Classificació d'Indigents, centre de detenció i deportació sistemàtic que arribaria a fer-se tristament cèlebre a la ciutat, tot i restar envoltat d'una aurèola de misteri que feu que, mentre per a moltes persones era una estampa sinistra molt present en les seves vides, per a d'altres era una presència completament ignorada.[11]

Fou després de la vaga de tramvies de 1951 quan la persecució de la immigració a Barcelona —ja sota l'alcalde Antonio Maria Simarro (1951-1957)— arribà al paroxisme. Una circular del governador civil Felipe Acedo (1951-1960), del 4 d'octubre de 1952, ordenà la vigilància sistemàtica de les estacions d'autobusos i ferrocarrils, el tancament dels solars urbans, la realització més freqüent de ràtzies als poblats barraquistes per comprovar que no creixien —acompanyada de la col·locació de nombres i lletres de referència postal als habitatges considerats legals— i l'organització de combois ferroviaris mensuals de deportació en direcció contrària a la de les tradicionals rutes d'entrada a Barcelona, des del sud (*Sevillano*) i des de l'oest (*Shangai*). Un càlcul de mínims efectuat a partir de les factures dels combois conservades al Govern Civil de Barcelona ha donat un resultat de 15.000 deportats entre 1952 i 1957, que foren conseqüència directa de la política d'Acedo, interrompuda quan el nou govern que prengué possessió el 1957 efectuà un gir en tot el conjunt de la política migratòria del règim.[12]

En anys de fam i de misèria com foren aquells —la cartilla de racionament no fou suprimida fins a 1952—, les xifres rècord d'immigrants re-

10. Vegeu Miguel Siguán, *Del campo al suburbio. Un estudio sobre la inmigración interior en España*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1959, pàg. 53-204 i 242-248. En les entrevistes realitzades per Siguán a cent famílies s'esmenten desnonaments per «habitatge il·legal» i enderrocs d'habitatges —vegeu per exemple pàg. 184, 185 i 188— sense cap mena de referència a la destinació final de les famílies desnonades, quan cal presumir que en una publicació del CSIC no deixarien de consignar l'acolliment de les famílies a càrrec de la beneficència pública.

11. Vegeu Imma Boj, Jaume V. Aroca, «La repressió de la immigració: les contradiccions del franquisme», dins Martí Marín (dir.), *Memòries del viatge, 1940-1975*, Barcelona, Museu d'Història de la Immigració a Catalunya, 2009, pàg. 72-86.

12. Els càlculs es poden trobar a Imma Boj, Jaume V. Aroca, «El Pavelló de les Missions. La repressió de la immigració», *L'Avenç*, 298 (2005), pàg. 38-44. El tomb en la política migratòria de 1957 ha estat examinat des de perspectives diferents per Boj, Aroca, «La repressió de…»; Marín, «Franquismo e inmigración…», per a la migració interior i, pel que fa a l'exterior, pel llibre ja clàssic de Jesús García Fernández, *La emigración exterior de España*, Barcelona, Ariel, 1965 i, en monografia molt recent, per José Babiano, Ana Fernández Asperilla, *La patria en la maleta. Historia social de la emigración española a Europa*, Madrid, Fundación 1ero de Mayo/Ediciones GPS, 2009, pàg. 5-49.

gistrades a la ciutat de Barcelona fins provocar l'alarma i la dura intervenció d'Acedo requereixen una explicació detallada que vagi més enllà del tòpic de «la gana». De gana també se'n patia a Barcelona, i no pas menys que a les zones d'origen dels immigrants, sinó més aviat al contrari.

Fou Angelina Puig la primera investigadora que cridà l'atenció sobre altra mena de motivacions (no només econòmiques) per a les migracions interiors en la postguerra.[13] El fet que l'objecte del seu treball, en primera instància, no fos directament les migracions sinó el sorgiment dels nous barris de les ciutats catalanes a partir de la transformació dels suburbis, amb la presentació d'un cas local —el de Torre Romeu, a Sabadell— va allunyar la seva autora dels debats demogràfics internacionals sobre les causes de les migracions (enteses de forma genèrica). El posterior abandonament de la recerca per motius professionals va deixar la seva brillant tasca malauradament inconclusa.[14] Això no obstant, el seu treball d'entrevistes va obrir un filó que no havia pogut ser detectat abans per demògrafs ni historiadors de l'economia, quan va poder establir que la derrota en la Guerra Civil i la repressió patida a continuació s'havia convertit per a moltes persones en un factor determinant de la seva decisió d'emigrar cap a Catalunya.[15] Naturalment, era aquesta una via que calia treballar molt més. No hi havia hagut també represaliats a Catalunya? I no se'ls havia acudit emigrar també? Havien estat els represaliats un nombre tant significatiu per omplir els rengles d'una migració massiva?

La solució del problema s'ha pogut establir en diverses direccions. La primera —i més òbvia— és que la proximitat de la frontera amb França va fer més senzilla la possibilitat de marxar a l'exili abans que la derrota militar no es consumés del tot i, per tant, els candidats a emigrar més endavant, per al cas català, havien disminuït sensiblement. En segon lloc, la sobrerepresentació de represaliats polítics directes entre els immigrants de Pedro Martínez (Granada) entrevistats per Angelina Puig els anys vuitanta procedia del caràcter de la mateixa selecció d'informants de la investigadora: activistes veïnals i sindicals i les seves famílies. Això impedia veure que el resultat de la Guerra Civil havia estat un factor de migració també entre derrotats no directament objecte de represàlies polítiques i fins i tot entre persones que no es podien

13. Angelina Puig, *De Pedro Martínez a Sabadell: l'emigració, una realitat no exclusivament econòmica, 1920-1975* (tesi doctoral), UAB, 1991.

14. El seu treball anterior havia estat Angelina Puig, *Naixement i creixement dels barris perifèrics a les ciutats industrials de Catalunya. Història viva de Torre-Romeu, Sabadell* (memòria de doctorat), UAB, 1989.

15. Vegeu una de les poques parts publicades de la seva recerca: Angelina Puig, «La Guerra Civil espanyola, una causa de l'emigració andalusa en la dècada dels cinquanta?», *Recerques*, 31 (1995), pàg. 53-69.

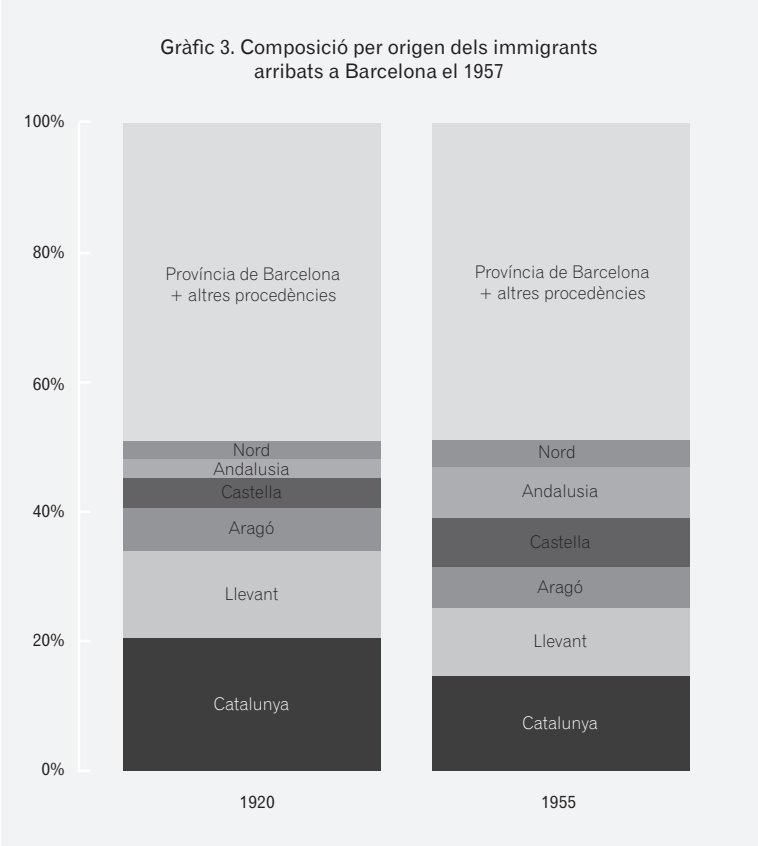
considerar derrotades però a les quals tot un món se'ls havia esfondrat definitivament en el complex i variat món de les zones rurals espanyoles, incloses les catalanes.[16]

El motiu fonamental de conflicte en els espais rurals espanyols i catalans des de la revolució liberal havia estat la propietat de la terra en les seves diverses modalitats —no crec que a hores d'ara calgui insistir-hi gaire—, que enfrontava jornalers amb terratinents, en el cas clàssic i tant repetit del latifundi meridional, però també arrendataris i parcers amb altres terratinents, tant meridionals com septentrionals, per dir-ho així. El resultat de la Guerra Civil va resoldre el conflicte definitivament a favor dels propietaris. Per tant, romandre al poble significava resignar-se de forma permanent, com a mínim, a un *statu quo ante* previ a la formació de cap mena de sindicalisme agrari. Anant més enllà, la manca de defensa sindical dels treballadors agrícoles permetia un enduriment de les seves condicions de treball mai vist en el segle XX, de la mateixa manera que permetia desnonaments d'arrendataris i parcers i, fins i tot, abusos sistemàtics *extralaborals* —si se m'accepta l'evident eufemisme— en el cas que el jornaler, arrendatari o parcer hagués estat un activista sindical més o menys destacat, o en el cas —tampoc improbable— d'un propietari o administrador amb ganes d'exercir de forma absoluta el nou poder adquirit. L'única solució viable per a l'insubmís, si hom aconseguia la informació i els contactes imprescindibles o si s'estava ben disposat a una aventura solitària i perillosa —car viatjar en la postguerra implicava haver-se d'identificar cada dos per tres i disposar de permisos i salconduits diversos—, podia ser la de convertir-se en emigrant.[17]

A partir d'aquí l'efecte de pilota de neu podia esdevenir —com així va ser— imparable. Primer es van desplaçar els pioners, majoritàriament «vençuts conscients», disposats a sortejar les dificultats del transport, de la manca de salconduits (imprescindibles per abandonar una província i, en ocasions, una població determinada), de la paorosa manca d'habitatge a l'arribada i de la, ben aviat sentida, repressió. Darrere seu acabaren per desplaçar-se moltes altres persones que imitaren aquella actitud valenta i que pogueren aprofitar

16. Vegeu les consideracions efectuades sobre el tema a Martí Marín, «Franquisme i món rural: apunts sobre els anys de la llarga postguerra», *Estudis d'Història Agrària*, 16 (2003), pàg. 21-37.

17. Sobre la importància de la informació i els contactes en el procés migratori vegeu Ivan Bordetas, «El viatge: canals d'informació, rutes i condicions d'arribada» dins Marín (dir.), *Memòries del…*, pàg. 33-50. Sobre l'obsessió del *Nuevo Estado* per la identificació dels seus ciutadans —gairebé diria que «subdits»— vegeu Martí Marín, «La gestación del Documento Nacional de Identidad: un proyecto de control totalitario para la España franquista», dins Carlos Navajas, Diego Iturriaga (eds.), *Novísima. Actas del II Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo*, Logroño, Universidad de la Rioja, 2010, pàg. 323-338. Aquesta darrera publicació citada es va publicar en format electrònic, <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3313002>.



Font: Maria de Bolós, «La inmigración en Barcelona en los últimos decenios», *Estudios Geográficos*, 75 (1959), pàg. 239

les cadenes migratòries que acabà per establir —com sempre passa en aquest tipus de fenomen— el parentiu, l'amistat, la coterraneïtat, etc. Com que el primer objectiu migratori no fou la gran ciutat industrial o de serveis (Barcelona o Madrid) a causa de les dificultats de tot ordre que acompanyaven el desplaçament, l'objectiu intermedi de la migració fou la capital de la província. Com es pot veure a les gràfiques 3 i 4, el creixement migratori dels anys quaranta no fou cosa específica de Barcelona i, en termes proporcionals a la població, hi hagué veritables *allaus* a modestes capitals que difícilment havien tingut mai gaire atractiu migratori, com ara Badajoz, León o Burgos.

L'alternativa a la capital també podia ser qualsevol població propera, mínimament urbana, on es pogués començar de nou, no només amb una feina diferent sinó també des de l'anonimat, que era, com és comprensible, un dels objectius fonamentals, tal com fins i tot alguna autoritat del règim va

reconèixer —tardanament i com de passada—, aprofitant, això sí, per explicar que de «refugiats interiors» n'hi havia hagut de dues menes en dues èpoques diferents, la guerra i la postguerra:

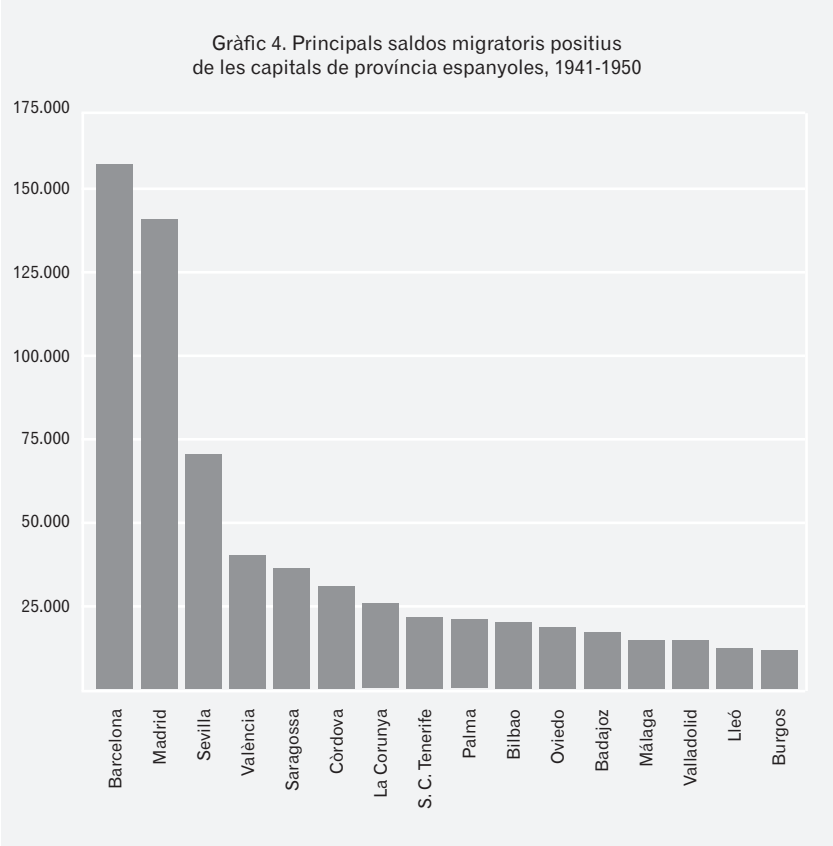
> Tampoco pueden olvidarse las consecuencias de nuestra guerra que apartaron de los pueblos a las familias patricias que lograron salvar su vida con la evasión […]. Otras veces son los elementos contrarios, que han preferido pasar desapercibidos en la ciudad.[18]

En el treball modèlic de Juan Carlos Santervás es poden observar els importantíssims moviments migratoris interns de la província de Badajoz en la dècada de 1941-1950. En els repertoris de xifres publicades, la província de Badajoz oferia de cara a l'exterior un saldo migratori negatiu molt modest (-5.152), inferior al de les dues dècades anteriors i posteriors, cosa que havia portat a pensar que la gran migració extremenya havia estat un procés veritablement tardà i que no hi havia hagut migracions a la zona en la postguerra, quan la realitat havia estat la contrària. En un primer moment la ruta migratòria portava dels municipis més petits als de majors dimensions —de cinc a deu mil habitants— o bé a la capital. A la fi, en una segona onada, els emigrants abandonaven la població a la qual s'havien «refugiat» en marxar del poble i seguien fins a les grans ciutats, ja fora d'Extremadura.[19]

En aquest context exposat podem contestar les preguntes que ens hem fet abans. A Catalunya, passat el primer allau de refugiats cap a l'exili, la presència d'una xarxa urbana forta i consolidada va convertir aquests moviments migratoris de postguerra en purament interiors, de la mateixa manera que el pes demogràfic inferior de les àrees rurals va contribuir a emmascarar-los en comparació amb els d'altres zones espanyoles. A més, a ciutat, i molt especialment a Barcelona, l'anonimat es podia obtenir canviant de barri o desplaçant-se uns pocs kilòmetres a treballar en una ciutat propera. La possibilitat contrària a l'èxode rural, suggerida per alguns investigadors, resultava simplement impossible: les àrees rurals no són aptes per a l'anonimat, tindrien problemes d'habitatge molt superiors en cas d'arribada massiva de nous veïns i resulten encara

18. Aurelio Joaniquet, «Influencia de la estructura económica de España en los movimientos migratorios internos», dins [Rogelio Duocastella (ed.)], *Los suburbios 1957*, Barcelona, Gráficas Levante, 1957, pàg. 30. Joaniquet, antic secretari del Comte d'Egara, Alfons Sala, havia entrat dins la FET-JONS amb armes i bagatges i s'havia anat promocionant en els seus rengles fins arribar a ser regidor de l'Ajuntament de Barcelona (1939-1945), membre del *Consejo Nacional de FET y de las JONS* (1939-1943) i *Procurador en Cortes* (1943). La seva carrera s'aturà el 1943 quan feu costat a la restauració de la monarquia en la figura de Juan de Borbón i resultà cessat de gairebé tots els seus càrrecs. Desprès trigà alguns anys a recuperar-se.

19. Vegeu Juan Carlos Santervás, *República, Guerra Civil y primer franquismo en Valverde de Llerena (1931-1947)*, Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, 2007, pàg. 165-180.

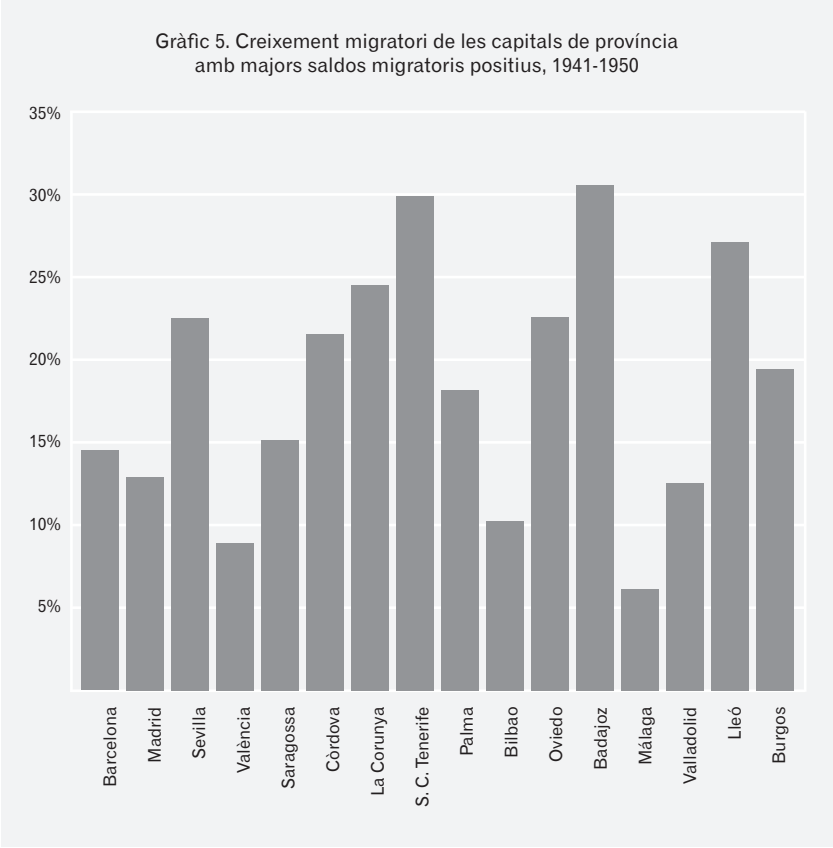


Font: Elaboració pròpia a partir d'Anna Cabré, Francisco M. Muñoz, «Evolució demogràfica», dins Jaume Sobrequés (dir.), *Història de Barcelona*, 8, *Del creixement desordenat a la ciutat olímpica*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1997, pàg. 110-111 i Alfonso García Barbancho, *Las migraciones interiores españolas. Estudio cuantitativo desde 1900*, Madrid, Publicaciones del Instituto de Desarrollo Económico, 1967

més difícils d'accedir-hi en termes de transport. En la postguerra, a les àrees rurals s'hi anava ocasionalment o en alguns casos sistemàticament a comprar aliments fora del control de la cartilla de racionament i de la Fiscalia de Taxes, ara per a consum propi, ara per a aquell estraperlo dels pobres que ajudava a sobreviure o fins i tot per robar, però mai per quedar-s'hi.

Naturalment, en aquestes circumstàncies no n'hi ha prou a certificar amb dades oficials la presència —incontestable— de fortes migracions interiors en els quaranta.[20] És important destacar també que es tracta de

20. A més de les gràfiques aportades, poden consultar-se les xifres actualitzades de migracions interiors a Alcaide Inchausti (dir.), *Evolución de la…* De fet, ja les xifres de García Barbancho, *Las*



Font: Elaboració pròpia a partir d'Anna Cabré, Francisco M. Muñoz, «Evolució demogràfica», dins Jaume Sobrequés (dir.), *Història de Barcelona*, 8, *Del creixement desordenat a la ciutat olímpica*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1997, pàg. 110-111 i Alfonso García Barbancho, *Las migraciones interiores españolas. Estudio cuantitativo desde 1900*, Madrid, Publicaciones del Instituto de Desarrollo Económico, 1967

xifres de mínims que difícilment podran ser mai corregides de forma prou acurada, perquè es tracta d'un cas de subregistre per motius «d'il·legalitat». Si avui resulta merament estimatiu oferir dades d'immigrants «sense papers», els càlculs que podrien arribar a efectuar-se sobre aquest mateix fenomen seixanta anys enrere serien totalment incomplets gairebé per definició.[21]

migraciones interiores…, mostraven uns moviments migratoris interns camp-ciutat d'elevada intensitat, tot i la insistència de l'autor en la introducció del llibre en convertir-los en moviments de signe contrari ciutat-camp (amb una impunitat inaudita).

21. Sobre els problemes de comptabilitzar immigrants en general i, en particular, en les circumstàncies de la postguerra vegeu Martí Marín, «Fluxos, *stocks*, periodicitat i orígens», dins Marín (dir.), *Memòries del*…, pàg. 13-32.

Tal com reconeixia en una publicació oficial de 1959 Miguel Siguán, en el marc dels seus estudis sobre el caràcter de les migracions recents, el registre de les migracions i la realitat de les migracions no eren qüestions que anessin precisament de la mà:

> Hay que contar, además, con la existencia de una migración no controlada y que retrasa su empadronamiento, y que puede alcanzar, para el período considerado [1956-1957], cifras elevadas (quizá un 40 por ciento en más). Esta deformación de las cifras afecta, sobre todo, a las provincias con emigrantes de bajo nivel social. […] En la emigración a Madrid en el año 1957 se advierte un claro descenso respecto al año anterior, por efecto de la legislación restrictiva puesta en vigor. Concretamente, los empadronamientos en el último trimestre han descendido a la décima parte de la media anterior por trimestre. Pero puede discutirse si esto corresponde a un descenso real de la inmigración o simplemente de la capacidad legal para inscribirse.[22]

Per les mateixes dates la presència de nuclis de barraquistes fora de qualsevol empadronament era un fenomen conegut arreu de la xarxa urbana espanyola i catalana. A Sabadell, el 1955, la destrucció d'un d'aquests nuclis va significar haver de plantejar-se si empadronar o expulsar les 1.320 persones que residien en 49 barraques i 307 coves a la llera del riu Ripoll.[23] A Barcelona, durant la celebració de la Setmana del Suburbi —una iniciativa catòlica que comptava amb el suport del bisbat—, el 1957, Jaume Nualart explicava com el 1929 ja hi havia a a la ciutat 6.478 barraques registrades, però que aquestes havien passat a ser 12.494 el 1955, amb aproximadament 66.000 persones habitant-les, a les quals calia sumar les 63.000 que vivien en zones «más o menos urbanizadas» (sic.): sembla evident que eren majoria les que estaven fora de qualsevol padró, sobretot si pensem en la facilitat amb què van ser reallotjades fora de la ciutat, poc després, per l'alcalde Josep Maria de Porcioles (1957-1973) alguns milers d'elles —les que habitaven algunes àrees de Montjuïc—, especialment a Sant Adrià de Besòs, sense provocar el col·lapse de les oficines del padró.[24]

22. Siguán, *Del campo al…*, pàg. 40-41.

23. Marín, *Sabadell: immigració, suburbialització…,* pàg. 210-230.

24. Jaime Nualart, «El aumento de población, factor determinante del problema suburbial» dins [Duocastella], *Los suburbios 1957…*, pàg. 11-18.

L'hora del debats: immigració, represa de l'oposició i ocultació franquista

Els darrers paràgrafs sobre la dificultat de comptabilitzar immigrants a causa del subregistre ens introdueixen a allò que es destapà a mitjan anys cinquanta com un gran tema de debat, ara ja en públic: el problema migratori i les solucions que calia aplicar-li. Des de feia ja alguns anys les organitzacions especialitzades seglars de l'Església Catòlica, la Joventut Obrera Catòlica (JOC), les Germandats Obreres d'Acció Catòlica (HOAC) i Càrites, especialment, tenien presència als suburbis i procuraven fer una doble tasca de recatolització i assistència social, amb cura especial per l'observança dels sagraments entre la població que els habitava, sembla que no gaire practicant.[25] Tot i que l'impuls inicial corresponia al primer objectiu —en la línia del que havien estat les Santes Missions a les ciutats obreres i *roges* de la immediata postguerra—,[26] ben aviat va quedar clar als ulls dels dirigents i observadors d'aquella tasca que el primer objectiu no s'aconseguiria sense una aposta ferma pel segon. Era evident que calia posar en pràctica una tasca d'atracció dels immigrants descreguts, per exemple a través de les inexistents escoles, mitjà «de irradiación de influencia apostólica de la Iglesia sobre la juventud, tan alejada hoy día de las esferas de influencia parroquiales».[27] Era molt sentida la necessitat de l'organització d'una veritable assistència social pública —en darrera instància sota el control de l'Estat— però gestionada per l'Església i per la patronal industrial, i nombroses veus estaven fent-se escoltar en aquest sentit.[28] Tot i així, encara en la Setmana del Suburbi esmentada, hi havia qui afirmava que:

> […] los problemas más graves para el inmigrante no son los económicos, sino los de orden moral y religioso […] [per solucionar-ho] nada mejor que crear una institución idónea, un organismo permanente en íntima conexión con las Casas Regionales y con las parroquias suburbiales, para que, por la oración, que juzgo

25. Vegeu, per exemple, Rogelio Duocastella, *Mataró 1955: estudio de sociología religiosa sobre una ciudad industrial española*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1961.

26. Vegeu Antonio Francisco Canales, «L'Església triomfant» dins Borja de Riquer (dir.), *Història, política, societat i cultura dels Països Catalans, 10, La llarga postguerra, 1939-1960*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1997, pàg. 176-193.

27. Rogelio Duocastella, «Prefacio», dins [Duocastella], *Los suburbios 1957…*, pàg. 7.

28. Vegeu Siguán, *Del campo al…*, pàg. 16; Nualart, «El aumento de…», pàg. 15-16; Pedro Calafell, «Servicios asistenciales en los suburbios», dins [Duocastella], *Los suburbios 1957…*, pàg. 73-84. En la mateixa direcció, però insistint principalment en la necessitat de la col·laboració patronal en la construcció d'habitatges, s'havien pronunciat el governador civil Acedo i l'alcalde de Sabadell Josep Maria Marcet (1940-1960): José María Marcet, Felipe Acedo; *El problema de la vivienda en Sabadell*, Sabadell, Imprenta Linograf, 1952 i José María Marcet, *Mi ciudad y yo. Veinte años en una alcaldía. 1940-1960*, Barcelona, Duplex, 1963, pàg. 286-308.

> principalísima, el estudio y el trabajo, pueda llevarse a buen término tanto buen deseo como se tiene.[29]

L'ofensiva catòlica per a la construcció d'esglésies en els suburbis, amb constitució de parròquies noves, acompanyades d'algunes formes incipients d'assistència social i de centres cívics al seu redós fou un èxit relatiu.[30] La pràctica religiosa no arribaria a recuperar-se mai del tot, tot i que la militància seglar sí que va augmentar. Això sí, amb una «perillosa deriva» que l'acostà progressivament als cercles de l'oposició política, en tot el seu ventall de variants ideològiques de la dreta a l'esquerra, marxisme inclòs. Aquesta deriva va tenir molt a veure amb la situació dels suburbis —més tard barris— i amb les dificultats de tota mena amb les quals topava l'acció social catòlica, sobretot les degudes a les actituds de les autoritats locals quan aquestes traduïen en decisions pràctiques una política d'Estat que no podia rebre altre qualificatiu que el de «classista», a l'hora de fer front als problemes dels barris més populars i joves de les ciutats del país.[31] No és estrany que el moviment veïnal fos més procliu encara que el sindical a la penetració de discursos anticapitalistes.[32]

Tanmateix, l'efecte més durador del toc d'atenció del catolicisme social, combinat amb el tomb polític del règim de 1957 va ser el de disparar polèmiques (sempre, com caracteritzava la tutela que el règim establia en aquests afers, «dentro de un orden»). Diverses revistes de difusió minoritària —catòliques primer, més tard veïnals, professionals, etc.— i poc a poc, alguns diaris, començaren a fer-se ressò del que calia fer amb els suburbis. Naturalment, ara que l'opció política era tolerar les migracions —sense que això impedís vigilar-ne les possibles conseqüències dins i fora d'Espanya—, les discussions

29. José Pereña, «La adaptación del inmigrante» dins [Duocastella], *Los suburbios 1957…*, pàg. 36-37 i 39.

30. Sobre la xarxa assistencial catòlica (encara per investigar), amb implicació d'algunes patronals locals, vegeu l'exemple d'exercici testimonial de Pilar Porcel, *Vint anys d'assistents socials al Vallès Occidental*, Terrassa, Editora Pedagògica, 1980 i *De les arrels a la maduresa. El caminar dels treballadors socials pel Vallès Occidental*, Santa Eulàlia de Ronçana, Col·legi Oficial de Diplomats en Treball Social i Assistents Socials de Catalunya, 2000.

31. Vegeu, per exemple, el cas del moviment veïnal a Ivan Bordetas, *Del suburbio al barrio: los orígenes del movimiento vecinal en Barcelona (1966-1974)* (tesi de llicenciatura), UAB, 2009; Ivan Bordetas, «De la supervivència a la resistència: la gestació del moviment veïnal a la Catalunya franquista», dins Carme Molinero, Pere Ysàs (coords.), *Construint la ciutat democràtica. El moviment veïnal durant el tardofranquisme i la transició*, Barcelona, Icària/Memorial Democràtic/UAB, 2010, pàg. 35-112 i José Miguel Cuesta, *El moviment veïnal a Llefià (Badalona)* (tesi de llicenciatura), UAB, 2010.

32. Vegeu Ricard Martínez, «Construir futurs. La dimensió anticapitalista del moviment veïnal», dins Molinero, Ysàs, *Construint la ciutat…*, pàg. 265-317.

se centraren en les fórmules per aconseguir la integració del suburbi —ara ja, barri— dins la comunitat urbana.[33]

Al costat, i de forma més discreta, començà a desenvolupar-se un altre tipus de discussió, centrada en la integració específica de la immigració a Catalunya en termes nacionals i que travessaria tots els rengles de l'oposició política a partir del seu esclat entre dos pols diferents, però no necessàriament contradictoris a llarg termini, que simbolitzen perfectament Francesc Candel i Jordi Pujol: la perspectiva, diguem-ne, dels immigrants, tot i el caràcter plenament *arrelat* de Candel que vivia a Catalunya des de la seva primera infància, i la dels nacionalistes autòctons, representada per Pujol, amb una notable transversalitat política malgrat els seus orígens en el catolicisme militant.[34]

Enmig de l'animat —i a voltes tens— debat, la política repressiva efectuada sobre les migracions interiors per espai de gairebé dues dècades quedà enterrada, la qual cosa va donar lloc a no pocs equívocs sobre el paper que el règim havia tingut en la contenció o en l'afavoriment de les mateixes.[35]

Només aquest context de noves preocupacions per part de l'oposició política en plena recuperació i per part del conjunt social —règim inclòs, d'alguna manera— per donar sortida a les angoixes que el present plantejava als suburbis pot explicar com el règim aconseguí emmascarar la seva política anterior a través de la imposició d'una explicació aparentment científica, purament demogràfica i econòmica: qui, fora de l'acadèmia, a mitjan anys seixanta, es preocuparia de discutir-la? I el protagonista, malgrat l'aparent insignificança que avui pugui tenir el personatge, fou Alfonso García Barbancho, en tant que fou el pioner de la canonització d'una explicació que ha arribat fins avui. García Barbancho (1919-1988), estadístic i economista, entrà a formar part el 1943 del Cos Facultatiu d'Estadística del Ministeri de Treball —regentat aleshores per Girón de Velasco—, fou membre des de la

33. Aquest fou el títol d'una de les monografies més completes presentades sobre el tema en aquells moments: Carme Obradors, *La integración del suburbio en la comunidad urbana*, Barcelona, Nova Terra, 1966. Pel que fa al control dels immigrants fora d'Espanya vegeu Babiano, Fernández Asperilla, *La patria en…*, pàg. 32-43.

34. Les obres de referència són, com és ben conegut: Francesc Candel, *Els altres catalans*, Barcelona, Edicions 62, 1964 i Jordi Pujol, *La immigració, problema i esperança de Catalunya*, Barcelona, Nova Terra, 1976, obra aquesta que fou redactada i difosa per primer cop a finals dels anys cinquanta, tot i la seva molt tardana publicació. Les trajectòries d'ambdós personatges poden resseguir-se als seus llibres de memòries, tot i que el de Candel s'interromp en la seva *joventut*: Francesc Candel, *Primera història, primera memòria*, Barcelona, Edicions 62, 2006 i Jordi Pujol, *Memòries. Història d'una convicció (1930-1980)*, Barcelona, Proa, 2007.

35. És el que vaig provar d'explicar en la segona part de Marín, «Entre el *dret…*»: de quina manera les discussions polítiques sobre la immigració a Catalunya dels anys seixanta i setanta no poden ser avaluades de forma correcta sense tenir en compte el que havia passat a Catalunya en els vint anys anteriors lluny de l'abast de l'opinió pública.

seva creació el 1945 de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) i el 1948 es doctorà en Ciències Econòmiques per la nova i assenyalada Facultat de Ciències Polítiques i Econòmiques de la Universitat Central de Madrid, on de seguida aconseguí la plaça d'ajudant de càtedra. Formà part d'una «generación de estadísticos y matemáticos [que] sustituyó las bajas que había sufrido la Dirección General [de Treball] en los años anteriores»,[36] a causa, naturalment, de l'exili i la depuració. La seva proximitat al règim era un fet més que notori, amb un moment culminant que fou, sens dubte, el seu ingrés el 1957 —precisament!— dins del Gabinet de la Presidència del Govern com a delegat de l'INE. Còmodament instal·lat dins el govern i dins l'acadèmia —arribaria a catedràtic el 1962, entre 1960 i 1967, publicà tres articles de la *Revista de Estudios Agrosociales* (creada pel Ministeri d'Agricultura el 1952) que havien de servir com a pautes del llibre que acabaria publicant el mateix 1967, *Las migraciones interiores españolas. Estudio cuantitativo desde 1900*, i que fou el veritable tret de sortida de la tesi de reruralització de la població espanyola en la postguerra (vegeu la nota 2).[37]

La tesi de l'autor estava resumida en la introducció del llibre esmentat, d'altra banda un pur i dur compendi de taules de saldos migratoris per partits judicials i de càlculs percentuals simples sobre aquests saldos:

> El decenio de 1921-1930 es un decenio de grandes corrientes migratorias. Pero este proceso de urbanización se vio truncado en el decenio siguiente a consecuencia de la crisis económica mundial, que hizo retornar a España a muchos emigrantes exteriores; a la segunda República española y, más tarde, a nuestra guerra civil. El decenio de 1941-1950 acusa una regresión hacia las actividades agrarias, debido, de una parte, al estado en que quedó la industria española, y, de otra, al bajo nivel de consumo de la población, lo que hizo que la demanda se orientara casi exclusivamente hacia la alimentación. Todo ello, unido al bloqueo económico a que fue sometida España al término de la segunda guerra mundial, hizo que la agricultura se convirtiera en una actividad más predominante que lo fuera en tiempos anteriores. Esto, naturalmente, detuvo el proceso de urbanización, cosa que se registra fundamentalmente en el decenio 1935-1945.[38]

36. Juan Sánchez-Lafuente, «Alfonso García Barbancho, "in memoriam"», *Estudios Regionales*, 21 (1988), pàg. 125-128. La major part de les dades biogràfiques del personatge procedeixen d'aquest article i de Manuel Delgado, «El perfil científico de Alfonso García Barbancho», *Estudios Regionales*, 21 (1988), pàg. 129-136.

37. Els articles eren: Alfonso García Barbancho, «Los movimientos migratorios en España», *Revista de Estudios Agrosociales*, 33 (1960), pàg. 7-84; «Los movimientos migratorios en España (II)», *Revista de Estudios Agrosociales*, 43 (1963), pàg. 47-88 i «Las migraciones interiores españolas y su repercusión sobre la población agraria», *Revista de Estudios Agrosociales*, 58 (1967), pàg. 7-31.

38. García Barbancho, «Las migraciones interiores…», pàg. 10.

La càrrega política del paràgraf resulta innegable, en la línia de la justificació de les penúries de la postguerra espanyola que el règim mantenia com a tesi oficial, corregida i augmentada durant la campanya *XXV Años de Paz*.[39] Les mateixes dades que oferia sobre el tema el recull estadístic que seguia aquesta introducció no justificaven aquestes afirmacions, i l'autor ni tant sols s'havia curat en salut presentant una possible «excepció barcelonina» que havia estat prefectament documentada pocs anys abans per Maria de Bolós en un article publicat a *Estudios Geográficos*, que Barbancho no podia desconèixer per tractar-se d'una publicació del CSIC.[40]

La investigadora havia estat molt taxativa en les seves conclusions, afirmant que:

> Terminada la guerra civil (1936-1939), la inmigración en Barcelona vuelve al ritmo de antes […], ritmo que aumenta rápidamente, alcanzando entre los años 1945 y 1948 las cifras máximas. Después de unos años de una inmigración bastante moderada (1950-1953), se registra un nuevo incremento, pero no alcanza las cifras de los años anteriores.[41]

No hi havia, doncs, cap possibilitat d'equívoc: De Bolós afirmava exactament el contrari del que García Barbancho escriuria poc després —òbviament sense citar la seva contradictora— i, encara, afegia, per advertir que les xifres que estava utilitzant havien de ser preses amb precaució, que:

> Debemos tener presente, no obstante, por lo que al número de inmigrados se refiere, que el consignado por las estadísticas municipales puede no responder totalmente al efectivo que de hecho ha inmigrado, pues una parte de éste, con toda probabilidad, se habrá establecido en la ciudad al margen de las estadísticas oficiales.[42]

Aquests anys que he batejat com «de debats», i que no es tancarien fins que no es va clausurar el canvi polític a Catalunya a principis dels anys vuitanta,

39. Els comentaris pertinents a tot el paràgraf els he efectuat a Marín, «Familiares pero desconocidas…», pàg. 68.

40. María de Bolós, «La inmigración en Barcelona en los últimos decenios», *Estudios Geográficos*, 75 (1959), pàg. 209-249.

41. María de Bolós, «La inmigración en…», pàg. 218. Observis l'ús, certament poc corrent per aquelles dates, de l'expressió *Guerra Civil* per comptes de *Cruzada* o algun terme similar, cosa que té no poc valor en una publicació oficial i que pressuposa valor personal, protecció per part d'algú altre o totes dues coses. L'autora (1926) fou professora de Geografia a la Universitat de Barcelona (1964), on ocupà la càtedra de Geografia Física (1981). Vegeu <http://www.dadescat.info/bol.htm> (consulta efectuada el 25 de juny de 2011).

42. De Bolós, «La inmigración en…», pàg. 217-218.

haurien pogut tenir un altre to si s'hagués conegut millor aquesta història. Mentre alguns opositors nacionalistes es deixaven endur per les velles consideracions —heretades, en el fons, del debat similar que havia tingut lloc els anys trenta—sobre la «perillositat» de la immigració per a Catalunya, i d'altres s'esforçaven en afirmar el contrari o intentaven nedar entre dues aigües amb la doble consideració de la immigració com a «problema i esperança», la veu popular —i algunes que no ho eren tant— anava més lluny: la immigració hauria estat dirigida per un govern totpoderós —amb el suport d'alguns industrials, afegien alguns— amb l'objectiu de desnacionalitzar Catalunya. Els ressons d'aquesta interpretació arribarien a les pàgines d'algú o altre llibre seriós.[43] En realitat, el règim havia fet el contrari, havia reprimit les migracions interiors —per motius ideològics i polítics—[44] i havia ocultat després les traces de la seva acció de govern sota una catifa d'estadístiques i consideracions *agraristes* completament alienes al procés de *desarrollo* que assegurava —amb prou inexactitud— haver posat en marxa per al benestar de la societat espanyola. No sembla pas que els immigrants ho notessin gaire, si hom ha de jutjar pels resultats electorals aconseguits pel franquisme i els seus hereus de 1977 ençà i en la mesura en què no s'apagaren als suburbis les flames de la memòria immigrant, tal com sembla que sí que s'està esdevenint en el dia d'avui.

43. Vegeu, per exemple, Marc Aureli Vila, *Les migracions i Catalunya*, Barcelona, El Llamp, 1984, pàg. 78-80 i, més matisadament, Andreu Castells, *El franquisme i l'oposició sabadellenca, 1939-1976*, Sabadell, Riutort, 1983, pàg. 27.21 i seg.

44. Vegeu Marín, «Familiares pero desconocidas…».

L'urbanisme de Barcelona amb anterioritat al Pla d'Estabilització Econòmica

Joan Antoni Solans

Dels plans de Regions Devastades al nou planejament urbà

El Servei Nacional de Regions Devastades i Reparacions es crea el gener de 1938 per dirigir la reconstrucció d'habitatges, monuments i infraestructures malmeses per la Guerra Civil. L'únic urbanisme que es pot fer és el que desenvolupa aquest organisme, que a partir d'agost de 1939 dependrà del Ministeri de la Governació. Com que a Catalunya es va considerar que no hi havia cap àmbit que presentés una destrucció de més del 75 per cent, cap no va ser objecte d'una atenció especial. Això explica que les actuacions foren puntuals i molts cops dirigides a petits conjunts d'habitatges i a la reconstrucció d'esglésies.

La manca de materials de construcció i diners i l'autarquia que es va implantar perquè els països exteriors s'havien posat d'esquena al nou règim, unida a la Segona Guerra Mundial que va esclatar just després de la d'aquí, expliquen la grisor urbana del període de les restriccions, el racionament i l'estraperlo. Només a partir de 1949 començarà una incipient immigració cap a les ciutats, sobretot Madrid i Barcelona, que en el cas de la capital plantejarà de seguida la necessitat d'actuar per evitar que es desestabilitzi i doni lloc a tensions polítiques en un moment força difícil per al país.

Però la necessitat de constituir un ministeri de l'Habitatge no apareixerà fins al febrer de 1957, desprès fins i tot de la creació de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona el 1953. A partir de l'agrupació de les direccions generals de Regions Devastades, d'Arquitectura i Habitatge i de l'Institut Nacional de l'Habitatge —nascut enquadrat en el Ministeri de Treball que havia dirigit González-Bueno (en els primers temps amb el nom de *Ministerio de Acción y Organización Sindical*)— es construeix finalment el Ministeri de l'Habitatge.

Els dos personatges clau per explicar el moment són, d'una banda, l'enginyer de camins Pedro González-Bueno y Bocos (responsable del Fuero de los Trabajadores, de l'esmentat Institut Nacional de l'Habitatge, del subsidi familiar i de molts altres «invents socials» d'aquell moment) i, de l'altra, Pedro Muguruza (autor de l'estació de França de Barcelona, arquitecte de capçalera del general Franco, membre de l'Estat Major, primer Director General d'Arquitectura i artífex del mausoleu de José Antonio i de Franco al Valle de los Caídos). Ambdós representaran dues visions socials diferents que es tradueixen en dos plantejaments també diferents per resoldre el problema urbanístic. En el cas de González-Bueno, d'enfocament pragmàtic: nous poblats encerclats per anelles

d'espais lliures d'edificació que els protegeixin, on establir els immigrats a Madrid; i en el cas de Muguruza, de naturalesa utòpica: amb *casalinhos* com havia venut uns anys abans Salazar a Portugal, que pretenia resoldre el problema de l'habitatge a través de la construcció d'*hogares* («[…] el centro de expansión del espíritu, el marco que encuadra la familia como forma superior al individuo, y altar de nuestras tradiciones […]»)[1] en comptes de la tendència de l'arquitectura moderna a fer front al problema de com abastar amb els recursos financers limitats el màxim nombre de famílies (el debat de l'època de l'*existenz mínimum*). Aquesta lògica ens explicarà la fundació de l'*Obra Sindical del Hogar*, una llar per a tothom, independentment dels ingressos econòmics de cadascú.

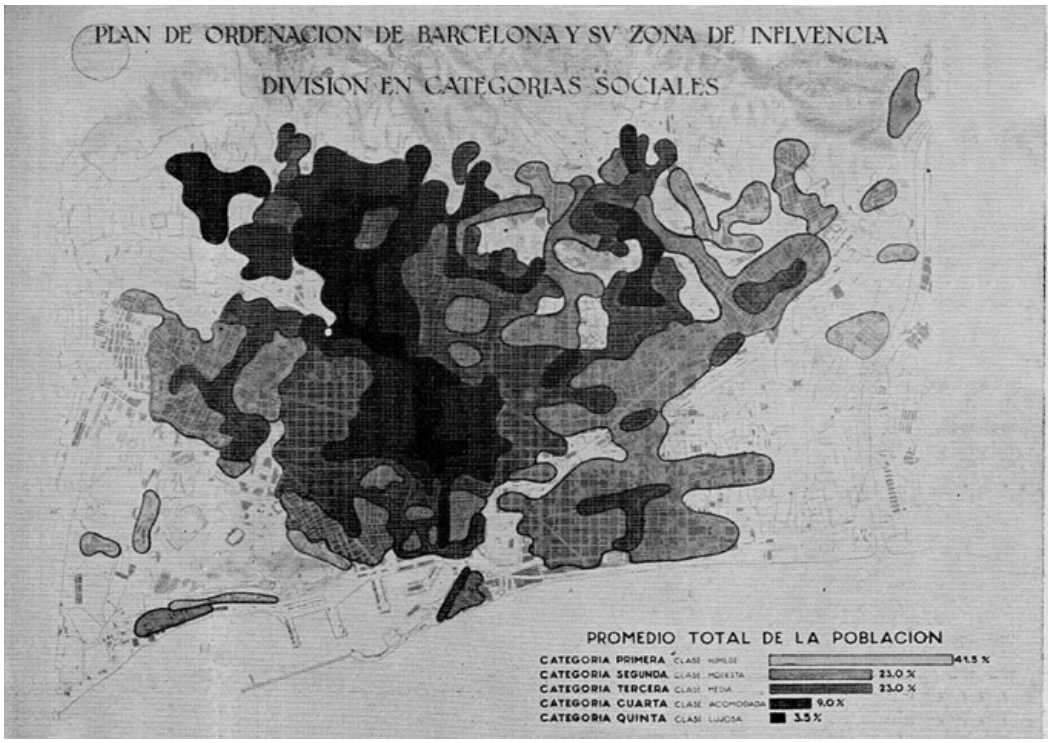
Les dues línies corresponen a dues tensions que venien de més lluny, les tensions entre falangistes i tradicionalistes i, en aquests darrers, entre monàrquics i l'Església del nacionalcatolicisme d'aquell moment. Un debat delicat que es produeix a la rereguarda de la Guerra Civil, i que s'acabarà de cop, *manu militari*, un 22 d'abril de 1937, amb la integració forçosa d'uns i altres en la FET i de las JONS. Aquesta tensió desencadenarà al seu torn noves tensions, en aquest cas dins de la Falange, la més coneguda la de Dioniso Ridruejo amb Serrano Súñer, que s'acabarà resolent amb la imposició de José Luís Arrese en la direcció del partit únic.

Segurament aquest fet explica perquè els bascs que provenen de la Falange o s'hi han acostat seran els més ben posicionats, tenint en compte les arrels del carlisme històric en el tradicionalisme espanyol, per gestionar aquell conflicte, i de retruc passaran a controlar l'habitatge i l'urbanisme del nou règim. Això explica també el paper que van tenir els Valdès Larrañaga, Muguruza, Arrese, Bidagor i, ja desprès, a les acaballes del règim, Larrodera i altres en els llocs clau de l'urbanisme i l'habitatge públic. Darrere de tot això cal veure-hi també les vinculacions que s'estableixen amb la banca i les constructores basques, que esdevindran troncals en el finançament del nou Estat: Bilbao, Urquijo, Vizcaya, Guipuzcoano i Banesto presidides pels Aguirre, Garnica, Urquijo, Oriol i Ibarra, entre altres, i l'aparició dels Agroman, Huarte, etc.

Els plans d'urbanisme del nou règim: Madrid, avantsala del pla de Barcelona

La «ciudad del Movimiento» està «contra las barriadas obreras aisladas», que traslladen a l'arquitectura la segregació de la societat en classes. El règim farà que la lluita de classes no sigui possible, ja que com proclamen: «todos los que cooperan a la producción constituyen en él una totalidad orgánica».[2]

1. Discurs de Raimundo Fernández-Cuesta (14/2/1938).
2. *Servicios Técnicos de FET y de las JONS* (1939), pàg. 12



Mapa que reflecteix la preocupació per motius polítics de la segregació social a la ciutat. Anàlisi de Barcelona. Oficina d'Estudis del Pla

Per evitar que els barris afavoreixin les opcions obreres radicals, cal impedir segregar-los per classes socials. La zonificació urbanística emprada en els plans és la causa de la traducció material de la lluita de classes socialista a la ciutat i, per tant, un dels grans mals socials que cal desterrar.

El Pla Nacional d'Ordenació i Reconstrucció de Madrid, redactat pels serveis tècnics de la Falange que dirigeix Muguruza, serà l'experiència pràctica des de la qual s'intentarà imposar la seva visió de com ha de ser el nou Estat nacionalsindicalista, aquell que ho acabava tot amb l'expressió «[…] que aspira a l'ambició de l'Imperi, la missió transcendent d'Espanya».[3] No és d'estranyar que el capítol cinquè del primer text teòric sobre arquitectura i urbanisme del nou règim dugués per títol «Madrid, capital imperial» i que, en aquest estat de coses, l'Escorial fos el model del nou art arquitectònic històricoespanyol que s'havia d'aplicar a la nova arquitectura i del qual tantes bones mostres trobem

3. *Servicios Técnicos de FET y de las JONS* (1939), pàg. 7-11

en la geografia barcelonesa d'aquell temps, construïda, això sí, en pedra artificial però culminada amb sublims pinacles desafiant al cel.

Pedro Bidagor serà l'home al qual Muguruza encarrega el Pla General d'Ordenació Urbana de Madrid. Bidagor tindrà l'habilitat de veure —sense entrar en contradicció amb Muguruza, segurament per raons de tipus personal— que els criteris que calia aplicar eren els de González-Bueno, que s'acabarien imposant per realisme i donat l'estat de l'economia. Cal assenyalar, d'altra banda, que curiosament Bidagor s'havia mantingut mentre durà la contesa en el Madrid republicà, on ja tenia fets treballs sobre la capital. El pla que comprèn Madrid i 28 municipis de l'entorn l'acaba el 1941, però la llei de bases que l'imposa no veurà la llum fins al març de 1946.

En el temps que transcorre hi ha tensions entre ambdós grups, el falangista i el conservador, representat aquest darrer per l'alcalde de Madrid Alberto Alcocer, que presentava l'alternativa redactada per l'enginyer José Paz Maroto: els barris suburbials i les ciutats satèl·lits havien d'anar separats per anelles verdes per tal d'evitar el creixement en taca d'oli.[4] Com assenyalà cap a 1999 Fernando de Terán, el sistema d'anelles verdes per als nuclis satèl·lits mantenia una segregació de la classe treballadora, alhora que els emplaçava a una certa distància del centre i en un entorn semirural. En el pla hi havia tres tipus de nuclis: *poblados*, al servei de sectors industrials o militars; *poblados de albergue*, de població obrera; i ciutats jardí residencials. El primer que s'executa és el del Cerro de Palomeras inspirat directament per Muguruza. Aquest, però, no estava d'acord amb aquesta divisió en classes i no va dubtar a criticar el pla de Bidagor. Sembla que Bidagor s'havia aproximat a la posició de Moreno Torres, cap de Regions Devastades que, desprès de culpar els suburbis de la «revolució comunista», va ser nomenat en el moment de l'aprovació del pla d'ordenació, el 1946, alcalde de Madrid. Mentrestant, el corrent conservador esperava impacient la descongelació de lloguers que havia decretat el general per afavorir les classes treballadores, en considerar que era l'única forma d'atreure capitals sobre la construcció que permetessin finançar l'alt volum d'habitatges que calia edificar per fer front a la demanda i que per al decenni 1944-1954 s'havien quantificat en un milió quatre-cents mil.

El Pla Comarcal de Barcelona de 1953, el Pla Soteras i la Comissió Superior d'Ordenació Provincial de 1945

La lògica de l'estructura comarcal del pla prové de l'ideal de la Falange d'organitzar l'Estat amb una nova divisió territorial a partir de comarques naturals,

4. L'únic exemple a casa nostra d'aquesta manera de fer fou Sant Ildefons a Cornellà, del grup Construcciones Españolas de la família Figueras.

de naturalesa geogràfica, en comptes de l'actual divisió «antinatural i font de desordres» de les cinquanta províncies.[5]

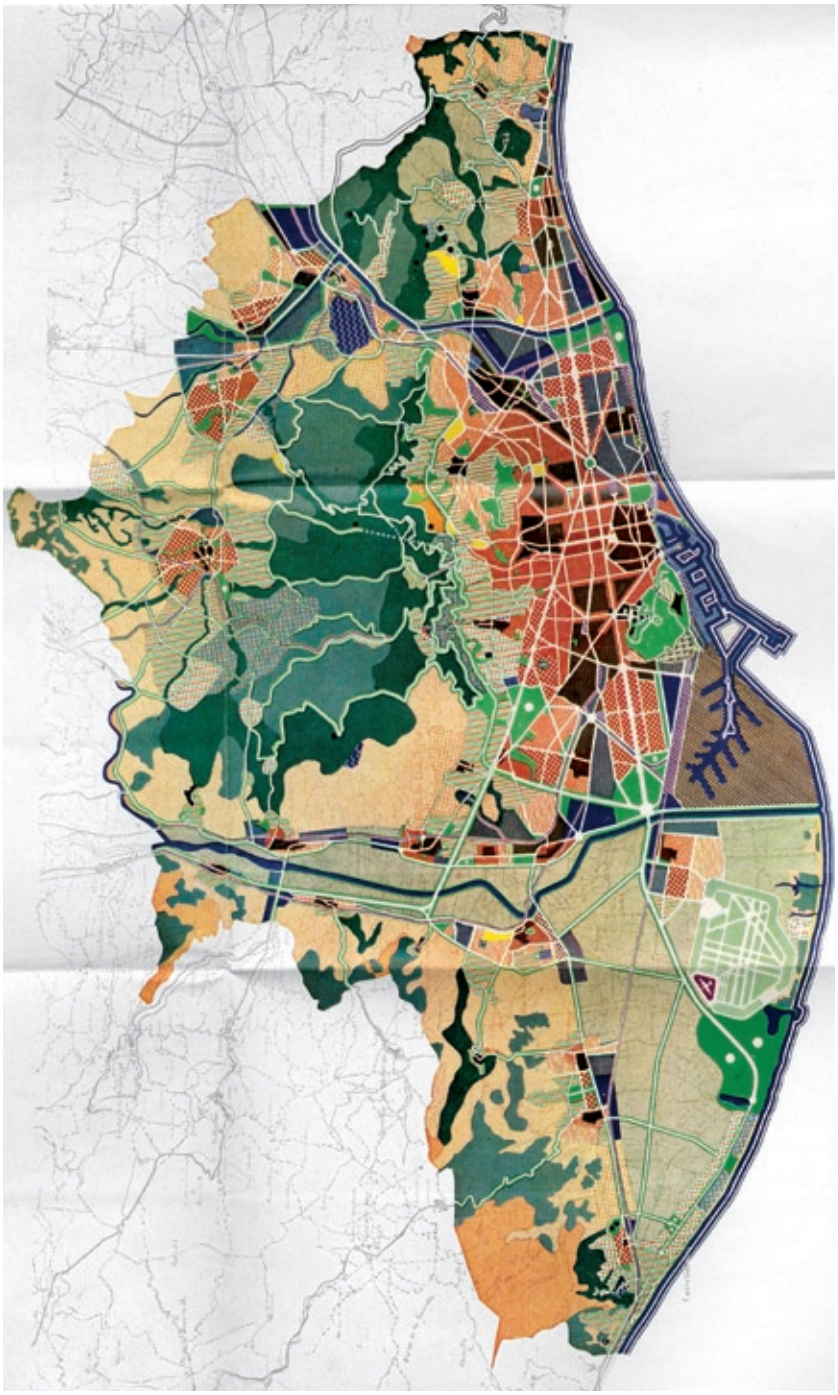
La preocupació de Madrid en aquells moments fou impedir la formació de la Gross Barcelona que havien enarborat els intel·lectuals de la Lliga i que després va fer seva la Generalitat republicana amb el Pla Macià. La Gross Barcelona havia articulat la societat barcelonina, clau en la formació d'un bloc urbà inicialment dirigit per la burgesia industrial i que, després, de 1931 a 1936, serà pres pels treballadors urbans amb instruments diferents, com els de la pretesa nova economia urbana que demanava Josep Lluís Sert i que en mans de la CNT es traduí en la municipalització de la propietat urbana des de l'onze de juny de 1937.

El debat del Pla Macià havia girat entorn dels temes de la renovació urbana del districte cinquè (l'anomenat *Barri Xino*); l'assentament dels immigrants; la crítica a la Llei de cases barates de 1911 i la necessitat de replantejar de soca-rel el tema de l'habitatge de les classes populars; la coordinació de les línies de transport; l'organització del lleure de masses; o el nou emplaçament de les activitats productives i terciàries començant pel mateix Ajuntament de Barcelona, en un moment en què «Barcelona és a punt d'esdevenir la capital d'un Estat autònom».[6] La Ponència Tècnica de la Comissió Superior d'Ordenació Provincial afirmava:

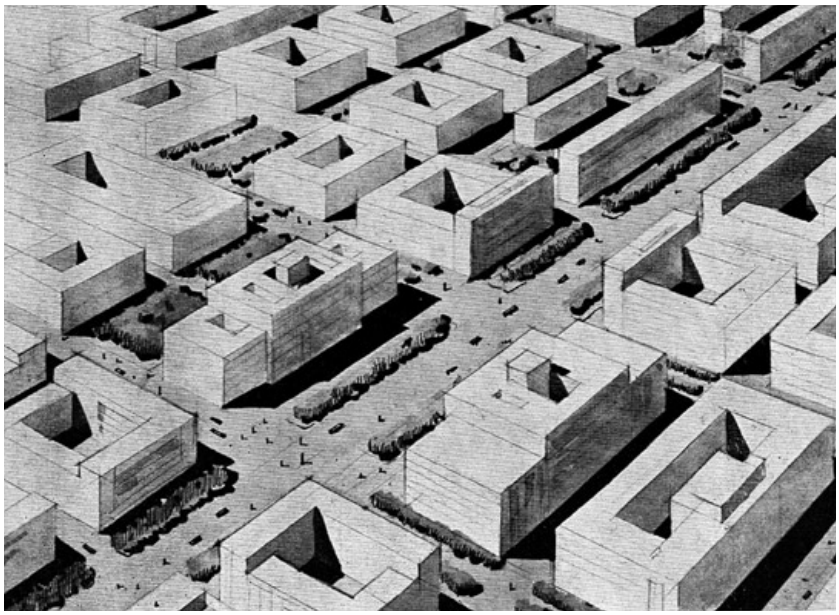
> El desorden urbanístico creado por la diversidad y contraposición de usos, la necesidad de establecer unos sistemas orgánicos de comunicaciones dentro de la ciudad y en su zona circundante, la conservación de las zonas agrícolas de interés, la defensa de los parques forestales, la protección al paisaje y a las zonas o edificios de interés artístico, arqueológico o histórico, y las previsiones de crecimiento y desarrollo, hacen necesario el estudio de un Plan Comarcal que comprenda a Barcelona capital y las poblaciones de su guirnalda que con ella viven y se desarrollan.
>
> En el Plan se estudian los límites del crecimiento urbano en una forma nuclear, evitando la extensión ilimitada de la metrópoli y la absorción por la misma de las poblaciones satélites que, por el contrario, deberán desarrollarse como núcleos independientes con su carácter propio.
>
> Se tiende, dentro y fuera de la capital, a separar los núcleos urbanos formados por la agrupación de barrios delimitados, de acuerdo con su estructura y características

5. *Servicios Técnicos de FET y de las JONS* (1939), pàg. 23.

6. Discurs del representant de l'Ajuntament de Barcelona en l'acte d'inauguració a la sala d'exposicions de la plaça de Catalunya de l'exposició sobre La Parcelación Racional, el dia 1 d'abril de 1932, en els actes preparatoris del congrés del C.I.R.P.A.C de 1933 que després va tenir lloc a Atenes.



Plànol de zones del Pla d'Ordenació Urbana de la comarca de Barcelona, 1953



Una perspectiva d'un dels eixamples del Pla de 1953, en aquest cas el de la Gran Via a ponent

> y desarrollados a la escala humana y donde los centros cívicos representativos, culturales y comerciales, recobren su importancia y pérdida de fisonomía.
>
> Concebimos el futuro de la gran ciudad como racimo de comunidades organizadas con una base social cristiana ligadas al tronco formado por la zona rectora y al amparo de la espléndida vegetación del macizo del Tibidabo que cual gigantesca parra protege al nuclear racimo de poblaciones y barrios que se extienden a su alrededor.
>
> La Ponencia Técnica de la Comisión Superior de Ordenación Provincial

Així doncs, el futur pla d'ordenació urbana ha de procurar ensorrar les idees que encara s'arrosseguen d'aquell anterior document històric (tot i que mai no va rebre sanció política) i traslladar d'alguna manera a Barcelona les idees urbanístiques que, com hem vist, animaven al nou règim del general. La Carta d'Atenes a partir de la qual s'estructurava el Pla Macià, en zones de centre cívic, producció, habitació, repòs i circulació, havia entrat en plena crisi. Però, en el cas de Barcelona, l'escollit dins de la Comissió d'Ordenació Provincial que dirigeix Manuel Baldrich per redactar el pla és José Soteras Mauri, en aquell moment cap del Servei d'Extensió i Reforma de l'Ajuntament de Barcelona. Soteras, que havia acabat la carrera el 1930, havia estat un jove arquitecte atret per les idees del GATCPAC, on s'apuntà, la qual cosa explica que el pla que redacta, encara que reculli les idees oficials —especialment la potenciació de cadascun dels nuclis del territori separant-los per zones lliures

i fonent-los, degradant-los en la seva densitat a mesura que anem sortint en totes direccions partint del seu centre—, inclourà alguns aspectes d'aquell pla. No té necessitat de preveure ni nous «poblados» ni noves barriades, perquè no opera en l'ermàs de l'altiplà, sinó que disposa d'un conjunt de municipis amb major o menor base industrial, recolzats pel «Vuit Ferroviari» català i sobre els quals disposarà el creixement previst.

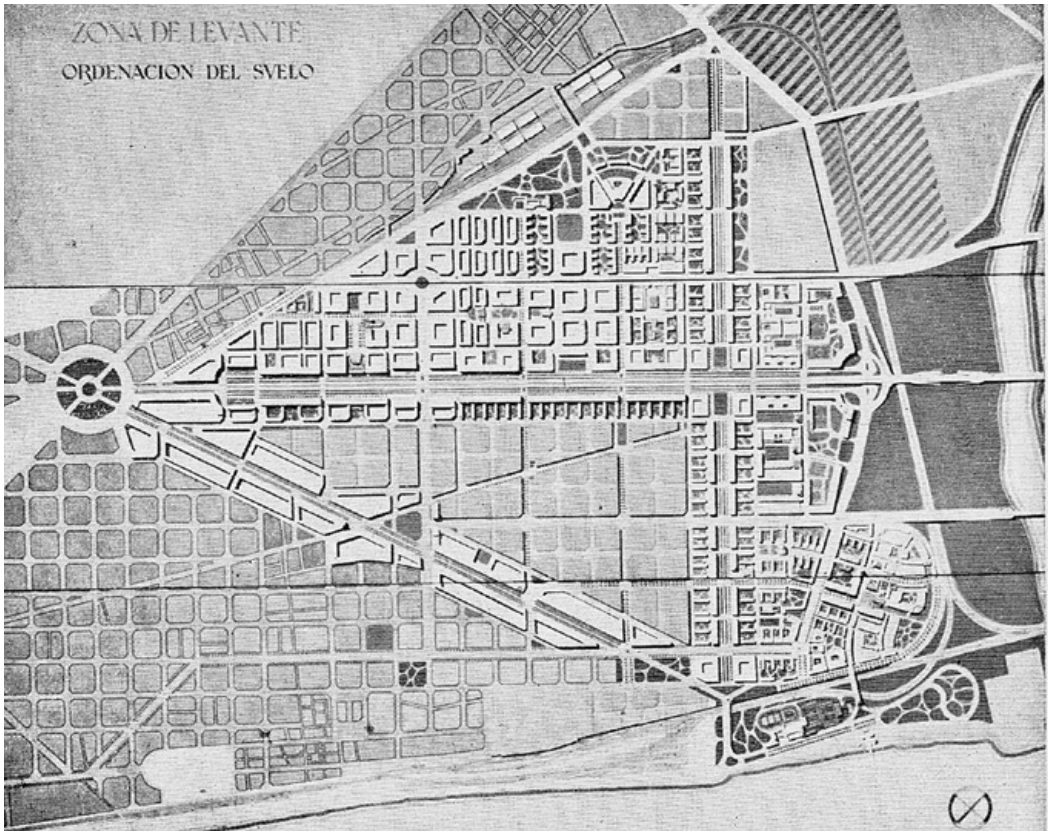
Del Pla Macià inclou els eixamples amb la nova lògica de les «superilles» de 400 x 400 metres al llarg de la Gran Via, tant en direcció Besòs com Llobregat i enquadrades per eixos paral·lels de suport: Guipúscoa —Cristòbal de Moura i Llull en un extrem, Travessia Industrial— Foc en l'altre. I aplica el mateix esquema, sense ser un esquema en escaquer, a l'altre eixample al llarg de la Diagonal a partir de Macià, amb Borí i Fontestà i Europa com a parell de suport en paral·lel a l'eix central, carrers que en el desenvolupament del pla no s'han respectat completament però dels quals encara en trobem alguns trams oberts.

El més greu fou com va acabar en el nou pla la previsió de la Ciutat de Repòs i Vacances del Pla Macià, una de les propostes de planejament metropolità més avançades per a l'època quant als seus objectius i sobretot per la peculiar forma de gestió a través d'una cooperativa popular que va arribar a tenir 800.000 socis. Els terrenys —menys una part de maresmes qualificada per a «zona esportiva i de repòs» inferior a la que figura en l'estudi annex, ja que mai va comprendre més enllà de la llacuna de la Murtra— acabaren qualificats per a usos residencials privats i adquirits pels funcionaris dels serveis tècnics municipals, així com per algun patrici de la ciutat. Foren ocupats en primera instància per càmpings turístics, en espera del seu procés de maduració urbana i, en la seva segona fase, ja gens turística, per fer-hi habitatges permanents al costat de pretensiosos *beach clubs* i *night clubs* o amb les caravanes convertides en habitatges provisionals amb els neumàtics desinflats, quan no suportades directament sobre cavallets metàl·lics.

Tots aquests plans pretenien seguir, com escrivia en La Vanguardia Giralt Casadesús (que en aquells temps era la mà dreta de Soteras), el criteri de l'il·lustre director de l'Escola d'Estudis d'Administració Local, Carlos Ruiz del Castillo: «[…] planos urbanos que no tienen por qué ser la expresión fría de unas líneas geométricas trazadas sobre el papel, sino una armónica relación entre la naturaleza y la cultura, y expresión de los valores sociales, económicos y espirituales de la ciudad. El suelo y el hombre deben considerarse conjuntamente».[7]

El juliol de 1953, abans de l'aprovació del Pla d'Ordenació Urbana de Barcelona i la seva comarca (27 municipis), es va fer públic el projecte de decret llei. El decret llei que el Consell de Ministres va aprovar creava una

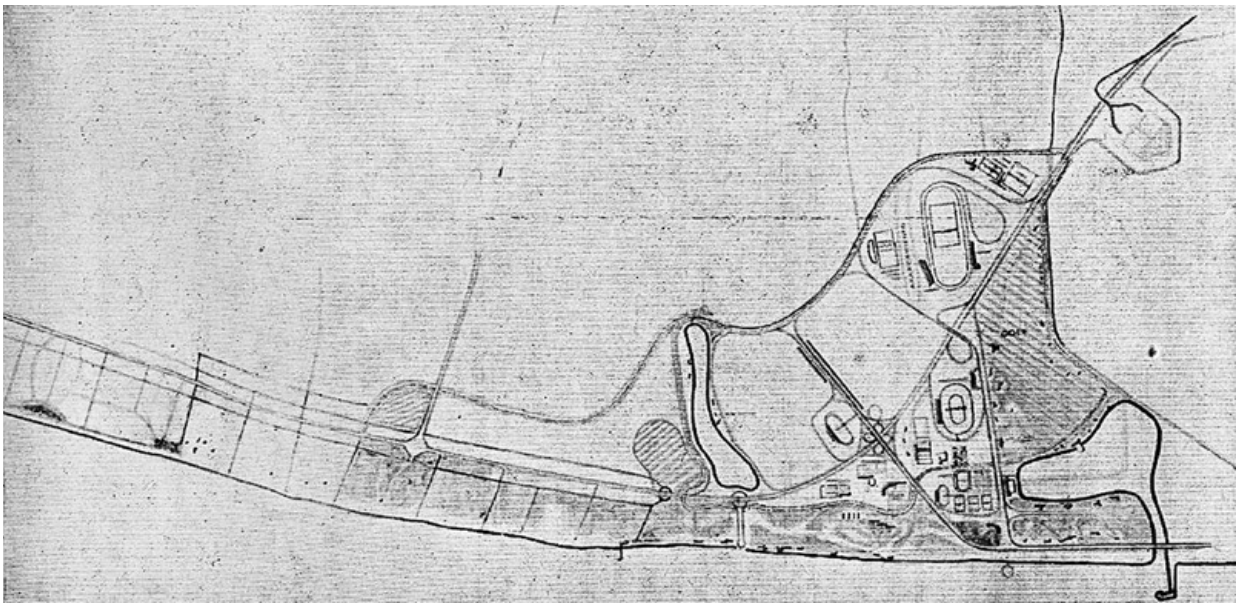
7. Ricard Giralt Casadesús, «Planes urbanos», *La Vanguardia española* (27/10/1954).



El pla incorpora aspectes del debat del Pla Macià, com les superilles de 400 x 400 m

comissió d'urbanisme de Barcelona que tenia per missió gestionar el futur pla, alhora que suprimia la Comissió Superior d'Ordenació de la Província que s'havia creat el maig de 1945. En el preàmbul mateix ja se subratllava que l'avenir urbà de Barcelona i del seu previsible progrés no implicaven que calgués procedir a l'annexió dels municipis afectats pel futur pla d'ordenació. Aquesta orientació del legislador tenia dos objectius: d'una banda, fer front al creixement incontenible de Barcelona i, de l'altra, traslladar la nova concepció de l'ordenació territorial en resposta a l'alarma dels urbanistes perquè cada cop era més difícil administrar i abastar las ciutats que resultaven d'aquestes agregacions. Quedava dit que l'única solució futura per a Barcelona no passava per la solució de Madrid sinó que seria més endavant la d'una simple «Carta».

La ressenya acabava amb la següent afirmació: «En este sentido, el Gobierno del Caudillo, y muy especialmente el ministro de la Gobernación son



El que va quedar, perquè no fos dit, de la Ciutat de Repòs i Vacances del Pla Macià
(en realitat menys, ja que la part afectada arribava a la llacuna de la Murtra)

acreedores del reconocimiento de los barceloneses por el interés y la amplitud de miras con que han considerado las perspectivas de nuestra evolución futura».

En una subsegüent referència del dijous 6 d'agost del mateix any, l'accent s'estableix sobre el primer aspecte que amb caràcter orgànic disposava aquell decret llei, la constitució de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, la presidència de la qual recaurà sempre en el governador civil de la província. L'òrgan executiu de la comissió és la Gerència del Pla Comarcal, i el seu titular actuarà a las ordres del president de l'Executiva i serà nomenat i cessat pel ministre de la Governació. El gerent fiscalitzarà la preparació i el desenvolupament dels plans parcials. Amb aquesta finalitat, el decret llei aprova d'una manera taxativa el pla i assenyala que qualsevol modificació haurà de ser dictaminada per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona i presentada per a la seva aprovació definitiva pel titular de la cartera de Governació. El Ministeri de l'Habitatge encara no s'ha creat, per la qual cosa el decret llei deixa la responsabilitat de les modificacions del pla en el ministre de la governació, que en aquest moment és Blas Pérez González, expresident del Tribunal Suprem i persona ben relacionada amb Barcelona per motius acadèmics primer i econòmics més endavant.

El fet de voler intervenir decisivament en el cas del desenvolupament de Madrid per tenir-la sota control total i l'arrel falangista de l'Obra Sindical

explicaran que es plantegin com a central la política de sòl. Serà, des d'un primer moment, una contradicció del nou sistema polític:

> La complejidad de la técnica urbanística exige un esfuerzo singular para afrontar con decisión las circunstancias agudas que en el momento presente ofrecen los problemas urbanos, y muy especialmente el de una adecuada política del suelo que permita obtener solares en las debidas condiciones para la construcción de toda clase de viviendas, y asimismo garantice los espacios, verdes, tan necesarios para la salud y el decoro de las ciudades, y el emplazamiento de los edificios de carácter público y social.

El pla com a imatge i les ordenances com a norma operativa. Les greus contradiccions entre el desideràtum i la realitat

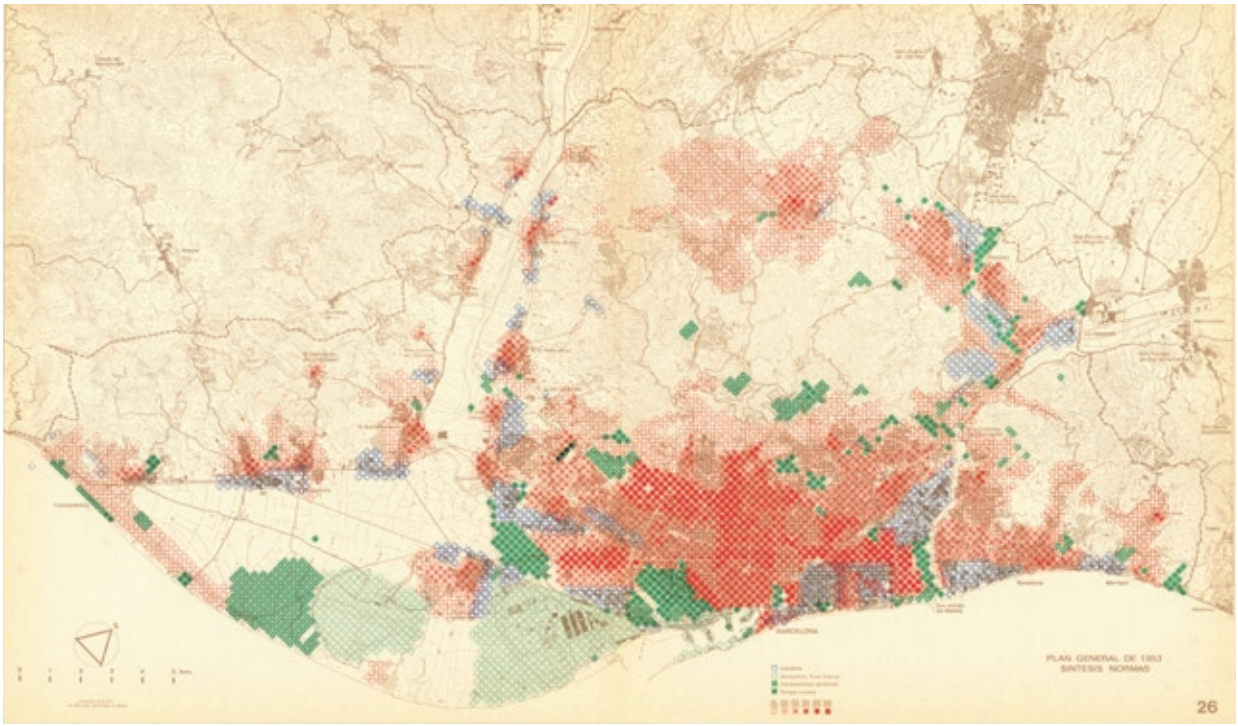
Els problemes naixeren de no fer concordar el que disposava el pla amb el que permetien les ordenances d'edificació. En la taula es veuen les discrepàncies, en termes de densitats i d'edificabilitat, entre els valors fixats pel pla i els resultants de l'aplicació real de les ordenances d'edificació.

En la taula es poden comprovar els desajustos que la situació ocasionava: en realitat, el que s'aplicava era un pla que res tenia a veure amb les intencions del pla aprovat. El problema que ja havíem viscut el 1859 amb les densitats del Pla Cerdà es tornava a repetir ara ampliat.

El fet és que, mentre que el pla estava calculat per a un potencial de 4.052.083 habitants, mitjançant l'aplicació real que se'n feia, a través de les ordenances n'hi cabien 9.291.358 habitants en el cas que s'edifiqués completament. El problema no era ja de desajust en termes de sòl qualificat per a edificis públics (que, amb una lògica ben diferent a la del pla metropolità, en deia *dels equipaments*), o per a vies arterials que asseguressin la mobilitat i el transport públic, sinó que aquelles edificabilitats netes puntuals determinaven el preu del sòl, i això representava que, a causa del pes de la renda d'edificabilitat en el preu del sòl, s'engegava automàticament, d'una banda, l'espiral especulativa per aconseguir requalificar els terrenys de menor valor i que no podien competir i, de l'altra bloquejava el desenvolupament dels de menor densitat, i qualsevol pretensió d'uns creixements més conformes a arquitectures modernes, de blocs oberts. El pla deixava a opció del promotor triar entre ordenacions tancades i ordenacions obertes, però de fet no hi havia cap opció. Les ordenacions tancades eren molt més atractives i, en un sector no gaire caritatiu com el de la construcció, es fàcil imaginar què va escollir la majoria.

A partir de l'anàlisi de l'evolució del pla al llarg del decenni 1960-1970 i de com van acabar les seves previsions es pot treure un diagnòstic de la situació urbana i del que calia corregir en el moment de la seva revisió.

La superfície d'hectàrees tramitades amb pla parcial fou de 1.059,67, de les quals un 20% (216, 64 ha) eren sòls rústics i forestals que es qualificaren.

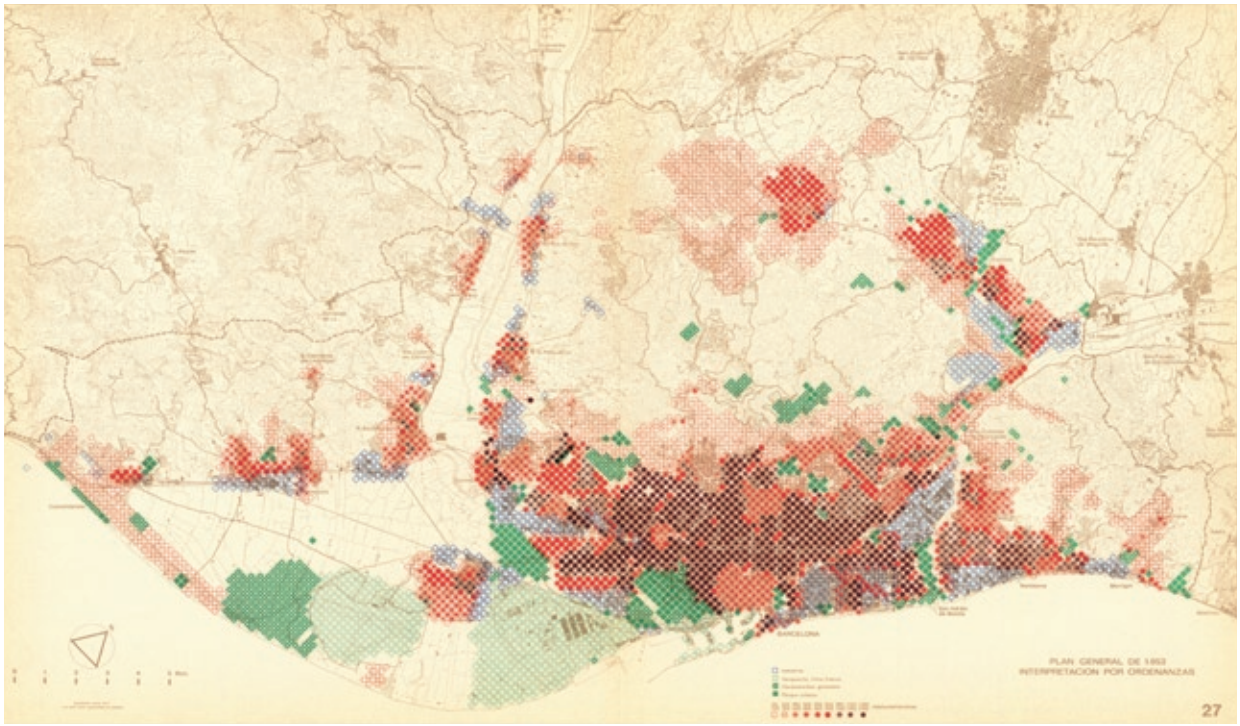


Representació de les densitats i les zones del Pla de 1953. Elaboració de J. A. Solans per al Pla General Metropolità, 1976

Un 12,20% (174,21 ha) eren sòls de parc i equipament, dels quals en quedaren adscrits a les seves finalitats només 45,27 ha, perquè 128,94 ha van ser requalificades per a usos lucratius i usos industrials o vies.

Si analitzem els processos de densificació, veurem que la situació, que era greu, encara es va agreujar més. Mostra la manca de voluntat de desenvolupar el pla que s'havia aprovat, especialment si tenim en compte les densitats absolutes de què parlem. Amb excepció del desenvolupament del grup de qualificacions del pla que agrupem amb l'epígraf de «superintensives» —que en el seu desglossament detallat dins de l'ordenació física cal jutjar de lògic i ajustat a llei—, a la resta d'agrupacions de zones que jutgem es posa de relleu la tendència a augmentar encara més aquelles densitats ja tan altes en origen. A qui tenia menys en el pla se li donava sempre més o molt més.

Així, de les 177,96 ha de ciutats jardí que es consideren, quasi una hectàrea de solar aconsegueix passar a la qualificació de superintensiva, 18 ha, a la de solars amb edificabilitats intensives, 15 ha a la de zones suburbanes i només 111 ha mantenen la seva qualificació de ciutat jardí. Les 9,65 ha de parcs, jardins, talussos i torrenteres que es qualifiquen de zona verda



Representació de les densitats i les zones del Pla de 1953 a partir de l'aplicació de les ordenances d'edificació de l'Ajuntament de Barcelona de 1958. Elaboració de J. A. Solans per al Pla General Metropolità, 1976

representen només el 5,42% de l'extensió desenvolupada, quan per llei havia d'arribar al 10%.

Les 92,37 ha de zones suburbanes brutes desenvolupades van acabar convertides: en 1 ha, en solars per a intensitats superintensives i en 14,65 ha, en solars per a usos residencials intensius. També en aquest cas només en resultaren 4,36 ha de sòls per a parcs (suposadament), i tampoc no arribaven al 10% exigit per la Llei del sòl de 1956, amb un esquàlid 4,72%, la qual cosa demostra, bé que a l'hora de la veritat les reserves s'encongien, bé que no figuraven en un principi en els plans o el planímetre d'amidar no era aplicat ni pels serveis de la comissió ni menys pels de l'Ajuntament.

Però el que denota més la naturalesa migrada d'aquell urbanisme és que per a vies només es van reservar 94 ha de les 1.059 plantejades. Amb una dedicació de només el 8,8% del sòl desenvolupat per a carrers (lluny del 33,4% del Pla Cerdà), no hi havia perill que sorgissin vies ràpides i es produïen situacions surrealistes, com ara que els veïns havien d'aparcar a la nit sempre en el mateix ordre i marxar al matí al mateix temps, ja que un sol cotxe encara aparcat podia impedir la sortida dels altres.

Zones	Densitat bruta segons les normes*	Densitat bruta segons les ordenances	Edificabilitat bruta segons les ordenances	Edificabilitat neta segons les ordenances
	Habitants/ hectàrea	Habitants/ hectàrea	m^2st/m^2s	m^2st/m^2s
1 Casc antic	700	582*	2,13	3,4
2 Eixample intensiu	900	1.493	3,96	6,6
3 Eixample semiintensiu	500	1.173	3,30	4,2
4 Residencial urbana intensiva	900	1.368	3,63	5,0
5 Residencial urbana semiintensiva	500	1.008	2,92	6,6 – 6,3
6 Suburbana semiintensiva	400	1.120	3,22	4,2
7 Suburbana extensiva	200	546	1,84	5,0
8 Suburbana aïllada	200	510	1,53	2,4
9 Ciutat jardí intensiva	200	582	1,31	1,5
10 Ciutat jardí semiintensiva	100	(435)	0,98	1,6
11 Ciutat jardí extensiva	50	(302)	0,68	1,2
12 Parc urbanitzat	25	(155)	0,35	0,8
13 Bosc urbanitzat	15			0,4- 0,2
14 Tolerància habitatge indústria	400	1.617	4,29	7,4 – 4,2
15 Suburbana aïllada amb indústria		524	1,97	1,5
16 Comercial	400	1.493		9,0

* Densitats referides a solars més vials i espais lliures privats entre edificacións. El casc antic de fet va tenir més densitat per l'aplicació perversa de la taula de l'eixample intensiu quant a alçades. Entre parèntesis, els valors admesos a partir de permetre habitatge plurifamiliar

La necessitat d'un organisme urbanístic descentralitzat. El control del govern central sobre el municipal

Els plans generals redactats demanaven un marc legal que els regulés. En el cas del pla de Barcelona, que a més era de caràcter comarcal, calia regular què s'entenia per zona d'influència del municipi gran respecte als més petits per evitar situacions o plantejaments confusos. Recordem a tall d'exemple els problemes que plantejarà l'any 1969 el concurs convocat per l'alcalde Porcioles

Zones del pla general \ Solars del pla parcial		Solars: zones detallades										
		Superfícies planejades	Superintensives	Intensives	Suburbanes	Ciutats jardí	Industrials	Equipaments i dotacions	Parc urbà	Agrícoles i rústiques	Bosc i parc forestal	Carrers i vies
Zones globals del pla general abans de la seva ordenació	Superintensives	47,62	19,6	5,68	0,06	0,11	3,29	8,97	4,61	0	0,03	5,17
	Intensives	149,60	11,41	89,74	10,44	4,02	9,90	7,40	3,39	0	0	8,25
	Suburbanes	92,37	0,99	14,65	57,48	0,78	2,29	5,07	4,36	0	0,61	6,11
	Ciutats jardí	177,96	0,86	17,99	14,89	111,53	6,09	8,27	9,65	0,26	1,05	7,31
	Industrials	124,84	0,27	3,11	4,63	0,32	107,53	2,14	1,47	0,38	0,38	4,56
	Equipaments i dotacions	114,44	0,06	2,39	4,19	2,28	68,71	14,84	9,26	0,20	0,43	11,81
	Parc urbà	59,77	0,54	5,80	4,46	5,28	4,77	2,83	30,43	0,04	1,05	4,55
	Agrícoles i rústiques	141,57	0,89	4,27	16,58	32,73	27,49	7,25	23,44	6,05	13,61	7,61
	Bosc i parc forestal	75,07	0	0,21	5,78	30,94	1,93	1,93	5,84	0,11	27,10	1,19
	Carrers i vies	76,57	2,07	5,90	4,54	6,52	8,69	3,04	5,67	0,48	0,19	37,64
	TOTALS	1.059,86	36,78	149,79	123,08	194,56	240,75	61,77	103,17	7,55	46,24	94,24

Resum el·laborat a partir de la taula apareguda en la «Memòria 1» justificativa del Pla General Metropolità de Barcelona

per a la concessió dels tres túnels de Collserola: no només els túnels tenen la sortida sobre terrenys que pertanyen a termes municipals diferents a Barcelona, sinó que, damunt, la idea no se li havia acudit mai al Ministeri d'Obres Públiques, malgrat que quatre anys abans l'alcalde Marcet de Sabadell ho havia demanat. El fet és que els túnels no estaven plantejats en la xarxa arterial de la ciutat (quan les ciutats encara tenien xarxes arterials, quelcom que, a la vista dels plans parcials territorials metropolitans, no era en absolut necessari). El tema acabarà amb la creació d'un consorci diferent a la Comissió d'Urbanisme i format per tothom, inclosa la Diputació (perquè la ciutat tenia un nul marge de gestió).

Un element clau és l'aprovació el 1956 de la Llei del sòl i valoracions, que tindrà un redactor clau d'aquí, amb l'aquiescència de Bidagor: el catedràtic de dret administratiu Ballvé, que també havia intervingut en les consultes jurídiques sobre el Pla Comarcal. La llei neix d'alguna manera de

la necessitat de fer créixer les ciutats amb el concurs de la iniciativa privada i amb criteris d'equitat. La ciutat de Barcelona no es fa a través dels *poblados dirigidos* amb els quals es pretenia integrar els nouvinguts en el cas de Madrid. Cal, en canvi, establir les bases de l'actuació urbanística i fer normal el que havien estat els plans de Madrid, Sant Sebastià, València i Bilbao.

La Carta de Barcelona. Punt final a la temptació annexionista de la Gran Barcelona de 1889. La corona suburbana i perifèrica contra el municipi central

En contra del que s'ha dit, la Carta de Barcelona no va funcionar. Segurament és cert que les aspiracions de l'alcalde de la Gran Barcelona volien entroncar amb les de la Lliga, però no el van deixar mai. Ni amb la Carta ni amb les exposicions de 1880 i 1888. L'alcalde de Barcelona, que tenia rang de subsecretari, mai no va voler supeditar-se al mandat del governador, que només tenia rang de director general. D'altra banda, l'organisme creat per governar l'àmbit metropolità depenia tècnicament del Ministeri de l'Habitatge però, com a organisme de govern local, depenia del ministre de la Governació, que era qui en designava el gerent. El fet que durant el seu inici coincidissin ambdós càrrecs en una mateixa persona, el gerent i el delegat del Ministeri de l'Habitatge, resolia les contradiccions formals que podien aparèixer a nivell ministerial, però aguditzava la primacia dels alcaldes «digitals» de la corona respecte de la racionalitat planificadora que hagués hagut d'exigir el Ministeri de l'Habitatge per les seves responsabilitats en matèria d'ordenació urbana o de suficiència d'habitatges assequibles per a la població.

En les comissions executives, que sempre va presidir un tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona (habitualment de perfil més tècnic o burgès), aquest mai no va poder contrarestar la influència dels alcaldes de Badalona, l'Hospitalet, Santa Coloma i Cornellà, que sovint pertanyien al Movimiento i en alguns casos n'eren representants a Catalunya dels òrgans centrals. Però també hem de dir en honor a la veritat que el fet d'existir el Pla Comarcal de 1953, i la participació dels tècnics amb els seus informes desfavorables quan es pretenia vulnerar el pla, van servir perquè la situació fos menys greu del que podia haver estat. En la Comissió Provincial d'Urbanisme, en canvi, la manca de referència (ja que el pla provincial mai no va veure la llum) i la jurisprudència que concloïa que no calia la inclusió de plans parcials en el pla general van fer que el desenvolupament anés més a càrrec dels tècnics, a una majoria dels quals tot els hi estava be (quan no hi tenien una participació directa). D'altra banda, els diputats presents tampoc no hi estaven tan implicats ni tan controlats pel governador com els alcaldes de les grans poblacions. Veiem-ne uns exemples: d'una banda, el desenvolupament diferencial de les urbanitzacions il·legals de segona residència a

la comarca de Barcelona i a la resta de la província i, de l'altra, l'ocupació a Castellbisbal i Sant Andreu de la Barca de les terrasses de la llera del riu Llobregat fins edificar dins de la llera mateixa del riu, mentre que a la comarca es va preservar lliure d'ocupació no només la llera sinó també l'àmbit de laminació del riu.

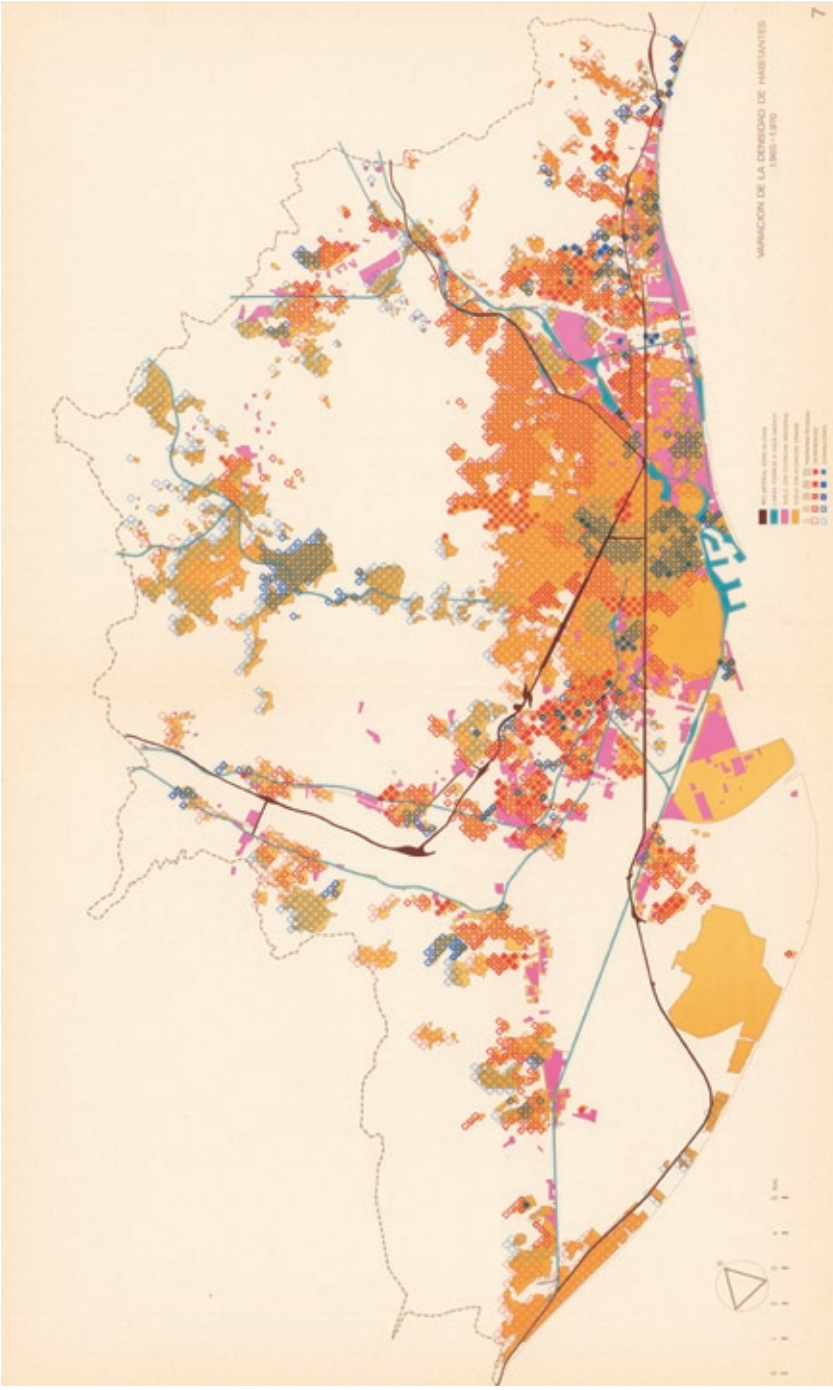
La Carta fa aparèixer Madrid com si atorgués privilegis a la ciutat de la mà del capità general Camilo Alonso Vega i el seu alcalde acabat de nomenar, el qual, com és del ram, pot presumir d'arrencar reconeixements i d'una modernització de la gestió dels grans municipis, amb les figures dels delegats i del gabinet de programació. El cert, però, és que per a Madrid la Carta representa acabar amb el malson que Barcelona continuï creixent acumulant capitalitat i contrapoder polític. Blocada per l'Hospitalet i Cornellà a ponent, per Badalona i Santa Coloma a llevant i per la serra de Collserola al nord, Barcelona abandonà les aspiracions d'absorció tant d'aquells municipis com dels seus terrenys lliures (com havia passat amb la Zona Franca). Comença un enfrontament entre la corona suburbial i el centre burgès i la ciutat quedarà un cop més emmurallada i sense joc.

Les demandes de Pedro Felipe Monlau amb *Abajo las murallas!!!* contra els militars ja no es podran repetir. Tampoc no podran aparèixer figures com Duran i Bas o Cambó que promoguin annexions de municipis, per fer realitat la Barcelona de riu a riu, absorbint fins i tot municipis que aleshores tenien 50.000 habitants, com Gràcia. Els barcelonins ja no hauran de matricular els seus cotxes a Madrid per impedir que Barcelona superi a la capital en nombre de matriculacions, com havia passat a l'inici de la SEAT, i els geògrafs podran dir que es compleix puntualment la teoria de Christaller sobre la proporció entre la població de la segona ciutat dels estats nació i la de la capital.

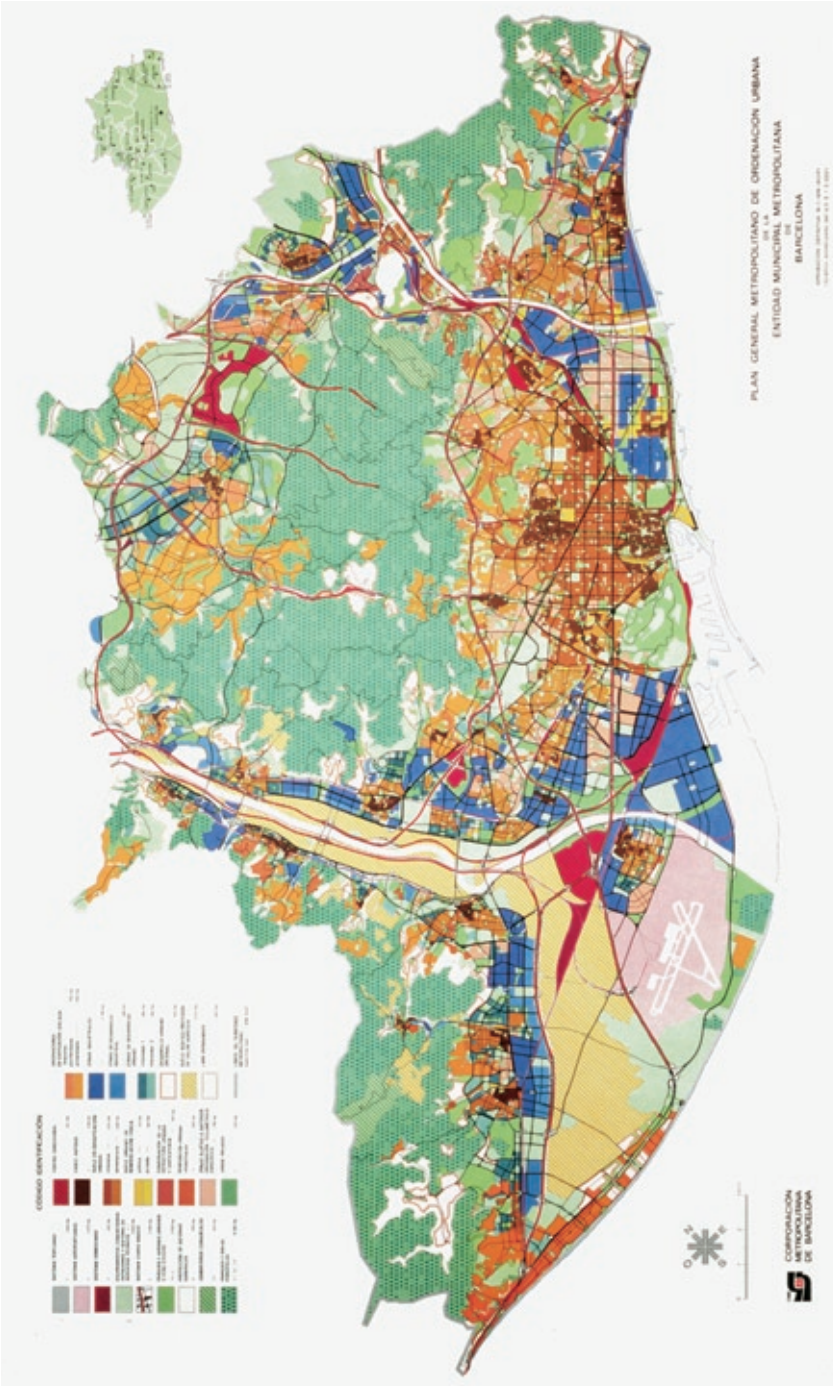
Mentre que els Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo, Chamartín de las Rozas, Canillas, Canillejas, Hortaleza, Barajas, Vallecas, El Pardo, Vicálvaro, Fuencarral, Arévaca y Villaverde anaven engruixint la superfície i les possibilitats de creixement de la capital fins arribar a la seva extensió de 605,77 km^2, Barcelona resta en els 101,4 km^2, que, sense el parc natural de Collserola, es redueixen a 68,7 km^2.

Un resum del que va passar. La necessitat d'una sotragada

Vist el que hem exposat i amb una aglomeració arribant als 3.100.000 habitants, és evident que no es va fer la ciutat que calia fer per donar cabuda adequada a aquell volum de persones. En conseqüència va aparèixer una ciutat marginal, feta de barraques i «corees» d'autoconstrucció, o de parcel·lacions il·legals sense cap mena de serveis. Unes mancances que també caracteritzaven la suposada ciutat amb alineacions i voreres, que no s'acabava d'urbanitzar



L'evolució residencial: creixements i decrements en el període 1965-1970, representats sobre l'ocupació urbana. Estudis del PGM de 1976



Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana de l'Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona, 1976

ni es dotava amb serveis públics ni, encara pitjor, amb espais lliures i places públiques que donessin sentit de pertinença a la comunitat, o solars cèntrics per construir-hi les escoles de primària i maternals, els centres de salut, els camps d'esports i els centres d'ensenyament secundari públics per instruir els fills dels nouvinguts . La gent podia dir «Ja tenim Sis-cents!», però no hi havia vies per circular amb ell ni, sobretot, espai on aparcar-lo.

D'altra banda, la base econòmica s'havia fonamentat en una industrialització a partir d'una mà d'obra barata sense qualificar i d'un mercat restringit, mentre que l'Europa dels set havia construït les bases del seu mercat dels tres-cents milions, i per tant la seva indústria havia fet el canvi d'escala per competir avantatjosament, amb la producció en massa i la introducció de la màquina programable.

No ha d'estranyar doncs que, quan conflueixen tres crisis alhora —la del sector immobiliari el 1973, agreujada per les inflacions del 17,6%; la dels petrodòlars el 1974 amb les multinacionals desplaçant la producció als tigres asiàtics i al Magrib; i la profunda crisi de la transició política el 1975 i la incertesa que l'acompanya—, espeteguin totes les tensions acumulades tant en el sector productiu com, a través dels moviments socials, a la ciutat. Uns fets que prenen una dimensió enorme per la manca de llibertats polítiques del moment, que farà que els processos esdevinguin més confusos fins a la reordenació del nou marc polític i la consolidació de la representació democràtica.

L'efervescència de l'època explica que, malgrat les greus tensions, es pogués arribar a aprovar definitivament, el 14 de juliol de 1976, el Pla Metropolità que substituïa el Pla Comarcal de 1953, un document fonamental per a l'acció de govern durant la transició política i per al desenvolupament dels ajuntaments democràtics i que algun dia convindria explicar en detall i des de dins, al contrari de com s'ha fet.

Els orígens de les polítiques d'habitatge massiu. Estat, municipi i Església

Amador Ferrer

Estat i municipi: dos camins paral·lels

L'agreujament del problema de l'habitatge a les grans ciutats espanyoles, una vegada acabades la Guerra Civil i la Segona Guerra Mundial, pot atribuir-se en part a les necessitats derivades de les destruccions bèl·liques, en part a l'escassetat de materials de construcció per les circumstàncies del moment i en part a la inexistència d'una mínima infraestructura política, jurídica i tècnica que fes possible abordar el tema. Les corrents immigratòries cap a Barcelona, Bilbao o Madrid van suposar un augment de la demanda que va haver de ser resolt mitjançant la sobreocupació del parc existent, l'autoconstrucció, el barraquisme o altres formes d'infrahabitatge. La construcció de nous habitatges no es va iniciar fins ben entrada la dècada dels anys quaranta, però després es va anar ampliant successivament, fins arribar a xifres espectaculars, sonoramente celebrades per les institucions públiques vint anys més tard.[1]

Ens interessa sobretot, en aquest article, examinar les respostes, netament diferenciades ja des d'un primer moment, ofertes per les principals institucions que s'ocupen de l'habitatge a la ciutat de Barcelona i el seu entorn. Centrarem l'atenció en les respostes que es donen bàsicament des de l'Estat i des del municipi, sense passar per alt, però, l'episodi significatiu de la intervenció de l'Església.

Des de l'Estat, el 1939, immediatament finalitzada la Guerra Civil, es promulga la primera llei d'habitatges protegits, fortament condicionada pel plantejament autàrquic de l'economia de postguerra. Una mica més tard, el 1943, apareix el primer Pla Nacional de l'Habitatge per al període de 1944 a 1954. El 1939 es crea l'Institut Nacional de l'Habitatge i tres anys més tard, el 1942, l'*Obra Sindical del Hogar*, que serà el seu braç executiu i principal promotor d'habitatges protegits arreu de l'Estat, encara que les xifres d'habitatges construïts no prendran certa rellevància fins a mitjan la dècada dels anys cinquanta.[2]

Des de la ciutat de Barcelona, per la seva banda, es crea el 1945 el nou Patronat Municipal de l'Habitatge, que substitueix l'anterior Patronat Munici-

1. Vegeu la tesi doctoral de l'autor d'aquest article: Amador Ferrer, *Els polígons de Barcelona,* Barcelona, Editorial UPC, 1996.

2. Els projectes i realitzacions de l'*Obra Sindical del Hogar* apareixen publicats, des de l'any 1955, en la revista bimensual *Hogar y Arquitectura*, editada a Madrid.

pal de l'Habitació, actiu durant els anys vint i trenta, que havia construït i gestionat els quatre grups barcelonins coneguts com a *Cases Barates*, d'acord amb la legislació de la primera dictadura. Aquest Patronat Municipal de l'Habitatge serà el referent i l'actor principal de la política municipal d'habitatge durant molts anys, a la qual imprimirà una orientació pròpia, inicialment ben marcada, per més que després, al llarg del temps, aparegui més desdibuixada.[3]

Totes dues institucions, l'Obra Sindical i el Patronat Municipal, tindran una presència creixent i continuada en la ciutat, i un paper rellevant en la promoció, construcció i gestió de nous habitatges al llarg de tres dècades. El paper de l'Església, en canvi, és secundari, tot i que té un moment d'esplendor amb la construcció dels Habitatges del Congrés. En efecte, la gran majoria dels grups o polígons d'habitatges construïts per la iniciativa pública a Barcelona en el període de trenta anys que s'inicia el 1945 i que podem donar per finalitzat el 1975 són promoguts per l'Obra Sindical o pel Patronat Municipal de l'Habitatge. Ens interessa esbrinar la trajectòria paral·lela d'aquestes dues institucions, sobretot en el moment de la seva màxima activitat constructora: quins foren els plantejaments i quines les influències, les idees i els resultats.

Una política d'Estat

Des de Madrid, la primera *Obra Sindical del Hogar,* creada el 1942, promou diversos grups d'habitatges a Catalunya i, especialment, a la ciutat de Barcelona. Es tracta de grups modestos per la seva grandària i pressupost, però interessants en la seva concepció urbanística, derivada potser d'una ideologia paternalista que no acaba de trobar el seu rumb i que pren el *poblado rural* i l'anterior experiència de les «cases barates» com a model.

Els exemples, a Barcelona, han estat examinats en diverses ocasions. Un dels més representatius és la Urbanització Meridiana (1945), que ocupa tres illes i escaig, ordenades d'acord amb els carrers projectats per Ildefons Cerdà, al costat mateix de l'avinguda Meridiana. Es tracta d'un grup constituït per una sèrie de casetes unifamiliars en filera, alineades als carrers, i uns blocs de quatre plantes d'alçada, situats als espais interiors de les illes, espais accessibles des del carrer i destinats a jardins. Aquests jardins mai no van ser projectats seriosament, i acabaren convertits en espais residuals utilitzats per aparcaments i altres usos marginals. Un altre promoció significativa de l'Obra Sindical és el grup d'habitatges La Mercè (1948), situat en la part alta de la

3. Les memòries anuals de l'entitat permeten seguir-ne puntualment l'activitat. Vegeu especialment les memòries de 1957-1960, de 1959 i de 1960-1964, Barcelona, i també el llibre publicat pel mateix Patronat: *De les cases barates als grans polígons. El Patronat Municipal de l'Habitatge entre 1929 i 1979,* Barcelona, Patronat Municipal de l'Habitatge, 2003.

La Llei de cases barates va suposar l'aparició dels primers grups d'habitatges subvencionats

ciutat, amb accés des de la carretera d'Esplugues. Consta de cent trenta habitatges unifamiliars aparionats o en filera, de dues plantes, avui inserits en una de les millors zones residencials de la ciutat.

El grup d'habitatges Juan Antonio Parera, en canvi, es projecta seguint les alineacions, les alçades d'edificació i les densitats pròpies del Pla Cerdà. Es construeix el 1950, amb front al nou traçat previst per al carrer de Guipúscoa, que no s'obrirà, però, fins a l'any 1957. Amb aquest grup de 1.647 habitatges, disposats ja en blocs plurifamiliars, l'Obra Sindical anuncia un canvi d'orientació, deixant enrere la ideologia ruralista i assumint la necessitat de majors densitats i serveis, que impliquen nous tipus edificatoris i una escala de tractament i una imatge més urbanes. El polígon Trinitat, construït els mateixos anys, introdueix ja clarament l'ordenació oberta i el bloc aïllat, i explica encara millor aquest canvi en la concepció dels polígons públics d'habitatges.

Així, en un segon moment, l'Obra Sindical construirà polígons de més importància, sovint a partir de l'adjudicació de solars urbanitzats per la Comissió d'Urbanisme i Serveis Comuns de Barcelona, com és el cas dels polígons Guineueta (1962) i La Pau (1965), a Barcelona, o el polígon Sant Roc (1962), a Badalona. Una mica més tard, a mitjan dècada, construirà tres Unitats Veïnals d'Absorció, situades al Prat de Llobregat (Sant Cosme), a Sant Boi de Llobregat (Cinc Roses) i a Badalona (Pomar).[4]

4. Ferrer, *Els polígons de…*, pàg. 91-93.

Totes aquestes intervencions adopten decididament la torre en alçada i el bloc lineal com a nou prototipus arquitectònic. Introdueixen, en conseqüència, formes d'ordenació obertes, que s'allunyen de l'illa tancada o semitancada emprada en l'etapa anterior. Aquests canvis són atribuïbles a l'arribada —encara que esbiaixada— de les idees del moviment modern, que són adoptades com a referent per al conjunt dels nous polígons d'habitatges. La capacitat constructiva més gran i l'experiència adquirida permet l'Obra Sindical construir ara polígons de 2.500 habitatges (Guineueta, La Pau) ó de més de 3.000 (Sant Roc), que requereixen una certa sistematització en la construcció, així com un nou plantejament urbanístic en l'ordenació i previsió d'equipaments i serveis urbans. Els models europeus derivats del moviment modern (presentats des dels anys trenta en els successius congressos internacionals d'arquitectura moderna), especialment els sorgits desprès de la segona gran guerra, eren, en aquest sentit, idonis; però aquests plantejaments foren aplicats amb escàs rigor, tant pel que fa a les ordenacions urbanes com als tipus arquitectònics i als projectes dels habitatges. De fet, l'obsessió de l'Estat per cobrir els «dèficits», en un moment en què la inversió en ciutat i habitatge podia ser rellevant —com ho fou—, va portar a una política essencialment quantitativa, preocupada molt més per oferir un balanç en termes de nombre d'habitatges construïts que pels projectes.

Així doncs, les consideracions relatives a la integració urbana dels nous barris, a la posició territorial, als accessos, al transport públic, als equipaments i serveis, a les formes d'agrupació dels habitatges i també a les demandes diverses dels futurs usuaris o a la seva composició socioeconòmica, que podien haver aportat criteris tant per a l'ordenació urbanística com per a l'arquitectura basada en els nous tipus edificatoris, són quasi totalment absents. Això no és exclusiu de Barcelona. De fet, el plantejament des de l'Estat és molt simplista: es tracta de construir un cert nombre d'habitatges seguint uns programes establerts, més que no pas de fer ciutat. Es tracta de cobrir una demanda calculada en termes quantitatius, més que d'afrontar la complexitat de les demandes presents i futures.

L'Institut Nacional de l'Habitatge i l'Obra Sindical emprenen una tasca sistemàtica, a tot l'Estat, des d'una visió centralista i uniformadora, que porta a construir polígons d'habitatges concebuts i projectats a partir d'unes poques idees, mal enteses, l'aplicació de les quals dóna resultats sovint desastrosos, que malbaraten l'oportunitat dels creixements urbans necessaris. Aquesta oportunitat perduda és molt més visible a les ciutats mitjanes (la Corunya, Sevilla, Còrdova), sense eixample, on els polígons se situen directament adjacents al casc urbà, que a les grans aglomeracions, com Madrid o Barcelona, amb eixamples i creixements intermedis, on els polígons tenen un pes menor en la definició global de la ciutat. Amb tot, els polígons d'habitatges constituiran

peces rellevants en la construcció, caracterització i imatge de les perifèries urbanes de quasi totes les ciutats del moment. Es pot afirmar que la tasca de l'Estat, considerada en el seu conjunt, i vista amb la perspectiva que donen els anys transcorreguts, no va servir per oferir una alternativa suficient al creixement de les ciutat espanyoles; el poc encert de molts dels grans polígons d'habitatges (en la seva posició urbana, en la seva concepció, en la seva aportació a la ciutat) ha estat un handicap de primer ordre per a la correcta articulació del creixement de moltes ciutats; en molts casos, ha provocat problemes d'integració urbana que encara avui continuen vigents.

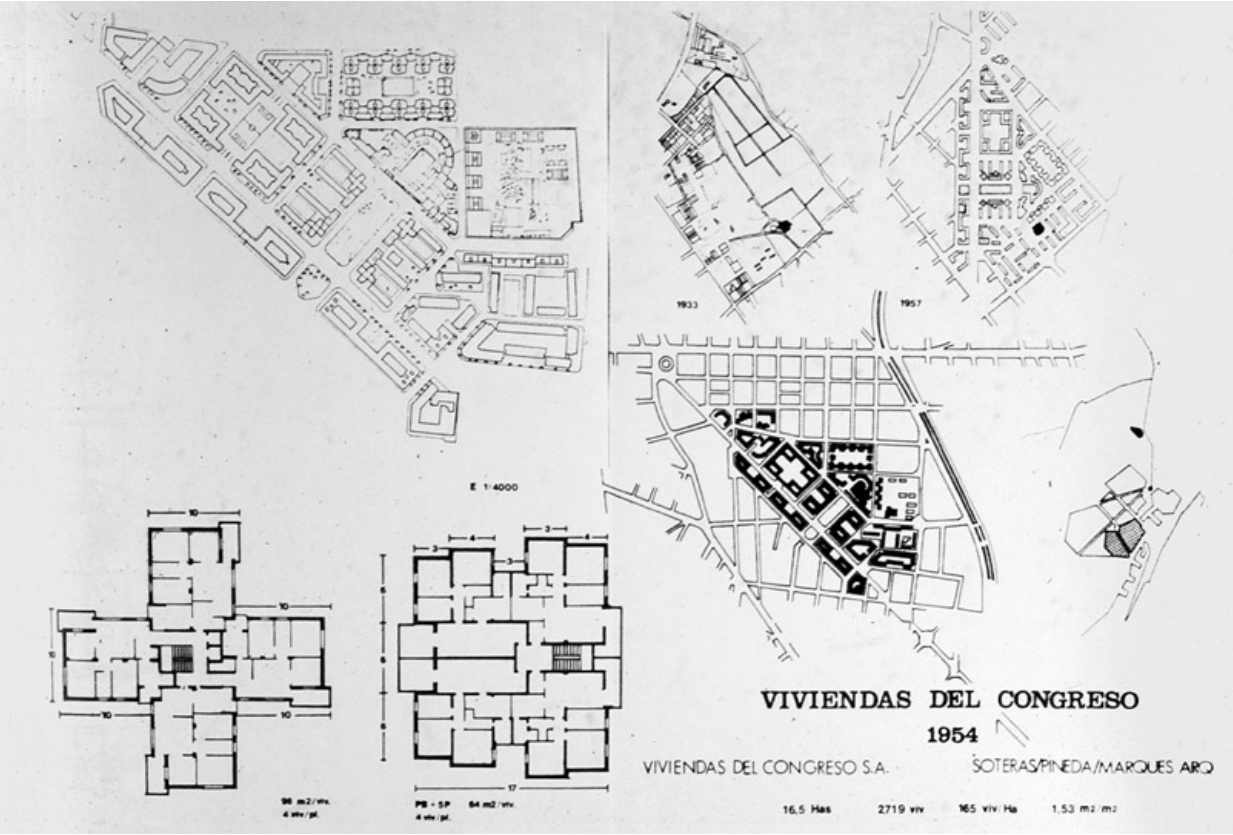
L'activitat «beneficoconstructora» de l'Església

La intervenció de l'Església en el problema de l'habitatge es produeix des de diferents patronats i entitats benèfiques, com Càrites Diocesana, que ja operaven des del final de la Guerra Civil. L'actuació més significativa té lloc, però, amb motiu de la celebració a Barcelona, l'any 1952, del Congrés Eucarístic Internacional.[5] En efecte, com a conseqüència d'aquella celebració, l'Església s'erigeix en promotora del barri anomenat del *Congrés Eucarístic*. L'aparició d'aquest barri se situa precisament al final dels anys de la postguerra i just a l'inici de la nova onada immigratòria dels anys cinquanta i seixanta. Tant per la seva grandària com pel seu nivell de dotació, suposa un canvi d'escala respecte de l'experiència anterior, i assenyala l'inici de l'etapa més important en la construcció d'habitatges protegits a Barcelona: els anys seixanta. Els 2.719 habitatges es construeixen entre els anys 1953 i 1962 en un terreny de 16,5 hectàrees situat prop de la plaça de Virrei Amat.[6]

L'entitat «beneficoconstructora» *Viviendas del Congreso,* creada durant la celebració del Congrés Eucarístic, fou aprovada per l'Institut Nacional de l'Habitatge el 22 de setembre de 1952. Va comptar amb subvencions de bancs i caixes d'estalvis, a més de les aportacions privades gestionades pel bisbat. El caràcter d'obra sociorreligiosa que es va donar a l'actuació va imprimir una nova càrrega de paternalisme al que ja era usual en les promocions estatals anteriors, abans comentades. Així, per exemple, l'entitat va adoptar un sistema de selecció dels residents que posava el concepte de família cristiana en primer terme, entre altres variables socioeconòmiques. Els sol·licitants foren classificats en dos grups: famílies constituïdes (85%) i futurs matrimonis (15%). El primer grup estava format per un 50% de famílies nombroses (més de sis

5. Vegeu el llibre commemoratiu: *XXXV Congreso Eucarístico Internacional. Barcelona 27 mayo-1 junio 1952*, Barcelona, Secretaría General, 1952; i també la memòria del Patronat Municipal de l'Habitatge de l'any 1964.

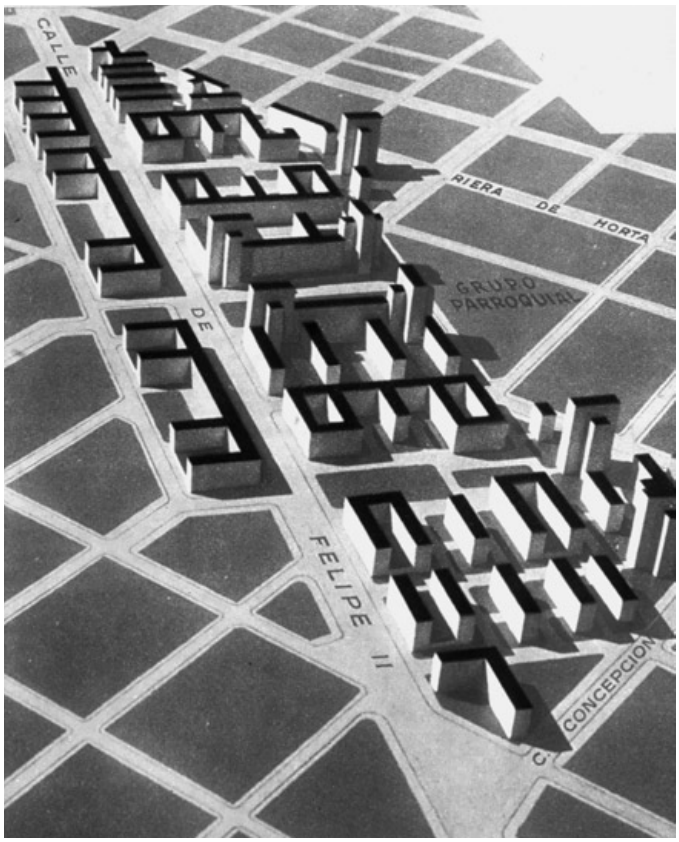
6. Ferrer, *Els polígons de…*, pàg. 65-66.



Els Habitatges del Congrés il·lustren la política beneficoconstructiva de l'Església

membres) i un altre 50% de famílies d'entre tres i cinc membres. A aquesta variable s'hi va afegir un objectiu de composició social basat en l'adopció d'uns determinats percentatges segons el lloc de treball o la professió del cap de la família: concretament, un 50% d'obrers, un 30% d'empleats administratius i un 20% de funcionaris, subalterns i professionals. El percentatge de caps de família pertanyents a associacions també va ser tingut en compte, amb el següent resultat: un 15% de membres d'associacions catòliques i un 13,30% d'associacions patriòtiques, culturals o esportives. Quant a la procedència dels adjudicataris, els resultats foren els següents: un 75% de rellogats, un 16% de barraquistes, un 10,4% de llogaters i un 2,5% procedents d'altres situacions.[7]

7. David MacKay, «Viviendas del Congreso Eucarístico, *Cuadernos de Arquitectura,* 61 *(Suburbios II)*, (1965) pàg. 17-21.



Habitatges del Congrés (1953-1962). Vista del conjunt

El polígon dels Habitatges del Congrés es va construir a la finca de Can Ros, situada entre l'avinguda Meridiana i el passeig de Maragall, que pertanyia a la família de Ros i Ramis. Era una finca agrícola, amb un mas —encara dempeus— situada en un sector del pla de Barcelona encara sense urbanitzar, en la perifèria de l'Eixample, però en una excel·lent posició urbana, amb bones expectatives d'integració a la ciutat i fàcil connexió amb els creixements previsibles. El projecte d'ordenació i urbanització, encomanat als arquitectes José Soteras, Antonio Pineda i Carlos Marqués, va tenir en compte la prevista obertura del carrer de Felip II, que va constituir l'eix principal del polígon. La plaça del Congrés Eucarístic, presidida, com no podia ser d'altra manera, per una gran església, articula l'ordenació de l'eix Felip II amb els carrers laterals, que giren per acomodar-se a les trames urbanes laterals i mantenir així la continuïtat amb els sectors veïns a mig construir. El projecte va preveure els equipaments necessaris, en proporció al nombre d'habitatges projectats:

un alt nombre de locals comercials en planta baixa (més de 250), un temple parroquial, una escola per a nens (600 alumnes) i un altre per a nenes (900 alumnes), una residència per a empleats, tres parvularis, un col.legi-acadèmia, una policlínica, dos camps d'esports, tres centres socials i una escola per a nens amb síndrome de Down.

El projecte per als Habitatges del Congrés introdueix a Barcelona les primeres torres d'habitatges en alçada, de més de deu plantes, i assaja el bloc lineal, el blocs en greca i l'illa tancada amb accés al pati interior, però manté la idea de carrer i de plaça. El lema del projecte, «Sol, aire i vegetació», constitueix una represa de la idea de ciutat oberta inherent als nous tipus arquitectònics i que havia estat debatuda en el Dia Mundial de l'Urbanisme celebrat a Barcelona el 1950. Però l'arquitectura deixa molt que desitjar i, de fet, no arriba a entroncar amb els ideals del moviment modern que ja havien tingut una primera concreció abans de la guerra, a Barcelona, amb la Casa Bloc.

En qualsevol cas, els Habitatges del Congrés representen, mitjan dècada dels cinquanta, una fita a cavall de les actuacions estatals simbòliques, però quantitativament irrellevants, de la postguerra i la construcció massiva d'habitatges que s'iniciarà immediatament, amb l'objectiu de produir la quantitat necessària, deixant de banda molt sovint els aspectes qualitatius i d'integració urbana. I també, en el camp de les idees, entre la ideologia ruralista-paternalista del primer moment i els intents de recuperar els principis de la modernitat en la construcció de la ciutat.

La rèplica des de Barcelona

A Barcelona s'havia creat, el 1953, la Comissió d'Urbanisme i Serveis Comuns de Barcelona i altres Municipis, que va començar a actuar a partir de l'aprovació el mateix any del denominat *Pla Comarcal de Barcelona*, un pla que configurava per primer cop un àmbit metropolità de vint-i-set municipis.[8] La Comissió, creada aplicant una llei de l'Estat, tenia un ampli ventall de funcions, entre les quals la promoció pública de polígons d'habitatges. Val a dir que la creació d'aquest àmbit supramunicipal de quatre-centes cinquanta hectàrees va ser paral·lel a la constitució del nou municipi de Madrid, que va absorbir directament els municipis del seu entorn i va configurar un àmbit municipal únic d'unes sis-centes hectàrees. Fins a quin punt el nou àmbit «comarcal» barceloní es pot considerar la «torna» de l'annexió municipal portada a terme a Madrid uns anys abans

8. Comisión Superior de Ordenación Provincial. Oficina de Estudios del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona. *Memoria. Plan General de Ordenación de Barcelona y su área de influencia,* Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1954. Vegeu també: Amador Ferrer, «El Pla Comarcal de 1953 i la codificació de les formes urbanes», dins *1856-1999. Contemporary Barcelona*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona i Institut d'Edicions, Diputació de Barcelona, 1996.

ens remet a un tema recurrent en les relacions Barcelona-Madrid, en aquest cas amb importants repercussions sobre l'urbanisme.

Així i tot, el Pla Comarcal constituïa una oportunitat, perquè preveia dues grans zones d'expansió urbana a Barcelona. Ben aviat es va posar en marxa el Pla d'Estabilització de 1959, a partir d'un sonat canvi de govern que va suposar la fi de l'autarquia. Mentre a Barcelona havia pres possessió un nou alcalde —amb anteriors vincles amb la Lliga i marge més ampli de maniobra, encara que després malbaratat—, un nou equip de polítics reformadors impulsava canvis limitats en temes considerats políticament innocus, com ara, precisament, l'urbanisme o l'arquitectura. Els nous creixements proposats pel Pla oferien un camp d'experimentació per als polígons d'habitatges, per als nous equipaments i infraestructures i per als projectes de ciutat. L'Ajuntament de Barcelona comptava amb el Patronat Municipal de l'Habitatge com a principal braç executor de les seves polítiques d'habitatge i ciutat.

La Comissió d'Urbanisme va ser el principal promotor dels polígons d'habitatges inclosos en el Pla d'Urgència Social i altres configurats posteriorment, assumint-ne la gestió econòmica i tècnica, incloses la delimitació i expropiació dels terrenys, la realització dels projectes d'ordenació i urbanització i també l'execució de la urbanització. En canvi, la Comissió va intervenir només indirectament en la construcció, ja fos adjudicant els polígons urbanitzats a altres entitats constructores públiques, o simplement subhastant els solars resultants a efectes de la seva edificació. Així doncs, la gestió posterior de l'adjudicació dels habitatges i la seva administració i manteniment correspondrà a les entitats constructores. Entre els anys 1955 i 1959, la Comissió va expropiar els terrenys per a la construcció dels polígons d'habitatges de Baró de Viver, Bon Pastor, Guineueta, Sant Martí (primera fase) i Badalona, i va iniciar-ne la urbanització. En una segona etapa, entre els anys 1960 i 1964, va finalitzar l'expropiació i urbanització dels polígons de Guineueta, Sant Martí i Badalona. I entre els anys 1965 i 1969, va adquirir nous terrenys a Sant Adrià de Besòs (per al polígon La Mina), a Barcelona (per al polígon Canyelles) i a Cerdanyola (per al polígon de Canaletes), va finalitzar les obres d'urbanització a la Guineueta, Sant Martí i Badalona i va iniciar la urbanització de La Mina i dels terrenys de Sant Vicenç dels Horts, a més d'urbanitzar el parc urbà de la Guineueta.[9] La seva forma d'operar, caracteritzada per la compra i urbanització del sòl i la venda dels solars (distinta de la que era comú a la majoria de promotors públics del moment, que assumien totes les fases, inclosa la construcció i administració dels habitatges), es va revelar un mecanisme idoni per a la realització

9. Vegeu les memòries quadriennals de la Comissió d'Urbanisme i Serveis Comuns de Barcelona i altres Municipis dels anys 1955-1959 i 1960-1964.

dels polígons d'habitatges proposats pel Pla d'Urgència Social.[10] Efectivament, aquest mecanisme va permetre ajustar perfectament la construcció de les distintes peces i solars edificables a les capacitats econòmiques i tècniques de les distintes entitats públiques o constructores privades adjudicatàries dels solars. La gestió es va portar a terme amb gran fluïdesa i sense massa problemes. Els bons resultats econòmics obtinguts i l'important flux d'habitatges adjudicat a famílies de rendes baixes van definir la tasca sistemàtica i eficaç de la Comissió d'Urbanisme en aquest període. A més, el sector denominat *de Llevant* ja tenia definida la seva ordenació des del Pla Cerdà, la qual cosa donava un marge escàs als nous projectes, que havien d'acomodar-se al traçat dels carrers previstos. Això no obstant, els projectes van donar pas, molt sovint, a blocs d'habitatges excessivament rígids tant pel que fa el seu programa funcional com a la seva incorporació o aportació a la formació de ciutat.

Però el que més ens interessa d'aquest període és la peculiar orientació que pren el Patronat Municipal de l'Habitatge en la concepció dels nous polígons residencials, especialment quan no ve condicionat per l'obra urbanitzadora de la Comissió d'Urbanisme i pot actuar lliurement des de l'inici, circumstància que es dona sobretot en dos de les principals promocions: els polígons de Montbau i Sud-oest del Besòs, iniciats l'any 1960.[11]

Per tal de situar aquests projectes en el temps, cal recordar que ja s'havia constituït, a Barcelona, el Grup R; que els membres del Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona havien visitat, l'any 1957, la Interbau de Berlín i algunes *Siedlungen* a Frankfurt i a Colònia, havien anat a Holanda i a Tapiola (Finlàndia) i també havien fet el *tour* de les *new towns* britàniques; que s'havia celebrat una sèrie de conferències al Col·legi d'Arquitectes de Barcelona, amb la participació de figures com Alvar Aalto, Bruno Zevi, Nikolaus Pevsner i Alberto Sartoris, i que, finalment, havia tingut lloc a Barcelona un Congrés Internacional d'Urbanisme, l'any 1957, on es va poder presentar el primer projecte de Montbau. Tot això influí, i molt poderosament, en la creació d'un ambient diferent, en el que fou possible introduir nous conceptes, tant en l'arquitectura com en l'urbanisme.

És evident que tots aquests fets no eren independents al canvi de rumb derivat de la fi de l'autarquia i l'inici del desenvolupament econòmic, on la construcció d'habitatges adquiriria un important paper. Recordem que el Pla d'Estabilització va ser aprovat el 1959. Aquest canvi de rumb en l'economia va

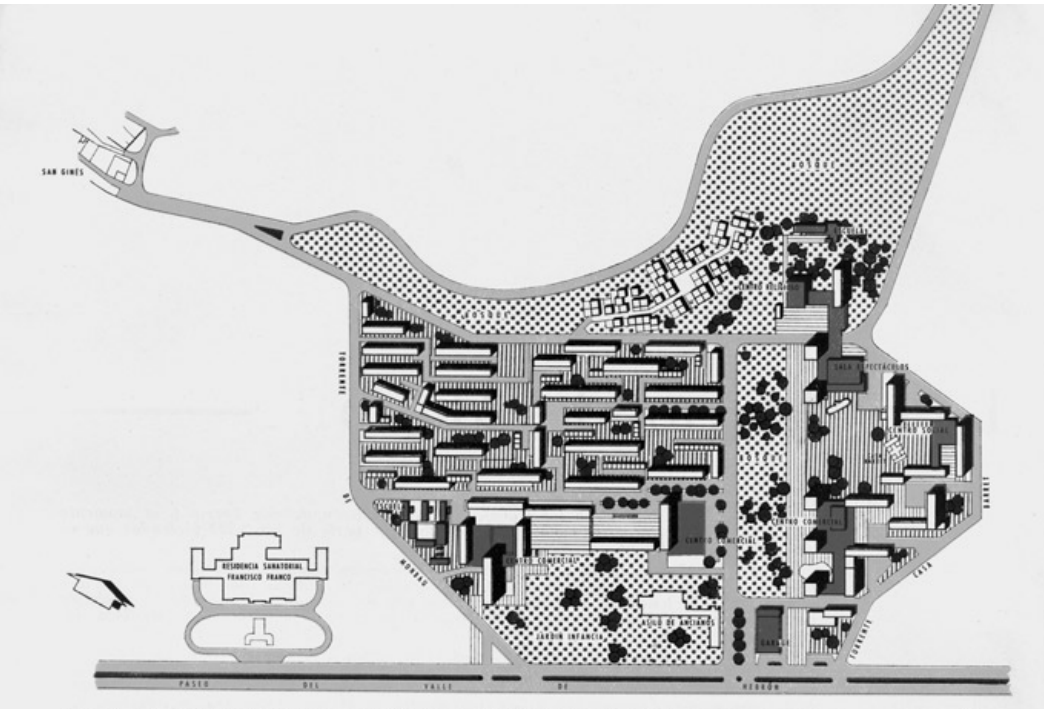
10. Manuel de Solà-Morales, «El Pla d'Urgència de 1957. La Barcelona proletària, mosaic de polígons», dins *Deu lliçons sobre Barcelona*, Barcelona, COAC, 2008.

11. Vegeu Oriol Bohigas, «El polígono de Montbau», *Cuadernos de Arquitectura,* 61 *(Suburbios II)*, (1965) pàg. 23-33; Oscar Tusquets, «En torno al suburbio del Besós», *Cuadernos de Arquitectura*, 61 *(Suburbios I)*, (1965) pàg. 41-47; Ferrer, *Els polígons de…*, pàg. 77-79.

Amb l'obertura del carrer de Guipúscoa el 1957 s'inicia la transformació del gran sector residencial previst en el Pla Comarcal de 1953, denominat *Zona de Levante*, on se situarà un gran nombre d'habitatges de promoció pública

significar també una obertura dels marges d'acció en diversos camps, entre ells el de l'arquitectura i l'urbanisme. La mirada cap a Europa, en aquell moment, representa l'anhel de recuperar la vinculació catalana al moviment racionalista d'abans de la Guerra Civil, aleshores perduda. Cal relacionar la constitució del Grup R amb el record i la voluntat de continuïtat respecte del GATCPAC, la tasca del qual quedà interrompuda per la Guerra Civil espanyola i per la Segona Guerra Mundial.

Les aportacions fonamentals del moviment modern referides a la investigació sobre l'habitatge i la seva relació amb la ciutat van dirigir-se a garantir unes condicions mínimes d'habitabilitat i de convivència urbana. En aquest sentit són conegudes les recerques entorn del tipus arquitectònic (cases en filera, blocs plurifamiliars lineals, *à redents* o en greca, illes obertes, torres en alçada), sobre les característiques distributives de l'habitatge (grandària mínima, distribució interna, il·luminació natural, ventilació, cuines, banys), sobre els sistemes constructius (construcció en sèrie, estandardització, prefabricació), sobre els espais urbans associats (parcs i espais lliures, espais de jocs, aparcament), sobre els equipaments i les dotacions de barri, sobre els accessos i la vialitat, etc. Per primera vegada s'aborda la problemàtica de l'habitatge des de la doble perspectiva de la seva relació amb la ciutat i de la seva rellevància social. L'impuls de Le Corbusier i dels



El polígon Montbau (1960) és el millor exponent del canvi de plantejament urbanístic i arquitectònic en la política d'habitatge a Barcelona

arquitectes que van participar en els Congressos Internacionals d'Arquitectura Moderna (CIAM), que foren el marc d'aquesta investigació, va influir de forma significativa en la pràctica professional paral·lela, i es va traduir en nombroses realitzacions, perfectament documentades, moltes de les quals mantenen encara avui, més de vuitanta anys després, un altíssim nivell de qualitat.

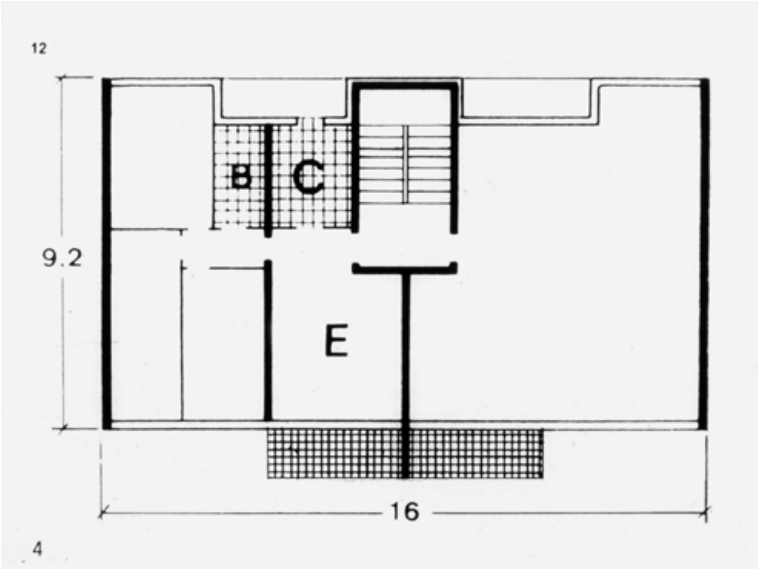
En el polígon Montbau hi trobem, directament traduïts i executats, molts dels ideals del moviment modern que ja havien tingut oportunitat d'expressar-se en la promoció pública d'habitatges portada a terme per les socialdemocràcies centreeuropees en el període situat entre les dues guerres mundials: les *Siedlungen* alemanes, les *Höfe* vieneses, els nous barris residencials a Amsterdam i Rotterdam, els primers polígons d'habitatges a l'Unió Soviètica, i molts altres exemples d'altres països europeus. La petjada que deixaren fou molt important: van influir de forma decisiva sobre la construcció de barris i polígons d'habitatges en tot el món al llarg del segle XX, i molts d'ells constitueixen, encara avui, una referència inexcusable.

L'autoria del projecte inicial de Montbau correspon a l'equip d'arquitectes format per Xavier Subias, Guillermo Giráldez i Pedro López Íñigo, els quals

El polígon Montbau (1960)

es van conèixer el primer curs de carrera a l'Escola d'Arquitectura de Barcelona, el 1943. Després d'uns primers anys de pràctica professional, el 1957 l'equip s'adjudica com a projecte immediatament precedent a Montbau l'edifici de la nova facultat de dret de Barcelona. La visita que fan els arquitectes entre juny i setembre d'aquell any a la Interbau de Berlín resulta fonamental per a la concepció i formalització tant de la facultat com dels projectes immediatament posteriors de Montbau i Besòs. L'equip assumeix els criteris de disposició dels blocs seguint els paràmetres del moviment modern, l'ús d'un nou llenguatge formal en els edificis, la importació de tecnologies constructives basades en la prefabricació i els assajos sobre noves tipologies de la unitat habitacional, que esdevindran els trets més representatius de la implantació i l'inici d'un llenguatge arquitectònic nou al nostre país.

A Montbau podem veure, en concret, com la «manera de fer» de l'experiència centreeuropea anterior, lligada al moviment modern, es trasllada a Barcelona. Així, la introducció de nous tipus arquitectònics, amb habitatges de diverses característiques; la disposició mateixa dels blocs d'habitatges en relació als espais lliures i a la resta d'elements urbans; la posada en escena d'un nou concepte del centre de barri o el centre cívic en posició central; la previsió d'un gran parc urbà i una sèrie de jardins locals que articulen el verd; la idea de jerarquia dels vials, amb una clara separació entre els tràfics rodats i els de vianants; la previsió dels equipaments i dotacions que corresponen a



La uniformitat de l'oferta és característica de la política d'habitatge estatal de la dècada dels seixanta

les unitats veïnals, etc., són aspectes innovadors que reflecteixen clarament la voluntat d'introduir la modernitat en aquella Barcelona dels anys seixanta.

Estat i municipi: dos camins confrontats

Una mirada de conjunt sobre els resultats de les polítiques d'habitatge en el període al qual ens estem referint (1945-1975), pel que fa a la ciutat de Barcelona, revela que els camins de l'Estat i el municipi prenen, des d'un primer moment, direccions cada vegada més diferenciades, que acaben essent fins i tot contradictòries; direccions que són l'expressió de la concepció política mateixa de l'habitatge públic.

Així, des de l'Institut Nacional de l'Habitatge i l'*Obra Sindical del Hogar*, les promocions d'habitatge públic a Barcelona (i, en general, a Catalunya) segueixen, des de la primera postguerra, la mateixa tònica general uniforme a tot el territori de l'Estat. Una tònica caracteritzada, d'una banda, pel centralisme en les decisions d'ubicació i posició urbana dels polígons —moltes vegades en clar conflicte amb el planejament urbanístic local— i, de l'altra, per un cos legislatiu i normatiu molt genèric, referit més a les condicions de producció del promotor (quant a grandària, tipologies de l'edificació i altres elements de projecte) que no pas a la diversitat de les demandes existents. La suma d'aquests dos factors acaba donant com a resultat un producte estereotipat, consistent en uns tipus edificatoris predefinits, que

Els grans polígons dels anys setanta tornaren a la rigidesa i uniformitat característiques de les promocions estatals i van tancar les experiències innovadores d'inicis de la dècada anterior. La Mina (1975)

es repeteixen en qualsevol situació, i uns habitatges quasi reduïts a un únic programa funcional.

L'objectiu de l'Estat és bàsicament quantitatiu: per això els projectes, redactats quasi sempre des dels seus organismes centrals, descuiden clamorosament la relació amb la ciutat (accessos i continuïtats, context urbà, tipologia arquitectònica) i tampoc no presten gaire atenció a l'ordenació interna mateixa (espais de referència urbana, ús dels espais no edificats, jardins, equipaments), la qual cosa dóna lloc a conjunts de blocs d'habitatges que s'afegeixen a la ciutat existent sense aportar-hi nous valors. En alguns casos construint fins i tot en sòl no urbanitzable, al marge de les previsions del planejament urbanístic, i en tots els casos, ignorant els requeriments formulats des de la ciutat.

En contrast amb aquesta situació, algunes promocions del Patronat Municipal de l'Habitatge inicien, a Barcelona, una interessant deriva, encara que molt condicionada pels imperatius de l'època, cap a una concepció pròpia, més sensible al territori i a les sol·licitacions locals, més interessada per la diversitat de les demandes reals i, finalment, més atenta a una tradició europea

de la modernitat que ja havia tingut una primera expressió a Catalunya amb els experiments racionalistes del GATCPAC durant la República.

L'examen de la trajectòria, les idees i els resultats posa de relleu com, en ple franquisme, a principis dels anys seixanta, la societat civil catalana inicia una (encara que molt tímida) aproximació a Europa, i cerca la recuperació dels postulats de l'arquitectura i l'urbanisme moderns —constitució del Grup R, viatges d'estudis, conferències al Col·legi d'Arquitectes, difusió i polèmica intel·lectual des de diversos àmbits cívics, professionals i eclesiàstics— i com, des de l'administració pública local (capitanejada per l'Ajuntament de Barcelona) s'emprèn també un rumb diferenciat en la concepció i en la materialització de la política d'habitatge públic, a traves d'un Patronat Municipal més atent a les experiències europees i més obert a la innovació urbanística i arquitectònica.

Els canvis polítics, socials i econòmics de la segona meitat de la dècada dels setanta posa fi a unes i altres polítiques. Els darrers grans polígons d'habitatges (el polígon Gornal de l'Institut Nacional de l'Habitatge o els polígons Canyelles i Canaletes del Patronat Municipal de l'Habitatge) tancaran una època i donaran pas a un altre tipus d'intervencions en el camp de l'habitatge públic, amb resultats molt diversos, però amb una clara voluntat de continuïtat i integració urbana i d'ajust als requeriments socials.

Lideratges i models de protesta a la Barcelona dels anys cinquanta (1951-1964)[1]

Nàdia Varo

La dècada dels cinquanta tingué una gran importància per a l'articulació dels moviments socials que van esdevenir clarament actius la dècada següent. Durant aquests anys una part important dels líders que assoliren gran rellevància en el moviment obrer dels anys seixanta ja havien començat a actuar als seus llocs de treball i, de vegades, fins i tot havien intentat coordinar-se amb activistes obrers d'altres empreses. La seva activitat com a membres d'organitzacions antifranquistes o d'apostolat obrer, a diferència del que havia passat durant els anys quaranta, començà a tenir influència en la conflictivitat laboral. Mentrestant, a la Universitat s'estaven posant les bases del moviment estudiantil. L'activisme cultural de la primera meitat dels anys cinquanta va deixar pas, en la segona meitat de la dècada, a l'activisme de persones que sovint combinaven les seves reivindicacions com a estudiants amb la militància en partits d'esquerres.

Per entendre aquests processos de canvi, de gestació de lideratges, pot ser útil plantejar-nos *com* aquestes persones van arribar a ser activistes, com algunes xarxes personals van esdevenir xarxes polítiques i van arribar a ser determinants en la conflictivitat social.[2] Amb aquest objectiu analitzarem els àmbits de sociabilitat que freqüentaven aquests activistes, i ho farem a partir de les entrevistes a persones que durant els anys cinquanta participaren activament en els nuclis d'activistes obrers i la majoria de les quals van estar implicades en la fundació de la Comissió Obrera de Barcelona, el 1964. Així mateix, per comprendre la ràpida formació del moviment estudiantil a finals dels anys cinquanta recorrerem a entrevistes i memòries de persones que van estudiar a la Universitat de Barcelona en aquella època.

1. Aquest text forma part de la ponència presentada conjuntament amb Javier Tébar «La gestació dels nous lideratges en els moviments socials de la Barcelona dels anys cinquanta (1951-1964)», dins les jornades *La SEAT i Barcelona. La represa sense democràcia, 1947-1973*, organitzades pel MUHBA el 14 i 15 d'abril de 2011. Tot i que l'autora és qui s'ha dedicat a estudiar preferentment els aspectes tractats en aquest text, formen part d'una elaboració conjunta, sobretot pel que fa a la utilització dels conceptes «xarxes personals», «xarxes polítiques» i «models de protesta».

2. Una obra que dóna gran importància a les xarxes personals per entendre el funcionament del moviment obrer és Joe Foweraker, *La democracia española*, Móstoles, Arias Montano Editores, 1990.

La conflictivitat laboral durant els anys cinquanta

El març de 1951, amb el boicot als tramvies i la vaga general, es va produir l'episodi de conflictivitat social més rellevant del franquisme a Barcelona, en el qual es calcula que participaren activament 300.000 persones. Els autors que l'han estudiat han assenyalat els elements més nous i destacats d'aquestes protestes, com ara la seva magnitud.[3] Tanmateix, també hi ha alguns elements que recorden els conflictes laborals produïts els anys quaranta. Un informe del Partit Socialista Unificat de Catalunya (PSUC), poc després dels esdeveniments, en pot aportar alguns exemples d'aquestes continuïtats:

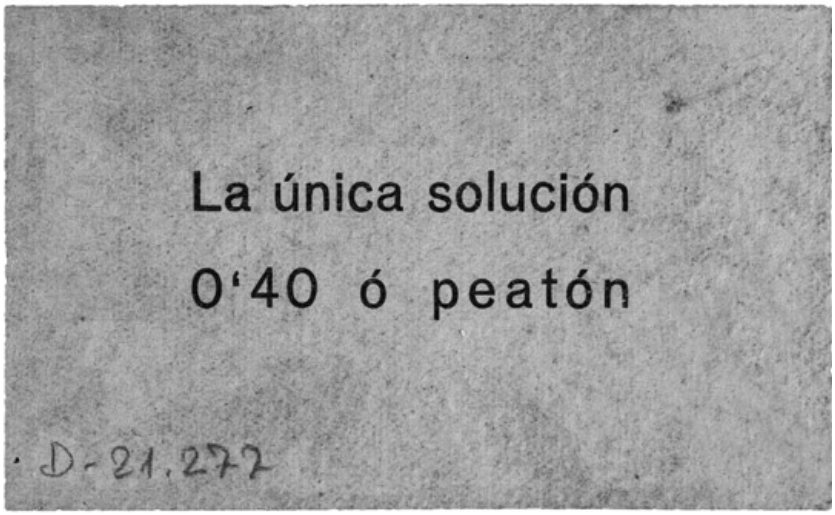
> En la Gerona [Can Girona], por ejemplo, fueron las mujeres del «Canem" (*sic*) las que invitaron a los obreros a secundar el paro. Esta fábrica, en la que existían magníficas condiciones para que hubiera jugado un papel de vanguardia, se queda atrás y fue a remolque de los acontecimientos ¿Qué es lo que ocurrió? […] nuestra primera impresión es que la huelga sorprendió a la dirección del P. de la fábrica y que esto, les debió impedir el tomar a tiempo las medidas para jugar el papel que le correspondía.[4]

A Can Girona, el 1951, hi havia una important cèl·lula del PSUC. No obstant això, no van ser els seus militants els que van propiciar la vaga, sinó un piquet de les treballadores del Cànem, empresa tèxtil del Poblenou. I és que l'oposició al règim no va prendre la iniciativa en el desenvolupament del conflicte, encara que alguns dels seus membres s'hi afegissin. Aquesta escassa incidència fou comú en els conflictes laborals dels anys quaranta, així com la important participació de dones i la interrelació amb conflictes per subsistències, ja que el detonant del boicot als tramvies fou una reivindicació sobre consums col·lectius.

Durant els anys quaranta s'havien produït alguns conflictes laborals, especialment entre 1946 i 1947. Es van desenvolupar sobretot al sector tèxtil. Sovint hi havia una important relació entre els conflictes laborals i els

3. Fèlix Fanés, *La vaga de tramvies de 1951*, Barcelona, Laia, 1977; Gemma Ramos, «Tranvías y conflictividad social en Barcelona (marzo 1951): actitudes políticas y sociales de una huelga mítica», *Historia Contemporánea*, 5 (1991), pàg. 203-217; Sebastian Balfour, *La dictadura, los trabajadores y la ciudad. El movimiento obrero en el área metropolitana de Barcelona (1939-1988)*, València, Edicions Alfons el Magnànim, 1994; Michael Richards, «Falange, Autarky and Crisis: The Barcelona General Strike of 1951», *European History Quarterly*, 29 (1999), pàg. 543-585; Michael Richards, «Falange, autarquia i crisi: la vaga general de 1951 a Barcelona», *Segle XX. Revista catalana d'història*, 3 (2010), pàg. 95-124.

4. *AHPCE* (Arxiu Històric del PCE), Nacionalitats, Catalunya, Martí, «Informe sobre los acontecimientos de marzo de 1951 en Barcelona» (maig 1951), Jacq. 537.



Full volander de propaganda del boicot als tramvies de 1951, en el qual es reivindicava l'anul·lació de l'increment del preu del bitllet, *AHCB*

conflictes pel racionament. És possible que aquesta relació ajudi a entendre el protagonisme de les dones en les protestes. A més, es considerava que era menys perillós que les dones protagonitzessin els conflictes perquè es tendia a treure significació política a les seves accions.[5]

En els conflictes produïts durant els anys quaranta fou habitual que es formessin comissions de treballadors o treballadores que negociaven amb la direcció de l'empresa i autoritats polítiques locals. Eren persones que sovint tenien experiència en conflictes laborals abans del franquisme. Habitualment, els conflictes s'estenien a diverses empreses per imitació, més que fruit de la convocatòria i organització de l'oposició al règim ja que, fora d'algunes excepcions, la majoria dels qui van encapçalar-los no tenien contacte amb les organitzacions antifranquistes.

El boicot als tramvies de 1951 i la posterior vaga general no haurien assolit la dimensió que van tenir sense la intervenció d'altres factors. En el boicot intervingueren molts ciutadans impulsats pel greuge comparatiu entre Madrid i Barcelona pel preu del bitllet dels tramvies (el seu detonant) i altres qüestions. A més, hi havia profundes divergències entre el governador civil i

5. Nàdia Varo, «Teixint la protesta. La conflictivitat laboral femenina a l'àrea de Barcelona durant el franquisme», *Afers. Fulls de Recerca i Pensament*, 53/54 (2006), pàg. 323-341; Nàdia Varo, «Mujeres en huelga. Barcelona metropolitana durante el franquismo», dins Babiano (ed.), *Del hogar a la huelga. Trabajo, género y movimiento obrero durante el franquismo*, Madrid, los Libros de la Catarata, 2007, pàg. 139-187.

alguns sectors de la Falange, la qual cosa portà alguns falangistes a participar en les protestes.[6] D'altra banda, hi van aparèixer nous agents: els enllaços sindicals (en la convocatòria de la vaga general), els membres d'organitzacions d'apostolat obrer (que prengueren part activa en les protestes) i els joves.[7] Per a aquests joves, que no havien patit la repressió de postguerra en carns pròpies, els fets de 1951 adquiriren una dimensió mítica.[8]

A partir de 1956 va haver-hi importants canvis en la conflictivitat laboral. Entre aquesta data i 1962, les protestes laborals es van produir sobretot en forma de cicles vaguístics, que seguiren dinàmiques similars el anys 1956, 1958 i 1962. En aquests conflictes s'iniciaven vagues a diverses empreses, eren fortament reprimides i, tot i així s'estenien fora del territori inicial. El govern, després de reprimir les protestes, decretava un augment salarial o un canvi legislatiu per neutralitzar-les.[9]

Pel que fa a les característiques dels cicles vaguístics dels anys 1956 a 1962, un tret important que es va mantenir al llarg del franquisme és que el sector més afectat fou el metal·lúrgic. A aquest fet hi van contribuir diversos factors: la indústria metal·lúrgica estava en expansió, en part a conseqüència de la implantació de la fàbrica SEAT a Barcelona el 1953; hi havia empreses de grans dimensions i amb processos de treball que afavorien que, si els treballadors aturaven punts estratègics, poguessin aturar la producció. A més a més, en el sector metal·lúrgic hi havia nuclis d'activistes d'organitzacions catòliques obreres i antifranquistes. Aquestes organitzacions volien ser a les empreses metal·lúrgiques per les seves grans dimensions i també pel seu valor simbòlic, com a arquetip dels treballadors de «coll blau» i símbol de modernitat.

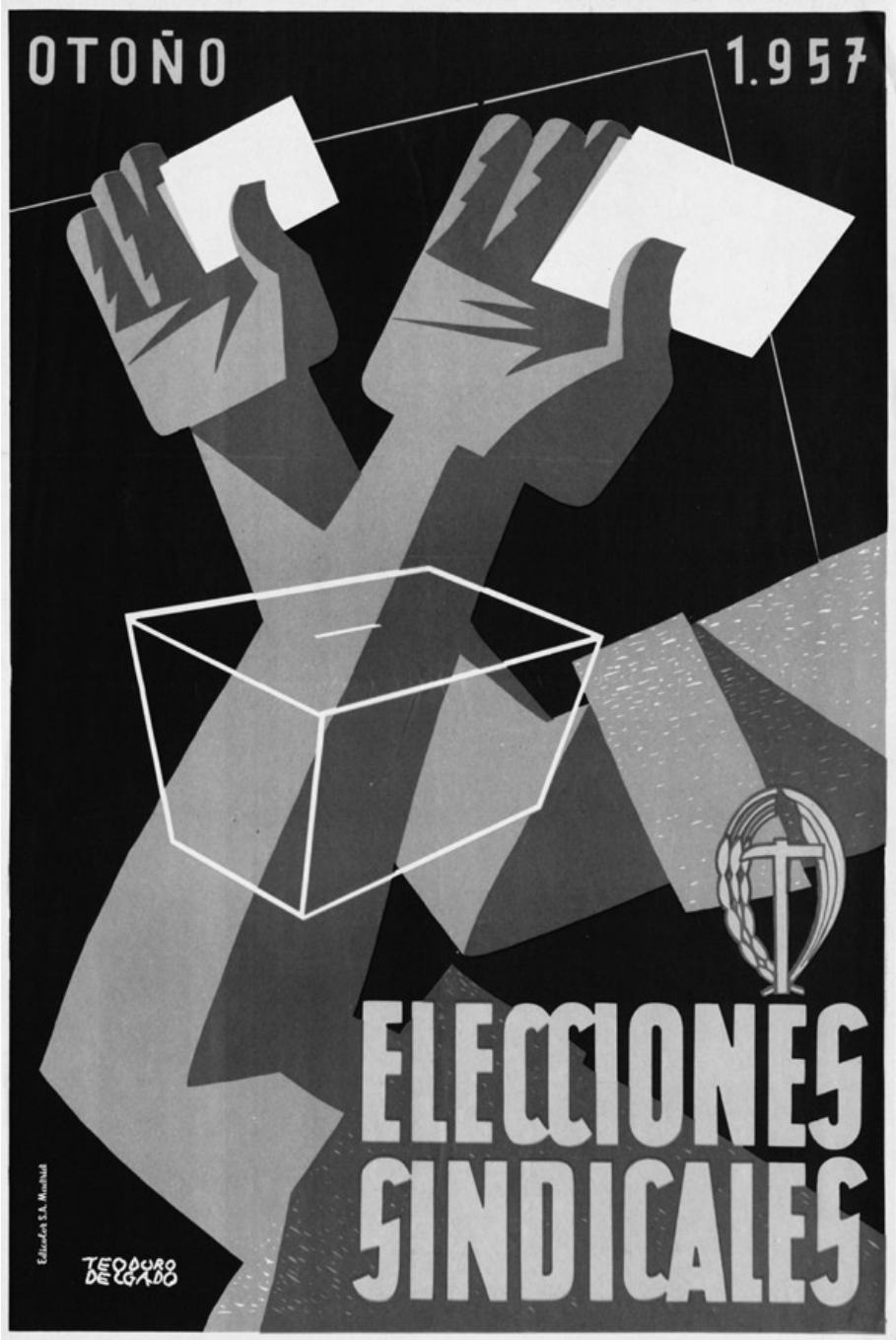
Quant a l'organització del conflicte, dins de cada empresa es formaven comissions de treballadors, en ocasions, amb la col·laboració d'alguns

6. Com s'ha indicat a Ramos, «Tranvías y conflictividad…» i Richards, «Falange, Autarky and…».

7. Quant a la participació de joves, vegeu *AHPCE*, «Informe sobre los…».

8. *AHCO* (Arxiu Històric de CCOO de Catalunya), *Col·lecció Biografies Obreres*, entrevistes a Vicenç Faus i Juan Navarro.

9. S'han estudiat aquests conflictes a Catalunya en les obres de Sebastian Balfour, *La dictadura, los trabajadores…*, pàg. 47-56; Dora Palomero, *Los trabajadores de ENASA durante el franquismo*, Barcelona, Sírius, 1996, pàg. 91-120; Soledad Bengoechea, Mercè Renom, *Memòria i compromís. Classes treballadores, sindicalisme i política al Prat de Llobregat (1917-1979)*, Barcelona, Columna-Ajuntament del Prat de Llobregat, 1999, pàg. 173-203; Javier Tébar, «Cataluña 1962: un silencio cargado de confianza», dins Rubén Vega (coord.), *Las huelgas de 1962 en España y su repercusión internacional*, Oviedo, Ediciones Trea-Fundación Juan Muñiz Zapico, 2002, pàg. 253-276; Antoni Lardín, *Obrers comunistes. El PSUC a les empreses catalanes durant el primer franquisme (1939-1959)*, Valls, Cossetània, 2007; Xavier Domèchech, *Clase obrera, antifranquismo y cambio político. Pequeños grandes cambios, 1956-1969*, Madrid, La Catarata, 2008, pàg. 37-54, 75-86.



Cartell anunciant les eleccions sindicals de 1957, a les quals molts militants comunistes i d'organitzacions catòliques obreres van decidir presentar-se. BC

enllaços i jurats. Sobretot des de 1957, els comunistes i els activistes catòlics obrers anaven participant en les eleccions sindicals.[10] A banda de les organitzacions on poguessin estar enquadrats uns i altres, no hi havia organismes estables que coordinessin les protestes, però s'estaven produint contactes entre treballadors, com per exemple les reunions i manifestacions dels obrers de l'ENASA, OSSA i La Maquinista Terrestre y Marítima el maig de 1962.[11]

Una darrera característica és la influència que van començar a tenir els membres d'alguns grups antifranquistes en la conflictivitat laboral. Aquest fet constitueix un punt d'inflexió important en les protestes laborals durant el franquisme. Així, algunes xarxes socials van afavorir la formació de xarxes polítiques, que intentaven (cada vegada amb més èxit) influir en les protestes laborals. En aquest context podem entendre com algunes persones van convertir-se en líders obrers, que restaren actius més enllà dels anys cinquanta.

La gestació de lideratges en el moviment obrer. El cas de Sant Andreu

Durant la dècada dels cinquanta a Espanya van començar a perfilar-se les línies de diferents projectes polítics que pretenien influir en la ciutadania i que es concretarien la dècada següent. Alguns estaven alineats amb el règim, mentre que d'altres eren sostinguts pels seus enemics. En l'àmbit obrer, l'Organització Sindical Espanyola (OSE) intentava imposar als treballadors el projecte nacional-sindicalista, mentre que l'Església, suport del règim, intentava fer-se present amb les organitzacions d'apostolat obrer. Entre els militants d'aquestes organitzacions —la Germandat Obrera d'Acció Católica (HOAC) i la Joventut Obrera Catòlica (JOC)—, s'obria pas la crítica social davant la realitat que els tocava viure, fins al punt que alguns d'ells ja havien emprès actuacions contràries al règim.[12]

Entre les organitzacions antifranquistes, a mitjan dècada la CNT es veia delmada per la repressió, les divisions internes i la col·laboració d'alguns dels seus membres amb el règim. Després d'importants detencions des de 1947, a principis dels anys cinquanta la CNT pràcticament havia desaparegut com a organització de masses.[13] En aquesta època, el partit

10. Lardín, *Obrers comunistes…*; José Fernández Segura, *La participación de los católicos en el movimiento obrero de Barcelona (1946-1978)* (tesi doctoral), Barcelona, Universitat de Barcelona, 2005.

11. Tébar, «Cataluña 1962: un silencio…», pàg. 253-276.

12. Feliciano Montero, *La Iglesia: de la colaboración a la disidencia (1956-1975). La oposición durante el franquismo*, Madrid, Ediciones Encuentro, 2009, pàg. 37-98.

13. Ángel Herrerín, *La CNT durante el franquismo. Clandestinidad y exilio (1939-1975)*, Madrid, Siglo XXI, 2004, esp. pàg. 411-412.

antifranquista amb més implantació en l'àmbit obrer era el PSUC. El 1949, en formaven part 1.621 persones (340 a Barcelona ciutat) i el 1959, després de la reorganització, es calculava que el PSUC tenia 1.027 militants a tot Catalunya.[14]

Diversos autors han assenyalat que alguns militants catòlics i comunistes van tenir un important paper en l'organització del moviment obrer durant aquells anys.[15] Caldria explicar com aquests militants van entrar en contacte i van influir en la conflictivitat laboral. Coneixent el pes que poden tenir en aquest procés els diferents àmbits de socialització, pot resultar útil situar-se al barri de Sant Andreu.

Sant Andreu era un barri amb una sòlida tradició industrial, on els anys cinquanta hi havia importants factories del metall, com la Maquinista Terrestre y Marítima i l'ENASA; així com el complex tèxtil Fabra y Coats, conegut com a *Can Mamella* per la gran quantitat de dones que hi treballaven i pels serveis que oferia a la seva plantilla.[16] Al barri havien tingut una presència important els anarquistes, i el record de la guerra i la repressió estava també molt present.[17]

Malgrat les nombroses referències de la presència d'anarquistes tot sembla indicar que, a mitjan anys cinquanta, aquests no estaven enquadrats dins la CNT. Per contra, durant la segona meitat d'aquesta dècada sí que s'hi poden detectar militants del PSUC. Un d'ells era Vicenç Faus (Barcelona, 1925). El seu pare era anarquista i es va exiliar després de la guerra. La repressió viscuda per la família i els valors transmesos pel pare devien afavorir la seva aversió al règim. Va entrar a treballar a l'ENASA el 1950 i, després de l'experiència de la vaga de tramvies el 1951, va voler organitzar-se. Vicenç Faus va conèixer Albert Badia, un company que s'interessava a veure qui assistia a les reunions convocades pels enllaços sindicals i que parlava de la Unió Soviètica i de com defensar els interessos dels treballadors. De seguida va voler col·laborar amb ell i es va incorporar a una cèl·lula comunista, organitzada el 1955.[18] Aquests comunistes volien afavorir el plantejament de conflictes, tenint com a referent els fets de 1951, i amb aquesta intenció or-

14. Lardín, *Obrers comunistes…*, pàg. 93, 95, 126.

15. Manuel Ludevid, *El movimiento obrero en Barcelona bajo el franquismo*, Barcelona, 1977, pàg. 9-20; Balfour, *La dictadura, los trabajadores…* pàg. 46-51; Carme Molinero, Pere Ysàs, «Comissions Obreres», dins Pere Gabriel (coord.), *Comissions Obreres de Catalunya 1964-1989. Una aportació a la història del moviment obrer*, Barcelona, Empúries-Ceres, 1989, pàg. 37-43.

16. Isabel Segura, *Dones de Sant Andreu. Itineraris històrics*, Barcelona, Arxiu Municipal de Barcelona, 2001, pàg. 76.

17. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Tomàs Chicharro.

18. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Vicenç Faus; Lardín, *Obrers comunistes…*, pàg. 117.

ganitzaven comissions de treballadors per plantejar reivindicacions, com ara recolzar companys que havien estat sancionats.

El març de 1956 es va iniciar un moviment vaguístic a Biscaia que es va estendre a altres zones. El 12 d'abril els membres de les cèl·lules comunistes van recórrer la fàbrica de Sant Andreu perquè els companys paressin de treballar. La vaga es va mantenir el dia 13. No va haver-hi acomiadaments, però dos militants comunistes restaren detinguts durant mesos. Després de la vaga s'iniciaren contactes amb un grup de militants catòlics encapçalats per l'administratiu Emili Comas. Des d'aquell any, els grups de militants comunistes i de militants catòlics van assistir a cursos de formació a l'església de Bon Pastor, convidats per mossèn Joan Cortina. Els cursos els impartien advocats com Josep Benet, i hi assistien treballadors de diferents empreses.

El 1957, els contactes entre catòlics i comunistes contribuïren al fet que es presentessin a les eleccions sindicals. Foren escollits 22 enllaços, 6 dels quals eren comunistes i 4 del grup de cristians. La seva activitat es va fer patent a la vaga de 1958 ja que, per primer cop, els enllaços van convocar assemblees al pati. La repressió d'aquesta vaga provocà el final de l'experiència de coordinació a l'ENASA. Dinou treballadors van ser acomiadats i quatre militants comunistes i el catòlic Comas van ser detinguts.[19] Per al PSUC, aquesta «caiguda» va afectar 64 militants i perjudicà l'organització del partit a Barcelona.[20] S'ha considerat que la repressió posterior a la vaga de 1958 va desmantellar bona part de l'organització assolida pel moviment obrer,[21] però en altres empreses s'estaven formant nous nuclis d'activistes.

Alguns d'aquests activistes eren treballadors de La Maquinista Terrestre y Marítima, formats a la seva escola d'aprenents. Tomàs Chicharro i Daniel Cando van adquirir una especial rellevància en l'articulació del moviment obrer. Chicharro era fill d'una família obrera, on el pare havia estat afí a l'anarquisme, i que també havia viscut intensament la repressió.

> […] t'ensenyaven: «Menos, eh, menos Franco y más pan blanco» […]. Eren unes vivències que te les transmetien, però per l'altre costat no volien que tu estiguessis en tot això i sempre que m'explicava alguna cosa, en el plan pedagògic, te les explicaven perquè tinguessis por.[22]

19. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Vicenç Faus; Palomero, *Los trabajadores de ENASA…*, pàg. 95-103.

20. Lardín, *Obrers comunistes…*, pàg. 126

21. Molinero, Ysàs, «Comissions…», pàg. 43.

22. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Tomàs Chicharro.

Les contradiccions viscudes per Chicharro foren viscudes per Daniel Cando (La Corunya, 1943) de forma diferent, ja que era fill d'un membre de la policia armada falangista. Anava a l'escola municipal Ignasi Iglésias, on fora de classe alumnes i professors parlaven en català i sovint escoltava, en paraules del mateix Cando: «nosaltres érem els que veníem a Catalunya a "comerse el pan de los catalanes" […]. I a més estava molt lligada a que clar, érem una mica encara les tropes invasores, vull dir que havíem acabat amb la República».[23]

L'un i l'altre van continuar la seva formació a l'escola d'aprenents de La Maquinista. Chicharro va entrar-hi el 1956 i Cando el 1958. El professor de religió era mossèn Dalmau,[24] que a les seves classes plantejava debats sobre la situació social. Els estius organitzava excursions, a partir de les quals Chicharro va conèixer gent vinculada a l'HOAC i s'hi integrà. El 1959 mossèn Dalmau fou detingut pels fets del Palau. Fou acomiadat de l'escola d'aprenents i traslladat pel bisbat a la parròquia de Gallifa. A Gallifa, Dalmau organitzava reunions, a les quals assistien persones que després es van vincular al Front Obrer de Catalunya (FOC). Cando i uns companys que assistien a les reunions de Gallifa, seguint les orientacions de Dalmau, van organitzar un grup de la JOC a La Maquinista. Chicharro, per la seva banda, va entrar al FOC el 1962. En integrar-se al FOC va deixar de banda la seva participació a l'HOAC, així que es probable que allò que l'atragués de l'HOAC era que constituïa una forma d'actuar contra la injustícia social i el règim. Per a Cando, la trajectòria és inversa: del FOC a la JOC, però en aquest cas amb un objectiu més clar: fer servir la JOC com a plataforma legal per fer propaganda del FOC.

Entretant, Chicharro havia acabat la seva formació com a aprenent. Als 19 anys ja era cap d'un equip. El 1962 fou un dels impulsors de la vaga a l'empresa. La nit mateixa de la vaga fou detingut juntament amb altres militants del FOC i va estar un any empresonat. A La Maquinista quedava Cando, militant al FOC i refent els contactes amb l'organització i que participà dins de la fàbrica en una comissió que intentava evitar la implantació dels sistemes de prima.

L'experiència de Georgina Villanueva ens pot aportar informació sobre una fàbrica on sembla ser que els anys cinquanta no tenien cap influència les xarxes polítiques generades per activistes comunistes, catòlics o del FOC, però que participava de les protestes laborals. Es tracta de Fabra y Coats.

23. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Daniel Cando.

24. Albert Manent, *En un replà del meu temps. Retrats d'escriptors i de polítics*, Barcelona, Proa, 1999, pàg. 97-132.

Villanueva (Cella, Terol, 1932) era filla d'un militant de la UGT afusellat durant la Guerra Civil. El seu germà inicià la migració de la família a Barcelona perquè la guàrdia civil el molestava per la seva relació amb cosins anarquistes. Ella hi arribà entorn del 1952 i començà a treballar a Fabra y Coats el 1955. Algunes companyes anarquistes, que havien estat organitzades durant la guerra, li serviren de referent per a la seva integració a la fàbrica, i per plantejar algunes reivindicacions.[25]

A Fabra y Coats, quan es produïen conflictes, es creava una comissió de treballadores per negociar amb la direcció. Estava formada majoritàriament per dones que havien estat militants anarquistes, contràries a la participació en les eleccions sindicals.[26] Al costat d'aquestes antigues anarquistes hi entraven dones més joves que aprenien així formes d'organització utilitzades en el passat.[27] Aquestes comissions es van fer servir a les vagues de 1956, 1958 i 1962. La participació en aquestes vagues era afavorida per la cultura política de les treballadores, per la influència que tenien al barri i perquè moltes d'elles estaven casades amb empleats de l'ENASA i de La Maquinista.

El que hem exposat fins ara ens mostra un Sant Andreu de finals dels anys cinquanta i principis dels anys seixanta molt cohesionat com a barri obrer, amb una forta presència d'un passat anarquista i d'un present de repressió. En aquest barri algunes persones buscaven la manera de millorar la seva situació com a treballadors. Per fer-ho s'integraven en organitzacions legals, com eren les organitzacions catòliques obreres, o en organitzacions clandestines a les quals tenien accés a través de coneguts, bé de la fàbrica, bé d'altres àmbits. Les xarxes socials establertes a partir de la feina o d'espais com l'escola d'aprenents de La Maquinista esdevingueren xarxes polítiques.

Com hem vist abans, entre 1956 i 1958 es van establir contactes entre catòlics i comunistes, però aquests quedaren aturats a causa de la repressió. Amb tot, mentre la repressió tallava el creixement dels grups clandestins, se'n formaven d'altres sota l'aixopluc de les organitzacions catòliques. Els activistes intentaven coordinar-se en el si dels respectius grups, però els contactes amb membres d'altres grups eren difícils. Un cop entrats els anys seixanta, la convergència entre xarxes polítiques tingué una gran importància per a l'organització del moviment obrer. En trobem un cas de força transcendència al Poblenou, a la fàbrica de motocicletes Montesa on, des de finals del

25. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Georgina Villanueva.

26. Tomàs Chicharro, per la seva banda, indica que a La Maquinista els antics anarquistes miraven amb menyspreu les CCOO per la seva participació a les eleccions sindicals. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Tomàs Chicharro.

27. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Georgina Villanueva. Teresa Buigas descriu un fenomen similar a l'empresa tèxtil Ihpevisa, de Badalona: *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Teresa Buigas.

cinquanta, s'estaven produint contactes entre persones enquadrades dins el PSUC i d'altres amb militància en organitzacions catòliques obreres i en el Moviment Socialista de Catalunya (MSC). Foren claus en aquest procés Josep Pujol Bardolet (Barcelona, 1929), militant d'Acció Catòlica Obrera i del MSC, i Josep Maria Folch i Torres (Barcelona, 1932), qui en els seixanta esdevindria responsable del moviment obrer en el PSUC. El 1957, Pujol i Folch, amb altres persones, van acordar presentar-se a les eleccions sindicals per tal de poder intentar millores en les condicions de treball per mitjans legals i entrar en contacte amb treballadors d'altres empreses. Aquesta forma d'actuar es va combinar amb una comissió de treballadors. El 1964, els contactes polítics de Pujol i de Folch i els que havien fet a partir de la seva actuació en el Sindicat Vertical van facilitar l'organització de la Comissió Obrera de Bacelona.

Les xarxes polítiques desenvolupades durant els anys cinquanta foren molt rellevants per a l'organització del moviment obrer de la dècada següent. Però, com s'integrava la gent en aquestes xarxes polítiques? A partir dels casos estudiats, sembla que es pot avançar la hipòtesi que les formes d'integració en aquestes xarxes era força diferents, en funció de si es partia del PSUC o d'una organització catòlica obrera.

La voluntat d'integrar-se al PSUC sovint es veia afavorida per l'anticomunisme del règim, que el presentava com a responsable gairebé de tots els actes de protesta. A més, davant la situació de desarticulació de la CNT, entrar al PSUC era vist com una forma de defensar els drets dels treballadors i actuar contra el règim. D'aquesta manera, persones que es rebel·laven contra l'ordre establert van buscar incorporar-se al partit de diverses formes, per exemple organitzant cèl·lules o intentant entrar-hi en contacte a partir de Ràdio Espanya Independent, *La Pirinenca*.[28]

Amb tot, aquesta no era la forma més comuna d'entrar en el Partit. En els cinquanta, l'organització del PSUC es va centrar en les grans empreses, on es demanava als militants que reclutessin altres companys per formar cèl·lules. En les empreses petites, els militants havien de servir d'enllaços. Com s'ha vist en el cas de Vicenç Faus, un company de feina va «temptejar-lo» per entrar al partit, i ell s'hi va incorporar entusiasmat.[29]

D'altra banda, l'estratègia de la utilització de les eleccions al Sindicat Vertical va permetre, a banda de l'aprofitament dels escassos recursos legals disponibles per defensar els drets dels treballadors, entrar en contacte amb al-

28. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Ángel Rozas; *AHPCE*, Correo REI, «Carta de Luis Moscoso Moscoso a la REI» (1/1/1961), c. 1961, carp. 173/9.

29. *AHCO*, fons Elionor Sellés, entrevista a «Alfredo».

tres enllaços i jurats susceptibles de participar en algunes accions, col·laborar o unir-se al Partit.[30]

El PSUC estava en situació de clandestinitat i patia una dura repressió. Per això, el contacte no era gens fàcil i es donava en contextos de forta confiança. La família assolí un paper rellevant per ampliar la militància o la col·laboració amb el Partit.[31] Això quedà molt clar en el cas de les dones, sovint considerades «col·laboradores», que hi entraren a través dels seus marits i després van exercir funcions de gran rellevància per a la supervivència de l'organització.[32]

A més, la família tenia un paper rellevant per altres motius. Javier Tébar ha mostrat la gran proporció de militants de les Comissions Obreres (CCOO) que tenien familiars de primer o segon grau que havien estat víctimes de la repressió franquista. Tot i que no van viure directament la repressió, les famílies els en van transmetre l'experiència, com també els van inculcar determinats valors, propis d'una cultura política d'esquerres, que després van afavorir la seva implicació en CCOO.[33] En el cas de les persones que es van incorporar al PSUC en aquella època, s'ha pogut constatar que molts dels testimonis citats tenien familiars que havien militat en organitzacions d'esquerres i que sovint havien patit la repressió franquista. Eren famílies on es parlava de la Guerra Civil i les seves conseqüències i que tenien clara consciència d'estar entre els vençuts.

Pel que fa a les persones que es van vincular a partits polítics a partir de la seva militància en organitzacions catòliques obreres sembla que la ideologia del seus familiars directes no fou tan transcendent, vist que els seus orígens eren molt diferents. Com s'ha vist, el pare de Tomàs Chicharro era anarquista i el de Daniel Cando, un «gris».[34] Aquest fet es pot explicar pel caràcter legal d'aquestes organitzacions. La dictadura franquista va restringir fortament el dret d'associació a partir del Decret d'associacions de 1941, que establia que havien de ser aprovades pel Ministeri de Governació. Hi havia dues excepcions: les associacions dependents de la Falange i les dependents de l'Església.[35]

30. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Juan Navarro.

31. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Josep M. Folch, entrevista a Rosa M. Rísquez (19/12/2007).

32. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Celia García López; Arxiu Municipal de l'Hospitalet-Arxiu Històric, entrevista a Purificación Fernández García, entrevista de l'autora a Piedad Samper García els dies 14 i 19 d'octubre de 2005. Vegeu també Antoni Lardín «La organización clandestina del PSUC en Cataluña en los años cincuenta», *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea*, 5 (2005), pàg. 38.

33. Javier Tébar, «Contraindicacions de la "política de la victoria". Notes sobre repressió i militància obrera dels anys seixanta», dins Pelai Pagès (dir.), *Franquisme i repressió. La repressió franquista als Països Catalans (1939-1975)*, València, Universitat de València, 2004, pàg. 273-293

34. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevistes a Tomàs Chicharro, Daniel Cando i Josep Pujol.

35. Carles Santacana, «La persistència de l'associacionisme», dins Borja de Riquer (dir.), *Història, Societat i Cultura dels Països Catalans*, 10, Barcelona, 1997, pàg. 118-131.

Per tant, en un context en el qual el teixit associatiu havia quedat molt reduït, les associacions dependents de l'Església constituïen una de les poques alternatives per a l'oci. Això afavoria que hi participessin un ampli ventall de persones.[36] També atragueren «rebels», és a dir, persones que volien organitzar-se per canviar la realitat social que els envoltava.[37] L'enfortiment de la identitat obrera, la insistència en la dignitat dels treballadors, el contacte amb les dures condicions socials... afavoriren que els seus militants fessin el pas de la caritat a la crítica social, i en alguns casos a la crítica política.[38] Moltes de les persones que van militar en organitzacions d'apostolat obrer van integrar-se després en grups polítics clandestins. En alguns casos van mantenir la militància cristiana. En altres, la van abandonar un cop es van incorporar a una altra organització, ja que de vegades havien tingut una funció substitutòria, o de tapadora legal d'altres activitats.[39]

A partir dels casos analitzats es poden plantejar algunes hipòtesis de treball: alguns autors han afirmat que durant els anys cinquanta un dels factors que expliquen la reorganització del moviment obrer és l'augment dels treballadors que no havien viscut conscientment la guerra ni la postguerra ni les migracions a Barcelona.[40] Pel que s'ha vist fins ara, sembla que la repressió franquista va tenir els seus efectes en la decisió de militar, sobretot per part d'aquells que es van vincular al PSUC. En l'àmbit obrer, la ruptura generacional no sembla tan nítida com en l'àmbit estudiantil i no es pot situar en aquesta dècada. Així mateix, les xarxes polítiques que intentaven articular un incipient moviment obrer no estaven formades bàsicament per immigrants, i encara menys per immigrants recents. Segons les dades analitzades, les componien persones nascudes a la ciutat o que hi portaven residint uns anys.

Pel que fa a la interacció entre xarxes polítiques i conflictes laborals, com s'ha dit, catòlics i comunistes iniciaren la utilització dels càrrecs sindicals per aconseguir reivindicacions. Continuà l'organització de comissions de treballadors, i sembla ser que aquestes van adquirir estabilitat, ja que no estaven actives tan sols durant els conflictes. Quan dins d'aquestes comissions hi havia persones pertanyents a xarxes polítiques, les comissions entraven en contacte amb l'exterior. En altres casos, les comissions estaven formades per persones sense relació amb cap organització antifranquista o d'apostolat obrer, de manera que els conflictes que s'hi produïen quedaven

36. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Josep M. Folch.

37. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevistes a Tomàs Chicharro i Ángel Rozas.

38. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a Josep Pujol.

39. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevistes a Josep Pujol, Tomàs Chicharro i Daniel Cando.

40. Molinero, Ysàs, «Comissions…», pàg. 37-43

tancats a l'empresa, tot i que reflectissin també els cicles conflictius de 1956, 1958 i 1962.[41] Ambdues situacions van conviure en el temps com a mínim fins a finals dels anys seixanta. Es tracta de models de conflicte acumulatius, no consecutius, com podrien donar a entendre certs relats històrics.

En l'època que ens ocupa va haver-hi un seguit de moviments de protesta sobretot en el sector tèxtil, contra la introducció de primes de rendiment,[42] per motius salarials[43] o vinculats al tancament d'empreses,[44] sovint encapçalats per dones que no estaven participant en el procés de coordinació que portà a l'organització de les Comissions Obreres. Fins i tot en plena dècada dels seixanta es pot detectar que hi havia empreses on, malgrat que hi havia militants de CCOO, no eren ells els que promovien les protestes. Com indicava el dirigent comunista Cipriano García poc abans que es fundessin les Comissions Obreres de Terrassa, el 1966:

> En esta empresa [Torredemer], la más importante del textil, hay un buen número de camaradas, una numerosa comisión y la influencia dominante es la del P. [Partido]. Sin embargo, como hombres, no podemos por menos que avergonzarnos no solo por Torredemer, sino en Pons S. A., y en el conjunto de textil, parece ser que la protesta y la lucha es obra exclusiva de las mujeres.[45]

Les xarxes polítiques que portaren a l'articulació del moviment obrer es concebien com a masculines, tot i que també hi participessin dones. Aquesta concepció afavoria que, a l'hora de buscar nous militants i adreçar-se als treballadors, es dirigissin als homes, ja que eren els qui consideraven que havien de ser els protagonistes de la conflictivitat laboral. Aquest plantejament va fer que les empreses on treballaven majoritàriament dones quedessin fora del procés d'organització del moviment i que les protestes, a diferència dels anys quaranta, estiguessin protagonitzades pels homes.

41. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevistes a Georgina Villanueva i Teresa Buigas.

42. *AHPCE*, Nacionalitats, Catalunya, L., «Carta de Barcelona» (21/7/1963), Jacq. 1205; *AHPCE*, Correu REI, «Papelera del Prat», Barcelona (febrer 1964), c. 185, carp. 185/1, Barcelona; *AHPCE*, Nacionalitats, Catalunya, «Carta de Terrassa» (setembre 1963), Jacq. 1224.

43. Vegeu sobretot el cas de Lavandería Industrial el 1963 a Barcelona. *AHGCB* (Arxiu Històric del Govern Civil de Barcelona), Gobernadores, «Informes Laborales, carp. Lavandería Industrial S. A.», caixa 277.

44. Aquests conflictes es van produir sobretot al sector tèxtil cotoner de l'Alt Llobregat, pel seu pla de reestructuració de 1963. Per al cas de la Sociedad General de Industrias Textiles a Barcelona vegeu *AHGCB*, Gobernadores, «Informes Laborales, 6a BIS, Nota informativa. Sociedad General de Industrias Textiles, S. A., Barcelona» (9/3/1964) i Ministeri de Treball, Delegació Provincial, «Incidentes en la Sociedad General de Industrias Textiles», Barcelona, s/d.

45. *AHPCE*, Nacionalitats, Catalunya, «Carta de Blas» [Cipriano García] (24/1/1966), Jacq. 1459

Estudiants de la Universitat de Barcelona durant la festa de Sant Tomàs, 7 de març de 1958.
Fotografia: Pérez de Rozas, *AFB*

Les bases del moviment estudiantil

No es pot parlar de la gestació de lideratges en els moviments socials sense fer referència al moviment estudiantil, encara que no es pretengui fer-ne una anàlisi exhaustiva. Entre els anys 1956 i 1957 es van produir profunds canvis a la Universitat, que van posar les bases del moviment estudiantil, caracteritzat per tenir unes reivindicacions pròpies i una activitat continuada. El procés que dugué a la seva formació fou molt ràpid. Els anys cinquanta es va passar d'un activisme estudiantil de caràcter eminentment cultural a una ràpida successió d'esdeveniments, transformacions personals i canvis ideològics que acabaren configurant el moviment estudiantil. El 1956, el que havia de ser una manifestació estudiantil anticomunista contra la invasió soviètica d'Hongria va acabar denunciant la dictadura franquista. El 1957 es van produir els Fets del Paranimf, amb la primera Assemblea Lliure d'Estudiants, on es va mostrar el rebuig al SEU (el Sindicat Espanyol Universitari,

l'únic permès i obligatori) i la reivindicació d'un sindicat lliure. El 1958 es va crear el Comitè de Coordinació Universitària, que aplegava diferents organitzacions com la Nova Esquerra Universitària, el PSUC i el MSC, i es va començar a fer servir les eleccions a les cambres de curs per fer *entrisme* al SEU i obtenir representants dels estudiants. El 1959 s'inicià la coordinació dels representants escollits a les eleccions, a partir d'Interfacultats.

A mesura que s'articulava el moviment, els activistes establien connexions polítiques. En aquest procés, el protagonisme polític va passar dels grups catalanistes als partits d'esquerres, la qual cosa va afavorir la introducció i el sorgiment a la Universitat de nous grups, com el PSUC i la Nova Esquerra Universitària. L'impacte del marxisme es pot relacionar amb la gran influència de la cultura francesa sobre els universitaris, on el marxisme constituïa una alternativa a la grisor cultural del franquisme[46] i un vincle amb l'auge del moviment obrer, que sovint els estudiants més implicats tendien a mitificar.[47]

Una referència en l'estudi del moviment estudiantil de Barcelona en aquells anys és l'obra de Josep M. Colomer *Els estudiants de Barcelona sota el franquisme,*[48] on es descriuen les organitzacions estudiantils i les principals accions del moviment durant tot el franquisme. No disposem de monografies posteriors que ens permetin entendre què va passar a la Universitat durant els anys cinquanta. Seria molt útil aprofundir la recerca sobre el moviment estudiantil d'aquesta època, atenent aspectes com les formes de relació entre els estudiants, les seves influències culturals o els espais de sociabilitat que freqüentaven, ja que seria una via per *entendre* què va propiciar canvis tan ràpids.[49] Ara per ara, aquestes qüestions es poden treballar a partir d'entrevistes i llibres de memòries, i la tasca es veu facilitada pel fet que es tractava d'una universitat petita, que el curs 1955-1956 tenia matriculats 6.945 alumnes i el 1960-1961, 8.785. A més, la majoria de les facultats estaven situades a l'antic edifici de la Universitat, la qual cosa afavoria les relacions entre els alumnes d'unes i d'altres.

46. *CEFID* (Centre d'Estudis sobre les Èpoques Franquistes i Democràtiques), «Moviment estudiantil», entrevista a Dolors Folch.

47. Sobre l'obrerisme del primer nucli universitari del PSUC, vegeu Giaime Pala, *Teoría, práctica militante y cultura política del PSUC, 1968-1977* (tesi doctoral), Universitat Pompeu Fabra, 2009, cap. 6.

48. Josep Maria Colomer, *Els estudiants de Barcelona sota el franquisme*, Barcelona, Curial Edicions Catalanes, 1978.

49. Vegeu-ne un exemple a Sergio Rodríguez Tejada, *Zonas de libertad. Dictadura franquista y movimiento estudiantil en la Universidad de Valencia*, València, Universitat de València, 2009, 2.

Podem trobar un exemple de la utilitat d'aquest tipus d'estudi partint de la figura de Domingo Madolell, estudiant carlista que assolí un paper destacat entre 1956 i 1957. Vista l'evolució ideològica que tingué el moviment estudiantil, resulta interessant saber com un carlista esdevingué líder dels estudiants.[50] Domingo Madolell havia nascut a Barcelona el 1936. Estudià batxillerat al col·legi dels jesuïtes del carrer de Casp, on va conèixer el jesuïta Artur Juncosa i Pàmies, que el 1954 organitzà a Barcelona el Servei Universitari de Treball (SUT). Madolell es va matricular el 1955 en la carrera de Dret. El 1956 fou escollit subdelegat del seu curs. Aquell mateix any participà en una manifestació contra la invasió soviètica d'Hongria, on va fer una intervenció «contra la dictadura roja y la dictadura azul» i fou detingut. El 1957 formà part d'un grup notablement variat que prepararà les accions universitàries amb ocasió del boicot als tramvies de 1957 i dels Fets del Paranimf. Estaven presents persones d'orientació catalanista, catòlics, exalumnes del Liceu Francès, entre d'altres, i alguns tenien relació amb monàrquics. Les formes de contacte amb aquest grup foren diverses, però és probable que en nombrosos casos estigués relacionada amb la participació al SUT.

Persones com el carlista Domènech Madolell, o l'estudiant de procedència falangista Josep Ramon Figuerol, van coincidir al SUT amb gent d'orientacions ideològiques diferents, com ara el grup de la revista *El Ciervo*, creada el 1951, d'orientació catòlica cada cop més progressista i en la qual hi era en aquells moments Alfons Carles Comín. En el SUT també hi hagué militants del Front d'Alliberament Popular, com José Ignacio Urenda. El 1959 tant l'un com l'altre estaven dirigint la Nova Esquerra Universitària (NEU), on també confluïren exalumnes del Liceu Francès. Els alumnes del Liceu Francès havien rebut una educació amb valors laïcistes, contraris a la dictadura, i estaven força cohesionats perquè tenien una associació d'exalumnes i perquè al liceu hi havia un cineclub on es projectaven pel·lícules censurades.[51] Un any després, quan la NEU va voler estrènyer les seves relacions amb el FOC, una sèrie de persones se'n van desvincular. Un grup passà a militar al PSUC i un altre fundà l'Associació Universitària d'Esquerres.[52]

50. Manent, *En un replà…*, pàg 195-204; *CEFID*, «Moviment…», entrevistes a Ramon Garrabou i Xavier Folch.

51. *CEFID*, «Moviment…», entrevista a Xavier Folch.

52. Josep M. Colomer, *Els estudiants de Barcelona sota el franquisme*, 1, Barcelona, Curial, 1978, pàg. 138-139; José Antonio García Alcalá, *Historia del Felipe (FLP, FOC y ESBA). De Julio Cerón a la Liga Comunista Revolucionaria*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001, pàg. 34-36; Francisco Martínez Hoyos, *La cruz y el martillo. Alfonso Carlos Comín y los cristianos comunistas*, S. L., Ediciones Rubeo, 2009, pàg. 49-59; Isidre Molas, *El meu temps de presó, 1962-1963. Trencadís de records*, Barcelona, Edicions 62, 2010, pàg. 45-46;

A mitjan anys cinquanta s'introduí una altra organització a la Universitat. Es tractava del PSUC, al qual van arribar una sèrie d'estudiants fruit d'una ruptura cultural. Eren persones d'origen petitburgès, amb inquietuds culturals humanistes. El 1954, un grup d'amics que havien assistit al seminari Juan Boscán (Octavi Pellissa, Luís Goytisolo, Salvador Giner i Joaquim Jordà) van començar a considerar-se comunistes. Per «trobar» el PSUC, Octavi Pellissa va dirigir-se a un antic mestre del seu poble, que el va posar en contacte amb el cap del Comitè de Barcelona del PSUC. El curs 1955-1956 ja hi havia a la Facultat de Dret un grup del PSUC, que poc després de formar-se, va posar-se en contacte amb el professor de Filosofia Manuel Sacristán, que hi exercí un important paper aglutinador.[53] Durant els anys 1956 i 1957 el grup comunista restà aïllat dels altres activistes estudiantils, a causa de la invasió soviètica d'Hongria.[54] La detenció d'Octavi Pellissa el 1957 fou viscuda, pels seus companys d'estudis, com l'arrest de «l'estudiant comunista», però això no impedí que el grup, inicialment petit, creixés amb la incorporació de companys de classe.[55]

El procés d'articulació del moviment estudiantil es feia de forma cada cop més oberta, encara que els contactes de partit mantenien normes de seguretat. Les reunions per organitzar el que després va ser la primera Assemblea Lliure d'Estudiants, el 1957, es feren a bars de l'Eixample i a domicilis particulars.[56] Tanmateix, diverses persones entrevistades narren el seu procés d'implicació en el moviment estudiantil després d'aquesta data, a partir dels contactes establerts al bar de la facultat, descrit com a «centre de reunió i conspiració».[57]

Mentre que durant la primera meitat dels anys cinquanta trobem que la militància política era prèvia o paral·lela a l'activisme estudiantil —com es pot comprovar fàcilment amb els militants catalanistes primer i el grup comunista uns anys després—, a finals de dècada la incorporació a l'activisme estudiantil normalment era anterior a la militància política.[58] Això mostra que s'estava formant un moviment social, amb les seves pròpies reivindi-

CEFID, «Moviment…», entrevistes a Xavier Folch i Dolors Folch. Agraeixo a Jordi Borja les seves observacions sobre la qüestió.

53. A partir de Pala, *Teoría, práctica militante…*

54. *CEFID*, «Moviment…», entrevista a August Gil.

55. *CEFID*, «Moviment…», entrevista a Francesc Vallverdú.

56. *CEFID*, «Moviment…», entrevista a Xavier Folch .

57. *CEFID*, «Moviment…», entrevista a Ramon Garrabou. Vegeu també l'entrevista a Dolors Folch.

58. Com indica Isidre Molas: «No recordo com em vaig incorporar a l'activisme; en tot cas, fou bastant abans d'ingressar en cap grup polític», dins Molas, *El meu temps…*, pàg. 41.

cacions, que connectava amb un sector de la societat que no necessàriament estava implicat prèviament en política.

En aquest procés es pot detectar la presència de dones, com a mínim, des del curs 1956-1957, quan Núria Sales fou sancionada durant la vaga de tramvies de 1957.[59] Les dones s'hi incorporaven en tant que activistes o militants, més que com a «col·laboradores». Tot i que als partits i als organismes del moviment estudiantil naixent la majoria dels integrants eren homes, també hi trobem dones. Així, M. Rosa Borràs tingué un paper destacat en la formació i funcionament d'Interfacultats. El moviment estudiantil era majoritàriament masculí, però les xarxes polítiques que el constituïen no es concebien a priori com a masculines, com succeïa llavors en l'àmbit obrer.

Finalment, cal assenyalar que els activistes estudiantils ho eren pocs anys, per les mateixes característiques dels estudis universitaris. Tanmateix, moltes de les persones integrades al moviment estudiantil durant els anys cinquanta van mantenir després destacades trajectòries intel·lectuals, polítiques o en altres moviment socials. Les coneixences que van fer durant l'etapa universitària foren molt útils per a l'activitat de signe antifranquista als col·legis professionals.[60] En alguns casos, també es poden trobar aquests activistes universitaris en el moviment obrer, tant de forma directa,[61] com indirecta, en el cas dels advocats laboralistes.[62]

***

El que hem exposat fins ara ens permet copsar la importància de la segona meitat dels anys cinquanta per al conjunt de l'antifranquisme. L'articulació de lideratges dins l'àmbit obrer va permetre que els activistes comencessin a influir en una part de la conflictivitat laboral, a través de dos models de protesta. El primer estava impulsat pels activistes obrers, que feien servir tant comissions de treballadors com el recurs al Jurat d'Empresa. S'hi estaven produint experiències de coordinació entre els treballadors de les diferents empreses, i això va afavorir la formació de diverses organitzacions obreres, entre les quals trobem la Comissió Obrera de Barcelona. Aquest model tenia un caràcter marcadament masculinitzat. El segon model de protesta era el que feia servir comissions de treballadors sense connexió amb l'exterior,

59. *AHCO*, *Col·lecció…*, entrevista a M. Rosa Borràs; *CEFID*, «Moviment…», entrevista a Dolors Folch.

60. *CEFID*, «Moviment…», entrevista a Ramon Garrabou.

61. Com en el cas d'Isidor Boix o Ángel Abad.

62. Vegeu Javier Tébar, «Los despachos Fina-Avilés: compromiso profesional y lucha ideológica. Materiales para una biografía contextualizada», dins José Gómez Alén, Rubén Vega (coords.), *Materiales para el estudio de la abogacía antifranquista*, Madrid, GPS, 2011.

dins de les quals convivien persones de diferents generacions, la qual cosa permetia similituds amb la forma d'organització de conflictes dels anys quaranta. En aquest model de protesta les dones estaven molt presents.

En els processos d'articulació dels moviments obrer i estudiantil, les persones que hi van participar sovint van esdevenir líders, primer en aquests àmbits i, posteriorment, en altres moviments socials. Així, els actius moviments socials dels anys seixanta mostren les seves arrels en la dècada anterior. Mostren també un antifranquisme d'origen policèntric, des de diferents àmbits socials. Les xarxes de solidaritat establertes els anys seixanta entre alguns professionals i els activistes del moviment obrer no es basaven només en el fet de militar en una opció partidista concreta, sinó també en el fet de compartir un activisme social de signe antifranquista procedent, si més no, de la dècada anterior.

Llenguatges de classe i cultures polítiques a la Barcelona de mitjan segle xx

Javier Tébar

La interpretació majoritàriament compartida pel conjunt de la historiografia sobre les actituds i la dissidència obrera durant els vint primers anys de dictadura del general Franco ha fixat una primera etapa, la dels anys quaranta i la immediata postguerra, durant la qual es manifestaria entre nombrosos sectors de les classes treballadora i popular la passivitat política combinada amb el malestar social davant la nova situació.[1] La classe treballadora, tot i oposar diverses formes de resistència (baixa productivitat, reivindicacions i aturades puntuals, accions de sabotatge…), mai no aconseguiria articular formes estables de protesta laboral organitzada ni molt menys de caràcter polític. La passivitat expressava la necessitat per part dels treballadors i en general dels sectors dels «vençuts» de recuperar, després de la guerra, una normalitat en les seves vides.[2]

En definitiva, els anomenats *anys de la fam* es caracteritzaren entre les classes treballadores per la quotidianitat com a preocupació central, sovint per tal de sobreviure, davant del desinterès per la política.[3] La mateixa naturalesa del règim dictatorial, a més, hauria fet extraordinàriament difícil que els treballadors desenvolupessin defenses culturals pròpies davant els canvis socioeconòmics que s'experimentarien a partir de la següent dècada. A això haurien contribuit les migracions internes, que es van incrementar tot i estar oficialment prohibides durant un període i la majoria de les quals adoptaren un caràcter «laboral»[4] (malgrat que no caldria descartar el component polític

1. Carme Molinero, Pere Ysàs, *«Patria, justicia y pan»: nivell de vida i condicions de treball a Catalunya, 1939-1951*, Barcelona, La Magrana, 1985.

2. Ismael Saz, «Entre la hostilidad y el consentimiento: Valencia en la posguerra», dins Alberto Gómez Roda, Ismael Saz Campos (eds.), *El franquismo en Valencia: formas de vida y actitudes sociales en la posguerra*, València, Episteme, 1999, pàg. 30-36.

3. Helen Graham, «Popular Culture in the Years of Hunger», dins Helen Graham, Jo Labanyi (eds.), *Spanish cultural studies: an introduction: the struggle for modernity*, Oxford i Nova York, Oxford University Press, 1995, pàg. 241-242. Vegeu també Ismael Saz, «Trabajadores corrientes: obreros de fábrica en la Valencia de la posguerra», dins Gómez Roda, Saz Campos, *El franquismo en Valencia…*, pàg. 227-234.

4. Javier Tébar Hurtado, «Immigració i treball a Catalunya, 1939-1975», dins Martí Marín (dir.), *Memòries del viatge (1940-1975)*, Sant Adrià de Besòs, Museu d'Història de la Immigració a Catalunya, 2009, pàg. 47-115.

entre les motivacions de moltes d'elles).[5] Aquestes migracions haurien modificat els possibles trets unitaris del món obrer i haurien per exemple, les bases materials de les ideologies del treball i en molts aspectes el mateix sentit de pertinença comú de la classe treballadora local, tant en el cas de Barcelona com d'altres centres industrials espanyols.

Sense abandonar aquest marc interpretatiu, hi ha també un acord generalitzat entre els historiadors sobre el fet que a partir de la dècada dels anys cinquanta s'iniciaria una etapa diferent en les actituds de la població obrera respecte de les seves percepcions socials i reaccions polítiques. El malestar provocat per les seves condicions de vida donaria lloc a explosions puntuals de protesta social. En efecte, si bé al llarg dels vint primers anys de la dictadura es produí una certa continuïtat en els comportaments col·lectius de la classe treballadora, iniciats els anys cinquanta es manifestaren canvis potencials. De fet, van tenir lloc ruptures efectives, afavorides tant per qüestions d'ordre polític i institucional com derivades de les transformacions socials i econòmiques que a partir de llavors es produïren. Les condicions perquè aquest canvi entre la població treballadora es produís estaven relacionades amb els processos d'urbanització, la intensificació de la industrialització, la recepció d'ingents quantitats de mà d'obra immigrada i el canvi generacional viscut al país.

Les modificacions introduïdes en el seu marc legal pel mateix règim també foren un estímul per suscitar aquests canvis. Entre aquestes hi ha l'aprovació el 1958 de la Llei de convenis col·lectius i tot allò que representava quant a modificacions en el marc de les relacions laborals. De la mateixa forma, la posada en marxa del Pla d'Estabilització Econòmica de 1959, que trencava amb la política autàrquica en introduir mesures liberalitzadores, contribuí a la progressiva obertura a l'exterior de la dictadura. Amb la planificació econòmica es perseguia estabilitzar l'economia espanyola i trencar el seu aïllament. En definitiva, a partir d'aquest plantejament, pot dir-se que el nou moviment obrer no deixaria de constituir una de les manifestacions més importants dels efectes de la fam i la misèria, en un primer moment, i del malestar social produït pels desajustos socials i polítics generals pel creixement econòmic, després.

Els anys cinquanta: etapa de trànsit o moments d'organització per al moviment obrer?

La dècada dels cinquanta s'ha presentat habitualment com una fase preparatòria, de tempteig, amb l'aparició d'una conflictivitat social i obrera reactiva,

5. Angelina Puig, «La construcció de l'espai urbà, 1840-1970», dins Josep M. Benaul, Jordi Calvet, Esteve Deu (eds.), *Indústria i ciutat. Sabadell, 1800-1980*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1994, pàg. 216-217.

«espontània», no estructurada, «prepolítica».[6] Dins d'aquesta evolució caldria inscriure el boicot als tramvies i la posterior vaga general declarada a Barcelona els dies 12 i 13 de març de 1951. Després d'un parèntesi, entre 1951 i els anys 1956 a 1958, en una tercera i darrera etapa, s'iniciaria de forma definitiva un enlairament de la protesta i l'organització obrera que inauguraria un nou cicle de conflictivitat social, molt particularment en la seva manifestació laboral, a partir de 1962. Al costat dels canvis econòmics i les transformacions socials, en l'explicació de l'aparició i la permanència posterior de la protesta social i la reivindicació de llibertats democràtiques davant de la dictadura, també haurien actuat factors d'ordre polític provinents tant del règim com de l'oposició antifranquista.[7] En alguns casos, s'ha posat l'accent en la combinació de les grans transformacions de l'estructura socioeconòmica amb els canvis de forma en relació amb l'inici de processos d'aprenentatge sociocultural per explicar el canvi polític vers la democràcia en un sentit d'adequació a aquelles noves estructures.[8] En altres casos, sense negar la importància dels canvis socioeconòmics, s'ha subratllat el protagonisme de certs actors polítics i dels moviments socials en l'oposició antifranquista —entre els quals va destacar el moviment obrer— en contribuir a l'extensió dins de la societat d'una conflictivitat que a partir de llavors va manifestar-se i mantenir-se de manera sostinguda més enllà del final de la dictadura.[9] De fet, aquest segon model interpretatiu sosté que el conflicte social fou un dels factors explicatius de l'erosió del règim mateix i del canvi polític en un sentit democràtic a Espanya.[10]

Sens dubte, a partir del conjunt d'estudis realitzats coneixem poc o molt el resultat final d'aquells processos i fenòmens que van endegar-se en la dècada dels cinquanta. Tanmateix, sovint, el flux dels esdeveniments que tractem d'interpretar tenen una via configurada prèviament. O, dit d'una altra forma, tot allò que va precedir les transformacions socials i econòmiques de caràcter estructural o bé els canvis de tipus politicoinstitucional o, fins i tot, les noves manifestacions culturals sembla conduir irremeiablement a un

6. Manuel Ludevid, *El movimiento obrero en Cataluña bajo el franquismo*, Barcelona, Avance, 1977, pàg. 16-17.

7. Sebastian Balfour, *La dictadura, los trabajadores y la ciudad. El movimiento obrero en el área metropolitana de Barcelona (1939-1988)*, València, Alfons El Magnànim, 1994, pàg. 57-58, 83-85, 127-157, 169, 251-272 i 270-271.

8. Santos Juliá, «Cambio social y cultura política en la transición a la democracia» dins José-Carlos Mainer, Santos Juliá, *El aprendizaje de la libertad, 1973-1986: la cultura de la transición*, Madrid, Alianza, 2000, pàg. 23, 29-31 i 37-39.

9. Pere Ysàs, «El movimiento obrero durante el franquismo. De la resistencia a la movilización (1940-1975)», *Cuadernos de historia contemporánea*, 30 (2008), pàg. 165-184.

10. Carme Molinero, Pere Ysàs, *Productores disciplinados y minorías subversivas: clase obrera y conflictividad laboral en la España franquista*, Madrid, Siglo XXI, 1998.

resultat final conegut per endavant. Això fa que, també sovint, tinguem la temptació de fer una prehistòria d'allò que és objecte del nostre estudi, amb la finalitat de reunir el conjunt de peces que feren possible el procés històric posterior. Si seguim aquesta lògica, els anys cinquanta serien una mena de territori de trànsit, un moment precedent que cal encastar en una línia general de la interpretació de la dinàmica dels esdeveniments que tindrien lloc durant la dècada posterior. Davant la duresa i el que representaren els anys de la fam, de la immediata postguerra, del dinamisme amb què podríem caracteritzar els seixanta, o de l'efervescència social i política dels setanta, hom podria tenir la impressió que els cinquanta apareixen sovint en la historiografia com una espai de temps en què passen poques coses, algunes fins i tot importants, però sense gaire rellevància pròpia.

Durant els seixanta, certament, una nova generació apareix de manera clara i notòria actuant en el terreny social i polític de l'antifranquisme, i això sens dubte condicionarà aquesta imatge. Però, si no totes, bona part de les actituds, actuacions i expressions que s'adoptarien es van gestar en el context històric de la dècada dels cinquanta. No seria convenient conformar-se amb situar aquestes novetats com a condicions prèvies, sinó que cal veure-les com a accions en si mateixes que contribuïren als canvis de la societat.[11] No concebre aquells anys d'aquesta forma, insisteixo, en part és un efecte derivat del fet que coneixem el final de la història que ens ocupa, és a dir, l'aparició d'un moviment estable de les Comissions Obreres al llarg dels anys seixanta, amb el qual s'identificaria a partir de llavors el moviment obrer més activament contrari a la dictadura. De manera que, fins a cert punt, a partir d'aquesta visió es projecta una certa linealitat, una seqüència d'estadis, una evolució lenta, però que finalment culmina en allò que, fa ja molts anys, va anomenar-se *el ressorgiment del moviment obrer*.[12] Si continuem adoptant aquest punt de vista, però, haurem d'assumir que amb ell s'expressaria una certa obsessió pels orígens, davant la qual cal recordar que la *filiació* no és necessàriament una *explicació* i a més a més que, per a la desesperació dels historiadors, les persones no canvien de vocabulari cada cop que canvien de costums.[13]

11. Javier Domínguez, *Organizaciones obreras cristianas en la oposición al franquismo (1951-1975)*, Bilbao, Ediciones Mensajero, 1985, pàg. 47.

12. Aquesta és una imatge fixada en un llibre elaborat i publicat en plena etapa de «transició política», el 1976, del qual és autor Nicolás Sartorius, i que, d'alguna forma, encara continua influint de manera excessivament acrítica en la història social obrera d'aquest període. Vegeu Nicolás Sartorius, *El resurgir del movimientol obrero*, Barcelona, Laia, 1975.

13. Marc Bloch, *Apología para la historia o el oficio de historiador. Edición crítica preparada por Étienne Bloch*, Mèxic D.F., Fondo de Cultura Económica, 1996, pàg. 61-62.

Els anys cinquanta no se'ns mostren com els anys d'actuació més espectacular del moviment obrer, ni a Barcelona ni a la resta d'Espanya i, d'entrada, potser no semblen els anys més atractius des del punt de vista historiogràfic. Tanmateix, els cinquanta són molt probablement els *moments organitzadors* d'aquell moviment que s'expressà amb força en la dècada següent.[14] Ho són quant a la gestació de lideratges i de construcció de xarxes de relació social, que tindran en alguns casos connexió amb les xarxes polítiques llavors en procés de configurar-se —tal com ha plantejat Nàdia Varo en el seu capítol d'aquest llibre—[15], i ho són també pel que fa a la cerca d'uns llenguatges i un vocabulari polítics, sempre costosos d'elaborar i estendre entre la societat, que construïssin la imatge d'aquell moviment mateix, que la fer-la identificable i, finalment, que n'ampliar-ne la base social amb la finalitat d'arrelar a la societat.

Llenguatges de classe i vocabulari polític per a la protesta

És possible que la història social obrera sobre l'època franquista feta al llarg dels darrers vint anys no hagi estat tan abundant com voldríem els que ens hi dediquem, i fins i tot que les renovacions hagin estat desiguals i limitades.[16] Però aquesta renovació sí que ha permès fixar i debatre les línies de recerca i avançar molt notablement en els resultats a partir de l'ampliació de l'estudi de diferents temes i la incorporació de noves fonts, tant d'arxius públics com privats, en ocasions estretament vinculades a l'ús de les fonts orals.[17] Això ha fet possible conèixer amb suficient detall molts aspectes relacionats amb les actituds socials i polítiques dels treballadors —especialment sobre la dissidència i la protesta obrera durant la dictadura franquista— i també el sistema autoritari de relacions laborals creat pel règim, amb els seus aspectes salarials, de condicions i de formes d'organització del treball.

Els estudis al nostre abast sobre el moviment obrer tenen com a punt d'unió —tal com abans he avançat— el caràcter de classe que li confereixen en funció de la seva composició social. Sovint aquest moviment s'ha presentat

14. Tal com diu Pere Gabriel, quan compara els «moments organitzadors» del primer terç de segle XX (1907-1911 i 1917-1918) en contrast amb els d'actuacions més espectaculars (1909 i 1919). Vegeu Pere Gabriel, *Classe obrera i sindicats a Catalunya, 1903-1920* (tesi doctoral), Universitat Autònoma de Barcelona, 1981, pàg. 11-12.

15. Cal precisar, en aquest sentit, que la seva intervenció i la meva es plantejaren com a parts complementàries d'una mateixa ponència en les jornades organitzades pel MUHBA.

16. No tenim gaires balanços semblants publicats amb posterioritat, per això cito el de Ramón García Piñeiro, «El obrero no tiene quien le escriba: La movilización social en el "tardofranquismo" a través de la historiografía más reciente», *Historia del presente*, 1 (2002), pàg. 104-115.

17. En aquest sentit, juntament amb altres arxius privats i públics, un dels espais que més hi ha contribuït ha estat la Red de Archivos de CCOO <http://www.archivoshistoricos.ccoo.es/>.

com l'expressió política de la nova classe obrera o bé, en un altre variant, com a producte d'una correlació positiva entre el cicle econòmic i la reconfiguració de la classe treballadora. D'aquesta manera, des de finals dels anys cinquanta, aniria formant-se un proletariat nascut a partir dels canvis en les relacions de producció —marcades per la peculiar recepció del fordisme a Espanya—,[18] associats a les noves indústries i les noves formes de treball. Així mateix, s'ha aprofundit, i molt, en el coneixement del marc d'oportunitats polítiques i en l'estructura de la mobilització que va articular i va projectar el moviment obrer, però no tant en la seva cultura compartida.[19]

Des del meu punt de vista, aquest plantejament respon a la mateixa interpretació *social* sobre la formació d'una *nova* classe treballadora i de retruc sobre els orígens —l'aparició o reaparició— del moviment obrer durant aquells anys. Això és compartit per autors que defensen explicacions que poden diferenciar-se en la importància que donen a uns factors o altres, o fins i tot que poden ser oposades quant al resultat final del conjunt del procés en arribar als anys setanta i la fi de la dictadura.[20] Una conseqüència fonamental d'això és que les anàlisis de les reivindicacions del moviment de les Comissions —identificades com el cos fonamental d'aquest nou moviment obrer— han estat tractades més com un llegat de la seva prehistòria que no pas com un camp delimitat de l'activitat de l'organització obrera mateixa amb conseqüències reals. Però, ¿fou només la protesta davant les experiències comunes de treball industrial i d'espais residencials deficients la que generà aquest despertar o ressorgir del moviment obrer? O fou quelcom més? Per descomptat, no es tracta de negar la relació entre els canvis socials i l'estructura econòmica, però limitar-se a considerar aquests canvis, juntament amb la influència de les organitzacions polítiques de l'oposició, fa que la proposta o propostes socials i polítiques formulades des del moviment obrer mateix hagin estat, en part, subestimades o bé analitzades molt superficialment, amb honroses excepcions.[21]

18. José Babiano, *Paternalismo industrial y disciplina fabril en España (1938-1958)*, Madrid, Consejo Económico y Social, 1998.

19. Els conceptes «marc d'oportunitats polítiques» i «estructura de mobilització» estan ben definits —així com el de «cultura compartida», tot i que aquest de forma més laxa— en Donald McAdam, John McCarthy, Mayer Zald, «Oportunidades, estructuras de movilización y procesos enmarcadores: hacia una perspectiva sintética y comparada de los movimientos sociales», dins Donald McAdam, John McCarthy, Mayer Zald (eds.), *Movimientos sociales: Perspectivas comparadas*, Madrid, Istmo, 1999, pàg. 21-46.

20. Cito solament dos exemples oposats: Juliá, «*Cambio social y cultura política…*», pàg. 37-51 i Pere Ysàs, «La transición española. Luces y sombras», *Ayer*, 79 (2010), pàg. 50-57.

21. Aquesta excepció és l'assaig publicat per Ignasi Riera, *Pàries, sindicalistes, demagogs*, Barcelona, Edicions 62, 1986, esp. pàg. 17-24.

Fa molt anys, Gareth Stedman Jones va plantejar que un moviment social o polític no pot definir-se de manera satisfactòria ni en termes d'ira ni de la consciència d'una classe determinada, com tampoc no seria l'expressió simplement d'una manifestació de misèria o de dolor. Així doncs, en contrast amb el plantejament que parteix d'una determinada concepció de la consciència de classe o de la consciència professional condicionada socialment, podem adoptar un argument segons el qual la ideologia del nou moviment obrer no sigui concebuda al marge de la seva forma de manifestació lingüística.

La protesta i la mobilització no apareixen per generació espontània, —per descomptat, des de fa anys, ningú no defensa que siguin el resultat de comportaments irracionals propis de la massa— i, malgrat que determinats contextos històrics puguin ser propicis a estimular aquestes accions col·lectives, seria igualment simplificador estimar que aquestes pràctiques socials siguin el resultat extrem d'una determinada conjuntura que, en sí mateixa, n'afavoriria el desenvolupament. El mateix Stedman Jones sosté que l'existència d'un moviment social o polític es caracteritzaria per una convicció compartida que articula una solució política de la misèria i un diagnòstic polític de les seves causes. Que aquests plantejaments arribin a amplis sectors de la població requereix un determinat vocabulari polític, el qual ha de transmetre l'esperança factible d'una alternativa general i d'uns mitjans creïbles per assolir-la, de tal forma que els possibles participants puguin pensar en termes iguals o semblants als que aquest moviment els proposa. Perquè això sigui així, la seva proposta ha de ser prou àmplia i adequada per permetre que els seus components utilitzin aquest llenguatge o aquests discursos per enfrontar-se als problemes quotidians de l'experiència política, que els permetin elaborar tàctiques i lemes utilitzant-los com a base i resistir-se als intents dels moviments contraris d'apropiar-se'ls, reinterpretar-los o substituir-los. Per aquesta raó, l'autor britànic suggeria la possibilitat què una anàlisi d'aquesta ideologia havia de partir d'allò que els líders i dirigents d'aquest moviment obrer van dir o escriure i de com va ser rebut per la base social que els donava suport, i dels termes en els quals es van dirigir els uns als altres però també dels que van adreçar als qui identificaven com els seus adversaris. [22]

No cal dir que no estic fent cap igualació entre els diferents fenòmens històrics a l'hora d'adoptar aquest plantejament. Però, des d'un punt de vista estrictament metodològic, sí que pot servir-nos fer una inversió dels termes tal com han estat sovint plantejats. De manera que, si habitualment el poder

22. Vegeu Stedman Jones en el seu estudi sobre el cartisme britànic: Gareth Stedman Jones, *Lenguajes de clase. Estudios sobre la historia de la clase obrera inglesa*, Madrid, Siglo XXI, 1989, 1983, pàg. 86-92.

econòmic és la causa i el poder polític, l'efecte, es tractaria —seguint el suggeriment de Stedman Jones— de pressuposar, al contrari, que el poder polític és la causa i l'opulència o la misèria —en el sentit de percepció de la pobresa per part dels treballadors en comparació amb les classes benestants— és l'efecte. Acceptar aquest plantejament teòric no significa tampoc que sigui correcte adoptar, com a alternativa, un enfocament segons el qual el llenguatge d'aquest nou moviment obrer s'interpreti com una traducció més o menys immediata de la seva experiència en paraules; entre altres raons perquè l'anàlisi del llenguatge del nou moviment obrer no ens pot proporcionar un relat exhaustiu de l'obrerisme. Però tampoc no podem considerar que les condicions socials d'existència d'aquest llenguatge siguin arbitràries.[23] Per tant, hem d'evitar unificar els ritmes entre les transformacions sociopolítiques i els canvis en el llenguatge que puguem identificar. Aquesta és una recomanació adequada per no caure en el parany de barrejar les categories utilitzades per l'historiador i aquelles altres pròpies dels mateixos actors històrics.

Plantejar-se els problemes de l'anomenada *construcció social* de la realitat —tema debatut en el qual no entraré ara— no condueix necessàriament a bandejar la realitat social que hi ha més enllà de les paraules quan s'afirma que no és la classe la que crea el seu llenguatge, sinó el llenguatge el que produeix la classe, fent-ne una reïficació per convertir-la en un mer «producte discursiu».[24] Tampoc no sembla que la solució passi per substituir una interpretació *social* per una interpretació *lingüística*, que fàcilment ens condueix a argumentacions de tipus circular.[25] En qualsevol cas, el que ens caldria considerar és la forma en què ambdues, la interpretació social —i, més en concret, la noció d'«experiència comuna» de Thompson, és a dir, la que qualificà de forma més precisa— i la interpretació lingüística es relacionen. Això ens facilitaria concebre els processos de formació i reformació de la classe obrera quant a subjecte col·lectiu com la construcció cultural d'una identitat que es fa i es refà permanentment. Es tractaria, doncs, d'assumir que passar de la classe com a supòsit a la classe com a interpretació sociopolítica —d'un conjunt

23. Stedman Jones, *Lenguajes de clase…*, pàg. 96.

24. Patrick Joyce, «¿El fin de la historia social?», *Historia Social*, 50 (2004), pàg. 44-45.

25. Aquesta qüestió la va tractar fa més d'una dècada Josep Fontana. Vegeu Josep Fontana, *La història dels homes*, Barcelona, Crítica, 2000, pàg. 298. Aquesta és la crítica, ajustada des del meu punt de vista, que es fa al treball de Miguel Ángel Cabrera, *Historia, lenguaje y teoría de la sociedad*, Valencia, Cátedra-Universidad de Valencia, 2001, pàg. 22 i seg., i Miguel Ángel Cabrera, «La historia postsocial. Más allá del imaginario moderno», dins María Teresa Ortega (ed.), *Por una historia global. El debate historiográfico en los últimos tiempos*, Granada, Universidad de Granada-Prensas Universitarias de Zaragoza, 2007, pàg. 69; per a la crítica vegeu Manuel Pérez Ledesma, «Historia social e historia cultural (Sobre algunas publicaciones recientes)», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 30 (2008), pàg. 227-248 i esp. pàg. 247.

d'assalariats estructuralment dispersos a una actitud col·lectiva davant la política— mai ha estat un fet donat.[26]

Identitats obreres i (sub)cultures polítiques: «treballadors» i «ciutadans»

A l'hora d'analitzar els esdeveniments plantejats com a *germinals*, si es vol dir així, o fundacionals del nou moviment obrer a Barcelona, en alguns estudis —i sorprenentment no en tots— es fa referència a la publicació d'un primer número, aparegut el gener de 1965, del que fou la publicació informativa i primer portaveu de les Comissions barcelonines.[27] Tanmateix, per als historiadors ha passat desapercebut que aquell mateix mes i aquell mateix any van existir dos textos diferents, però signats per una mateixa autoria, la *Comisión Obrera de Barcelona* (COB). Aquests textos estaven destinats a ser, cadascun d'ells el número inicial d'un nou òrgan de premsa obrera.

Pel que sabem, el dissabte 13 de febrer els membres d'aquesta COB decidiren confeccionar un butlletí informatiu, entre altra propaganda. Es van imprimir tres-cents exemplars del butlletí i més de setanta mil fulls volants per convocar una manifestació al carrer el 23 de febrer de 1965.[28] El dia 17, un dels membres amb més pes en la comissió, Pere Rica, procedent de les organitzacions catòliques, concretament de l'Acció Catòlica Obrera (ACO), va observar que «se había cambiado o modificado en parte el texto del título y el cuerpo del mismo. Además han sido insertados unos dibujos que ignoro quién puede haber sido su autor o autores». Rica portà els exemplars a la reunió que va tenir lloc el mateix dia 17 de febrer a Sant Miquel per distribuir-los. Allí, segons Ángel Gracia (militant comunista del sector bancari), es va distribuir

26. A partir de la proposta de Manuel Pérez Ledesma, «La formación de la clase obrera: una creación cultural», dins Manuel Pérez Ledesma, Rafael Cruz (eds.), *Cultura y movilización en la España contemporánea*, Madrid, Alianza, 1997, pàg. 201-203. El suggeriment per plantejar aquest esquema interpretatiu per al moviment obrer de meitat del segle xx apareix en Rafael Cruz, «El órgano de la clase obrera. Los significados de movimiento obrero en la España del siglo xx», *Historia Social*, 53 (2005), pàg. 155-174. Pel que fa al darrer plantejament, vegeu Geoff Eley, *Un mundo que ganar: historia de la izquierda en Europa, 1850-2000*, Barcelona, Crítica, 2003, pàg. 398.

27. Vegeu-ne una mera descripció dels continguts en Carme Molinero, Pere Ysàs, «Comissions Obreres», dins Pere Gabriel (coord.), *Comissions Obreres de Catalunya, 1964-1989. Una aportació a la història del moviment obrer*, Empúries-Ceres, Barcelona, 1989, pàg. 53. Vegeu també Carmen Molinero, Javier tébar, Pere Ysàs, «Comisiones Obreras de Cataluña: de movimiento sociopolítico a confederación sindical», dins David Ruiz (dir.), *Historia de las Comisiones Obreras (1958-1988)*, Madrid, Siglo XXI, 1993, pàg. 80. En estudis recents no es fa cap referència al primer òrgan de premsa. Vegeu Elionor Sellés, *Moviment obrer, canvi polític, social i cultural. Comissions Obreres a Catalunya, 1964-1978* (tesi doctoral), Barcelona, Universitat de Barcelona, 2005 i Xavier Domènech, *Clase obrera, antifranquismo y cambio político. Pequeños grandes cambios, 1956-1969*, Madrid, Catarata, 2008.

28. Sobre la decisió inicial fracassada de publicar *La Voz de los Trabajadores*, i la posterior insistència per confeccionar el butlletí, vegeu *AHPCE* (Arxiu Històric del PCE), Nacionalitats, PSUC, Correspondència, «Carta de "Emilio" [Josep Salas Vidilla] a los camaradas» (21/11/1964 i 7/11/1964), lligall 55.

el *Boletín núm. 1 de la COB*. No existeix, per tant, un únic text del que hauria de ser el portaveu d'aquell moviment que tenia la voluntat d'agrupar al conjunt de treballadors de Barcelona i els seus voltants. Existeixen dos textos amb la mateixa vocació, que mostren —més enllà dels aspectes formals d'edició: tipografia, il·lustració i mida— uns continguts i un estil de redacció que en alguns aspectes difereixen. Fins i tot, en determinats fragments dels escrits, expressen posicions no coincidents.

D'una banda, aparegué la publicació titulada *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa de la Comisión Obrera de Barcelona*, editada amb els aparells de propaganda del Partit Socialista Unificat de Catalunya (PSUC).[29] La van fer els militants que formaven part del grup de líders de les Comissions des de principis dels anys seixanta (la majoria d'ells amb trajectòries de militància política forjades la dècada anterior). Aquests homes estaven vinculats a l'Oposició Sindical Obrera (OSO), una plataforma sindical amb voluntat unitària impulsada pel PCE i el PSUC a finals dels anys cinquanta.[30] I, d'altra banda, existeix la capçalera *Boletín Informativo de la Comisión Obrera de Barcelona*, que fou confeccionada pels sectors que formaven part de l'Aliança Sindical Obrera de Catalunya.[31] L'ASO fou una organització sindical creada el 1963 pels militants de la Unió General de Treballadors (UGT) de Catalunya, la Confederació Nacional del Treball (CNT) i el Sindicat d'Obrers Cristians de Catalunya (SOCC), que també foren membres en un principi de les Comissions. Aquesta duplicitat en els discursos de la *Comisión Obrera de Barcelona* —tal com s'autoanomenaria— permet fer una anàlisi dels discursos adoptats pels diferents sectors que estaven tractant de posar en marxa una organització que agrupés i estengués a Barcelona, entre finals de 1964 i principis de 1965, el que apareixia com un moviment obrer amb expressions a altres regions espanyoles, principalment a Astúries, el País Basc, Madrid i Andalusia.[32]

29. *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa de la Comisión Obrera de Barcelona*, conservat a l'Arxiu Històric de CCOO de Catalunya (*AHCO*).

30. Sobre aquestes adscripcions, vegeu *AGCB* (Arxiu del Govern Civil de Barcelona), VI Brigada Regional de Información, N.I., «Supuesta creación de una titulada "Comisión Obrera"», Barcelona (4/12/1964), lligall 511. Vegeu també les entrevistes conservades a: *AHCO*, *Col·lecció Biografies Obreres*, entrevistes a Joan Folch Garcia, Josep Maria Folch Torres i Josep Pujol Bardolet. L'aportació més recent i que resitua i reintrodueix una qüestió encara poc resolta es troba a Francisco Erice, «La política sindical del PCE en los orígenes de las Comisiones Obreras: las confusiones en torno a la OSO», dins Manuel Bueno, José Hinojosa, Carmen García (eds.), *I Congreso, 1920-1977*, 2, Madrid, Fundación de Investigaciones Marxistas, 2007, pàg. 107-120.

31. *Boletín Informativo de la Comisión Obrera de Barcelona*, conservat a l'AHCO.

32. Dos discursos coincidents amb textos analitzats, a partir dels quals es poden formular altres qüestions sobre aquest assumpte i que es van estendre al conjunt de les Comissions, són «Ante el futuro del sindicalismo», publicat l'hivern de 1966, i «¿Qué son las Comisiones?», elaborat el juny de 1966

En termes generals, el to del full editada pels comunistes podria dir-se que és més directe en el seu llenguatge polític, amb modificacions o afegitons significatius respecte del primer fragment de l'escrit procedent del món on convivien els sectors catòlics i socialistes. Pel que fa al paratext, és necessari subratllar que sí que existeixen diferències definitives i més que notòries. El *Boletín Informativo de la Comisión Obrera de Barcelona*, redactat (però mai editat) pels grups d'ASO, el constitueixen dues quartilles mecanografiades a doble cara, que, més enllà d'un encapçalament amb el títol i el subtítol en lletres mecanografiades, no contenen cap il·lustració gràfica. En canvi, en el cas de l'exemplar de *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa de la Comisión Obrera de Barcelona*, la publicació identificada amb el treball de propaganda dels comunistes, sí que apareixen elements gràfics que presenten un missatge en el qual cal detenir-se per un moment. Apart de l'encapçalament dissenyat, com a element fort i subratllat per la mida i color, distingint títol i subtítol, hi ha la imatge d'una reunió de treballadors. Així, es fa ús d'un símbol per representar idees o actituds concretes (una assemblea). Aquesta és la forma que des de les Comissions s'estava llavors mirant d'impulsar i estendre als centres de treball. Es tracta d'una reunió dins d'un local on participen onze homes que estan discutint en una sala, identificats com a grup de representants obrers que formarien part d'un comitè. Es reconeix amb facilitat que tots els seus membres són joves treballadors industrials: una de les figures sembla estar dirigint la reunió, la majoria dels assistents duen ulleres, alguns es poden identificar com a treballadors qualificats o tècnics; d'altres, en canvi, duen granotes blaves. Al fons de la sala que es dibuixa es veu un cartell sindical, propi del sector del metall, identificat amb la peça d'una roda dentada; aquest és un signe que apel·lava a dues qüestions: primer, al treballador modern per excel·lència en les ideologies obreres, el metal·lúrgic, i, segon, a la seva força numèrica. El missatge que es pretén transmetre amb aquesta il·lustració és molt clar: mostrar la normalitat de les reunions sindicals, de la necessitat de disposar d'un local per fer-les, de reunir-se treballadors de diferents categories i sectors productius, sense tuteles de l'empresa ni de cap altre organisme.

El que aquí es presenta és una situació que contrasta amb la que aleshores les mateixes Comissions estaven denunciant, i que passava per l'existència d'un sindicalisme oficial i per tant antidemocràtic com el representat pel Sindicat Vertical franquista. És igualment evident que amb això s'està oferint no solament la crítica a la situació existent, sinó també un discurs en clau de futur, per a l'objectiu del qual s'està precisament protestant i organitzant-se.

i publicat el 1969. Vegeu Fidel Ibáñez, Miguel A. Zamora, *CC.OO. 10 años de lucha (1966-1976),* Zaragoza, C.S. de CCOO – U.S. de CCOO de Aragón, 1987, pàg. 9-18.

Alhora, s'ofereix una representació del mateix moviment de les Comissions Obreres, de l'horitzó pròxim al que s'aspira, on es concretarien els drets de reunió i associació obrera. És a dir, de l'existència d'un sindicat obrer lliure. Però també, a la darrera pàgina d'aquesta publicació, apareix un altre símbol: dues mans estrenyent-se; són dues mans (per descomptat, d'home) que expressarien la força i que, en una disposició distinta a les que tradicionalment s'identifiquen amb les utilitzades com a símbol per la UGT, transmeten que la situada a l'esquerra ajuda a la de la dreta a avançar. Aquest conjunt d'il·lustracions constitueixen símbols que connecten amb el significat de determinades idees, la finalitat de les quals seria forjar la consciència de la identitat comú i el sentiment de pertinença dels treballadors, i alhora de diferenciació, quan no separació, de la resta de la societat.[33]

En els dos textos analitzats s'insisteix de bon principi en allò que es defineix com *las débiles economías* dels treballadors: les seves dificultats materials i el malestar social davant l'ordre social i polític imperant. Per descomptat, cadascun dels dos textos contenen retòriques polítiques i discursos que ofereixen una visió de la societat, però també d'aquests mateixos grups de militants compromesos en la creació de la COB. D'una primera lectura podria inferir-se que solament existeixen diferències de matís, explicades amb certa comoditat per la matriu ideològica de les quals procedeixen uns i altres militants. Un segon nivell de lectura, tanmateix, pot modificar aquesta primera impressió, i mostrar-nos que de la seva anàlisi podem deduir que no es tracta de matisos sinó de visions diferents respecte a com definir la mateixa classe treballadora, de com percebre la dictadura, de les mateixes pràctiques i objectius de les Comissions.

Hom pot pensar que els plantejaments dels textos responen a projectes diferents en sintonia amb els postulats defensats per les seves respectives organitzacions. Per tant, això no és res de nou respecte del que es coneix: les tensions i enfrontaments que, si bé foren inicialment tímids, s'expressarien amb més força poc anys després entre catòlics i comunistes com dues de les tradicions de major importància en la configuració del moviment obrer d'aquells anys. Però si es decideix adoptar aquest punt de vista, es deixarà fora del camp d'anàlisi allò més important, al meu parer. M'estic referint a tot el conjunt de coincidències i elements compartits en aquests dos discursos escrits. Aquesta és la novetat que ens plantegen.

Els textos analitzats fan ús d'una determinada gramàtica per donar significat i representar una realitat conflictiva. Aquesta, d'entrada, xoca frontalment amb el discurs oficial del règim d'aquelles dates en celebrar els *XXV*

33. Pérez Ledesma, «La formación de la clase obrera…», pàg. 228-229.

Años de Paz, entre el final de la Guerra Civil el 1939 i 1964. En canvi, aquí es presenta una celebració amb un simbolisme particular, la construcció d'un altre relat fundacional. Se'ns narra el naixement d'una voluntat comuna, un moment doncs d'excepcional importància, que requereix ser analitzat. Per això cal situar les causes que expliquin la mateixa creació de les Comissions Obreres, i, per fer-ho, s'utilitza una sèrie de figures retòriques amb l'objectiu de convèncer aquells que arribin a llegir el portaveu de les Comissions «recién nacidas»; però també, i possiblement de manera fonamental, per explicar-s'ho al mateixos creadors i seguidors d'aquell nou moviment. Les Comissions serien, segons aquest discurs, el producte d'un enfrontament amb el poder establert. La decisió d'enfrontar-s'hi es presenta com la resolució presa i àmpliament compartida pels «treballadors» (als quals en ocasions també es fa referència indistintament amb el terme *obrers*).

El relat sobre aquesta primera trobada diu que:

> [un] grupo de enlaces, jurados de empresa y otros obreros, conscientes de sus derechos, se veían en la necesidad de reunirse para tratar de sus problemas […] muy agudizados en estos últimos tiempos. El «Sindicato» no nos permitió reunirnos en «sus locales» (que en realidad deberían ser nuestros pues han sido pagados con nuestras cotizaciones). A los pocos días repetimos el intento pero nos fue denegado de nuevo. Al fin logramos reunirnos pero no en el sindicato como era nuestro deseo. En total hasta hoy se han celebrado tres asambleas a las que han acudido cada vez mayor número de trabajadores, […].[34]

És la presentació del mite entès com a relat d'un fet extraordinari, la importància del qual fa necessari que aquesta història sigui transmesa a les generacions successives. Es tracta de la construcció d'una nova tradició, que es va intentar consolidar amb la convocatòria d'una altra manifestació pública el següent mes de març de 1965 i que es combina amb tradicions anteriors reelaborades, que es recorden a través de rituals (recuperant, per exemple, la data del Primer de Maig identificada amb la mateixa història el moviment obrer). Aquesta creació i difusió de mites, de rituals i de símbols unificats constitueixen ingredients molt importants a l'hora de fixar la identitat social i política dels treballadors, així com per fomentar-ne la mobilització.[35]

Una segona qüestió plantejada per aquest relat fundacional és que els treballadors es van autoconvocar als locals del Sindicat Vertical a Barcelona,

34. *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa…*

35. Pérez Ledesma, «La formación de la clase obrera…», pàg. 225-226; i Karen armstrong, *Breve historia del mito*, Barcelona, Salamandra, 2005, pàg. 14 i seg. i 133.

negant per tant que la convocatòria partís del sindicat oficial ni de cap altre agent extern a aquest grup de treballadors. Amb això, el que es vol deixar ben clar és que aquella no fou una reunió pensada, dissenyada o dirigida per cap organització política. Aquest és un requisit imprescindible per presentar-se al conjunt dels treballadors com aliens als partits polítics de qualsevol signe, i sobretot per assegurar que s'actuava de forma independent. Sabem, però, que això no és cert, i que van ser diferents grups de militants obrers organitzats políticament els que van convocar i dirigir les reunions entre setembre de 1964 i febrer de 1965, durant les quals es va crear la Comissió Obrera Central de Barcelona.[36] El suposat apoliticisme es presentava, doncs, com a requisit per actuar unitàriament, tot i que de forma paradoxal aquella primera COB fou, de fet, una de les primeres instàncies unitàries formada durant els anys seixanta per diferents forces de l'oposició antifranquista, sense excloure els comunistes, que maldaven per trencar el seu aïllament.[37] A més, aquesta Comissió va aconseguir crear una base de seguidors més ampla que l'estricta militància obrera, si es té en compte el nombre d'assistents a algunes de les reunions celebrades a l'església de Sant Medir. Però també si mirem la primera manifestació pública convocada per les Comissions el 23 de febrer de 1965, a la qual assistiren «obreros y obreras, empleados y empleadas, a los que se unieron estudiantes y amas de casa […]. Hay que destacar la gran participación así como el coraje y valentía de los jóvenes y las muchachas. Estas últimas, obreras y empleadas, iban cogidas del brazo, en grupos, gritando continuamente las consignas y dando ánimos a todos».[38] Aquesta insistència en fer conèixer la participació femenina és, de fet, un indici sobre la voluntat d'incorporar-la a un moviment en la identitat del qual sobresortia una construcció masculinitzada de la classe obrera; és un tret que, d'altra banda, pervivia en la trajectòria dels moviments obrers dels diferents països.[39] El nombre de seguidors presents en les assemblees a Sant Medir estava entre les cent cinquanta i les dues-centes

36. *AGCB*, Expedient «Comisiones Obreras de Barcelona (Parroquia de San Medín)», 1964, «Actividades católicas obrero-sociales», s/l, s/d, lligall 501.

37. *AHPCE*, Nacionalidades, PSUC, Correspondencia, *Carta de G.* [López Raimundo] *a «Emilio»* [Josep Salas Vidilla], 25-2-1965, lligall 56; *Carta de Blasco* [López Raimundo] *a Miró* [Josep Serradell], 21-5-1964, *Carta de «Blasco»* [López Raimundo] *a «Emilio»* [Salas Vidilla] (18/11/1964), lligall 55.

38. Molinero, Ysàs, «Comissions Obreres…», pàg. 55. La xifra de vint-i-cinc mil la dóna Ludevid, *El movimiento obrero en Cataluña…*, pàg. 23. La xifra de «15.000 trabajadores y trabajadoras» apareix a *Comisión Obrera. Boletín Informativo de las Comisiones Obreras de Barcelona, Año I*, (febrer 1965), 2.

39. Joan W. Scott, «Sobre el lenguaje, el género y la historia de la clase obrera», *Historia Social* 4 (1989), pàg. 81-98; Eric D. Weitz, «L'home heroic i la dona eterna. Gènere i política en el comunisme europeu, 1917-1950», *Afers* 33/34 (1999), pàg. 393-414; María del Carmen Muñoz, «Género, masculinidad y nuevo movimiento obrero bajo el franquismo», dins José Babiano, *Del hogar a la huelga. Trabajo, género y movimiento obrero durante el franquismo*, Madrid, Catarata, 2007, pàg. 245-285.

persones, i la multitud convocada als carrers segons algunes informacions va arribar a estar formada per entre sis mil i quinze mil manifestants, tot i que la policia assegurava que només eren uns dos mil.[40]

La primera acció que la COB va plantejar-se tenia com a objectiu lliurar un document acompanyat d'un plec de signatures, entre vuit i nou mil, recollides entre els treballadors de diferents empreses de la ciutat i municipis del seus voltants.[41] La importància en aquest cas no rau només en el nombre de seguidors i participants, sinó en el mateix esdeveniment. De la mateixa forma que en els nous moviments socials no existeixen criteris formals de pertinença —una quota, per exemple— ni indicadors únics de comportament —ja que la línia de separació entre els líders formals i la resta de membres està en gran mesura desdibuixada i, en qualsevol cas, és transitòria—,[42] també en el cas del nou moviment obrer, per la seva mateixa feblesa organitzativa, s'expressaria aquest caràcter fluid a l'hora de decidir qui en forma part. L'èxit de les mobilitzacions, doncs, dependria directament dels esdeveniments conjunturals que succeeixen en el seu entorn social. Aquella primera convocatòria pública i l'ocupació de l'espai urbà té aquest caràcter de vincle i d'identificació del grup. D'aquesta forma, el relat sobre aquells esdeveniments passarà a formar part de la història mateixa del moviment acabat de néixer.

La identificació de l'explotació, una de les cares més visibles del que havia de ser la identitat obrera, aportaria, d'altra banda, una definició de les experiències productives, construint percepcions col·lectives sobre la realitat laboral i, fins i tot, sobre l'estructura social en el seu conjunt. Així, en els textos analitzats s'elabora una representació de les carències i la feblesa econòmica dels treballadors i una visió dualista de l'estructura social, amb fortes connotacions morals. Aquests discursos, com és obvi, s'inscriuen dins d'un llenguatge classista, on, per una banda, existirien els treballadors o la classe obrera —que constitueix el «nosaltres» per als militants de les Comissions— enfront del que s'anomena *classes superiors.* Els treballadors es dirigeixen al «poble de Barcelona», del qual formen part i amb el qual s'identifiquen. La societat, d'altra banda, es presenta dividida en dos grans grups: el «poble treballador» i les

40. *AGCB*, Expedient «Intento de manifestación ante Sindicatos, 23 de febrero de 1965. VIª Brigada, Nota Informativa, Relación de elementos que fueron identificados con ocasión de haber concurrido el pasado día 23 de febrero a una pretendida manifestación ante el edificio de Sindicatos, sitos en Vía Layetana, 4 de marzo de 1965», lligall 315. Vegeu també *AGCB*, Organizaciones de la Iglesia (ODI), expedient 11, «Comisiones Obreras de Barcelona», lligall 317.

41. *Comisión Obrera*. *Boletín…* També *AHCO*, Fons Francesc Casares i Potau, Expedient encapçalat per Joan Folch i Garcia, «Diligencias policiales, de causa por procedimiento de urgencia, 31 de 1965 ante el TOP, por delito de propaganda ilegal», lligall 1.

42. Claude Offe, *Partidos y nuevos movimientos sociales*, Madrid, Sistema, 1988, pàg. 178.

classes que estarien situades al seu damunt. Més enllà d'aquesta visió dicotòmica, però, ens defineixen els comportament d'aquestes classes. És un comportament, el d'unes i altres, que se situaria entre les necessitats no cobertes («el sacrificio, las privaciones y la miseria») dels treballadors i, en l'altre extrem, el devessall («gastan más y más») de la riquesa acumulada (la font de la qual no és sinó el treball) per part de les classes «superiors», que malbarataven «en lujosas viviendas, magníficos coches, estupendas vacaciones y brillantes fiestas».[43] Aquesta és una acusació que presenta el primer factor de divisió social. Amb ella no es fa referència solament a la possibilitat d'accedir a béns de consum de què disposen els sectors privilegiats de la societat, sinó a la forma de fer-ho: amb excés, amb ostentació, en un context —cal recordar-ho— d'accelerat «desenvolupament» econòmic, que la mateixa dictadura amb la seva propaganda va contribuir a caracteritzar com *el miracle econòmic espanyol*.

L'estereotip de les classes altes que es construeix amb aquests discursos —i també en algunes de les fulles volants d'aquells mateixos anys— presentaria els seus representants com a homes obesos, amb barret de copa, cigar encès, bevent xampany, en un cotxe luxós i sovint rodejats de dones atractives i elegantment vestides, tots els signes de l'avarícia i de la depravació dels rics per ser el seu estil de vida responsable de la injustícia social. Aquí s'estableix la dicotomia entre, per una banda, els burgesos egoistes, lladres, prepotents i, per l'altra, els treballadors com un tot cohesionat, pobres, humils i desgraciats. Aquests estereotips responen a una concepció fortament arrelada en un moviment obrer de trajectòria secular.[44] Existeix, de fet, una llarga tradició en el moviment obrer europeu que va travessar, amb variants, dècades de la història del continent. Podem trobar molts exemples d'aquesta caricaturització de les classes poderoses durant el període d'entreguerres (com moltes obres de l'expressionisme alemany) que connecten fins i tot amb tradicions que es remunten al segle XIX i fins i tot finals del segle XVIII.[45]

Una vegada establerts a partir del discurs obrer els atributs de cadascuna de les dues classes que constituïen la societat, cal aturar-se a analitzar el significat conferit al terme *millorar* per aquests militants obrers. *Millorar* no només representa accedir al béns de consum abans esmentats; també significa que les generacions de joves treballadors, és a dir, els seus mateixos fills, accedeixin a béns no estrictament materials, com són l'educació entesa com a palanca propiciadora d'una expectativa de futur, d'una probabilitat de

43. *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa…*

44. Pérez Ledesma, «La formación de la clase obrera…», pàg. 220, 228-230.

45. Sobre una anàlisi d'imatges d'aquest tipus, tot i que contextualitzat en un altre període, vegeu Eric D. Weitz, *La Alemania de Weimar. Presagio y tragedia*, Sevilla, Turner Noema, 2009, pàg. 369.

promoció social i professional. La visió de la posició dels treballadors com a classe subalterna s'expressaria amb una contundent afirmació: «[…] los hijos de las clases "superiores" tienen magníficos colegios donde enseñan "muy bien"». Uns centres d'ensenyament als quals, per descomptat, no tindrien possibilitat d'accedir-hi els fills dels obrers. Aquesta segona crítica del discurs de l'obrerisme organitzat afecta els aspectes, diguem-ne *genealògics* de grup i de família.

Al mateix temps, el discurs torna a connectar-se amb l'explotació a partir de la idea segons la qual els fills de les classes «superiors» reben aquest tipus d'educació amb l'únic objectiu de «continuar el día de mañana explotando a los nuestros».[46] La possibilitat d'accedir o no una bona educació es converteix, per tant, en un instrument de reproducció de la societat dividida en dos blocs socials. Amb això, s'ofereix un relat que, si bé apunta cap a un futur immediat, també situaria aquest mateix ordre i model en el passat, com un *continuum* que faria que una generació darrere l'altra es mantingués la superioritat de les classes a partir de la transmissió de l'educació rebuda «en magníficos colegios». Es presenta, doncs, un conflicte de valors simbòlics en establir com a element central de la dominació d'una classe sobre l'altra un coneixement que s'utilitzarà amb la mateixa finalitat d'explotació i domini. Aquests són el tipus d'experiències, menys visibles, que, a partir de l'anàlisi del llenguatge, ens permet situar aspectes relacionats en la mateixa concepció sobre el sotmetiment i la subalternitat dels treballadors que tindria aquest nou moviment obrer.

Tant el suposat malbaratament com la restricció a l'accés de tot tipus de béns de consum són dos dels elements que en el llenguatge classista de la militància obrera de Comissions permet concloure amb un diagnòstic de la societat: «Es la gran vergüenza de una sociedad inmoral en la que los sacrificios se exigen únicamente a la clase trabajadora». Alhora es proposa una solució per posar fi a la situació: «Esto no debe ni puede continuar, la clase obrera firmemente unida debe encontrar el camino y el lugar que le corresponde y exigir la construcción de una sociedad de derecho donde la justicia sea para todos».[47] En definitiva, s'està denunciant l'existència d'una llei que no protegeix drets, sinó que actua sense brúixola moral i, per tant, contribueix a mantenir la injustícia social.

Enfront d'això, els militants catòlics i socialistes exigeixen en termes d'afirmació positiva una nova situació en base al dret natural («Una sociedad donde los derechos del hombre sean respetados. Una sociedad en la que la clase obrera pueda tomar su propias decisiones y responsabilidades en la cons-

46. *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa…*

47. *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa…*

trucción de un mundo mejor»).[48] Mentrestant, els comunistes expressen la seva convicció ideològica que el «mundo mejor» ja s'està construint. L'URSS constituïa la referència de la pàtria del proletariat, i aquesta identificació era viscuda pels militants com un sentiment de doble lleialtat. A més, el seu llenguatge té una càrrega moral diferent a l'hora de formular-ho: «Una sociedad donde la dignidad de la condición obrera no sea vilipendiada».[49] Aquesta és una visió que connecta, novament, amb la «dignitat del treball» present en la tradició finisecular del moviment obrer,[50] i que en aquells moments ha començat a incorporar-se amb força entre els sectors del catolicisme obrer espanyol al llarg de la seva progressiva dissidència respecte de la dictadura.[51] El que es planteja amb això, a més d'accedir al consum, és viure del treball, al qual es confereix un valor social central.[52] L'èmfasi del text redactat pels comunistes en la idea d'aquesta dignitat obrera està també vinculat a la concepció mobilitzadora del seu discurs, en la pretensió d'oferir significats compartits per l'acció col·lectiva dels treballadors.[53]

En un dels paràgrafs que he identificat com a redactat pels militants de l'ASO es remet un missatge directament dirigit a les autoritats dient que «la clase obrera no ha muerto […], queremos decirle que existimos. Sepan de nuestra firme decisión de establecer un diálogo con ellas, pero como HOMBRES LIBRES».[54] Cap de les dues qüestions es va mantenir en la redacció final feta pels militants comunistes que formaven part de la mateixa Comissió. En el cas de la primera afirmació, això pot respondre al fet que els comunistes, com a membres del partit de la classe obrera revolucionària, tal com es defineix en els seus estatuts, podrien veure-la simplement innecessària. En el segon cas, l'eliminació del text imprès de la idea formulada pel grup de catò-

48. *Boletín Informativo de la Comisión…*

49. *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa…*

50. Aquesta és una de les idees clau defensades pel naixent moviment obrer europeu, a partir de l'influx de la Il·lustració, durant el vuit-cents. Un model reeixit sobre el procés de consciència dels treballadors francesos de mitjan aquell segle i sobre el paper d'aquesta «dignitat del treball» és el de William H. Sewell, *Trabajo y revolución en Francia. El lenguaje del movimiento obrero, desde el Antiguo Régimen hasta 1848*, Madrid, Taurus, 1992, pàg. 15 i 171-178.

51. Guillermo Rovirosa, *Comunistas y cristianos*, Madrid, ZYX, 1966, pàg. 20-24; Eugenio Royo, *Cómo lanzar un grupo JOC*, Madrid, Comisión Nacional de la JOC, 1960.

52. En una de les novel·les on es narren alguns dels episodis de la vaga general de març de 1951 (probablement a partir en bona mesura de material autobiogràfic), se subratlla la importància d'aquest principi moral entre els treballadors. Vegeu Michel del Castillo, *Tanguy*, Andorra, Límits Editorial, 1994 (1957), pàg. 218-220.

53. Vegeu algunes reflexions sobre el procés d'identificació dels grups a partir de la qüestió de la «dignitat moral» en James C. Scott, *Los dominados y el arte de la resistencia. Discursos ocultos*, Mèxic D.F., Era, 2000 (1990), pàg. 20-21, 47 i 63-69.

54. *Boletín Informativo de la Comisión…*

lics i socialistes sobre proposar un diàleg amb les autoritats com a «hombres libres» pot ser deguda, no només al fet que des d'una concepció estrictament doctrinal els comunistes no podrien entendre aquell diàleg, sinó que a més estava en total contradicció amb l'estratègia política que havien adoptat a partir de mitjan anys cinquanta, en la qual una acció de masses, és a dir, la Vaga General Política, era l'objectiu immediat per tal d'aconseguir enderrocar el règim del general Franco.[55]

Existeix, en canvi, una clara coincidència en els discursos que estic analitzant en dues qüestions fonamentals: la unió i l'autonomia de la classe obrera. Ambdues són plantejades, tant pels uns com pels altres, com a requisits per dur a terme una actuació orientada més enllà dels objectius econòmics i salarials, ja que reclamen «la liberación social y económica» de «todos los obreros»; és a dir, aquesta és una petició que solament pot presentar-se en termes polítics. Perquè això es pugui produir és necessari el pas previ d'aconseguir reunir la seva «común voluntad», que s'estaria exemplificant amb la creació de les mateixes comissions d'obrers.

La narració de fets sobre l'acomiadament del treballador Juan Navarro García (enllaç sindical i vocal nacional del ram de la fusta, militant comunista que forma part de la COB) s'utilitza, per uns i altres membres de Comissions, per explicar el sentit de la unitat i de l'autonomia obreres. Per fer-ho s'exemplifica la injustícia comesa pel Sindicat Vertical, el sindicat oficial franquista, que ni és neutral ni representa els obrers: «El "Sindicato" adoptó como siempre la postura de servilismo al capitalismo». Aquesta és la primera i única vegada que s'introdueix el concepte *capitalisme* al llarg del discurs. La seva encarnació és la del poder omnímode de l'empresa. En efecte, les reivindicacions presentades per Navarro i els seu companys de feina a Llop Hermanos «fueron calificadas de exageradas y fueron rechazadas […]. Y así están las cosas: este compañero, despedido; sus compañeros de trabajo viendo cómo y de qué manera los empresarios tratan a un obrero que procura defender sus derechos. ¡Compañeros! ¿no es este un caso de injusticia? ¿no es un caso claro de la inutilidad de la CNS?». En realitat, s'estava dient que, independentment de la dimensió de la reclamació per part dels treballadors i de quina sigui la protesta, sempre és considerada un desafiament a l'autoritat de l'empresari, el qual: «a pesar de haber conseguido sus deseos, consideró la actitud de los trabajadores como un acto de provocación y rebeldía». Davant d'aquesta situació, l'única forma de pressió obrera és el nombre de treballadors en la protesta («Los trabajadores se personaron todos en masa en el local del "Sindicato" para demostrar, tanto a la Empresa como al "sindicato" que no

55. Pere Ysàs, «Huelga laboral y huelga política. España, 1939-1975», *Ayer*, 4 (1991), pàg. 210.

estaban conformes con el Convenio»). Aconseguir aquesta superioritat numèrica de la població obrera solament passaria per unir-se en formes autònomes i d'organització pròpia: «¡Compañeros! Si nuestra unión fuese un hecho ni estas ni otras injusticias parecidas podrían suceder».[56]

A través d'aquest episodi es presentaria un tercer estereotip de treballador, és el de l'heroi positiu, el treballador compromès amb la justícia social i amb les reivindicacions a la seva empresa, perseguit pels patrons i les autoritats. Aquest constitueix el model que cal imitar per tal de fer front a la resignació i al fatalisme entre els treballadors. Però també acompleix una funció mobilitzadora dels assalariats i planteja, no de manera abstracta, la solidaritat obrera.[57]

Alguns dels continguts dels textos confeccionats pels membres de la COB, però, mostren discrepàncies sobre valors i concepcions. L'èmfasi dels militants de l'ASO en la llibertat té com a contrapunt la insistència dels militants de l'OSO en la justícia social. En el segon capítol que estructura els textos, els membres d'ASO els titulen «Las Comisiones Obreras de Barcelona presentan este Boletín Informativo». En canvi, els comunistes de l'OSO posen l'accent en l'objectiu d'estar «al servicio de la clase obrera». Respecte a la impossibilitat de reunir-se als locals del Sindicat Vertical, els comunistes en la seva redacció eviten la frase «fracasar de nuevo», que substitueixen per «nos fue denegado de nuevo». La paraula *fracaso* podria tenir efectes desmobilitzadors i és fàcil atribuir aquesta diferència de criteri a l'experiència política i de clandestinitat acumulada pels comunistes, que coneixen prou bé els efectes del discurs polític entre els seus seguidors, entre la població a la qual podria arribar aquesta informació i, fins i tot, entre les autoritats franquistes mateixes i els serveis policials de notícies sobre l'èxit obrer del desafiament a l'ordre establert.

En els dos discursos, d'altra banda, se subratlla la decisió sobre «concretar un plan reivindicativo, acordando darlo a conocer a todos los obreros de Barcelona». De nou es produeixen variacions ressenyables en la redacció dels quatre punts reivindicatius que constituïren la plataforma reivindicativa de les Comissions a partir de llavors. Les discrepàncies de matís en el redactat se centren en la forma més moderada que utilitza la militància de catòlics i socialistes, i que contrastaria amb una redacció més directa i un to més desafiant en el cas del butlletí confeccionat pels militants comunistes. Així, on els primers reivindiquen el «reconocimiento del derecho a tener nuestros propios sindicatos», els altres donen per fet l'existència, sense previ reconeixement, d'aquell

56. *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa…*

57. Pérez Ledesma, «La formación de la clase obrera…», pàg. 232-233.

dret: «el derecho de tener sindicatos obreros». On els primers demanen «que sea reconocido legalmente el derecho de huelga», els segons exigeixen «que sea reconocido inmediatamente».[58] La distinció és important quant a l'acceptació o no de la legalitat oficial.

Prendre Madrid com a exemple del que calia fer: això també és compartit pels dos discursos analitzats, inserint una notícia per amplificar el problema.[59] És evident que aquesta referència és important, i que tant els sectors de l'ASO com els militants comunistes que han confluït en les Comissions de Barcelona valoren la importància de situar la naturalesa del conflicte en una dimensió més enllà de l'estrictament local. El mateix naixement del moviment com a fenomen històric connectaria amb el corrent general dels canvis que s'estaven produint arreu del país. Per últim, en un fragment d'ambdós textos s'afirma que «la sociedad es la inmoral»,[60] és a dir, són el conjunt dels membres de la societat els que actuen de manera que persisteixi la manca de llibertats i, per conseqüent, la falta de drets que es concreten en la injustícia. No s'estableix, doncs, una divisió entre principis polítics i principis morals.

Els quatre punts de reivindicació que sintetitzarien les aspiracions del moviment eren: dues-centes pessetes diàries de jornal amb escala mòbil, llibertat sindical i dret de vaga. La llibertat sindical, a més de les millores salarials, es convertia en una de les principals reivindicacions de les Comissions Obreres. D'aquesta manera, s'expressava en el context d'una dictadura el caràcter polític de les propostes del mateix moviment: «Fuera de la libertad sindical no puede haber auténtica defensa de los intereses de los trabajadores».[61] Aquesta llibertat serà defensada a partir de fonts discursives diverses que es poden situar en termes de nocions derivades, nocions que entraran en contacte, just abans o després de la protesta, amb les idees inherents presents entre els treballadors, creences producte de les seves experiències de vida i de treball i dels seus contactes, algunes de les quals abans he anat desgranant, sobre la dignitat, la injustícia, la manca d'oportunitats…[62] En aquesta ocasió, la procedència de bona part de les idees «derivades» que s'utilitzaren tenia un caràcter

58. *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa…* i *Boletín Informativo de la Comisión…*

59. «Nuestros compañeros metalúrgicos de Madrid se han manifestado públicamente para reclamar nuestras mismas reivindicaciones. Durante dos horas han paralizado el tránsito de la Gran Vía al grito de SINDICATOS LIBRES Y DERECHOS DE HUELGA»; vegeu *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa…*

60. *Comisión Obrera de Barcelona. Hoja Informativa…*, i també *Boletín Informativo de la Comisión…*

61. *Comisión Obrera. Boletín Informativo…*, 2

62. És l`esquema molt conegut de George Rudé, *El rostro de la multitud. Estudios sobre la revolución, ideología y protesta popular*, València, Biblioteca Historia Social, 2011 (1988), pàg. 134-135 i 202-203.

internacional. Començant per les més estrictament jurídiques, com l'article 20 de la Declaració Universal dels Drets de l'Home, aprovat per l'Assemblea General de l'ONU, i el conveni 87 de 1948 aprovat per l'OIT (organisme del que formava part Espanya) sobre llibertat sindical i protecció del dret de sindicació i continuant amb altres fonts situades en el terreny de la legitimació moral, com eren les encícliques postconciliars *Mater et Magistra* i *Pacem in Terris* de l'Església catòlica, quan es demanava:

> El respeto y la garantía para las Comisiones Obreras […] mientras no se haya establecido un estatuto legal para los sindicatos libres, es preciso aceptar, como válidas para el diálogo a las Comisiones Obreras que espontáneamente se hayan creado a nivel de empresa o a nivel superior, como expresión auténtica de la voluntad de los trabajadores, sin injerencias políticas de clase alguna. Para ello hace falta un mínimo de garantía legal que proteja a sus miembros. Este paso intermedio entre la situación actual y la futura que propugnamos resulta indispensable para crear un sano y válido interlocutor con la clase obrera.

Quan es parlava de garantia legal i d'exercici de la llibertat sindical no s'estava parlant de la creació immediata d'un sindicat obrer, sinó de la presència i l'ocupació per part de Comissions del gegantí Sindicat Vertical, quelcom que significava que els patrons «en la Organización sindical sobran, […] ya tienen sus propios sindicatos, como son los Gremios, las cámaras de comercio e industria, etc. Ellos han jugado siempre a dos paños», i també sobraven els jerarques verticalistes. S'estava plantejant la representativitat dels treballadors, de les formes d'autoorganitzar-se com el pas «intermedio entre la situación actual y la futura»,[63] quan desaparegués la dictadura. A aquests punts s'afegiria la demanda de llibertat per als detinguts el dimarts 23 de febrer de 1965 davant la convocatòria de manifestació pública. Des d'aquell moment, la repressió marcaria de bon principi el moviment i es constituiria alhora en un dels seus mecanismes mobilitzadors: «En fábricas, tajos, oficinas, bancos […] liberarles es una cuestión de honor para toda la clase trabajadora de Barcelona […]».[64] La reivindicació de l'amnistia —també a partir del 23 de febrer— era

63. *Comisión Obrera. Boletín Informativo…*, 2. Cal dir que la persona que va redactar aquest document fou l'advocat laboralista i militant antifranquista, membre del Moviment Socialista de Catalunya, Francesc Casares i Potau, alhora vinculat al cristianisme progressista català. *AHCO*, Fons Josep Solé Barberà, expedient «Juan Folch García y otros», 121/64, sumari 31/65, lligall 1.

64. *Comisión Obrera. Boletín Informativo…*, 2. Aquest fou el darrer butlletí de Comissions que aparegué durant aquesta primera etapa, al final de la qual el moviment fou escapçat; no aconseguí refer-se fins l'any següent, especialment estimulat per les eleccions sindicals convocades pel Sindicat Vertical a finals de l'estiu de 1966. Vegeu Domènech, *Clase obrera, antifranquismo…*, pàg. 144-193.

un altre dels punts del programa presentat a la llum pública per part de les Comissions.

Aquest conjunt d'idees, que en un principi van poder aparèixer superposades, es van anar combinant entre si fins articular bona part de la dissensió obrera. Així, juntament amb el radicalisme salarial en les reclamacions laborals i la reivindicació de la llibertat sindical, tant el dret de vaga com l'amnistia política constituirien, al llarg dels anys finals de la dictadura, idees força que afaiçonaren la ideologia de la protesta adoptada pels treballadors que protagonitzaren una conflictivitat social creixent.

Els llenguatges que van posar en circulació aquells grups de militants —no sense la influència de les seves respectives organitzacions polítiques, malgrat que segurament tampoc ho feren en una aplicació mil·limètrica de les doctrines ideològiques— dotaren d'un vocabulari polític a amplis sectors dels treballadors. No cal dir que altres sectors no hi foren receptius o fins i tot s'hi mostraren refractaris. Tanmateix, la relació, en una doble direcció, entre aquells militants obrers antifranquistes més compromesos i els grups fluctuants dels seus simpatitzants contribuí a construir el gresol d'una subcultura política. Aquesta s'adreçava, per identificar-se i fer possible la seva acció sociopolítica, tant als *treballadors* com al *poble*, però també apel·lant a la seva condició de *ciutadans*. Aquest fou, d'altra banda, una subcultura amb arrels socioculturals transmeses per membres de generacions anteriors, reactivades i utilitzades pels nous protagonistes de la protesta obrera.[65] Això difícilment es podria crear de la nit al dia. Aquesta subcultura, d'altra banda, permetria al moviment i els seus seguidors articular un discurs sobre el funcionament de la societat, una identificació dels problemes i dels adversaris, tant com unes formes de fer-los front. De manera que, al costat de les experiències materials, hauríem de situar les experiències ideològiques i la construcció discursiva de l'acció col·lectiva per oferir explicacions del paper del moviment obrer durant el franquisme tardà, i les seves conseqüències. El conjunt de pràctiques de protesta, d'igual o diferent signe, que hem esmentat es van forjar en resposta als continguts i a les limitacions de l'Estat franquista, i també als canvis econòmics i les transformacions socials produïdes. Tanmateix, com en dècades anteriors havia estat possible, amb la seva acció continuada els integrants del moviment obrer interpretaren les experiències comunes dels

65. Ismael Saz dóna un toc d'atenció per no perdre la perspectiva de la seva utilitat per als historiadors en Ismael Saz, «Las culturas políticas del nacionalismo español», dins Manuel Pérez Ledesma, Maria Sierra (eds.), *Culturas políticas: teoría e historia*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, pàg. 327-328.

treballadors i difongueren els marcs conceptuals que en bona mesura van permetre a aquests últims integrar-se en una identitat col·lectiva.[66]

El que he presentat només pot ser una temptativa d'interpretació, ja que abordar una línia de recerca amb aquests plantejaments exigiria anar més enllà dels discursos analitzats aquí, així com contrastarlos amb altres fonts disponibles. Vull precisar també que, en referir-me al discurs o discursos, no voldria que s'entengués que aquests queden reduïts als textos escrits o fins i tot parlats, perquè la comunicació, com en alguna ocasió s'ha advertit, hauria de ser concebuda com una àmplia gamma de formes i manifestacions que influeixen, entre d'altres, en les pràctiques organitzatives, els gestos rituals, les tradicions locals i una varietat d'accions que van des de la manifestació de la violència social fins a la solidaritat col·lectiva.[67]

A tall de conclusió

Com és habitual en altres àmbits del món oficial, en el cas de la fixació del llenguatge per part de la Real Academia de la Lengua Española (RAE), és evident que la institució anava per darrere de la realitat social d'aquells anys. Com se sap, les seves modificacions en moltes ocasions són símptomes d'allò que ja ha passat, que ja està present. Per això val la pena fer una breu enumeració d'algunes de les noves paraules admeses al diccionari de la RAE entre els anys seixanta i setanta, relacionant-les amb els canvis socials que estava vivint el país, però també amb les idees contingudes en el programa del moviment de les Comissions i amb l'esforç fet per fer circular uns determinats discursos entre els treballadors i la població en general.

El 1968 la paraula *paro* fou acceptada en el sentit de «huelga acordada por los obreros o empleados» i no només com fins llavors s'havia definit: «interrupción del trabajo por parte de los empresarios». També *salari* era recollida com a «cantidad de dinero con que se retribuye a los trabajadores manuales» i substituïa l'entrada «estipendio o recompensa que los amos dan a los criados». Així mateix, *activista* no fou acceptat en el vocabulari acadèmic fins aquell mateix any, després de molts altres de repressió (i mentre que *colaboracionista* havia estat admesa el 1961). Es donava un curiós retard en la reforma del diccionari quan finalment va acceptar a principis dels anys setanta la paraula *migratorio*, havent-hi ja més de dos milions d'emigrants espanyols a l'estranger. Al costat de la incorporació de *guardería infantil*, el 1971 també s'admetia la veu *ideología* com a «conjunto de ideas fundamentales que caracterizan el

66. Pérez Ledesma, «La formación de la clase obrera…», pàg. 233.

67. Clara E. Lida, «Los discursos de la clandestinidad en el anarquismo del xix», *Historia Social* 17 (1993), pàg. 63-70.

pensamiento de una persona» i això malgrat l'àmplia divulgació anys abans de l'assaig *El fin de las ideologías* del polític franquista Gonzalo de la Mora. Per últim, *burgués* tingué la seva corresponent entrada en el DRAE amb l'accepció pejorativa de «vulgar, mediocre, carente de afanes espirituales o elevados».[68]

No estic dient amb això, per descomptat, que aquestes modificacions de la llengua acadèmica foren resultat exclusiu de la influència dels llenguatges de classe i del vocabulari polític que el moviment obrer havia anat formant i que havien assolit canals de circulació i arrelament en la societat. El que dic és que caldria examinar amb més deteniment com van contribuir a modelar les formes en què els individus i els grups socials estableien la seva relació amb l'àmbit públic, i com definien, s'enfrontaven, es resistien i redefinien allò «polític».[69]

Les identitats socials s'articulen lingüísticament a través de conceptes en l'espai d'unes cultures polítiques que són forjades a llarga durada. Examinar la protesta social del anys cinquanta i seixanta, a més de la presència de corrents ideològics, requereix tant analitzar un seguit de pràctiques socials com tenir en compte la influència de determinades estructures simbòliques i recursos culturals. Els membres de les Comissions mostraren racionalitat i càlcul, orientació per la seva actuació, però aquesta va rebre la influència modeladora de cultures i tradicions, algunes de caràcter local i altres d'àmbits més amplis. El resultat fou l'aparició d'una subcultura política —en disputa per descomptat amb d'altres, especialment amb la falangista— que ordenaria i inclouria tant una visió sobre el passat, el present i el futur, com un discurs compartit. Tanmateix, no sembla que pugui ser producte d'un particularisme essencialista, herència exclusiva de la ciutat a la qual li correspondria una suposada cultura cívica, tancada en sí mateixa;[70] ni tampoc d'una mena de transmissió en cadena, amb l'efecte propagandístic de la «bala màgica».[71] Amb el que tindria relació és amb les noves experiències passades pels sedàs dels significats i la interpretació que se'ls conferí. Aquesta subcultura fou un dels factors claus per a la protesta i l'organització obreres. Permetria integrar llenguatges antics del moviment obrer —podem imaginar l'abandonament complet d'un patrimoni

68. Amando de miguel, *Cuarenta millones de españoles, 40 años después*, Barcelona, Buenos Aires, Mèxic, Grijalbo, 1976, pàg. 143.

69. María Luz Morán, «Cultura y política: nuevas tendencias en los análisis sociopolíticos», dins Pérez Ledesma, Sierra, *Culturas políticas:…*, pàg. 124.

70. Temma Kaplan, *Ciudad roja, período azul. Los movimientos sociales en la Barcelona de Picasso (1888-1939)*, Barcelona, Península, 2003, pàg. 317-318.

71. Cristina Borderías, Mònica Borrell, Jordi Ibarz, Conxi Villar, «Los eslabones perdidos del sindicalismo democrático: la militancia femenina en las CCOO de Catalunya durante el franquismo», *Historia Contemporánea*, 26 (2003), pàg. 161-206. Sobre l'efecte de la propaganda d'entreguerres vegeu Harold D. Lasswell *et al.*, *Propaganda and Promotional Activities*, Chicago, Chicago University Press, 1969.

cultural secular?— a un discurs modern sobre els drets civils, polítics i socials que incorporaven els valors de la llibertat.[72] La indústria i la ciutat donaren forma al moviment obrer, però els seus membres contribuïren de manera decisiva a forjar una identitat social disposada per a la mobilització i l'ús de noves pràctiques que, per la seva banda, modelaren la ciutat industrial.

Al fil d'aquesta darrera qüestió, penso que tal vegada hauríem d'examinar si el curs de la protesta durant aquells anys —i no solament l'obrera, també la manifestada als barris, als col·legis professionals, etc.— es va modificar condicionat pel grau de desenvolupament de l'Estat, les oportunitats de participació que el sistema proporcionava i, sobre tot, per la cultura política dels dirigents i participants en la mobilització social, en la mesura que aquests van orientar-la vers la reforma de l'Estat en un sentit democràtic. Fins a quin punt la polititzaciò del moviment obrer, en la qual fou fonamental el paper dels comunistes, el va fer finalment polític? Polític, és clar, en el sentit d'allunyar-ho de la indiferència que hauria expressat, com a mínim fins a la Guerra Civil, respecte la reforma de l'Estat, en considerar-la impossible o inútil.[73] Aquesta és una hipòtesi de treball,[74] i resta pendent descartar-la o, ben al contrari, confirmar-la. El que, des del meu punt de vista, no mereix és ser ignorada. Una altre qüestió per debatre és quina idea es tenia del canvi polític i fins on i amb quina profunditat calia escometre les reformes.

72. Ismael Saz, «La lucha por la libertad en España desde una perspectiva comparada (1962-1977)», dins Ana Domínguez Rama (ed.), *Enrique Ruano. Memoria viva de la impunidad del franquismo*, Madrid, Editorial Complutense, 2011, pàg. 76-80.

73. José Álvarez Junco, «Movimientos sociales en España: del modelo tradicional a la modernidad post-franquista», dins Enrique Laraña, Joseph Gusfield (eds.), *Los nuevos movimientos sociales. De la ideología a la identidad*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas, 1994, pàg. 430-431.

74. No penso que pugui dir-se que és una tesi sustentada, malgrat que hagi estat formulat així per Ángeles Barrio, «Clase obrera y movimiento obrero: ¿dos compañeros inseparables?», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 30 (2008), pàg. 100.

Nota sobre els autors

Sebastian Balfour és catedràtic emèrit de la London School of Economics and Political Science. Les seves recerques se centren en la història d'Espanya del segle XX i la política contemporània espanyola. La qüestió d'identitat i nació és un focus important de la seva feina, així com els moviments socials a Barcelona durant la transició, la creació d'un exèrcit intervencionista en la guerra colonial al Marroc i l'ús d'armes químiques en les guerres colonials dels anys d'entreguerres del segle XX. Entre les seves obres cal destacar *La Dictadura, los trabajadores y la ciudad. El movimiento obrero en el área metropolitana de Barcelona (1939-1988)* (1994), *Abrazo Mortal. De la guerra colonial a la Guerra Civil en España y Marruecos* (2002), *España reinventada. Nación e identidad desde la Transición* (2007) (amb Alejandro Quiroga).

Jordi Catalan Vidal és doctor en ciències econòmiques per la Universitat Autònoma de Barcelona i catedràtic d'història econòmica de la Universitat de Barcelona. Les seves línies de recerca giren entorn el franquisme, l'automoció, els clústers i les crisis comparades. Ha editat amb José Antonio Miranda i Ramón Ramon *Distritos y clusters en la Europa del sur* (2011). Últimament ha publicat «Strategic policy revisited: The origins of mass production in the motor industry of Argentina, Korea and Spain, 1945-87», dins *Business History* (2010); «Distritos y clusters en la industrialización española», dins Florent Le Bot i Cédric Pérrin (dir.), *Les chemins de l'industrialisation en Espagne et en France* (2011); «Francoist Spain under Nazi Economic Hegemony, 1936-1945», dins Christoph Buchheim i Marcel Boldorf (eds.), *Europäische Volkswirtschaften unter deutscher Hegemonie: 1938-1945* (2012); i «Orígenes de la Gran Depresión del Siglo XXI: un enfoque de historia industrial», *Revista de Economía Crítica* (2012).

Amador Ferrer Aixalà és doctor arquitecte per la Universitat Politècnica de Catalunya. Ha estat professor convidat a la Johns Hopkins University de Baltimore, al Massachusetts Institute of Technology, a la Facoltà di Architettura de Nàpols i a l'Istituto Universitario di Architettura de Venècia, entre d'altres. Ha estat director d'edificació i patrimoni a l'Ajuntament de Barcelona i coordinador d'urbanisme a la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, entre altres càrrecs a l'Administració pública. Entre les seves publicacions cal destacar *Els polígons de Barcelona: l'habitatge massiu i la formació de l'àrea metropolitana* (1996) i la seva contribució en els llibres *Transforming Barcelona* (2004) i *Barraques. La Barcelona informal del segle XX* (2010).

Martí Marin Corbera és professor titular d'història contemporània a la Universitat Autònoma de Barcelona. És membre del Grup de Recerca sobre l'Època Franquista (GREF) i del Centre d'Estudis sobre les Èpoques Franquista i Democràtica (CEFID). És autor, entre d'altres, dels llibres *Els ajuntaments franquistes a Catalunya (Política i administració local, 1938-1979)* (2000); *Catalanisme, clientelisme, franquisme: Josep Maria de Porcioles* (2000, reed. 2005), *Història del franquisme a Catalunya* (2006) i, amb Manel Risques, *Montjuïc: memòries en conflicte. El castell, la muntanya i la ciutat* (2008). Ha estat director del volum V de *La Guerra Civil a Catalunya (1936-1939). Els papers de Salamanca*, (2006) i de *Memòries del viatge, 1940-1975* (2009).

Joan Roca i Albert és historiador i geògraf urbanista i dirigeix actualment el MUHBA (Museu d'Història de Barcelona).Ha estat professor de l'Institut Barri Besòs, de la Hochschule für Gestaltung und Kunst de Zúric i del Seminari d'Història de Barcelona de l'AHCB i director

d'Aula Barcelona i del Projecte Majories Urbanes 1900-2025 (Fundació Antoni Tàpies). Les seves publicacions, entre les quals figura el projecte *El futur de les perifèries urbanes* (Premi Ciutat de Barcelona 1994), s'han centrat en la història urbana de Barcelona i en ciutat i educació.

Isabel Segura Soriano és historiadora, especialitzada en història urbana. Ha estat curadora de diverses exposicions, com *Des del cos: Maria Mercè Marçal* (2009) o *La lluita per l'oportunitat de viure* (2010). De la seva producció bibliogràfica en destaca *Guia de dones de Barcelona* (1995), *7 Passejades per l'Havana* (1999), *Memòria d'un espai* (2007), *Viajeras a La Habana* (2008) i *La modernitat a la Barcelona dels cinquanta. Arquitectura industrial* (2010). Ha organitzat i impartit cursos i conferències a diverses universitats i institucions d'Europa i d'Amèrica.

Joan A. Solans Huguet és arquitecte, especialista en urbanisme. Va ser redactor dels treballs del Pla General Metropolità de Barcelona, i entre 1977 i 1980 fou delegat de serveis d'urbanisme a l'Ajuntament de Barcelona. Entre 1980 i 1997 fou director general d'urbanisme de la Generalitat de Catalunya i de 1997 a 2000, secretari general de planejament territorial i vicepresident de l'Institut Català del Sòl. El 2003 va rebre la Creu de Sant Jordi i la legió d'honor de França. Des de 2003 és membre de la Reial Acadèmia Catalana de Belles Arts de Sant Jordi, la qual presideix des del juny de 2011, i també des de 2003 és membre de l'Institut d'Estudis Catalans. Entre els seus escrits destaquem «La necessitat del plantejament territorial» dins la revista *Espais* (2000) o *Planejament urbanístic i canvi social* (2009).

Andrea Tappi és doctor en història contemporània. Les seves àrees de recerca són la història econòmica d'Espanya al segle xx, la història del treball, i la relació entre la política econòmica del general Franco i la creació d'una gran empresa de l'automòbil amb la introducció del sistema de producció fordista. Forma part de la redacció de *Zapruder. Rivista di storia della conflittualità sociale* i de *Patrimonio industriale*, i és membre del consell assessor d'*Historia, Trabajo y Sociedad*. Entre els seus escrits cal destacar el llibre *Seat modelo para armar: Fordismo y franquismo (1950-1980)* (2010).

Javier Tébar Hurtado és doctor en història i arxiver. És director de l'Arxiu Històric de Comissions Obreres de Catalunya des de 1990 i subdirector de *Segle xx, revista catalana d'història*. Actualment és professor associat a la Universitat Rovira i Virgili. Entre els seus treballs més recents estan *Barcelona, anys blaus: el governador Correa Veglison, poder i política franquistes (1940-1945)* (2011), *El movimiento obrero en la gran ciudad. De la movilización sociopolítica a la crisis económica* (2011), i l'edició del volum *Conversaciones en Colomers. Reflexiones sobre sindicalismo y política durante la transición a la democracia en España* (2012).

Nàdia Varo Moral és historiadora, i al llarg de la seva trajectòria professional ha exercit de documentalista, guionista, assessora històrica i investigadora. Està especialitzada en història contemporània, en els àmbits d'història de gènere, política i social. La seva principal línia de recerca és l'estudi de les treballadores, la conflictivitat laboral i el moviment obrer a l'àrea de Barcelona durant el franquisme. En l'actualitat és membre de l'Asociación Española de Investigación de Historia de las Mujeres, del Centre d'Estudis sobre Moviments Socials de la Universitat Pompeu Fabra i del comitè de redacció de *Segle xx, revista Catalana d'Història*. Va ser documentalista de l'exposició del MUHBA *Ja tenim 600! La represa sense democràcia. Barcelona 1947-1973*.

Relació d'imatges

160 El Polígon Montbau (1960)
Oriol Bohigas, "El polígono de Montbau", Suburbios-2, *Cuadernos de Arquitectura,* 61, (3er trimestre 1965), pàg. 23-33.

161 El Polígon Montbau (1960)
Fotografia: Amador Ferrer

162 La uniformitat de l'oferta és característica de la política d'habitatge estatal de la dècada dels seixanta
Arxiu: Amador Ferrer

163 Els grans polígons dels anys setanta
Fotografia: Amador Ferrer

Lideratges i models de protesta a la Barcelona dels anys cinquanta (1951-1964)

167 Full volander de propaganda del boicot als tranvies de 1951
Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (*AHCB*)

169 Cartell anunciant les eleccions sindicals de 1957
Biblioteca de Catalunya (*BC*)

179 Estudiants de la Universitat de Barcelona durant la festa de Sant Tomàs, 7 de març, 1958
Fotografia: Pérez de Rozas. Arxiu Fotogràfic de Barcelona (*AFB*) bcn002785

Col·lecció «Pòsits»

Edició
Ajuntament de Barcelona, Institut de Cultura,
Museu d'Història de Barcelona

MUHBA, direcció
Joan Roca i Albert

MUHBA, coordinació editorial
María José Balcells

Revisió lingüística i traducció
Isabel Llasat

Disseny gràfic i maquetació
Hermanos Berenguer

Tractament d'imatges digitals
Nova Era Barcelona

Impressió i enquadernació
Grafos

Primera edició: desembre 2012

Fotografies de la sobrecoberta: Taller de carrosseria i menjador dels enginyers (Catàleg SEAT, 1957)

ISBN: 978-84-940813-0-9
Dipòsit legal: B-32523-2012

www.museuhistoria.bcn.cat
www.bcn.cat/publicacions