

Vista aèria de les primeres instal·lacions de la factoria SEAT a la Zona Franca (fons TAF / ANC)



Trànsit a la plaça de Catalunya (AFB - 1963. Foto: Pérez de Rozas)



Taller de carrosseria - Cadena de xapisteria (Catàleg SEAT 1957)



Vista aèria dels menjadors de la factoria de la Zona Franca (Catàleg SEAT 1957)



Façana del primer local de la SEAT a Barcelona, a la plaça Letamendi (Catàleg SEAT 1957)



Detall de la torre d'oficines de la plaça d'Idefons Cerdà (Archivo General de la Universidad de Navarra. Foto: Català Roca)



Menjador dels enginyers (Catàleg SEAT 1957)



Habitatges de la SEAT. En primer pla: l'escola (Catàleg SEAT 1957)



Exposició de models al primer local de la SEAT a Barcelona, a la plaça Letamendi (Catàleg SEAT 1957)

## LA SEAT I ELS SEUS ESPAIS 1950-1965

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

El nou estat franquista recelava profundament de Barcelona, ciutat amb una massa formidable de treballadors industrials i amb una forta tradició de conflictivitat social. També recelava dels professionals i d'una part de les classes acomodades, pel seu passat catalanista.

La implantació de la SEAT a Barcelona va tenir un impacte notable, no tan sols pel seu pes econòmic, laboral i sindical, sinó també per l'impacte de l'extensió del vehicle privat. Els successius intents de constituir l'empresa des de 1947 varen qualificar finalment es va optar per emplaçar la nova factoria a Barcelona, que comptava amb una llarga i ben establerta tradició en la indústria automobilística des del primer terç del segle XX.

La Sociedad Española de Automòviles de Turismo, promoguda per l'INI (Instituto Nacional de Industria) i que tenia com a soci multinacional la FIAT de Torí i com a socis financers diversos bancs espanyols; també es comptà amb un crèdit dels Estats Units. La societat es va crear formalment el 1950.

La fàbrica es va construir a la Zona Franca, tenint en compte les necessitats de la producció en cadena i del control visual de les instal·lacions i els treballadors, amb àmplies naus en disposició horitzontal. La factoria va ser inaugurada pel juny de 1953, convertint-se en la principal empresa de fabricació d'automòbils de turisme a Espanya.

L'encontre entre la voluntat de projectar una imatge moderna de la casa mare, la FIAT, i l'existència d'una voluntat de continuació dels moviments de renovació arquitectònica a Barcelona, tan vigorosos als anys trenta, va propiciar als espais de la SEAT una alenada d'aire fresc enfront de l'arquitectura lligada al règim, present a molts edificis oficials i també a no pocs edificis d'habitatge.

La innovació arquitectònica dels anys cinquanta a Barcelona es va produir, fonamentalment, a les indústries, i especialment de la mà de SEAT. El responsable principal de SEAT des de 1948 a 1967, l'enginyer militar i fundador de Construcciones Aeronáuticas SA José Ortíz de Echagüe, coincidí amb FIAT en la voluntat d'oferir una imatge de marca potent i en la capacitat de l'arquitectura moderna per elaborar-la (un debat que a Itàlia havia transitat per diferents posicions, amb l'ambigüitat al respecte del feixisme).

En tractar-se d'edificis dedicats a la indústria i la producció, la direcció de SEAT va allunyar-se de les solucions arquitectòniques historicistes impulsades pel règim en els edificis representatius del centre urbà.

Les diverses instal·lacions de SEAT a la Zona Franca, com la pròpia factoria, l'edifici d'oficines, els menjadors, el laboratori, l'escola de d'aprenents i l'edifici expositor de la plaça de Cerdà es van convertir en fites urbanes, en icones d'una modernitat que aleshores, en plena dècada de 1950, només podia expressar-se plenament en els edificis fabrils i mercantils.

## MUHBA MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA

Plaça del Rei, s/n  
08002 Barcelona  
Informació i reserves:  
Tel. 93 256 21 22  
reserves-mhcb@bcn.cat

### GUIES D'HISTÒRIA URBANA DEL MUHBA:

1. BARCINO/BCN
2. GAUDÍ/BCN
3. DIAGONAL/BCN
4. PARCS/BCN
5. GÒTIC/BCN
6. AIGUA/BCN
7. BARRAQUES/BCN
8. DEFENSA 1936-39/BCN
9. ORIENT/BCN
10. SEAT 1950-65/BCN

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

© MUHBA 2011

Edició 0, experimental: abril de 2011

**AUTORIA:** Francesc Prieto Rius  
amb la col·laboració del Memorial SEAT

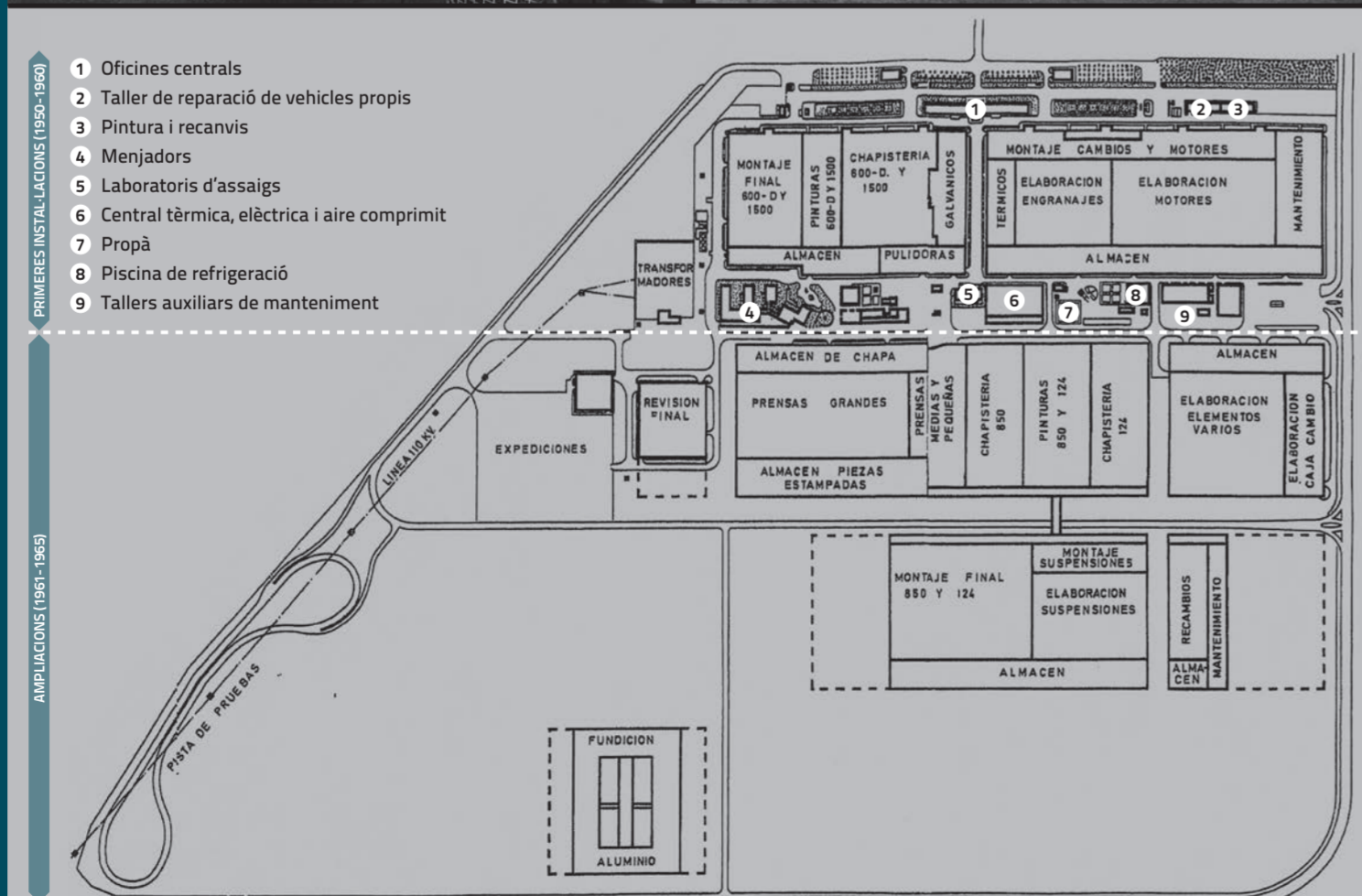
**FOTOGRAFIA:** AFB - Arxiu Fotogràfic de Barcelona; Archivo General de la Universidad de Navarra - Escuela Técnica Superior de Arquitectura; catàleg SEAT del 1957; fons TAF helicòpters / ANC - Arxiu Nacional de Catalunya; Andrea Manenti; fons fotogràfic i documental de Francesc Prieto Rius.

**IDEACIÓ FORMAL I DISSENY:** Andrea Manenti

MUHBA Projecte Oliva Artés  
Amb el suport de:



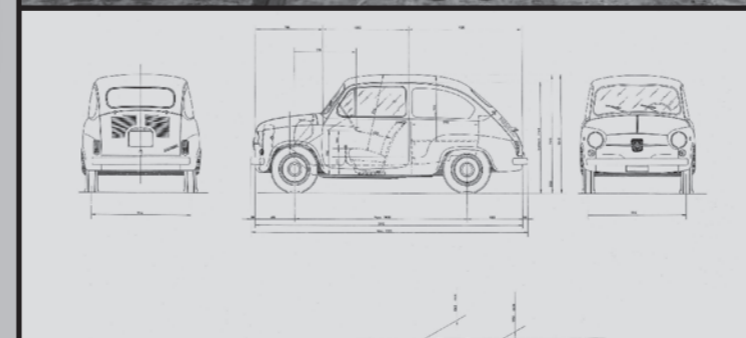
**PATROCINA:** SIEMENS abertij el Periódico



Plànol de la factoria SEAT de la Zona Franca l'any 1965



La Guardia Urbana dirigint el trànsit a la plaça de Catalunya (AFB - 1964. Foto: Josep Postius)



Dibuixos tècnics del SEAT 600



Torre d'oficines i dipòsit de cotxes de la plaça d'Idefons Cerdà (Archivo General de la Universidad de Navarra. Foto: Campanà)



Dipòsit de cotxes de la plaça d'Idefons Cerdà (Archivo General de la Universidad de Navarra. Foto: Plasencia)

## 1 MENJADORS

1954-1956

Arquitectes: César Ortiz-Echagüe; Manuel Barbero; Rafael de la Joya  
Estructures: R. Valle; H. Herrera / C.A.S.A.  
Pintures: Carlos Picardo  
Jardineria: A. Rigola  
Cost total: 11.128.348 pts

El 1953, el president de la SEAT José Ortiz Echagüe, va encarregar al seu fill César Ortiz-Echagüe el projecte dels menjadors de la SEAT. Per la complexitat de l'obra, l'arquitecte va demanar la col·laboració del seu cunyat,



Rafael de la Joya, i de Manuel Barbero Rebollo. Fou José Ortiz Echagüe qui va proposar l'ús de l'alumini per estalviar costos a la fonamentació excessivament cara que els terrenys de la Zona Franca requirien. Va posar en contacte als arquitectes amb l'enginyer Ricardo Valle, cap de projectes de l'indústria aeronàutica C.A.S.A., experts en alumini, donat que a Espanya no hi havia experiència en la construcció. L'alumini és més car que l'acer però més lleuger i comporta un estalvi en el cost total dels fonaments; també té la propietat de ser resistent a l'oxidació i aguanta molt bé el clima marítim de la Zona Franca. Segons César Ortiz-Echagüe el projecte era apassionant: "Un petit edifici entre els tallers

## 2 LABORATORIS

1958-1960

Arquitectes: Rafael Echaide; César Ortiz-Echagüe  
Estructures: Joya i Mendiluce  
Cost total: 13.221.151 pts

César Ortiz-Echagüe va projectar aquest edifici conjuntament amb Rafael Echaide Itarte i els enginyers A. De la Joya i J. I. C. Laorden, després d'haver rebut als Estats Units el Premi Reynolds dels menjadors de la SEAT. Condicionats per l'ús a què estaven destinats com a oficines i laboratoris amb tecnologia molt avançada –pel control de qualitat mecànica, físic i químic–, van projectar un edifici que unia senzillesa i pragmatisme, altra vegada fet amb maó i vidre, amb làmines de fibrociment orientables des de l'interior a la façana sud.

Els laboratoris són actualment un edifici d'oficines de SEAT a l'interior de la factoria de la Zona Franca. Aquest edifici està inclòs en el Catàleg del Patrimoni Arquitectònic de Barcelona.



d'una fàbrica d'automòbils on jo havia d'intentar aconseguir que, durant l'hora de dinar, els obrers descaressin de la monotonia d'un treball en sèrie". El projecte final es va concretar en cinc pavellons d'una sola planta envoltats de jardí i units per porxos, agrupats al voltant de tres patis oberts i dos de tancats. Responent a la societat classista de l'època, hi havia un menjador per als directius, apte per a recepcions, un altre per als enginyers i els tècnics i tres menjadors per als obrers, amb una capacitat per a 400 comensals cadascun. Un passadís els comunicava a tots i també amb les cuines. Per aconseguir l'edifici diàfan i lleuger que els arquitectes volien es van fer servir tres materials: perfils d'alumini per l'estructura i la coberta, vidre a les façanes i maó vist a la resta. Les finestres es van fer d'acer, amb persianes orientables d'alumini, que incorporaven la tecnologia dels trens d'aterratge dels avions subministrada per C.A.S.A. Els arquitectes van dissenyar també els sofàs, les butaques, les portes i els altres elements de mobiliari per a les zones comuns i el menjador dels di-

rectius. Un mural dels germans Picardo representant la història de l'automòbil –que culminava amb un SEAT 600– decorava una de les seves parets. Van incorporar també la cadira *Eames* de Knoll Internacional al menjador dels enginyers, i pel que fa al mobiliari dels menjadors per als obrers, es va optar per reutilitzar les taules i bancs de fusta dels menjadors existents.

L'Institut Americà d'Arquitectes va concedir a aquest edifici el primer Premi Reynolds per a edificis construïts en alumini –és el primer edifici a Espanya que està cobert amb aquest material–, i actualment està inclòs al Catàleg del Patrimoni Arquitectònic de Barcelona.



## 3 OFICINES CENTRALS

1950

Arquitecte: Miguel Fisac  
Mural: Santiago Padrós  
Cost total: 14.190.899 pts

L'edifici, que recordava al de la FIAT a Torí, presidia l'entrada a la factoria SEAT, amb un imponent voladís i el logotip original de l'empresa situat al terrat, cosa que aportava un efecte simbòlic i representatiu molt evident. L'arquitecte Miguel Fisac va elaborar un primer projecte més ambiciós, però les rígides imposicions de l'empresa i la voluntat d'estalviar costos el varen limitar. Construït en dotze mesos, el cost total va ser de 14.190.899 pts.

L'estructura horitzontal era de formigó armat, els murs de càrrega de maó vist i la façana incorporava també pedra calcària de Montjuïc. L'edifici tenia tres plantes i un semisoterrani. Al despatx del director –a la tercera planta– hi havia un gran mural al·legòric a la vitalitat industrial i comercial de Barcelona fet amb pedres de "vitraic" (gresite) per l'artista terrassenc Santiago Padrós. Al semisoterrani, entre

altres, hi havia la càmera cuirassada on es dipositava la paga dels treballadors. Als anys 70 el control de càmeres de vigilància i la megafonia es feia des d'una habitació situada al terrat, a la vegada que unes portes de seguretat aïllaven l'edifici de la resta de la factoria en cas de conflicte laboral. L'any 2006 la SEAT va abandonar aquesta instal·lació i actualment pertany al Consorci de la Zona Franca, a l'espera que se li atorgui un nou ús.



## 4 ESCOLA D'APRENENTS I TALLER DE FONERIA

1956-1957

Arquitectes: Manuel Barbero; Rafael de la Joya

Manuel Barbero i Rafael de la Joya, davant la necessitat de donar cabuda a la foneria i a l'escola d'aprenents, van projectar aquest edifici caracteritzat per dos blocs diferenciats que compartien però una mateixa porta, el vestíbul i l'escala principal.

En aquest senzill i funcional edifici es van fer servir materials tradicionals com el maó, i també profusament el gresite com a revestiment. Les solucions més imaginatives es troben però a les cobertes, que és dentada al bloc que té façana al passeig de la Zona Franca i ondulada a la del cos edificat al carrer del Cisell. L'escola d'aprenents va ser creada per formar el personal qualificat que necessitava la SEAT, i actualment encara continua funcionant com a escola professional de l'empresa. L'edifici està inclòs en el Catàleg del Patrimoni Arquitectònic de Barcelona.



## 6 DIPÒSIT DE COTXES

1958-59 (Primera fase)

Arquitectes: Rafael Echaide Itarte; César Ortiz-Echagüe.  
Estructures: Joya i Mendiluce.

Cost total: 40.023.000 pts

## TORRE D'OFICINES

1963-65 (Segona fase)

Arquitectes: Rafael Echaide Itarte; César Ortiz-Echagüe.  
Estructures: Adrian de la Joya.

Cost total: 69.707.563 pts

En tornar del seu viatge als Estats Units per recollir el premi Reynolds pels menjadors de la SEAT, César Ortiz-Echagüe i Rafael Echaide van rebre l'encàrrec de l'empresa SEAT per construir el seu aparcador i la torre d'oficines a la plaça Idelfons Cerdà. Aquests dos edificis rectangulars, units per una planta baixa on hi havia l'exposició i la venda dels cotxes, van substituir el primer edifici que l'empresa tenia a la plaça Letamendi, i que havia quedat massa petit. Si el projecte dels menjadors de la SEAT girava al voltant de l'home, l'edifici expositor de la plaça Cerdà el protagonista era el cotxe. L'estructura metàl·lica

de l'edifici, modulada en 6x6 metres, permetia tenir més espai entre els pilars per els cotxes alhora que agilitzava la seva construcció. Les façanes eren de vidre, cosa que donava una bona il·luminació natural en un edifici de gran profunditat destinat a emmagatzemar cotxes. Aquesta transparència el convertia en una capsa de vidre i llum que a les nits es convertia en un magnífic aparcador que ensenyava el seu interior, els cotxes aparcats com objecte del desig. L'estructura metàl·lica i de vidre tenia una clara influència de Mies van der Rohe i segons Àngel Urrutià aquest edifici tenia "la transparència i la pulcritud miesianes que dissolen els

límits entre l'arquitectura interior i exterior fins a reduir l'obra al no res, i no s'utilitza aquí com a prolongació espacial i descans visual sinó com a reclam publicitari lluminós a la Barcelona nocturna". Malauradament aquests edificis han estat totalment alterats, i en el cas de l'emblemàtic edifici expositor per a construir-hi habitatges.



## 5 HABITATGES

1953

Arquitectes: J. M. Bosch Aymerich; A. Pineda

El 1953 es van començar a construir una part dels habitatges destinats als treballadors de la SEAT per part de l'organització Sindical del Hogar, primer en règim de lloguer, i després, als anys 60, l'empresa els oferí en propietat als llogaters. Situats a 2,5 Km de la factoria, van canviar de manera radical la fesomia del barri.

Els edificis van ser dissenyats pels arquitectes J. M. Bosch Aymerich i A. Pineda, en un primer moment amb 80 habitatges, i fins arribar als 1.734. Al créixer el barri es va començar a anomenar "ciutat SEAT" i es posà a l'advocació de St. Cristòfol. Els edificis més alts tenien 10 alçades. Les façanes estaven acabades amb maó i els habitatges més grans tenien 5 habitacions, menjador, cuina, bany, reservats per a caps i mestres de taller. La resta eren de 3 ó 4 habitacions, i estaven destinats als operaris.

La disposició dels blocs configurava un espai central, on després s'hi va construir les escoles, dirigides per les ordes religioses de "Nuestra Señora de Loreto" i "els Pares Marianistes". Altres serveis del barri eren la cooperativa de consum, la comissaria de policia, el servei mèdic, el local social amb el teatre, l'església, les instal·lacions esportives i el cinema Capri. És el "món SEAT", que configura una nova colònia industrial dirigida calculadament pel paternalisme de l'empresa. Al llarg dels anys 70 va començar la decadència del barri al mateix temps que es manifestava problemes d'estancament de l'empresa i una progressiva pèrdua del patriarcat original de la SEAT, als quals s'unien la descoberta d'aluminosi i l'enderroc d'alguns blocs d'habitatges. La pèrdua d'identitat del barri inicial va continuar amb la desaparició de molts dels seus serveis, com el Cinema Capri o les instal·lacions esportives.

