

JA TENIM 600!

La represa sense democràcia. Barcelona, 1947-1973

PRESENTACIÓ

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

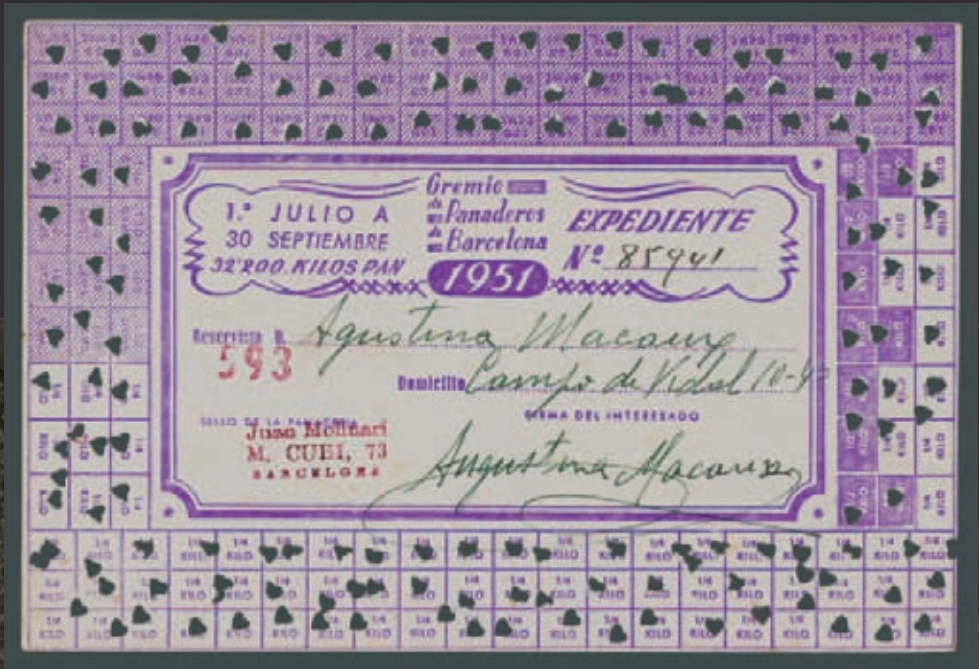
La implantació de la SEAT a Barcelona va tenir un impacte notable, no tan sols pel seu pes econòmic, laboral i sindical, sinó també per haver contribuït a estendre socialment el vehicle privat. Com a objecte de consum, el SEAT 600 va convertir-se en icona del creixement sense democràcia i en expressió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

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





▮ Setmana de la llum a la cruïlla de Rambla Catalunya i Àrago, 15 d' octubre de 1965.
Pérez de Rozas, Arxiu Fotogràfic de Barcelona (AFB)



CIUTAT SOTA SOSPITA

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

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

UNA DURA REPRESA, 1947-1957

NEGUI TS

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



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

EL PES ESPECÍFIC DE BARCELONA

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

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

Més transcendència econòmica va tenir la decisió d'ubicar una important fàbrica d'automòbils a Barcelona, una possibilitat que ja s'havia plantejat en els anys trenta. El 1946 el Banco Urquijo i l'empresa italiana FIAT van iniciar negociacions per fabricar cotxes a Espanya,

a les quals es va afegir l'Institut Nacional de Indústria, un organisme estatal. Es discutiren diferents localitzacions, però a principis de 1948 l'abundància de mà d'obra especialitzada i d'empreses auxiliars, herència de la indústria automobilística del primer terç del segle, juntament amb el port franc, va inclinar la decisió a favor de Barcelona, probablement a instàncies de FIAT.

EL BOICOT ALS TRAMVIES DE 1951, UN ACCELERADOR

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

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

MECANISMES D'UNA REPRESA SENSE DEMOCRÀCIA

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

1 Tramvia, 4 de noviembre de 1950.
Joan Francesc Estorch, AFB

2 Habitatges del Congrés Eucarístic, 1952.
Pérez de Rozas, AFB





JUNY DE 1952. CELEBRACIÓ DEL CONGRÉS EUCARÍSTIC

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

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

MAIG DE 1953. SEAT COMENÇA A FUNCIONAR

La *Sociedad Española de Automóviles de Turismo* (SEAT) va ser constituïda el 1950 i va entrar en funcionament el 1953. Va esdevenir la principal empresa de fabricació d'automòbils de turisme a Espanya.

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

DESEMBRE DE 1953. S'APROVA EL PLA COMARCAL

El Plan de Ordenación Urbana de Barcelona y su Comarca, aprovat el desembre de 1953, reelaborava propostes urbanístiques dels anys trenta. Del *Regional Planning* provenia la concepció de la ciutat com un organisme cel·lular format per comunitats diferenciades i també la delimitació de la comarca, mentre que la proposta de grans illes a la zona del Poblenou i el Besòs era una herència formal del GATCPAC. El Pla buscava establir un nou sistema

d'eixos viaris i les seves previsions quant a densitat, espais públics i equipaments foren fàcilment alterades a través dels plans parcials.

A diferència dels plans coetanis per al Gran Madrid, que preveïen la formació d'un sol municipi de més de 600 km², en el preàmbul del Pla comarcal es declarava que calia evitar una conurbació que comportés la unificació de municipis. Aquest tractament diferencial aspirava a consolidar, a llarg termini, la primacia de Madrid al si d'una Espanya vertebrada per una xarxa urbana piramidal.



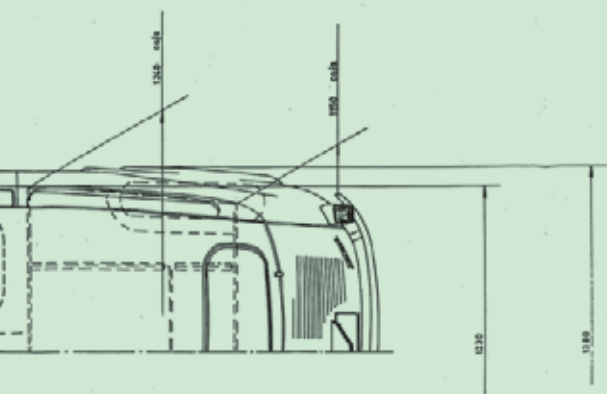
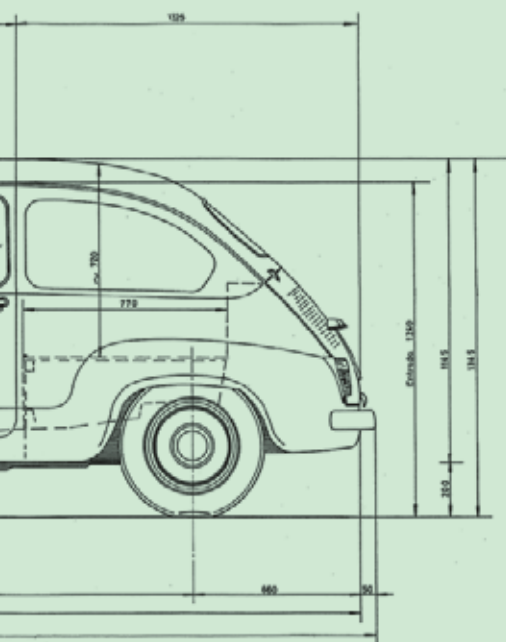
ARRENCADA AMB ESTRETORS

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

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

- 1 Vista aèrea de la fàbrica SEAT, 1953. SEPI
- 2 Memòria del Pla Comarcal, 1952. Arxiu Municipal Administratiu de Barcelona.
- 3 Carrer Guipúzcoa amb Espronceda, 1964. Autor desconegut, AFB





Plataforma de carga

Superficie	0930 m ²
Volumen	0670 m ³
Carga	150 Kg.
Capacidad cajón	0120 m ³

Peso del vehículo a punto de marcha 585 Kg.
(repostado y con rueda de recambio y h¹⁰⁰)

Carga útil 2 personas y 180 Kg. de carga
con un total máximo de 330 Kg.

Escala: 1:10
 Proyecto: BB 501000
 Fecha: 10-2-79
 48295
 Estudio conjunto coche BB 501000 01

EL SEAT 600. SOMNIS SOBRE RODES



1 Publicitat del Seat 1400, a les costes del Garraf, s/d. SEAT

2 Publicitat del FIAT 600, s/d. Arxiu FIAT



ELS PRECEDENTS MÉS IMMEDIATS

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

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

FABRICAR UN COTXE ASSEQUIBLE

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

els elements finals. El maig de 1957 es va iniciar la fabricació del nou model.

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

UNA LENTA DIFUSIÓ DEL CONSUM

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

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

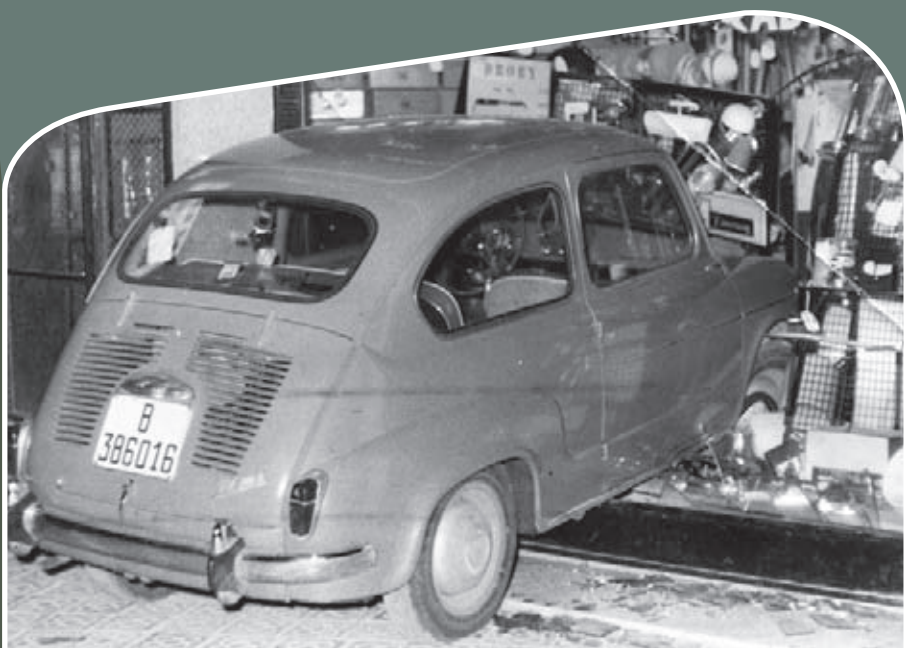
BARCELONA I EL COTXE, 1957-1973

LA METRÒPOLI DEL DESARROLLO

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

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

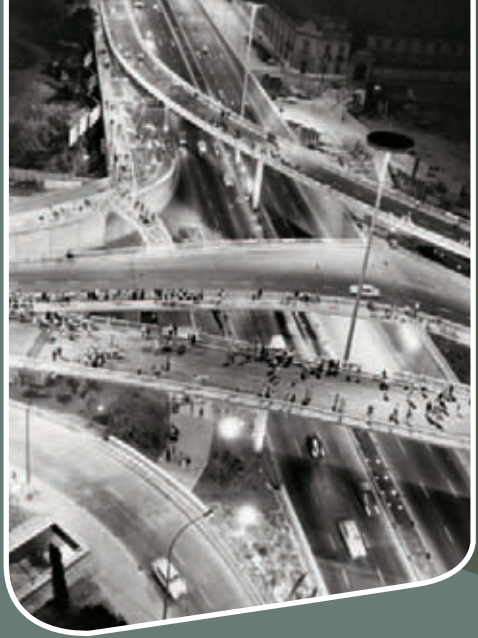
1 Seat 600 empotrat dins l'aparador d'una botiga del carer Grau, desembre de 1964.
Foto Europa Press, AFB



LA CIUTAT DE L'AUTOMÒBIL

El ràpid increment del trànsit rodat va transformar la fesomia de l'espai públic. El 1962 a Barcelona hi havia unes 135.000 places d'aparcament per a 100.000 automòbils. No s'havia arribat encara al punt de saturació, però al centre ja era molt difícil trobar lloc per aparcar. La inadequació de l'espai viari i l'escassetat de semàfors provocaven nombrosos accidents mortals, i els colls d'ampolla als accessos de la ciutat causaven notables embussos.

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



MOTORITZACIÓ I DISTINCIÓ SOCIAL

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

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

2 Inauguració de les obres de la Plaça Cerdà i del carrer Carles III, 18 de juliol de 1971. Pérez de Rozas, AFB

ENTRE EL CONSENS...

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

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



...I LA PROTESTA

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

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

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

1 Cartell pel referèndum de 1966 amb un SEAT 600 al davant. Pérez de Rozas, AFB.

EPÍLEG, 1973

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



JA TENIM 600! LA REPRESA SENSE DEMOCRÀCIA, BARCELONA 1947-1973

és un projecte de recerca, col·leccions i programes públics del Museu d'Història de Barcelona que parteix de la incorporació a la col·lecció del MUHBA d'un vehicle del model Seat 600 D i que ha comptat amb la col·laboració d'un ampli ventall d'experts i del Memorial Democràtic dels Treballadors de SEAT. Els resultats del projecte s'han d'incorporar al pla museològic del nou Centre d'Història Contemporània a MUHBA Oliva Artés.

EXPOSICIÓ

19 de novembre de 2010
al 26 de juny de 2011

Nàdia Varo (guió general)
Sebastian Balfour, Jordi Catalan, Borja de Riquer i Joan Roca (assessorament històric)
Josep Carles Vallejo i Francesc Prieto (assessorament tècnic)

JORNADES

14 i 15 d'abril de 2011
Sala Marfí l'Humà MUHBA Plaça del Rei
Sebastian Balfour (direcció)
Amb la participació d'especialistes en història urbana, història econòmica i història política i social

VISITES, ITINERARIS I ALTRES ACTES

Portes obertes a l'exposició

Dissabte 20 de novembre, de 10 a 14 h
i de 16 a 19 h
Diumenge 21 de novembre, de 10 a 20 h

Concentració de SEAT 600 a la Plaça del Rei

21 de novembre, a les 11 h
Organitzada amb el Memorial SEAT,
el Club Foro 600 i el Club 600 Badalona

Visites comentades a l'exposició

Diumenges 28 de novembre i 12 de
desembre, a les 12 h
1 hora aprox. de durada, en català. Entrada
gratuïta per als menors de 7 anys

Visites comentades a l'exposició per a grups escolars

Adreçades a secundària i batxillerat

Itinerari urbà: Els espais de la SEAT

12 de març i 21 de maig de 2011, a les 11h
Itinerari en SEAT 600 pels espais més emblemàtics de la SEAT a la Zona Franca, amb la col·laboració del Memorial SEAT, el Club Foro 600 i el Club 600 Badalona

PRESENTACIONS

Divendres 10 de desembre, a les 18 h
Sala Marfí l'Humà MUHBA Plaça del Rei
Presentació del llibre *Seat: un modelo para armar. Fordismo y franquismo (1950-1980)*, d'Andrea Tappi, editat per la Fundació Cipriano García, l'editorial Germania i el Memorial SEAT al 2010.
Taula rodona amb Andrea Tappi, autor del llibre, Stefano Musso (Universit  di Torino), Jordi Catalan (Universitat de Barcelona), Javier Tebar (Arxiu Històric CCOO Catalunya), Joan Roca (MUHBA) i Josep Carles Vallejo (Memorial SEAT)

SEMINARI LITERARI

Juny de 2011
La literatura de la Barcelona dels anys cinquanta i seixanta (títol provisional)

VEGEU-NE MÉS DETALLS I CONSULTEU LA PROGRAMACIÓ FUTURA VINCULADA AL PROJECTE A:

www.museuhistoria.bcn.cat

INFORMACIÓ I RESERVES:

Tel. 93 256 21 22, reserves-mhcb@bcn.cat

Organització i producció

Museu d'Història de Barcelona (MUHBA)
Institut de Cultura, Ajuntament
de Barcelona

Direcció MUHBA

Joan Roca

Programes MUHBA

Mònica Blasco

Activitats

Teresa Macià (MUHBA), amb la
col·laboració de Gemma Bonet

Visites i itineraris

Fragment, Serveis Culturals

Comunicació

Xavier González Toran
Àngels Bertran (MUHBA)

Atenció al públic

Carles Mela (MUHBA) i Il·lúadas Team

Nous Projectes MUHBA

Carme Garcia

Coordinació de recerques

Xavier Cazeneuve

Col·leccions MUHBA

Josep Bracons

Premsa

Lourdes Solana (MUHBA)

Seguretat

Senén Vallès (MUHBA) i Seguridad Exprés

EXPOSICIÓ

Coordinació de l'exposició

Patricia Puig (MUHBA)

Documentació

Nàdia Varo

Disseny del muntatge

Sebastià Bonet / Cesc Solà (La Creativa)

Disseny gràfic

Patrick Brentano / Hug Cirici (La Creativa)

Produccions audiovisuals

Àlex Agustí / Hug Cirici (La Creativa)

Muntatge

CROQUIS

Conservació preventiva

Lídia Font i Anna Lázaro (MUHBA)

Transport d'originals

Cultural Sense

Restauració d'originals

Taller Fernando Román S.L., Rita Udina

Emmarcat d'originals

Angle

Revisió lingüística i traduccions

Manners

Tractament d'imatges

Jorge Agay

Gestió d'assegurances

AON, Gil y Carvajal

Prestadors de les obres exposades

Archivo Histórico PCE; Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona; Biblioteca de Catalunya.
Barcelona; Col·lecció particular Edmond Mestres; Fernando Román S.L.; Fundació
Cipriano García – Arxiu Històric de CCOO de Catalunya; Josep Carles Vallejo Calderón,
president del Memorial Democràtic dels Treballadors de SEAT; Museu de la Ciència i de
la Tècnica de Catalunya

MUHBA Plaça del Rei

08002 Barcelona
Tel. 93 256 21 00

Exposició

19/11/10 - 26/06/11

Horaris

De dimarts a dissabte de 10 a 14 i de 16 a 19 h

A partir de l'abril

De dimarts a dissabte de 10 a 20 h

Diumenges de 10 a 20 h

Festius de 10 a 15 h

Dilluns tancat

Patrocinen:

abertiç

SIEMENS

el Periódico

Col·labora:

COMRàdio
Radio Local

