

TRIBUNA LIBRE

El «Seiscientos» en el recuerdo

[JOSE AGUSTIN GOYTISOLO]

A comienzos de los años 50, a parte de los automóviles «antiguos» o de «antes de la guerra» y de unos pocos coches de importación, muy caros, y de unos pocos Pegaso, los que se movían por Madrid, Barcelona y otras capitales de España eran los Renault 4-4 de importación, que se sorteaban entre médicos y abogados, pagando, claro, y yo, abogado recién ingresado en la Sociedad de Aguas de Barcelona, fui favorecido: las 60.000 pesetas que costaba me las adelantó la misma empresa en la que trabajaba. La matrícula de mi 4-4 era B-93.000, es decir que, desde la aparición del primer coche en Barcelona y provincia hasta 1954, entre automóviles, camiones y motocicletas, sólo se habían movido 92.999 vehículos a motor. ¡Ah, olvidaba citar a las increíbles zapatillas llamadas *Biscúter*, con sus cuatro ruedecitas y su arranque manual, y los coches-huevo!

La empresa Seat se fundó, creo, en 1950 o así, con una mayoría de capital social del INI, algo más del 50%, para fabricar en España automóviles de la FIAT italiana; empresa que de un 6% inicial llegó luego a tener el 36%, porcentaje igual al del INI, que bajó su participación, quedando el resto de las acciones en manos de bancos españoles e inversores privados, allá por 1966. Por entonces, el Seiscientos había ya desplazado a los Renault 4-4, a los Dauphine y a los Gordini, por no hablar de otros modelos de la propia Seat, de más lujo. Era el símbolo de una clase media, media-baja y de familias de obreros especializados que, con su vivienda bonificable o subvencionada a medio pagar, se lanzaron

a la carretera y se compraron una parcela en «el campo» o «en la playa», y a vivir, que son dos días.

Así fue como el Seiscientos significó, entre otras cosas, la parcelación más salvaje de porciones de nuestro territorio, parcelaciones casi siempre ilegales, sin agua, luz y alcantarillado muchas veces, pero sí con una entrada solemne y calles asfaltadas. Dado que los dueños de los Seiscientos y parcelistas no se

comenzó antes de la llegada a los ministerios de los tecnócratas del Opus Dei. Descontando mi casual propiedad del 4-4, he guardado fidelidad a Seat: dos 600, un 1400, un 1430 y un Ibiza. No soy muy consumista. Recuerdo ahora bien que el mero hecho de tener coche, aunque fuese utilitario, fue considerado como «símbolo externo» de riqueza, que obligaba a efectuar declaración de renta, cosa que vengo haciendo desde 1955 y muy piadosamente, y piadosamente fui correspondido, sobre todo al principio, pues mis declaraciones resultaban negativas, sin trampa ni cartón. Pero por el «coche-símbolo externo», Hacienda levantó a mucho rico y hasta millonario escaqueado, aunque muy pronto gente de más que posibles aprendió a poner los coches a nombre de su chófer, de su jardinero o de su doncella.

La factoría Seat del Puerto Franco de Barcelona se disparó rápidamente, en dos sentidos: de 48.000 unidades fabricadas en 1963, pasó a 220.000 en 1969, y rebasó los 500.000 coches en 1975, en todos sus modelos, aunque el Seiscientos cedía ante modelos más modernos; y, además, los trabajadores de la factoría de la Zona Franca llegaron a sobrepasar la cifra de los 20.000, sin contar a otros muchos trabajadores de empresas auxiliares, fabricantes de pequeñas piezas, como cojinetes, amortiguadores, cuentakilómetros...

La Seat fue cuna y feudo de los sindicatos clandestinos, pues sus trabajadores, inmigrantes o indígenas, provenían, ya politizados, de las Asociaciones de Vecinos, y en la Zona Franca se encontraron, masivamente, juntos. Casi todos, al principio, pertenecían al sindicato clandestino CCOO más que vincu-

«El Seiscientos
era un buen
coche y era la
imagen de un
país que
despegaba de la
pobreza»

ponían a edificar su hotelito o chalet, pues aún andaban pagando las letras de su vivienda bonificable, del coche y de estos terrenitos, las parcelas servían de huerto o lugar para reunirse las familias, perro y abuelita incluidos, y preparar y comerse una paella o asar unas chuletas: el mito del retorno a la naturaleza, a los orígenes.

Era un buen coche, y por muchos años señoreó en calles y carreteras: era el símbolo de un nuevo *status* familiar y la imagen de un país que despegaba de la pobreza, imagen que favorecía al régimen de la dictadura, y que