



ROSICH ARGELICH, Ricard.
Franquisme sobre rodes. Discurs, imaginari i cultura de l'automòbil a l'Espanya del desenvolupisme.
Madrid: Àpeiron Edicions, Colecció Faber & Sapiens, 2022, 278 pàgines.
ISBN: 978-84-124800-9-2

Por Magí Crusells Valeta
Universitat de Barcelona (UB)

España tras la Guerra Civil quedó destrozada. La falta de combustible líquido que hubo tras el conflicto empeoró con la Segunda Guerra Mundial. Las restricciones eran tales que se incorporaron gasógenos a los vehículos. Habría que esperar a la década de los 60 para que el coche

cambiara la forma de ser de muchos españoles, ofreciendo nuevas posibilidades de transporte y de estilo de vida. Si en 1960 se contabilizaba 1 vehículo por cada 55 habitantes –lo que representaba un 4% de hogares con familias motorizadas– en 1974 se pasó a 1 vehículo por cada 9 habitantes –un 46% de hogares–. El libro de Ricard Rosich (Capellades, Barcelona, 1997) toma como fecha de inicio cronológico la fundación de la empresa Seat, finalizando con la muerte del dictador Franco.

Para la llegada del SEAT 600, icono de la modernización y de la clase media, hay que esperar a 1957. Precisamente esta empresa fue uno de los elementos más emblemáticos del INI (Instituto Nacional de Industria). A esta empresa automovilista le siguieron otras. A pesar de su importancia, en general, son pocas las investigaciones sobre la industria de este sector que han dedicado su atención al impacto audiovisual. El trabajo de Rosich viene a llenar este vacío. El mundo del automóvil es una de sus pasiones, centrándose en el coleccionismo de maquetas y, también, la fotografía de las mismas, heredando el pasatiempo de su padre.

La España franquista consiguió en la década de los 50 salir del

DOI: <https://doi.org/10.1344/fh.2022.32.2.508-513>

aislamiento internacional, gracias a la Guerra Fría. Asimismo, el gobierno adoptó una serie de medidas económicas liberalizadoras que significaron el abandono del autarquismo. El punto culminante fue el Plan de Estabilización de 1959. El país obtuvo un crecimiento sin precedentes que acabó transformando radicalmente la estructura social española. Entre otros bienes materiales, el automóvil se convirtió en un símbolo del desarrollismo franquista. Ricard Rosich, en su libro, ofrece múltiples claves de interpretación de cómo el automóvil se convirtió en un símbolo de modernidad y cómo desde diferentes organismos gubernamentales de la dictadura de Francisco Franco se construyó un imaginario automovilístico a través de los medios de comunicación. Esta táctica le sirvió para autolegitimarse.

El presente libro está basado en el Trabajo de Final de Máster que el autor presentó en el 2021 en la Universitat de Barcelona y la Universitat Oberta de Catalunya, obteniendo la Matrícula de Honor. El autor tiene claro que la historia está formada por diversos elementos y los relaciona entre ellos porque así ofrece una visión lo más global posible. Si nos centramos solo en algunos aspectos tendremos una visión parcial. La historia

cultural se construye a partir de la realidad y focalizando en la forma cómo esta genera una serie de representaciones colectivas. Hasta la fecha no existe en el mundo académico universitario español un estudio sobre la historia del automóvil desde un punto de vista cultural. Dos son las principales finalidades de Rosich en su estudio:

- Buscar evidencias históricas en las fuentes de estudio que permitan analizar la construcción de un relato institucional de legitimación política a partir del automóvil, con la expectativa de entender de qué forma el régimen franquista quería mostrarse y presentarse a todos los públicos, creando un imaginario.

- Realizar una aproximación histórica al imaginario colectivo creado por la sociedad española en paralelo a la generalización del automóvil, tanto desde el punto de vista actitudinal como también de comportamientos de las autoridades gubernamentales y de la población en general.

El autor expone con brillantez qué se ha escrito con relación al tema de investigación que le interesa y cuál es el conocimiento existente, brindando importantes pautas para plantear un tema y una propuesta de investigación:

- Las características identificativas del viraje modernizador adoptado por el

régimen franquista.

- El automóvil en tanto que elemento de interés para la historia cultural.
- Algunas apreciaciones sobre estudios relevantes en materia de historia económica que han analizado el tejido industrial automotriz de la España franquista.

Por lo que se refiere a las fuentes primarias, ha consultado los noticiarios cinematográficos del NO-DO; nueve películas españolas de ficción que ofrecen una visión de un determinado grupo social de la época; y la prensa española de la época.

El NO-DO, fue el noticiario cinematográfico propagandístico semanal del régimen que se exhibía en los cines españoles al inicio de la sesión y que fue obligatorio entre 1943 y 1975. El NO-DO nos permite observar a los protagonistas y diversos sucesos de la historia en diferido desde la perspectiva franquista. A partir de la década de los cincuenta, España pasó a tener una capacidad industrial que hasta aquel momento no había tenido. Entre los sectores que conocieron una expansión destacada estuvo el del automóvil que contó en mayor o menor medida con participación extranjera. Un ejemplo fue la creación de SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo) –la italiana FIAT le aportaría el capital tecnológico–

a la que siguieron otras como FASA (Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima)-Renault –que produjo vehículos de la marca francesa Renault– o Citroën Hispania –de la también francesa Citroën–. Todas ellas fabricaron una serie de modelos que fueron muy populares en la España de aquel entonces: el SEAT 600 –que se convirtió en el símbolo del desarrollismo y la nueva sociedad de consumo de masas en España en los años 60–, el Renault 4 CV o el Citroën 2 CV. Las instalaciones de estos recintos fueron visitadas por Franco como ejemplo de modernidad y, por supuesto, fueron filmadas por NO-DO para incluirlas en algunos de sus noticiarios, pretendiendo deslumbrar al espectador al exaltar la magnitud del recinto y la cantidad de vehículos que se fabricaban. La celebración de las ferias de muestras y los salones del automóvil también tuvo su espacio en el popular noticiario como símbolo de la prosperidad que vendía la dictadura militar. Asimismo, el NO-DO también produjo cortometrajes documentales monográficos sobre el tema: tal fue el caso de “Cómo se fabrica un coche” (1954) dentro de la revista cinematográfica Imágenes o “Un coche para todos” (1958), entre otros. Si hubo una empresa automovilística española que no estuvo ligada en sus

inicios a capital extranjero fue la que creó Eduardo Barreiros –Ricard Rosich lo denomina con acierto y utilizando el símil cinematográfico “el actor español”–, que junto con sus hermanos fundó la Sociedad Anónima Barreiros Diésel en 1954, y que no contó con el favor ni la ayuda del INI. Seguramente por esta razón, el protagonismo cinematográfico de esta empresa fue menor respecto a otras del mismo sector. Un modelo, llamado popularmente como “el abuelo”, fue presentado a Franco en las montañas de El Pardo, quedando reflejado en una noticia de una edición del NO-DO. Es de agradecer la relevancia que tiene la empresa Barreiros en el libro de Rosich porque además de coches también fabricó motores, camiones, tractores y autobuses. Eduardo Barreiros fue uno de los impulsores de la industria automovilística española que merece ser reivindicado ya que llegó a ser llamado “el Henry Ford gallego”.

También es interesante lo que NO-DO no quiso mostrar cómo fue. Por ejemplo, el ocaso de una antigua prestigiosa marca de motor como la Hispano-Suiza que acabó siendo nacionalizada al comprar el INI su fábrica en Barcelona, después de presionar a sus propietarios. Por supuesto, tampoco se informó de las manifestaciones reivindicativas en el

sector de la automoción como, por ejemplo, la masiva huelga de trabajadores de la SEAT en octubre de 1971 que acabó en graves disturbios dentro de la fábrica y el asesinato de un obrero a manos de la policía franquista. El eslogan de NO-DO “el mundo entero al alcance de todos los españoles” está claro que hacía referencia al universo que el franquismo deseaba que fuera visible.

Si el NO-DO ofreció un relato oficial de unos hechos, las películas de ficción son un contraanálisis de la historia oficial, según señaló hace más de medio siglo el prestigioso historiador Marc Ferro. Ricard Rosich ha elegido nueve films de ficción. En *¡Bienvenido, Mister Marshall!* (dir. Luis García Berlanga, 1952) se relata el sueño de un pueblo castellano para obtener la ayuda económica del Plan Marshall de los Estados Unidos. Mientras el delegado del gobierno utiliza un coche moderno el alcalde se tiene que trasladar a la capital en un viejo autocar ya que el pueblo no dispone de un parque automovilístico actualizado. Asimismo, un agricultor sueña con recibir un tractor que le facilitará su trabajo y mecanizará el campo español. En *Ya tenemos coche* (Julio Salvador, 1958) el vehículo es presentado como un objeto de deseo. Su protagonista

decide comprarse un SEAT 600, pero para adquirirlo debe prescindir de su colección de sellos y cumplir las condiciones que le imponga su suegra. En *El cochecito* (Marco Ferreri, 1960), un jubilado decide comprarse un cochecito de inválido motorizado ya que todos sus amigos pensionistas poseen uno. La familia se niega ante el capricho. Las mujeres tienen el principal papel en *Sor Citroën* (Pedro Lazaga, 1967). Una comunidad de monjas, que tiene a su cargo un orfanato, decide motorizarse porque un coche les es absolutamente necesario en su trabajo y, tras firmar las consabidas letras, se hacen con el vehículo, empezando una serie de aventuras. El protagonista de *¿Qué hacemos con los hijos?* (Lazaga, 1967) es un taxista sacrificado al volante para el bienestar de su familia, pero lo que él ignora es que sus hijos no son en absoluto como él cree. La película *Amor a la española* (Fernando Merino, 1967) refleja las peripecias de un grupo de españoles para hacerse con los favores de las numerosas jóvenes extranjeras que veranean en la ciudad, utilizando un automóvil para ligar más. *La piel quemada* (Josep Maria Forn, 1967) expone la historia sobre el problema de la masiva migración. Un albañil andaluz que vive en la Costa Brava tiene una aventura con una

turista belga, que le ha descubierto un mundo insospechado, siendo el coche la metáfora que le conduce –nunca mejor dicho– a pecar e ir en contra de la moral cristiana. En *El turismo es un gran invento* (Lazaga, 1968) un alcalde decide convertir un pequeño pueblo de Aragón en un gran centro turístico para promover así su desarrollo, y los coches tendrán su protagonismo como motor económico de desarrollismo.

Para finalizar, *Manchas de sangre en un coche nuevo* (Antonio Mercero, 1975) se diferencia de las películas anteriores porque la trama es de intriga con elementos psicológicos, mezclando el tema de los accidentes de tráfico y los remordimientos por no socorrer a unas personas heridas tras un siniestro. Rosich no solo ha consultado noticias de los dos periódicos generalistas de gran difusión en la etapa estudiada –*La Vanguardia Española* y el *ABC*–, sino también sus anuncios publicitarios automotrices para obtener evidencias de análisis que acompañen y, si procede, contrasten con lo que se explica en el resto de fuentes consultadas, sin olvidar que estas publicaciones también pasaron por la criba de la censura. Los anuncios de la década de 1950 abrieron la mente de la población

hacia unos productos de consumo y costumbres de vida de otras latitudes, mientras que en las dos décadas siguientes el público comenzó a asociar los artículos que compraba con valores sociales muy alejados de la España oficial.

Ricard Rosich está realizando actualmente su tesis doctoral en Historia Contemporánea y acaba de obtener un contrato en la Universitat de Barcelona dentro del programa FPU (Formación de Profesorado Universitario) del Ministerio de Universidades español, teniendo como misión la formación docente e investigadora en el marco del estatuto del personal investigador. Por sus dotes como investigador y personalidad hacen augurar un futuro prometedor.