

L'ENGINY DE POSTGUERRA

MICROCOTXES DE BARCELONA



MUHBA

MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA

Ajuntament de
Barcelona





Plaça de Catalunya, dècada de 1940. Fotografia d'Antoni Campañà i Joan Puig Ferran. AFB



El sector de l'automoció, que ha estat una de les bases de la Barcelona industrial del segle xx, es va formar durant el primer terç de segle. En les dures condicions de la postguerra i el primer franquisme, l'enginy i el saber fer de treballadors i emprenedors —el factor humà— van ser fonamentals per mantenir el potencial d'un teixit productiu versàtil i flexible. En aquest terreny se situen les iniciatives per a la producció artesanal i industrial de microcotxes als anys cinquanta, un fenomen que també tenia lloc en altres països d'Europa que llavors es refeien de la Segona Guerra Mundial.

LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMÒBIL A BARCELONA

L'any 1889 es va construir a Barcelona el primer cotxe de l'Estat, i a poc a poc es va crear el teixit tècnic i empresarial d'aquest sector típic de la segona revolució industrial. Algunes marques, com ara La Hispano-Suiza o Elizalde, van assolir renom internacional i un alt nivell tecnològic. La major part dels cotxes eren d'importació, però aquest entramat productiu, que incloïa la indústria auxiliar especialitzada, va ser decisiu perquè empreses com Ford (1923) i General Motors (1932) s'instal·lessin a Barcelona, després d'haver assajat altres localitzacions a l'Estat. Aleshores es va començar a plantejar la fabricació en sèrie de cotxes més populars.



EL REFERENT DE LA HISPANO-SUIZA

La Hispano-Suiza, Fàbrica de Automòviles, SA va néixer el 1904 amb l'associació de l'empresari barceloní Damià Mateu i l'enginyer suís Marc Birkigt. Va ser una indústria de relleu internacional, amb diverses fàbriques i línies de producció: camions, automòbils, motors d'aviació, armament. La fàbrica principal era al barri de la Sagrera, i el 1911 es va crear la filial francesa a Bois-Colombes. El 1917 va obrir La Hispano-Suiza de Guadalajara —en una operació promoguda pel rei Alfons XIII— i el 1918 es van inaugurar les instal·lacions metal·lúrgiques de Ripoll, en col·laboració amb La Farga Casanova de Campdevànel. Els seus automòbils, produïts un per un, eren productes de luxe.



Imatge de marca de La Hispano-Suiza



Interior de la fàbrica La Hispano-Suiza

Fotografia de Frederic Ballell entre 1905 i 1915. AFB



Estand de La Hispano-Suiza al Saló de l'Automòbil de Barcelona de 1925
Arxiu Manuel Garriga

A LA RECERCA DEL COTXE POPULAR

La crisi mundial iniciada el 1929 va afavorir que els grans fabricants s'interessessin pels automòbils de preu més assequible. L'any 1932, Ford va desenvolupar a Europa el model 8 HP. A Barcelona, aquest model es va començar a muntar el 1933 incorporant-hi un bon nombre de peces de fabricació local. Així mateix, alguns empresaris barcelonins es van interessar per la producció de turismes a bon preu. El 1935, Antoni Sitjès, enginyer format a França, va emprendre la fabricació del cotxe Nacional Sitjès, anomenat Popular Sitjès a partir del 1936. Durant la Guerra Civil el sector automobilístic es va col·lectivitzar i la seva producció es va orientar a les necessitats bèl·liques.

Nacional Sitjès

Fotografia de Ramon Claret i Joan Bert, 1935. ANC



Este es el momento

de adquirir su coche para el máximo y más plácido período de su empleo—el período en que las palabras turismos, serie libres, vacaciones, recobren su valor en los planes de cada año. ¿Quita no le ha creído usted fagado este momento. ¡Ahora sin esperar al año próximo, a otro año! Desde luego. Vea a un Concesionario Ford Tome lo que usted necesita. Porque usted pide un coche pequeño, que no sea pequeño. Y el Concesionario Ford lo sabe y tiene ese coche—un coche de solo Pesetas 7.350 que puede usted sostener con un presupuesto mensual tan a su alcance—pero un coche liviano, empleo seguro, un coche protegido por la mejor organización de Servicio de Escapa, y del que no dirá Vó, que es un coche pequeño, hasta que vea lo que cuesta y lo que gasta.

PRUEBE UN NUEVO FORD 8 HP. 1934

SU COCHE FORD ESTARA PROTEGIDO POR EL SERVICIO FORD

...y puede usted adquirirlo a plazos

FORD MOTOR IBÉRICA
BARCELONA

Cada jueves de nueve y media a diez y media, escuche el programa de RADIO-FORD

Anunci de Ford 8 HP
La Vanguardia, 13 de maig de 1934. AHCB

COTXES DE POSTGUERRA

En els temps de l'autarquia, els tallers de reparacions i la indústria auxiliar es van aplicar amb enginy a allargar la vida útil dels vehicles i a fer-los funcionar amb combustibles alternatius. Es feien tota mena de reparacions, des de canvis de motor fins a renovacions de carrosseria, i els vehicles s'adaptaven per funcionar amb gasogen. La reticència del primer franquisme a afavorir la gran indústria de l'automòbil a Barcelona va atorgar un relleu addicional a les iniciatives de les petites i mitjanes empreses del sector.



Cotxe equipat amb gasogen de la casa Roig i Pérez. Fotografia de Brangulí (fotògrafs), 1940-45. ANC

EL GASOGEN

La Segona Guerra Mundial i l'alineació de Franco amb les potències de l'Eix van allargar les dificultats de la postguerra. Els recursos eren escassos i la política autàrquica incrementava les dificultats. Eren els anys del racionament i de l'estraperlo, i la manca de petroli es va intentar pal·liar amb els gasògens, que eren uns dispositius voluminosos adossats als vehicles per cremar closques de fruita seca, llenya o carbó i obtenir un combustible gasós. A Barcelona, diverses indústries van fabricar aquests enginys que feien funcionar els motors, tot i que d'una manera poc eficient.



Gasogen Azcoyen de 1940. Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret. Museu de l'Automòbil, Sils



Família davant d'un cotxe amb gasogen. Anys 40-50
Fotografia de Pons. Fons Consell Comarcal del Pla de l'Estany. ACPE



Cotxe amb gasogen Tachó, 1949
Arxiu Antoni Tachó

INICIATIVES A LA CIUTAT

Després de la guerra, l'empresa Sitjès va sobreviure fent feines de taller, però no va aconseguir relançar la producció de turismes. El 1945 va vendre patents, projectes i permisos a Eusebi Cortès, emprenedor tarragoní que va crear la marca Eucort. Cortès va contractar un enginyer procedent de l'alemanya Auto Union, i el 1946 va presentar a la Fira de Mostres el seu primer automòbil; l'any següent hi exhibia una furgoneta. Eucort, que no va aconseguir el suport de l'INI, tenia la fàbrica al carrer de Nàpols, 124, i aspirava a fer 50 vehicles diaris. Les dificultats tècniques i financeres no li van permetre assolir ni la producció ni les vendes previstes i va aturar la fabricació el 1950, quan ja estava en marxa el projecte de SEAT.

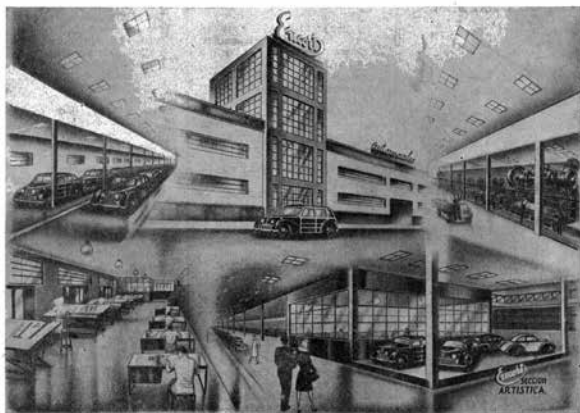
Anunci de l'empresa Automóviles Eucort, entre 1945 i 1953
Arxiu Miguel Pascual Laborda



Imatge publicitària d'Eucort
Antonio Palacín. Arxiu Manuel Garriga

Automóviles "EUCORT"

Una nueva industria nacional
montada con los últimos adelantos técnicos



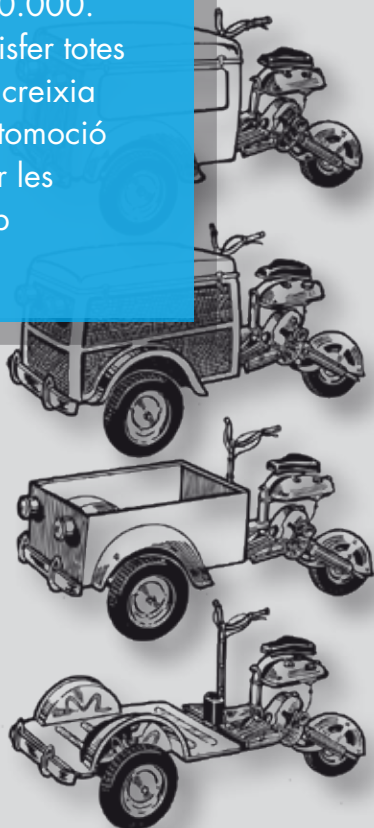
Nápoles, 124

Teléfono 55713

BARCELONA

FER DE LA MOTO UN COTXE

Les motocicletes es podien fabricar a un cost competitiu i amb solvència tècnica en empreses petites i mitjanes, sense una infraestructura complexa. La producció, que el 1945 era de poc més de 500 unitats al conjunt de l'Estat, el 1950 superava les 5.000 i el 1955 s'acostava a les 70.000. Però les motos no podien satisfer totes les necessitats de transport i creixia la demanda de mitjans d'automoció de baix preu. Així van sorgir les iniciatives per fer cotxes amb tecnologia de moto.



MAQUITRANS

UN TIPO DE VEHICULO PARA CADA NECESIDAD

PUEDA ADQUIRIRLO CON GRANDES FACILIDADES DE PAGO

L'ÈXIT DE LES MOTOCICLETES

Malgrat les dificultats del moment, la demanda de motos va començar a augmentar de manera significativa des de la segona meitat dels anys quaranta, i les iniciatives per fabricar-les es van multiplicar a partir dels tallers i els fabricants de components del sector de l'automoció. Aquest va ser el cas de Montesa, quan el 1945 l'industrial Pere Permanyer, amb el suport tècnic de Francesc X. Bultó, va decidir estendre l'activitat de la seva indústria de gasògens a la fabricació de motocicletes en sèrie. En aquest entorn productiu van madurar, alguns anys després, els projectes per fabricar petits vehicles amb prestacions d'automòbil però amb estructura i motor de motocicleta.



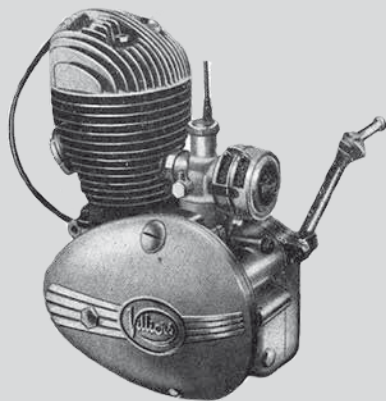
Fàbrica Montesa al carrer de Còrsega, amb Pere Permanyer al centre del grup, 1945.
Fotografia de Josep Brangulí. Arxiu Museu de la Moto de Bassella

Anunci de l'empresa Audenis, tricicle model Limousine
Col·lecció Claudi Roca



LA DISPONIBILITAT DE MOTORS

El 1951 es va fundar a Barcelona la companyia Hispano Villiers, SA com a filial del fabricant anglès de motors i motocicletes The Villiers Engineering Company Ltd. La fàbrica es va instal·lar al passeig de Valldaura, al costat de l'empresa Harry Walker, que des de feia anys importava els motors originals Villiers i els distribuïa a tot l'Estat. Els primers motors Hispano Villiers van sortir al mercat el 1953 i van satisfer una demanda creixent de motors competitius i de qualitat contrastada. Es feien servir en motocicletes com ara Sanglas, Clúa i Cremsa, i van ser els més utilitzats en motocarros i microcotxes.



Motor Hispano Villiers



Fàbrica de l'empresa David. Fotografia de Brangulí (fotògrafs), 1954. ANC

ELS MICROCOTXES DE BARCELONA

Pels volts del 1950, l'èxit en la fabricació de motocicletes, la disponibilitat de motors i el saber fer de tallers i fabricants de components van afavorir la multiplicació dels intents per produir petits vehicles de baix cost, amb la Fira de Mostres de Barcelona com a aparador principal dels nous models. Alguns microcotxes —com el Barcino, el JBR o el BCB de Montesa— no van passar de prototipus, altres van tenir una producció artesanal i en el cas del Biscuter l'ambició industrial de produir en cadena va triomfar durant uns quants anys.



FÀBRICUES I TALLERS DE MICROCOTXES A BARCELONA (1950-1956)

- 01 AUDENIS
- 02 AUTONACIONAL
- 03 BACHINO
- 04 CAPELLA
- 05 CAMILO
- 06 CONSTRUCCIONES MECANICAS CIUDA
- 07 DAVID
- 08 FABRICA ESPAÑOLA DE MOTOCICLETAS Y TRICICLOS
- 09 FURGONETA HISPANO
- 10 HISPANO VILLERS Imortal
- 11 HUBACAN MOTORS
- 12 JUNIOR
- 13 KARI
- 14 MANUFACTURAS METALICAS AEU
- 15 MOVILITL
- 16 MT (Maquinaria y Elementos de Transporte)
- 17 AMWASA (Moches y Motos, SA)
- 18 NACIONAL R. G. (Fabrica Nacional de Automóviles, Aviones y Motores de Aviaci6n)
- 19 CRK
- 20 BR
- SENSE LOCALITZACIÓ:
AUTOMÓVILES FABRI-
CACIÓ, AMERIGH
MUSTANG
SMO
TALLERS ABAU



DAVID

L'empresa David, SA, de Josep M. Muné, va presentar l'any 1950 un model de triscooter amb mecànica pròpia per al repartiment urbà. Se'n van fer diverses versions, incloent-hi un turisme de dues places. David ja havia fabricat entre 1914 i 1922 els anomenats cyclecars, però després es va convertir en companyia de taxis (els colors groc i negre dels taxis barcelonins són obra seva) i en representant de Citroën. També va entrar en altres negocis, com els aparcaments i el servei de grua. Va produir vehicles entre 1952 i 1957, sense abandonar els negocis en el sector dels serveis.



Taller de l'empresa David, dècada dels anys 50
Francesc Roig. Arxiu Manuel Garriga



David de 1955
Col·lecció Claudi Roca

Taxi David a la plaça de Catalunya, 1956
Fotografia de Pérez de Rozas. AFB



KAPI

La marca Kapi va néixer per iniciativa del capità d'infanteria Federico Saldaña. Saldaña estava destinat a Burgos, però sempre va considerar que Barcelona era el lloc adequat per desenvolupar el seu projecte industrial. Al desembre del 1951 va presentar en públic el seu primer microcotxe al carrer de Pelai. De totes les empreses que es van aventurar en la producció de microcotxes, Kapi va ser la que va produir més diversitat de models i de versions, amb motors de diferents fabricants (AMC-Fita, Hispano Villiers, IRESA i Montesa). La seva mecànica, però, era poc fiable. Kapi va fabricar fins al 1957.

Junior, 1a sèrie 3R-197,
de 1955
Col·lecció Claudi Roca

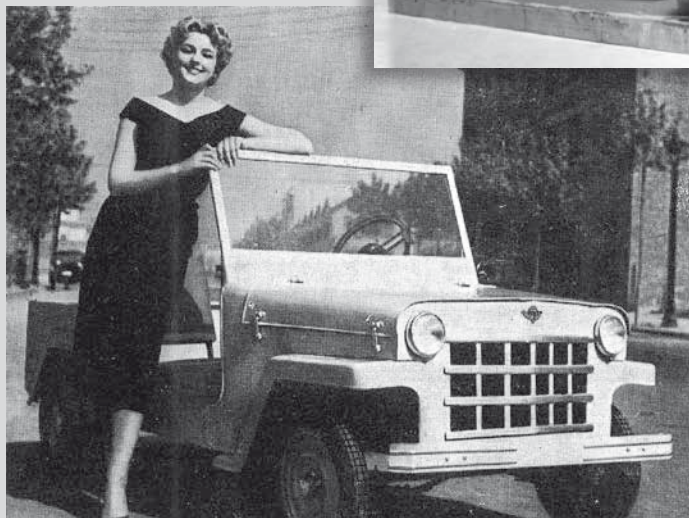


Estand de Kapi a la Fira de Mostres de Barcelona de 1952

Fotografia de Co de Triola.
AFCEC

"El Jip utilitario cuatro ruedas de Kapi"

HP Suplemento Periódico del Anuario
Automovilista de España, maig-juny 1955
Col·lecció Eduard Esteve



MYMSA
175 cc. 3 R

Motocarro Mysma de 175 cc, de 1957





JÚNIOR

L'empresa Reina Junior, SL, d'Antoni Cases, fabricava motos i motocarros. El seu taller era al carrer de Mallorca, entre el del Comte Borrell i el de Viladomat. Hi treballaven sis operaris i un encarregat. Entre els anys 1955 i 1956 va construir 16 unitats del seu microcotxe, amb motors Hispano Villiers de 125 i 197 cc. Les primeres unitats no tenien marxa enrere ni arrencada elèctrica. El procés de fabricació era totalment artesanal, i les carrosseries es feien, també artesanalment, en un taller de l'Hospitalet de Llobregat.

MYMSA

L'empresa MYMSA (Motores y Motos, SA) tenia l'origen en un taller de cotxes Ford al Clot, on els germans Aragall van iniciar el 1953 la fabricació de motos. El 1955 van presentar a la Fira de Mostres de Barcelona el seu primer tricicle de repartiment, un motocarro de nom Rana i amb un motor de 125 cc de fabricació pròpia. Dos anys més tard van presentar un model amb un motor més potent, de 175 cc, del qual es van fer unes 150 unitats i un prototipus de turisme. L'èxit dels seus productes els va portar a buscar un local més gran a Sant Andreu, al passeig de Torras i Bages, 29-33, on van mantenir la fabricació artesanal fins al 1963.



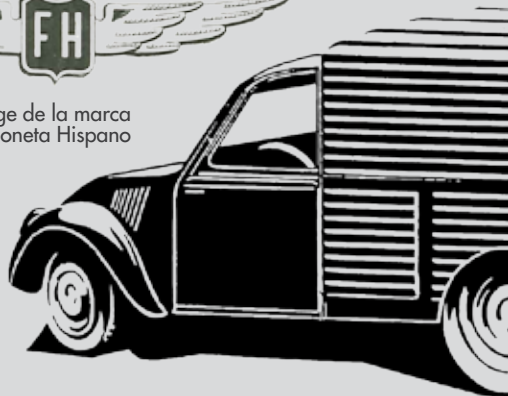
Estand de Mymssa a la Fira de Mostres de Barcelona de 1958
Axiu Manuel Garriga

FURGONETA HISPANO

El 1955 es va presentar al públic la Furgoneta Hispano, un petit vehicle de transport per al repartiment de mercaderies amb motor Hispano Villiers. L'empresa Furgoneta Hispano, SA tenia les oficines a la Gran Via, 246, i els seus tallers eren molt a prop, al carrer d'Indíbil. Els anys 1958 i 1959 es van presentar nous models de la furgoneta amb canvis a la carrosseria i a la mecànica. Les furgonetes Hispano disposaven d'una bona xarxa de vendes per tot l'Estat espanyol, i es calcula que se'n van arribar a fabricar unes 350, amb les darreres unitats produïdes l'any 1959.



Imatge de la marca Furgoneta Hispano



Imatge de la marca Delfin
Col·lecció Claudi Roca

Delfin de 1956
Col·lecció Claudi Roca

Presentació de la Furgoneta Hispano a la Fira de mostres de Barcelona, entre 1955 i 1956. ACCC

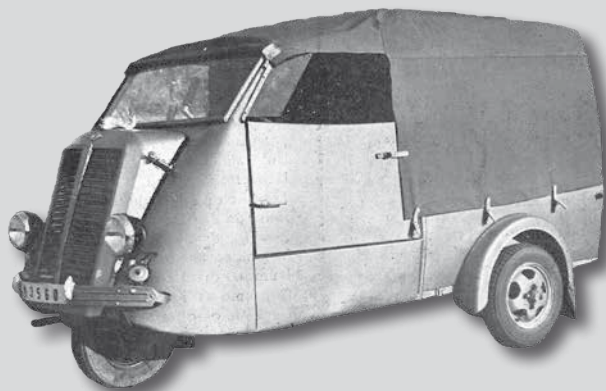




Furgoneta Hispano
Col·lecció Claudi Roca

DELFIN

Entre 1956 i 1959, la Fàbrica Española de Motocicletas y Triciclos de Juli Fusté, amb seu al carrer de València, 29, va produir una vintena de furgonetes per al petit transport amb la marca Delfín. La companyia es dedicava sobretot a les motos, comercialitzades amb les marques Fusté, JFC, Olímpic i Delfín. El disseny del Delfín s'inspirava en el model Solito de l'empresa francesa New Map, que fabricava motocicletes des del 1920 i petits turismes i furgonetes des del 1938. Els Delfín tenien un motor Hispano Villiers de 197 cc, més gran i potent que el del Solito original, fet que va obligar a modificar-ne la part frontal.



MT de 1954
Col·lecció Claudi Roca

MT

Els orígens d'MT (Maquinaria y Elementos de Transporte, SA, coneguda amb el nom Maquitrans) se situen en la reparació i la reconstrucció de vehicles de transport durant la postguerra. L'any 1952, MT va presentar un motocarro (una moto de tres rodes que incorporava un carro de transport al davant) amb disseny i enginyeria mecànica propis. El 1954 va desenvolupar un prototipus de microcotxe, i el 1957 en va presentar un segon model, del qual només es van arribar a fer una dotzena d'unitats. L'any 1958 va treure al mercat un nou tipus de motocarro i, més endavant, va aconseguir la llicència per fabricar les motos de la marca italiana Ducati.

Tricamioneta Delfín
Col·lecció Claudi Roca

AUTONACIONAL

Autonacional, SL va néixer el 1950 a partir de l'associació de tres empresaris, Llorenç Marco, Àngel Gill i Vicenç Fullea, amb la intenció de fabricar vehicles a un preu assequible. Gill i Fullea procedien d'Eucort i van muntar i vendre els darrers automòbils d'aquella marca a Autonacional. Ben aviat es va ampliar el capital i s'hi van incorporar Benet Jofre, Damià Casanova i Josep M. Marcet —l'alcalde de Sabadell—, entre altres socis. Amb aquesta ampliació, Autonacional, SL es va convertir en Autonacional, SA i aviat es va orientar cap a la producció de microcotxes.

Biscuter
VOISIN
AUTONACIONAL

RIA COMPAGNIE AERO ECARQUE - PARIS

Anuncis de Biscuter Comercial i Pegasin
Arxiu Manuel Garriga



EL PROYECTO D'AUTONACIONAL

Autonacional va començar obrint un taller de reparació i venda de cotxes al carrer de València, 127-131. La seva aposta definitiva es va concretar en conèixer el Biscooter, un projecte solvent del reputat enginyer francès Gabriel Voisin que es va presentar el 1950 a la Fira de París. L'orientació cap als microcotxes no va ser compartida pels socis procedents d'Eucoort, que van deixar l'empresa, però l'opció era ferma. Autonacional, SA disposava de prou finançament per crear una organització industrial capaç de produir en cadena, i tenia recursos per difondre la marca i popularitzar el producte. La fàbrica es va ubicar a Sant Adrià de Besòs.

desde todos los puntos

el ESPERADO

le brinda a usted su armoniosa solución del vehículo "utilitario" respaldado por más de 12.000 unidades en rodaje y el carrozado más moderno de la industria internacional actual.

Biscuter
AUTONACIONAL, S. A.
Utilauto
S. A.

Vale en nuestro concesionario más próximo

Valencia, 135 - Barcelona



Insígnies de diverses seccions de la fàbrica d'Autonacional. Col·lecció Eduard Esteve



Interior de la fàbrica d'Autonacional
Arxiu Miguel Pascual Laborda

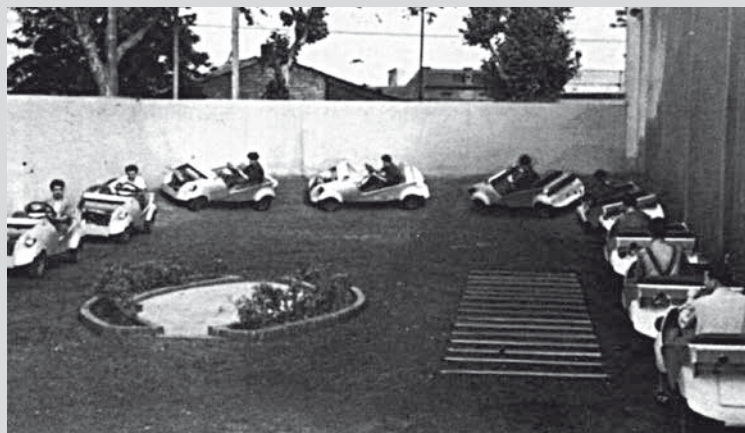
EL BISCUTER

El Biscuter fabricat a la factoria de Sant Adrià no era exactament igual que el seu predecessor francès. Gabriel Voisin hi va introduir diverses modificacions i el va adaptar als motors Hispano Villiers produïts a Barcelona, que van ser els utilitzats a totes les versions del vehicle. Les primeres unitats, molt senzilles i sense marxa enrere, van sortir al juny del 1954. Les versions posteriors van anar incorporant millores. Va ser el microcotxe més venut a tot l'Estat, i entre tots els models se'n van fer unes 12.000 unitats. El 1958, Autonacional va aturar la fabricació, tot i que durant quatre anys més va vendre els estocs i va assegurar el servei tècnic als cotxes venuts.

Biscuter Pegasín
Col·lecció Claudi Roca



Pista de proves de Biscuters d'Autonacional
Arxiu Miguel Pascual Laborda



una superación de las ventajas que le han hecho famoso por su perfecta concepción mecánica, que le ofrece a Ud. con sus tres versiones de distribución para carga y pasaje, la verdadera solución al doble problema del transporte familiar y comercial.

Un solo dividio por la carga.

Un estacionamiento que para personas reduce a la mitad la carga.

Un estacionamiento que para personas reduce a la mitad la carga.

filauto
S.A.

CONCESIONARIOS EN TODAS LAS
Valencia, 127-135 - Barcelona

ERCIAL

...nada lo
... que es-
... la carga.

...an el bo-
... que. Tres
... y conside-
... rando para

...a dos-tres
... lortura y
... el pagame-
... nto por



Anunci de Biscuter Comercial
Arxiu Manuel Garriga

Benedicció de cotxes a la Diagonal el dia de Sant Cristòfol, juliol de 1954

Fotografia de Pérez de Rozas. AFB



Estudiants dins d'un Biscuter a la festa de Sant Tomàs, març de 1958
Fotografia de Pérez de Rozas. AFB



Full de publicitat de Biscuter, 1961
Col·lecció Eduard Esteve

Biscuter

EL MAYOR ALCANCE UTILITARIO

VOISIN, prestigio de la automoción mundial, avala con su nombre la producción de VEHICULO que ya es indispensable PARA TODOS

SOLICITE FICHA PARA CURSAR SU PROPUESTA DE PEDIDO

AUTONACIONAL, S.A.

SEDE SOCIAL: AVENIDA DE LA REPUBLICA, 127-135 - BARCELONA
TELEFONO: 30.05.46 y 30.01.37 - BARCELONA

LA COMPETÈNCIA DEL BISCUTER

El principal competidor català del Biscuter va ser el PTV fet a Manresa per Automóviles Utilitarios, SA (AUSA), una empresa impulsada pels tallers Tachó, fabricants de gasògens. AUSA va presentar el seu primer model el 1956 i va produir més de 1.200 unitats dels seus petits turismes fins al 1961. També circulaven els Isetta o «cotxes ou» fets a Madrid amb llicència del fabricant de motocicletes italià ISO, i més tard va arribar el Goggomobil, de patent alemanya i fabricat prop de Bilbao. L'Isetta va tenir menys èxit que el Biscuter a l'Estat espanyol, però va ser el més venut a escala internacional. A Alemanya el va fabricar entre 1955 i 1962 l'empresa BMW, que va millorar el vehicle.



Full de publicitat d'Isetta, 1959
Arxiu Antoni Tachó

El PTV, a la Fira de Mostres de Barcelona de 1958. Arxiu AUSA



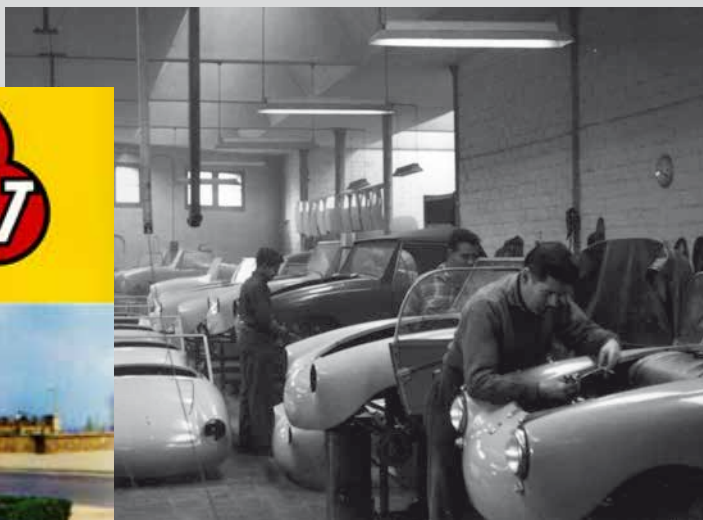


Montserrat Pons i Àngels García
amb un Isetta el 1958
Família García Pons

Catàleg del PTV 250 per
al mercat francès, 1959
Arxiu Antoni Tachó



la «2-3 places»
que vous attendiez



Taller de l'empresa AUSA a Manresa, 1958
Arxiu Antoni Tachó



Isetta

GARAGE

INDUSTRIE DE TRAFIC
1900-1910-1920-1930-1940-1950-1960-1970-1980-1990-2000-2010-2020



SPLENDIT

Davant l'oportunitat d'atendre una demanda social insatisfeta de mobilitat, el saber fer automobilístic aconseguit en el primer terç del segle i l'enginy per superar les dificultats de la postguerra van nodrir la creativitat industrial dels anys cinquanta. Tot i les seves limitacions i la seva curta vida al mercat, els petits turismes i furgonetes que avui anomenem microcotxes també van contribuir a mantenir la continuïtat del sector de l'automoció de Barcelona.

El primer SEAT 600 va veure la llum al juny del 1957. Malgrat les llistes d'espera per aconseguir-ne un i a pesar de la lentitud amb què la represa econòmica, incentivada pel Pla d'estabilització del 1959, es traduïa en una millora del nivell de vida de la majoria, el nou vehicle aviat es va convertir en el primer cotxe de masses, en detriment dels microcotxes. El districte industrial de l'automoció barceloní entrava en una nova fase.

PROGRAMA

COL-LOQUIS

Dijous 14 de febrer de 2013

L'automoció a la Barcelona de postguerra.

Entre les empreses i l'Estat

Col·loqui amb Jordi Nadal i Jordi Catalan

Dijous 21 de febrer de 2013

Enginy i emprenedoria en temps difícils.

Del gasogen a les motos i als microcotxes

Col·loqui amb Manuel Garriga i Lluís Virós

Dijous 28 de febrer de 2013

Relats de MYMSA, motos i microcotxes fets a Sant Andreu

Col·loqui amb Josep Aragall i Jaume Aragall

Dijous 7 de març de 2013

Microcotxes i altres innovacions en el clima econòmic i social de la Barcelona dels cinquanta

Col·loqui amb Francesc Roca i Josep M. Cortès

Dijous 14 de març de 2013

Els microcotxes, de la història al col·leccionisme

Taula rodona amb Claudi Roca, Eduard Esteva, Antoni Fàbregas, Jaume Jubert, Ramon Pradas i Antoni Tachó

Els col·loquis començaran a les 18:15 h amb visita lliure a l'exposició, seguida del diàleg amb els participants convidats a partir de les 19:00 h. Entrada gratuïta, es recomana reserva prèvia

L'EXPOSICIÓ VISTA PER...

Visites d'autor amb Josep M. Cortès, Albert Cubeles, Manuel Garriga, Miguel Pascual, Claudi Roca, Antoni Tachó i Lluís Virós, entre d'altres

Dissabtes 29 de desembre, 12 i 26 de gener, 9 i 23 de febrer i 2 i 9 de març d'11 a 12 h. Preu: 5,10 €

Consulteu els detalls del programa de visites a la pàgina web del museu
Aforament màxim: 18 persones. És imprescindible fer reserva prèvia

VISITES COMENTADES

Dissabtes 22 de desembre, 5 de gener, 2 de febrer, 16 de febrer i 9 de març d'11 a 12 h. Preu: 5,10 €

Aforament màxim: 18 persones. És imprescindible fer reserva prèvia

PROGRAMA DELS AMICS DE LA FABRA I COATS

Visites per a associacions i entitats, programades conjuntament pels Amics de la Fabra i Coats i el Museu

PROGRAMA ESCOLAR

Materials educatius i visites al matí o a la tarda, prèviament concertades, per als centres escolars de primària (tercer cicle) i de secundària, a partir del mes de gener

Durada: entre 60 i 90 minuts

El MUHBA es reserva el dret de modificar la programació en el cas que resulti necessari
Consulteu www.museuhistoria.bcn.cat

L'ENGINY DE POSTGUERRA

MICROCOTXES DE BARCELONA

El programa de l'exposició, les publicacions, els col·loquis i les visites "L'enginy de postguerra. Microcotxes de Barcelona", segueix la línia dels projectes "Indianes 1736-1847. Els orígens de la Barcelona industrial" (2012) i "Ja tenim 600! La represa sense democràcia. Barcelona, 1947-1973" (2010), dedicats a mostrar les continuïtats i discontinuïtats històriques en l'activitat de Barcelona, les repercussions en la vida dels seus habitants i els vincles de la ciutat amb el conjunt de Catalunya, Europa i el món.

L'exposició, que es podrà visitar del desembre de 2012 al març del 2013, parteix d'una proposta dels Amics de la Fabra i Coats i el col·leccionista Claudi Roca, compta amb el seu suport i amb el del Districte de Sant Andreu, i és la primera expressió en format expositiu del projecte museístic sobre ciutat i treball que el Museu d'Història de Barcelona desenvolupa a Fabra i Coats.

Organització

Museu d'Història de Barcelona · Institut de Cultura · Ajuntament de Barcelona

Col·laboradors

Associació d'Amics de la Fabra i Coats
Districte de Sant Andreu · Ajuntament de Barcelona
Claudi Roca i Casas (col·lecció de microcotxes)

Direcció del projecte Joan Roca i Albert

Comissariat Albert Cubeles i Bonet

Adjunt tècnic al comissariat Claudi Roca i Casas

Consultors Jordi Catalan Vidal · Manuel Garriga Casas

Coordinació del projecte

Carme García i Soler

Assessorament i documentació

Carmen Cazalla Ocaña · Xavier Cazeneuve i Descarrega · Marta Iglesias Urbano

Coordinació de l'exposició

Carmen Cazalla Ocaña · Marta Iglesias Urbano

Arquitectura i disseny gràfic

Marta Galí i Brillas · Marta Oristrell i Santamaría

Fotografia Edmond Mestres Montseny · Pep Parer

Muntatge Croquis

Conservació preventiva Anna Lázaro Lucas

Emmarcament Acutangle, SL

Transport

Fundació Museu de la Moto · Gruas Viñolas ·

Transportes Juan Cárdenas Hurtado

Assegurances Marsh, SA

Suport a la gestió

Sergi Benajas · Eulàlia Cartró · Montserrat Valero

Revisió lingüística i traduccions Caplletra

Audiovisual *Barcelona, quan de les motos se'n feien cotxes*

Guió Albert Cubeles i Bonet

Realització del vídeo Enric Juste i Noé

Documentació Lluís Sales i Favà

Llibret de Sala

Text i selecció d'imatges

Albert Cubeles i Bonet · Joan Roca i Albert

Disseny gràfic

Marta Galí i Brillas · Marta Oristrell i Santamaría

Impressió Belsò, S.L.

Activitats Teresa Macià i Bigorra · Fragment

Programa escolar Imma Masdevall · Fragment

Comunicació

Àngels Bertran Gómez · Clàssic Motor Club del Bages

Disseny d'elements de comunicació

Marta Galí i Brillas · Marta Oristrell i Santamaría

Prensa Judith Samsó Soler

Atenció al públic Carles Mela · Lliadas team

Seguretat Senén Vallès · Metròpolis · Barna Porters · SEVIP

Manteniment

Serveis Tècnics del MUHBA · Districte de Sant Andreu

Prestadors de les obres exposades

Walter J. Ankli · Salvador Claret i Sargatal · Eduard Esteve · Pere

Fernández Borí · Manuel Garriga Casas · Jaume Jubert Manzaneres ·

Edmond Mestres · Museu de la Moto de Barcelona · Claudi Roca

i Casas

Agraïments personals

José Acevedo · Walter J. Ankli · Jaume Aragall · Josep Aragall · Ignasi

Barjau · Josep Baró Puig · Jordi Catalan Vidal · Eduard Cornet Bosch ·

Eduard Esteve · Pere Fernández Borí · Agustí Font Nart · Ricard Font ·

Salvador Fortuny · Família García Pons · Manuel Garriga Casas · Jordi

Gili · Francesc Grabulosa i Novell sdb · Antoni Guri · Lola Harana ·

Jaume Jubert Manzaneres · Euniciano Martín Hernández sdb · Antoni

Martínez · Edmond Mestres Montseny · Antonio Palacín · Míguel

Pascual Laborda · María Raya · Claudi Roca i Casas · Joan Rossinyol

Cortès · Ignacio Sáenz de Cámara · Àlex Sánchez · Nico Sant Bagunyà ·

Antoni Segura · Estanislau Soler i Rafart · Antoni Tachó

Agraïments institucionals

Amics de la Fabra i Coats · Arxíu Històric de la Ciutat de Barcelona ·

Associació d'Estudis Històrics d'Automoció · AUSA · Institut Cartogràfic

de Catalunya · Centre d'Estudis Històrics Internacionals · Clàssic Motor

Club del Bages · Museu de l'Automòbil Salvador Claret · Museu de la

Moto de Barcelona · Museu Picasso de Barcelona

Imatges

Arxíu Antoni Tachó · Arxíu AUSA · Biblioteca de Catalunya (ARCA) ·

Antic Car Club de Catalunya (ACCC) · Centre de Documentació del

Servei d'Arqueologia: ICUB · Arxíu Comarcal del Pla de l'Estany (ACPE) ·

Eduard Cornet Bosch · Eduard Esteve · Arxíu Família Aragall · Família

García Pons · Arxíu de la Filmoteca de la Generalitat · Salvador Fortuny ·

Arxíu Fotogràfic Centre Excursionista de Catalunya (AFCEC) · Arxíu

Fotogràfic de Barcelona (AFB) · Arxíu Històric de la Ciutat de Barcelona

(AHCB) · Arxíu Històric Fotogràfic · Institut d'Estudis Fotogràfics de

Catalunya (IEFC) · Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) · Arxíu Manuel

Garriga · Arxíu de la Moto de Bassella · Arxíu Municipal del Districte

de les Corts (AMDC) · Arxíu Municipal del Districte de Sant Martí

(AMDSM) · Arxíu Municipal de Lleida · Arxíu Nacional de Catalunya

(ANC) · Antonio Palacín · Nico Sant Bagunyà · Arxíu SEAT · Arxíu

Míguel Pascual Laborda · Arxíu dels Salesians · Arxíu de *La Vanguardia*

MUHBA A FABRA I COATS

del 21/12/12 al 15/03/13

Espai Josep Bota
C/ de Sant Adrià, 20
Metro: L1, SANT ANDREU
Bus: 11, 35, 40, 73, B20

HORARI D'OBERTURA:

De dimarts a divendres, de 17 a 20 h. - PREU: 2 €
Dissabtes i diumenges, de 10 a 14 h. i de 16:30 a 19:30 h. - GRATUÏT

INFORMACIÓ I RESERVES:

Tel.: 932562122 (de dilluns a divendres, de 10-14 h i de 16-19 h)
Fax: 932680454
reservesmuhba@bcn.cat

MUHBA Llibrets de sala

- 1 Barraques. La ciutat informal
- 2 Barcelona connectada, ciutadans transnacionals
- 3 Barcelona i els Jocs Florals, 1859
- 4 Cerdà i Barcelona. La primera metròpoli, 1853-1897
- 5 Salomó ben Adret de Barcelona, 1235-1310
- 6 Ja tenim 600! La represa sense democràcia
- 7 La revolució de l'aigua a Barcelona
- 8 Murals sota la lupa. Les pintures de la capella de Sant Miquel
- 9 Indianes, 1736-1847. Els orígens de la Barcelona industrial
- 10 Barcelona, vint històries musicals
- 11 L'enginy de postguerra. Microcotxes de Barcelona