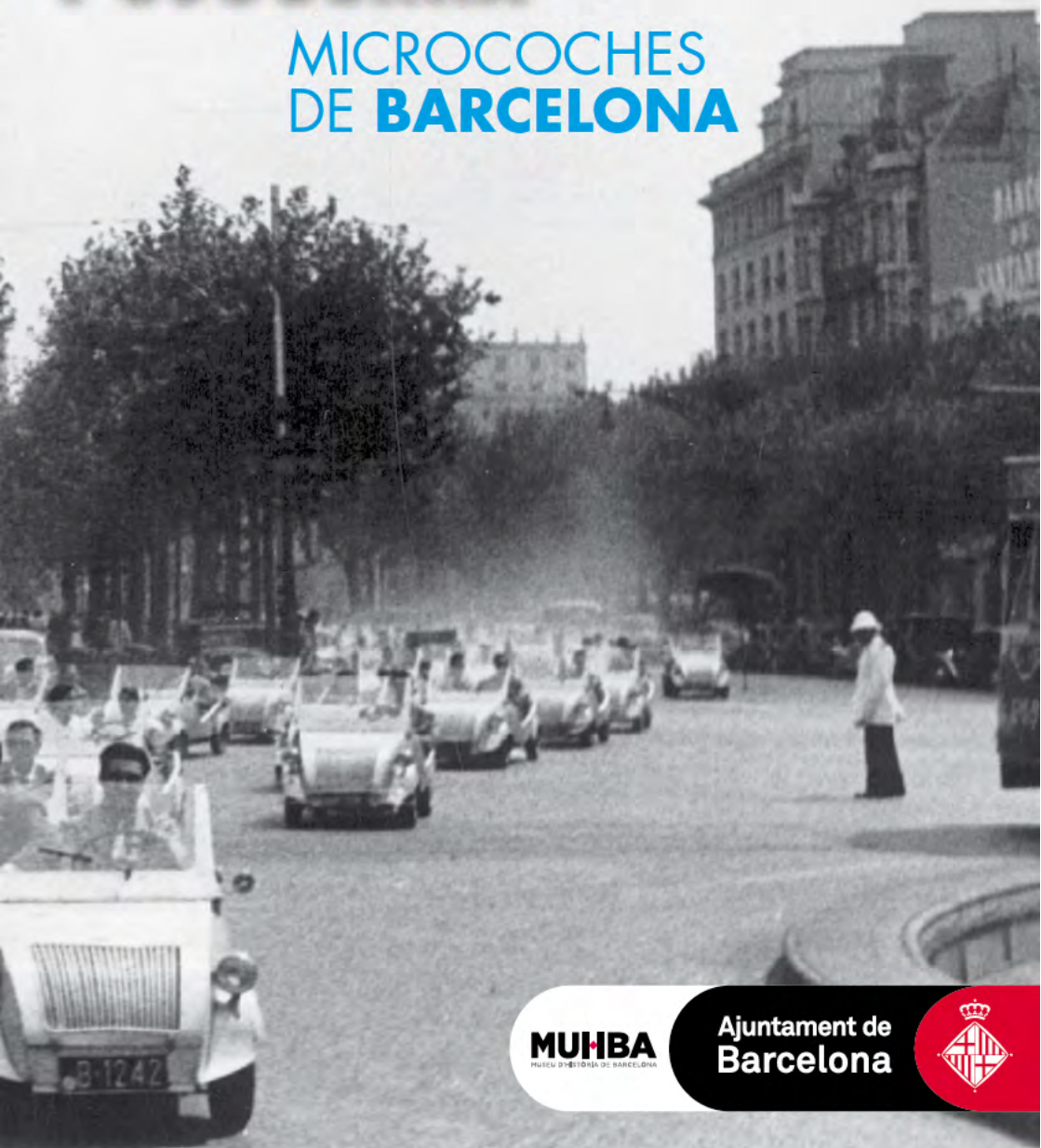


EL INGENIO DE POSGUERRA

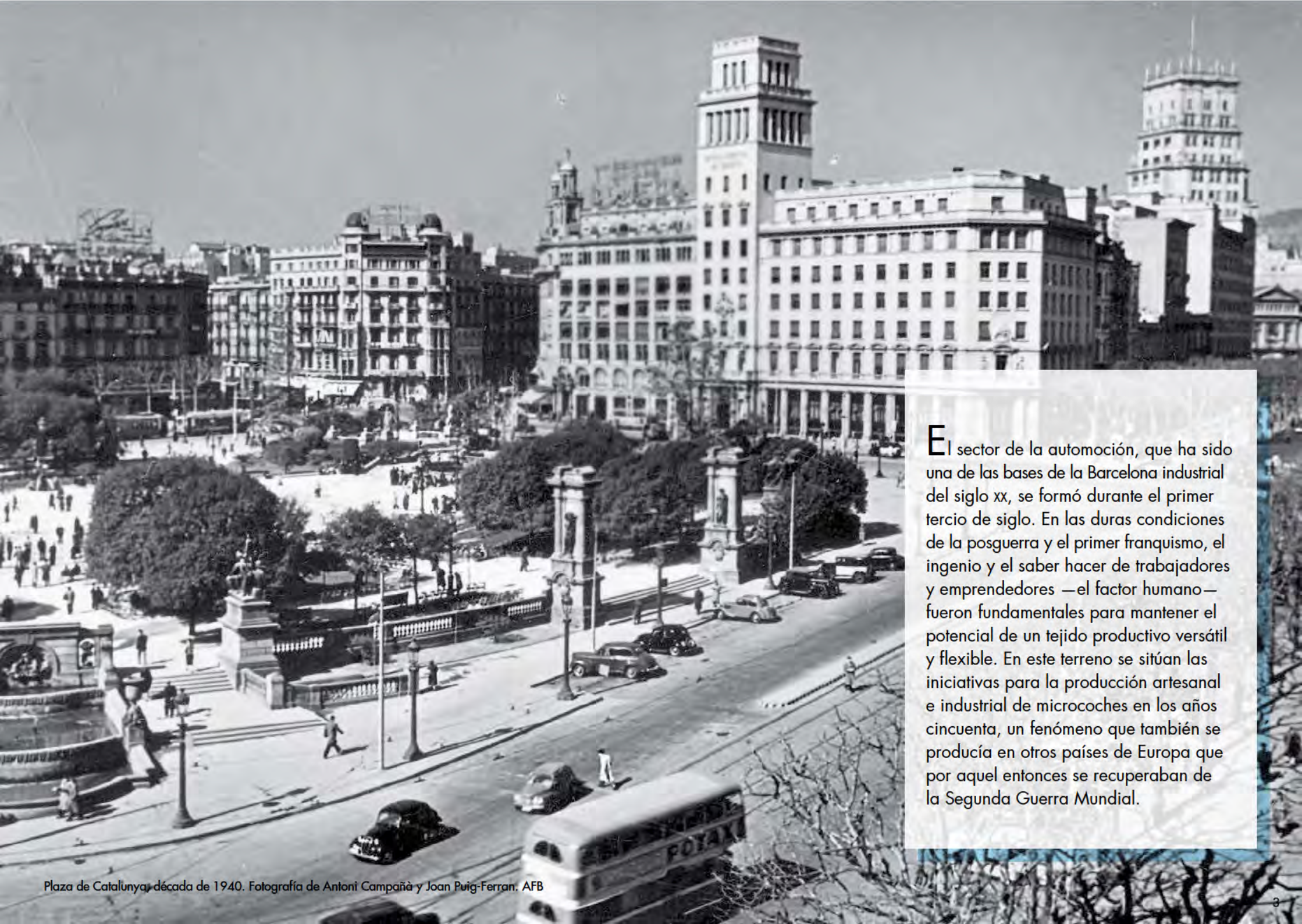
MICROCOCHES
DE **BARCELONA**



MUHBA
MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA

Ajuntament de
Barcelona

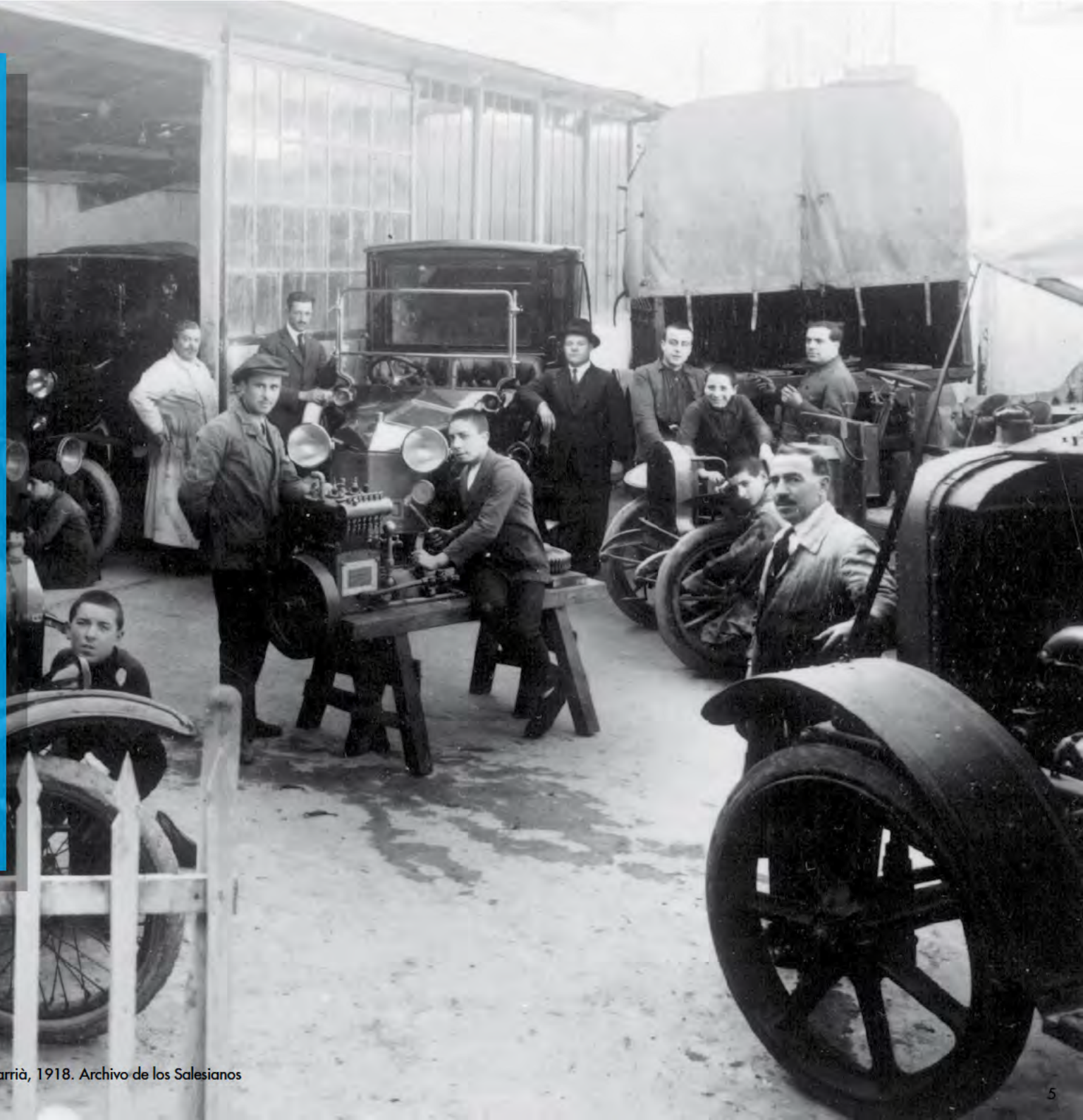




El sector de la automoción, que ha sido una de las bases de la Barcelona industrial del siglo xx, se formó durante el primer tercio de siglo. En las duras condiciones de la posguerra y el primer franquismo, el ingenio y el saber hacer de trabajadores y emprendedores —el factor humano— fueron fundamentales para mantener el potencial de un tejido productivo versátil y flexible. En este terreno se sitúan las iniciativas para la producción artesanal e industrial de microcoches en los años cincuenta, un fenómeno que también se producía en otros países de Europa que por aquel entonces se recuperaban de la Segunda Guerra Mundial.

LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN BARCELONA

En 1889 se construyó en Barcelona el primer coche del Estado, y poco a poco se creó el tejido técnico y empresarial de este sector típico de la segunda revolución industrial. Algunas marcas, como La Hispano-Suiza o Elizalde, alcanzaron renombre internacional y un alto nivel tecnológico. La mayor parte de los coches eran de importación, pero este entramado productivo, que incluía la industria auxiliar especializada, fue decisivo para que empresas como Ford (1923) y General Motors (1932) se instalasen en Barcelona, tras haber ensayado otras localizaciones en el Estado. Fue entonces cuando se empezó a plantear la fabricación en serie de coches más populares.



EL REFERENTE DE LA HISPANO-SUIZA

La Hispano-Suiza, Fábrica de Automóviles, SA nació en 1904 de la asociación del empresario barcelonés Damià Mateu y el ingeniero suizo Marc Birkigt. Fue una industria de relieve internacional, con varias fábricas y líneas de producción: camiones, automóviles, motores de aviación, armamento. La fábrica principal se hallaba en el barrio de la Sagrera, y en 1911 se creó la filial francesa en Bois-Colombes. En 1917 abrió La Hispano-Suiza de Guadalajara —en una operación promovida por el rey Alfonso XIII— y en 1918 se inauguraron las instalaciones metalúrgicas de Ripoll, en colaboración con La Farga Casanova de Campdevàrol. Sus automóviles, producidos uno a uno, eran productos de lujo.



Imagen de marca de La Hispano-Suiza



Interior de la fábrica La Hispano-Suiza
Fotografía de Frederic Ballell
entre 1905 y 1915. AFB



Estand de La Hispano-Suiza
en el Salón del Automóvil
de Barcelona de 1925
Archivo Manuel Garriga

EN BUSCA DEL COCHE POPULAR

La crisis mundial iniciada en 1929 favoreció que los grandes fabricantes se interesasen por los automóviles de precio más asequible. En 1932, Ford desarrolló en Europa el modelo 8 HP. En Barcelona, este modelo empezó a montarse en 1933 incorporando un buen número de piezas de fabricación local. Asimismo, a algunos empresarios barceloneses les atrajo la producción de turismos a buen precio. En 1935, Antoni Sitjes, ingeniero formado en Francia, emprendió la fabricación del coche Nacional Sitjes, denominado Popular Sitjes a partir de 1936. Durante la Guerra Civil el sector automovilístico fue colectivizado y su producción se orientó a las necesidades bélicas.

Este es el momento

PRUEBE UN NUEVO FORD 8 HP. 1934

SU COCHE FORD ESTARÁ PROTEGIDO POR EL SERVICIO FORD

y puede usted adquirirlo a plazos

RADIO MOTOR IBERICA BARCELONA

Este coche ofrece todas las ventajas de precio y calidad, y además, enciende el programa de RADIO-FORD

Anuncio de Ford 8 HP
La Vanguardia, 13 de mayo de 1934. AHCB

Nacional Sitjes
Fotografía de Ramon Claret y Joan Bert, 1935. ANC



COCHES DE POSGUERRA

En los tiempos de la autarquía, los talleres de reparaciones y la industria auxiliar se aplicaron con ingenio a alargar la vida útil de los vehículos y a hacerlos funcionar con combustibles alternativos. Se hacían todo tipo de reparaciones, desde cambios de motor hasta renovaciones de carrocería, y los vehículos se adaptaban para funcionar con gasógeno. La reticencia del primer franquismo a favorecer a la gran industria del automóvil en Barcelona otorgó un relieve adicional a las iniciativas de las pequeñas y medianas empresas del sector.



Gasógeno Azcoyen de 1940. Colección de utomóviles Salvador Claret. Museo del Automóvil, Sils



EL GASÓGENO

La Segunda Guerra Mundial y la alineación de Franco con las potencias del Eje alargaron las dificultades de la posguerra. Los recursos eran escasos y la política autárquica incrementaba los problemas. Eran los años del racionamiento y el estraperlo, y la falta de petróleo se intentó paliar mediante gasógenos, unos voluminosos dispositivos adosados a los vehículos para quemar cáscaras de frutos secos, leña o carbón y obtener un combustible gaseoso. En Barcelona, varias industrias fabricaron estos ingenios para hacer funcionar los motores, aunque de forma poco eficiente.



Familia frente a un coche con gasógeno. Años 40-50
Fotografía de Pons. Fondo Consejo Comarcal del Pla de l'Estany. ACPE

Coche equipado con gasógeno de la casa Roig i Pérez. Fotografía de Branguli (fotógrafos), 1940-45.

Coche con gasógeno Tachó, 1949
Archivo Antoni Tachó

RETICENCIAS DEL ESTADO

Inspirándose en el dirigismo de la Italia fascista, en 1941 el régimen de Franco creó el INI (Instituto Nacional de Industria) para impulsar tanto una política autárquica como el reparto de la industria por el Estado, objetivo que suponía la reducción del peso de Barcelona y Cataluña. El INI forzó la conversión de La Hispano-Suiza en ENASA en 1946 para dedicar la fábrica de la Sagrera a la fabricación de camiones Pegaso, descartó la recuperación de General Motors Peninsular y dificultó la importación de piezas a Ford Motor Ibérica, que dejó de fabricar turismos para limitarse al montaje de pequeños camiones. Sin embargo, el potencial del distrito industrial de Barcelona acabó imponiéndose y SEAT, con FIAT de su parte, fue finalmente autorizada a instalarse en la ciudad. En 1953 veía la luz el SEAT 1400, pero su precio lo convertía en un lujo. Hasta 1957 no apareció el popular 600.

"Sí; hay que producir más. El trabajo necesita los materiales precisos para que la producción se traduzca en un artículo vendible... Habrá percibido el señor ministro cómo se siente el deseo de que en esta tierra funcionen las máquinas... Yo he notado en las masas obreras, a través del entusiasmo verdadero en que se manifiestan, un deseo que se adivina en los ojos de ellos: el deseo de que cada 'Arriba España' vaya acompañado del 'Arriba España' de las chimeneas humeantes y de las máquinas trepidantes."

Josep Maria Milà i Camps, presidente de la Diputación, dirigiéndose al ministro Ramón Serrano Suñer el 15 de junio de 1939. Milà fue destituido a raíz de este discurso. *La Vanguardia Española*, 16 de junio de 1939. AHCB

"En el orden económico se hizo todo lo posible por beneficiar al resto de España con la extensión de la industrialización, pero se procuró extremar el criterio en sentido negativo, a disfavor de las regiones culpables, para darles a entender que se les castigaba frenando su ya notable desarrollo. He tenido noticia de innumerables expedientes de iniciativa catalana y capital catalán para la instalación de industrias nuevas, resueltas con la fórmula de 'autorizadas para fuera de Cataluña'."

Dionísio Ridruejo
Escrito en España, 1962



Coche de bomberos Pegaso fabricado en Barcelona,
Fotografía de Pérez de Rozas. AFB

INICIATIVAS EN LA CIUDAD

Tras la guerra, la empresa Sitjes sobrevivió realizando trabajos de taller, pero no logró relanzar la producción de turismos. En 1945 vendió patentes, proyectos y permisos a Eusebi Cortès, emprendedor tarraconense que creó la marca Eucort. Cortès contrató a un ingeniero procedente de la alemana Auto Union, y en 1946 presentó en la Feria de Muestras su primer automóvil; al año siguiente exhibía en el mismo certamen una furgoneta. Eucort, que no logró el apoyo del INI, tenía su fábrica en la calle de Nàpols, 124, y aspiraba a fabricar 50 vehículos diarios. Las dificultades técnicas y financieras no le permitieron alcanzar ni la producción ni las ventas previstas, y detuvo la fabricación en 1950, cuando ya estaba en marcha el proyecto de SEAT.

Anuncio de la empresa Automóviles Eucort, entre 1945 i 1953
Archivo Miguel Pascual Laborda



Imagen publicitaria de Eucort
Antonio Palacín. Archivo Manuel Garriga

Aulomóviles "EUCORT"

Una nueva industria nacional
montada con los últimos adelantos técnicos



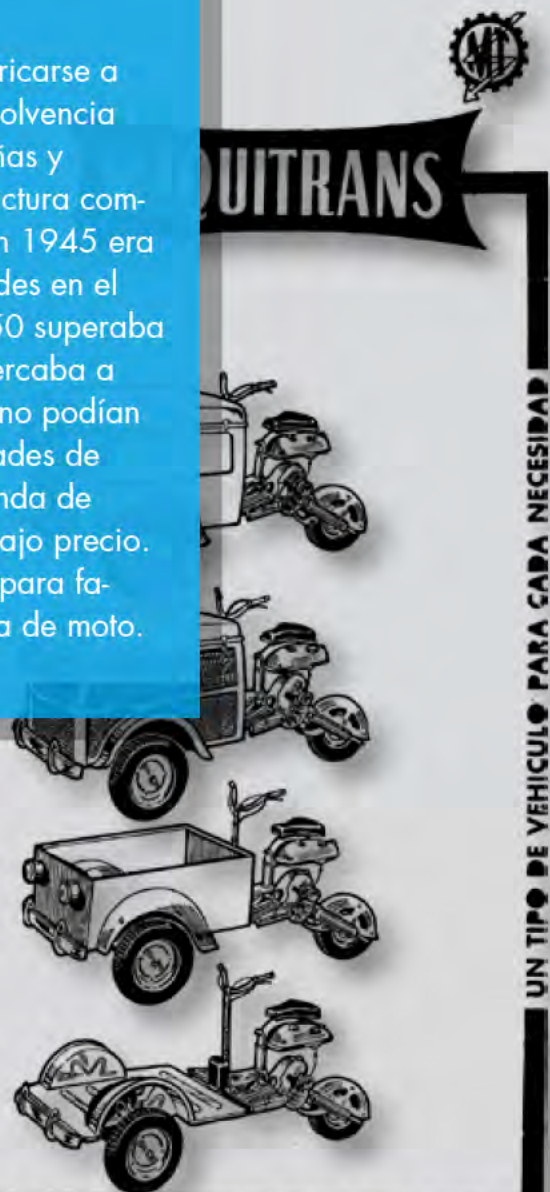
Nápoles, 124

Teléfono 55713

B A R C E L O N A

HACER DE LA MOTO UN COCHE

Las motocicletas podían fabricarse a un coste competitivo y con solvencia técnica en empresas pequeñas y medianas, sin una infraestructura compleja. La producción, que en 1945 era de poco más de 500 unidades en el conjunto del Estado, en 1950 superaba las 5.000 y en 1955 se acercaba a las 70.000. Pero las motos no podían satisfacer todas las necesidades de transporte y crecía la demanda de medios de automoción de bajo precio. Así surgieron las iniciativas para fabricar coches con tecnología de moto.



PUEDEN ADQUIRIRLO CON GRANDES FACILIDADES DE PAGO

Anuncio de la empresa Maquitrans, modelos de motriciclos. Colección Claudi Roca

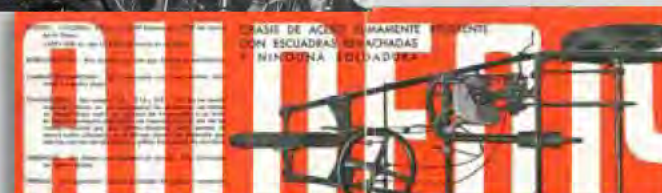
EL ÉXITO DE LAS MOTOCICLETAS

Pese a las dificultades del momento, la demanda de motos empezó a aumentar de forma significativa desde la segunda mitad de los años cuarenta, y las iniciativas para su fabricación se multiplicaron a partir de los talleres y fabricantes de componentes del sector de la automoción. Este fue el caso de Montesa, cuando en 1945 el industrial Pere Permanyer, con el apoyo técnico de Francesc X. Bultó, decidió extender la actividad de su industria de gasógenos a la fabricación de motocicletas en serie. En este entorno productivo maduraron, unos años después, los proyectos para fabricar pequeños vehículos con prestaciones de automóvil pero con estructura y motor de motocicleta.



Fábrica Montesa en la calle de Còrsega, amb Pere Permanyer en el centro del grupo, 1945
Fotografía de Josep Branguli. Archivo Museo de la Moto de Bassella

Anuncio de la empresa Audenis, triciclo modelo Limousine
Colección Claudi Roca



LA DISPONIBILIDAD DE MOTORES

En 1951 se fundó en Barcelona la compañía Hispano Villiers, SA como filial del fabricante inglés de motores y motocicletas The Villiers Engineering Company Ltd. La fábrica se instaló en el paseo de Valldaura, junto a la empresa Harry Walker, que desde hacía años importaba los motores originales Villiers y los distribuía por todo el Estado. Los primeros motores Hispano Villiers salieron al mercado en 1953 y satisficieron una demanda creciente de motores competitivos y de calidad contrastada. Se usaban en motocicletas como Sanglas, Clúa y Cremsa, y fueron los más usados en motocarros y microcoches.



Motor Hispano Villiers

LOS MICROCOCHES DE BARCELONA

Hacia 1950, el éxito en la fabricación de motocicletas, la disponibilidad de motores y el saber hacer de talleres y fabricantes de componentes favorecieron la multiplicación de los intentos por producir pequeños vehículos de bajo coste, con la Feria de Muestras de Barcelona como principal escaparate de los nuevos modelos. Algunos microcoches —como el Barcino, el JBR o el BCB de Montesa— no pasaron de prototipo, otros tuvieron una producción artesanal y en el caso del Biscuter la ambición industrial de producir en cadena triunfó durante unos cuantos años.

FÁBRICAS Y TALLERES DE MICROCOCHES EN BARCELONA (1950-1956)

- 01 ALDENIS
 - 02 AUTOMACONAL
 - 03 BANCINO
 - 04 CABELLA
 - 05 CAMILO
 - 06 CONSTRUCCIONES MECANICAS CLUA
 - 07 DAVID
 - 08 FABRICA ESPANOLA DE MOTOCICLETAS Y TRICICLOS
 - 09 FURGONETA HISPANO
 - 10 HISPANO VILLERS (motor)
 - 11 HIRACAN MOTORS
 - 12 JUNIOR
 - 13 KATI
 - 14 MANUFACTURAS METALICAS NEU
 - 15 MOVILIT
 - 16 MT (Mecanismo y Elementos de Transporte)
 - 17 AMMSA (Motores y Motores, SA)
 - 18 NACIONAL R. G. (Fabrica Nacional de Automoviles, Aviones y Motores de Avion)
 - 19 ORIX
 - 20 JBR
- SENSE LOCALITZACIO:
AUTOMOCIONES FABRI-
CACION AMERICHI
MILITANS
SWO
TALLERS JARAU

DAVID

La empresa David, SA, de Josep M. Muné, presentó en 1950 un modelo de *triscooter* con mecánica propia para el reparto urbano. Se fabricaron varias versiones, incluido un turismo de dos plazas. David ya había fabricado entre 1914 y 1922 los denominados *cyclecars*, pero posteriormente se convirtió en compañía de taxis (los colores amarillo y negro de los taxis barceloneses son obra suya) y en representante de Citroën. También entró en otros negocios, como aparcamientos y servicio de grúa. Produjo vehículos entre 1952 y 1957, sin abandonar los negocios en el sector de los servicios.

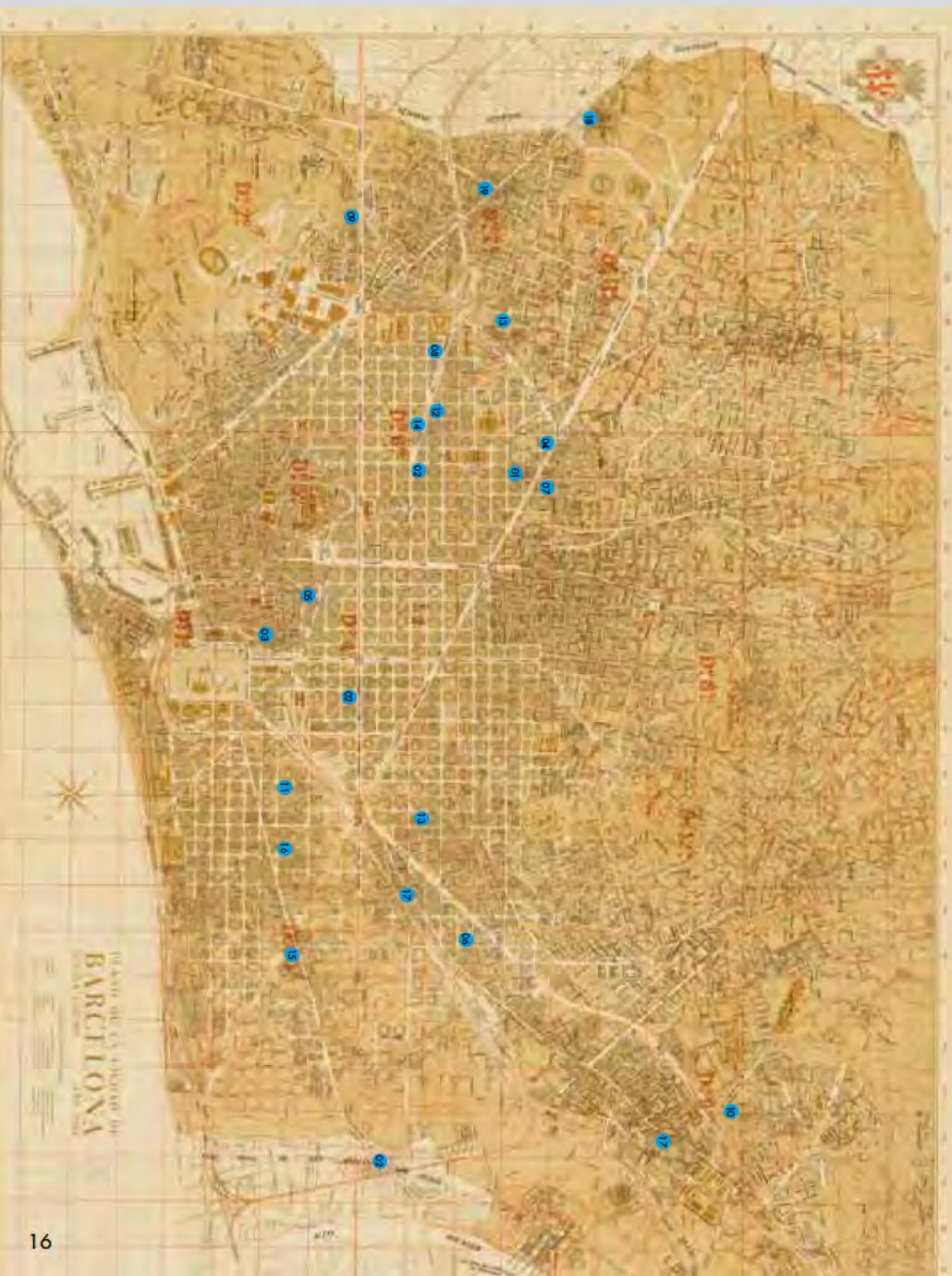


Taller de la empresa David, década de los años 50
Francesc Roig. Archivo Manuel Garriga



David de 1955
Colección Claudi Roca

Taxi David en la plaza de Catalunya, 1956
Fotografía de Pérez de Rozas. AFB



KAPI

La marca Kapi nació por iniciativa del capitán de infantería Federico Saldaña. Saldaña estaba destinado en Burgos, pero siempre consideró que Barcelona era el lugar adecuado para desarrollar su proyecto industrial. En diciembre de 1951 presentó en público su primer microcoche en la calle de Pelai. De todas las empresas que se aventuraron en la producción de microcoches, Kapi fue la que produjo más variedad de modelos y versiones, con motores de distintos fabricantes (AMC-Fita, Hispano Villiers, IRESA y Montesa). Pero su mecánica era poco fiable. Kapi fabricó hasta 1957.

Junior, 1.ª serie 3R- 197, de 1955
Colección Claudi Roca



JÚNIOR

La empresa Reina Junior, SL, de Antoni Cases, fabricaba motos y motocarros. Su taller se encontraba en la calle de Mallorca, entre la del Comte Borrell y la de Viladomat. Trabajaban en el mismo seis operarios y un encargado. Entre 1955 y 1956 construyó 16 unidades de su microcoche, con motores Hispano Villiers de 125 y 197 cc. Las primeras unidades no tenían marcha atrás ni arranque eléctrico. El proceso de fabricación era totalmente artesanal, y las carrocerías se fabricaban, también artesanalmente, en un taller de L'Hospitalet de Llobregat.

Estand de Kapi en la Feria de Muestras de Barcelona de 1952
Fotografía de Co de Triola.
AFCEC



"El Jip utilitario cuatro ruedas de Kapi"
HP Suplemento Periódico del Anuario Automovilista de España, mayo-junio 1955
Colección Eduard Esteve



MYMSA

La empresa MYMSA (Motores y Motos, SA) tenía su origen en un taller de coches Ford en el Clot, donde los hermanos Aragall iniciaron en 1953 la fabricación de motos. En 1955 presentaron en la Feria de Muestras de Barcelona su primer triciclo de reparto, un motocarro de nombre Rana y con un motor de 125 cc de fabricación propia. Dos años más tarde presentaron un modelo con un motor más potente, de 175 cc, del que se fabricaron unas 150 unidades y un prototipo de turismo. El éxito de sus productos les llevó a buscar un local más grande en Sant Andreu, en el paseo de Torras i Bages, 29-33, donde mantuvieron la fabricación artesanal hasta 1963.



Motocarro Mysa de 175 cc, de 1957



Estand de Mysa en la Feria de Muestras Barcelona de 1958
Archivo Manuel Garriga

FURGONETA HISPANO

En 1955 se presentó al público la Furgoneta Hispano, un pequeño vehículo de transporte para el reparto de mercancías con motor Hispano Villiers. La empresa Furgoneta Hispano, SA tenía sus oficinas en la Gran Vía, 246, y sus talleres se encontraban muy cerca, en la calle de Indibil. En 1958 y 1959 se presentaron nuevos modelos de la furgoneta con cambios en la carrocería y la mecánica. Las furgonetas Hispano contaban con una buena red de ventas por todo el Estado español, y se calcula que llegaron a fabricarse unas 350, con las últimas unidades producidas en 1959.



Delfin de 1956
Colección Claudi Roca



Imagen de la marca Delfin
Colección Claudi Roca

Presentación de la Furgoneta Hispano en la Feria de Muestras de Barcelona, entre 1955 y 1956. ACCC



DELFIN

Entre 1956 y 1959, la Fábrica Española de Motocicletas y Triciclos de Juli Fusté, con sede en la calle de València, 29, produjo una veintena de furgonetas para el pequeño transporte con la marca Delfin. La compañía se dedicaba especialmente a las motos, comercializadas con las marcas Fusté, JFC, Olímpic y Delfin. El diseño del Delfin estaba inspirado en el modelo Solito de la empresa francesa New Map, que fabricaba motocicletas desde 1920 y pequeños turismos y furgonetas desde 1938. Los Delfin tenían un motor Hispano Villiers de 197 cc, más grande y potente que el del Solito original, lo que obligó a modificar su parte frontal.



Tricamioneta Delfin
Colección Claudi Roca

MT

Los orígenes de MT (Maquinaria y Elementos de Transporte, SA, conocida con el nombre Maquitrans) hay que situarlos en la reparación y reconstrucción de vehículos de transporte durante la posguerra. En 1952, MT presentó un motocarro (una moto de tres ruedas que incorporaba un carro de transporte en la parte delantera) con diseño e ingeniería mecánica propios. En 1954 desarrolló un prototipo de microcoche, y en 1957 presentó un segundo modelo, del que solo llegaron a fabricarse una docena de unidades. En 1958 sacó al mercado un nuevo tipo de motocarro y, más adelante, obtuvo la licencia para la fabricación de las motos de la marca italiana Ducati.



MT de 1954
Colección Claudi Roca

AUTONACIONAL

Autonacional, SL nació en 1950 a partir de la asociación de tres empresarios, Llorenç Marco, Àngel Gill y Vicenç Fullea, con la intención de fabricar vehículos a un precio asequible. Gill y Fullea procedían de Eucort y montaron y vendieron los últimos automóviles de aquella marca a Autonacional. Muy pronto se amplió el capital y se incorporaron Benet Jofre, Damià Casanova y Josep M. Marcet —el alcalde de Sabadell—, entre otros socios. Con esta ampliación, Autonacional, SL se convirtió en Autonacional, SA y pronto se orientó hacia la producción de microcoches.

Anuncios de Biscuter Comercial y Pegasin
Archivo Manuel Garriga



Publicidad para el Biscuter. El anuncio muestra un pequeño coche púrpura con el texto 'desde todos los puntos el ESPERADO'. Incluye el logo de 'Biscuter AUTONACIONAL, S. A.' y 'Utilauto S. R. L.'. Hay un texto descriptivo: 'La fórmula a utilizar en esta ocasión es la del vehículo "utilauto" respaldado por más de 12.000 unidades en todos y al momento más moderno de la industria internacional actual.' En la parte inferior, se indica 'Véase en nuestra exposición más próxima' y 'Valencia, 135 - Barcelona'.

EL PROYECTO DE AUTONACIONAL

Autonacional empezó abriendo un taller de reparación y venta de coches en la calle de València, 127-131. Su apuesta definitiva se concretó al conocer el Biscooter, un proyecto solvente del reputado ingeniero francés Gabriel Voisin que se presentó en 1950 en la Feria de París. La orientación hacia los microcoches no fue compartida por los socios procedentes de Eucort, que abandonaron la empresa, pero la opción era decidida. Autonacional, SA contaba con suficiente financiación para crear una organización industrial capaz de producir en cadena, y con recursos para difundir la marca y popularizar el producto. La fábrica se ubicó en Sant Adrià de Besòs.



Insignias de varias secciones de la fábrica de Autonacional. Colección Eduard Esteve



Interior de la fábrica de Autonacional
Archivo Miguel Pascual Laborda

Estructura de Biscuter expuesta en la Feria de Barcelona de 1954. Archivo Manuel Garriga

EL BISCUTER

El Biscuter fabricado en la factoría de Sant Adrià no era exactamente igual que su predecesor francés. Gabriel Voisin introdujo varias modificaciones y lo adaptó a los motores Hispano Villiers producidos en Barcelona, que fueron los utilizados en todas las versiones del vehículo. Las primeras unidades, muy sencillas y sin marcha atrás, vieron la luz en junio de 1954. Las versiones posteriores fueron incorporando mejoras. Fue el microcoche más vendido en todo el Estado, y entre todos sus modelos se fabricaron unas 12.000 unidades. En 1958, Autonacional detuvo su fabricación, aunque durante cuatro años más vendió los stocks y aseguró el servicio técnico a los coches vendidos.

Biscuter Pegasín
Colección Claudi Roca



Pista de pruebas de Biscuters de Autonacional
Archivo Miguel Pascual Laborda



Anuncio de Biscuter Comercial
Archivo Manuel Garriga

Bendición de coches en la Diagonal el día de San Cristóbal, julio de 1954
Fotografía de Pérez de Rozas. AFB



Estudiantes dentro de un Biscuter en la fiesta de Santo Tomás, marzo de 1958
Fotografía de Pérez de Rozas. AFB



Hoja publicitaria de Biscuter, 1961
Colección Eduard Esteve



LA COMPETENCIA DEL BISCUTER

El principal competidor catalán del Biscuter fue el PTV fabricado en Manresa por Automóviles Utilitarios, SA (AUSA), empresa impulsada por Maurici Perramon, Antoni y Guillem Tachó y Josep Vila. AUSA presentó su primer modelo en 1956 y produjo más de 1.100 unidades de sus pequeños turismos hasta 1961. También circulaban los Isetta o «coches huevo» fabricados en Madrid con licencia del fabricante de motocicletas italiano ISO, y más tarde llegó el Goggomobil, de patente alemana y fabricado cerca de Bilbao. El Isetta tuvo menos éxito que el Biscuter en el Estado español, pero fue el más vendido a escala internacional. En Alemania fue fabricado entre 1955 y 1962 por la empresa BMW, que mejoró el vehículo.

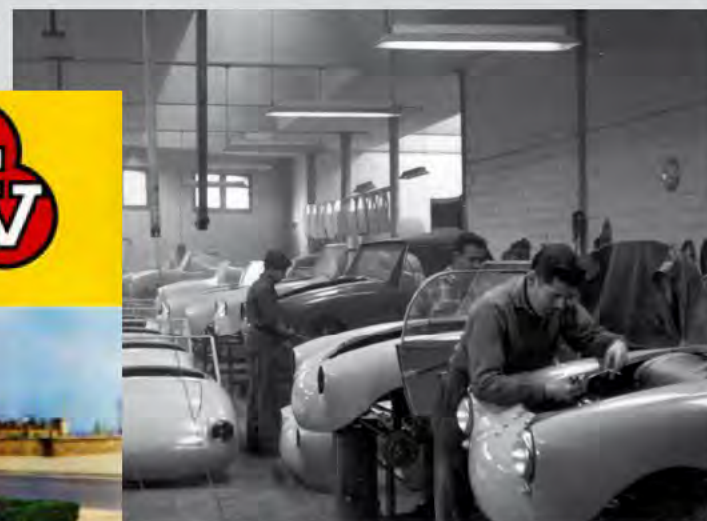


Hoja publicitaria de Isetta, 1959
Archivo Antoni Tachó



Montserrat Pons y Àngels García con un Isetta en 1958
Familia García Pons

Catálogo del PTV 250 para el mercado francés, 1959
Archivo Antoni Tachó



Taller de la empresa AUSA en Manresa, 1958
Archivo Antoni Tachó

El PTV, en la Feria de Muestras de Barcelona de 1958. Archivo AUSA



la «2-3 places»
que vous attendiez



Isetta

GARAGE SPLENDIT



Frente a la oportunidad de atender a una demanda social insatisfecha de movilidad, el saber hacer automovilístico logrado en el primer tercio de siglo y el ingenio por superar las dificultades de la posguerra alimentaron la creatividad industrial de los años cincuenta. Pese a sus limitaciones y su corta vida en el mercado, los pequeños turismos y furgonetas que hoy denominamos *microcoches* también contribuyeron a mantener la continuidad del sector de la automoción de Barcelona.

El primer SEAT 600 vio la luz en junio de 1957. Pese a las listas de espera para obtener uno de ellos y a pesar de la lentitud con que la recuperación económica, incentivada por el Plan de estabilización de 1959, se traducía en una mejora del nivel de vida de la mayoría, el nuevo vehículo pronto se convirtió en el primer coche de masas, en detrimento de los microcoches. El distrito industrial de la automoción barcelonés entraba en una nueva fase.

PROGRAMA

COLOQUIOS

Jueves 14 de febrero de 2013

La automoción en la Barcelona de posguerra. Entre las empresas y el Estado

Coloquio con Jordi Nadal y Jordi Catalan

Jueves 21 de febrero de 2013

Ingenio y emprendimiento en tiempos difíciles. Del gasógeno a las motos y a los microcoches

Coloquio con Manuel Garriga y Lluís Virós

Jueves 28 de febrero de 2013

Relatos de MYMSA, motos y microcoches realizados en Sant Andreu

Coloquio con Josep Aragall y Jaume Aragall

Jueves 7 de marzo de 2013

Microcoches y otras innovaciones en el clima económico y social de la Barcelona de los cincuenta

Coloquio con Francesc Roca y Josep M. Cortès

Jueves 14 de marzo de 2013

Los microcoches, de la historia al coleccionismo

Mesa redonda con Claudi Roca, Eduard Esteve, Antoni Fàbregas, Jaume Jubert, Ramon Pradas y Antoni Tachó

Los coloquios se iniciarán a las 18.15 h con visita libre a la exposición, seguida del diálogo con los participantes invitados a partir de las 19.00 h. Entrada gratuita. Se recomienda reserva previa.

LA EXPOSICIÓN VISTA POR...

Visitas de autor con Josep M. Cortès, Albert Cubeles, Manuel Garriga, Miguel Pascual, Claudi Roca, Antoni Tachó y Lluís Virós

Sábados 29 de diciembre, 12 y 26 de enero, 9, 16 y 23 de febrero, y 2 y 9 de marzo, de 11 a 12 h. Precio: 5,10 €

Consultar los detalles del programa de visitas en la web del museo
Capacidad máxima: 18 personas. Imprescindible reserva previa

VISITAS COMENTADAS

Sábados 22 de diciembre, 5 de enero, 2 y 16 de febrero, y 9 de marzo, de 11 a 12 h. Precio: 5,10 €

Capacidad máxima: 18 personas. Imprescindible reserva previa

PROGRAMA DE AMICS DE LA FABRA I COATS

Visitas para asociaciones y entidades, programadas conjuntamente por Amics de la Fabra i Coats y el museo

PROGRAMA ESCOLAR

Materiales educativos y visitas por la mañana o por la tarde, previamente concertadas, para centros escolares de primaria (tercer ciclo) y de secundaria, a partir del mes de enero

Duración: entre 60 y 90 minutos

El MUHBA se reserva el derecho de modificar la programación en el caso de que fuese necesario. Consultar www.museuhistoria.bcn.cat

EL INGENIO DE POSGUERRA

MICROCOCHES DE BARCELONA

El programa de la exposición, las publicaciones, los coloquios y las visitas de «El ingenio de posguerra. Microcoches de Barcelona» siguen la línea de los proyectos «Indianas 1736-1847. Los orígenes de la Barcelona industrial» (2012) y «¡Ya tenemos 600! La recuperación sin democracia. Barcelona, 1947-1973» (2010), dedicados a mostrar las continuidades y discontinuidades históricas en la actividad de Barcelona, las repercusiones en la vida de sus habitantes y los vínculos de la ciudad con el conjunto de Cataluña, Europa y el mundo.

La exposición, que podrá visitarse de diciembre de 2012 a marzo de 2013, parte de una propuesta de Amics de la Fabra i Coats y el coleccionista Claudi Roca, cuenta con su apoyo y con el del Distrito de Sant Andreu, y es la primera expresión en formato expositivo del proyecto museístico sobre ciudad y trabajo que el Museu d'Història de Barcelona desarrolla en Fabra i Coats.

Organización

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

Colaboradores

Asociación Amics de la Fabra i Coats
Distrito de Sant Andreu · Ayuntamiento de Barcelona
Claudi Roca i Casas (colección de microcoches)

Dirección del proyecto Joan Roca i Albert

Comisariado Albert Cubeles i Bonet

Adjunto técnico al comisariado Claudi Roca i Casas

Consultores Jordi Catalan Vidal · Manuel Garriga Casas

Coordinación del proyecto

Carme García i Soler

Asesoramiento y documentación

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

Coordinación de la exposición

Carmen Cazalla Ocaña · Marta Iglesias Urbano

Arquitectura y diseño gráfico

Marta Gali i Brillas · Marta Oristrell i Santamaria

Fotografía Edmond Mestres Montseny · Pep Parer

Montaje Croquis

Conservación preventiva Anna Lázaro Lucas

Marcos Acutangle, SL

Transporte

Fundació Museu de la Moto · Grues Viñolas ·

Transportes Juan Cárdenas Hurtado

Seguros Marsh, SA

Apoyo a la gestión

Sergi Benajas · Eulàlia Cartró · Montserrat Valero

Revisión lingüística y traduccions Caplletra

Audiovisual Barcelona, cuando de las motos se hacían coches

Guión Albert Cubeles i Bonet

Realización del video Enric Juste i Noé

Documentación Lluís Sales i Favà

Libro de Sala

Texto y selección de imágenes

Albert Cubeles i Bonet · Joan Roca i Albert

Diseño gráfico

Marta Gali i Brillas · Marta Oristrell i Santamaria

Impresión Belso, SL

Actividades Teresa Macià i Bigorra · Fragment

Programa escolar Imma Masdevall · Fragment

Comunicación

Àngels Bertran Gómez · Clàssic Motor Club del Bages

Diseño de elementos de comunicación

Marta Gali i Brillas · Marta Oristrell i Santamaria

Prensa Judith Samsó Soler

Atención al público Carles Mela · Iliadas team

Seguridad Senén Vallès · Metròpolis · Barna Porters · SEVIP

Mantenimiento

Servicios Técnicos del MUHBA · Distrito de Sant Andreu

Prestadores de las obras expuestas

Walter J. Anklí · Salvador Claret i Sargatal · Eduard Esteve · Pere Fernández Bori · Manuel Garriga Casas · Jaume Jubert Manzanares · Edmond Mestres · Museu de la Moto de Barcelona · Claudi Roca i Casas

Agradecimientos personales

José Acevedo · Walter J. Anklí · Jaume Aragall · Josep Aragall · Ignasi Barjau · Josep Baró Puig · Jordi Catalan Vidal · Eduard Cornet Bosch · Eduard Esteve · Pere Fernández Bori · 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 Manzanares · Euniciano Martín Hernández sdb · Antoni Martínez · Edmond Mestres Montseny · Antonio Palacín · Miguel Pascual Laborda · Maria 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

Agradecimientos institucionales

Amics de la Fabra i Coats · Arxiu 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

Imágenes

Arxiu Antoni Tachó · Arxiu AUSA · Biblioteca de Catalunya (ARCA) · Antic Car Club de Catalunya (ACCC) · Centre de Documentació del Servei d'Arqueologia · ICUB · Arxiu Comarcal del Pla de l'Estant (ACPE) · Eduard Cornet Bosch · Eduard Esteve · Arxiu Família Aragall · Família García Pons · Arxiu de la Filmoteca de la Generalitat · Salvador Fortuny · Arxiu Fotogràfic Centre Excursionista de Catalunya (AFCEC) · Arxiu Fotogràfic de Barcelona (AFB) · Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB) · Arxiu Històric Fotogràfic · Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya (IEFC) · Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) · Arxiu Manuel Garriga · Arxiu de la Moto de Bassella · Arxiu Municipal del Districte de les Corts (AMDC) · Arxiu Municipal del Districte de Sant Martí (AMDSM) · Arxiu Municipal de Lleida · Arxiu Nacional de Catalunya (ANC) · Antonio Palacín · Nico Sant Bagunyà · Arxiu SEAT · Arxiu Miguel Pascual Laborda · Arxiu dels Salesians · Arxiu de La Vanguardia

MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA

MUHBA EN FABRA I COATS

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

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

HORARIO:

De martes a viernes, de 17 a 20 h — PRECIO: 2,20 €
Sábados y domingos, de 10 a 14 h y de 16.30 a 19.30 h — GRATUITO

INFORMACIÓN Y RESERVAS:

Tel.: 932562122 (de lunes a viernes, de 10 a 14 h y de 16 a 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