

L'ENGINY DE POSTGUERRA

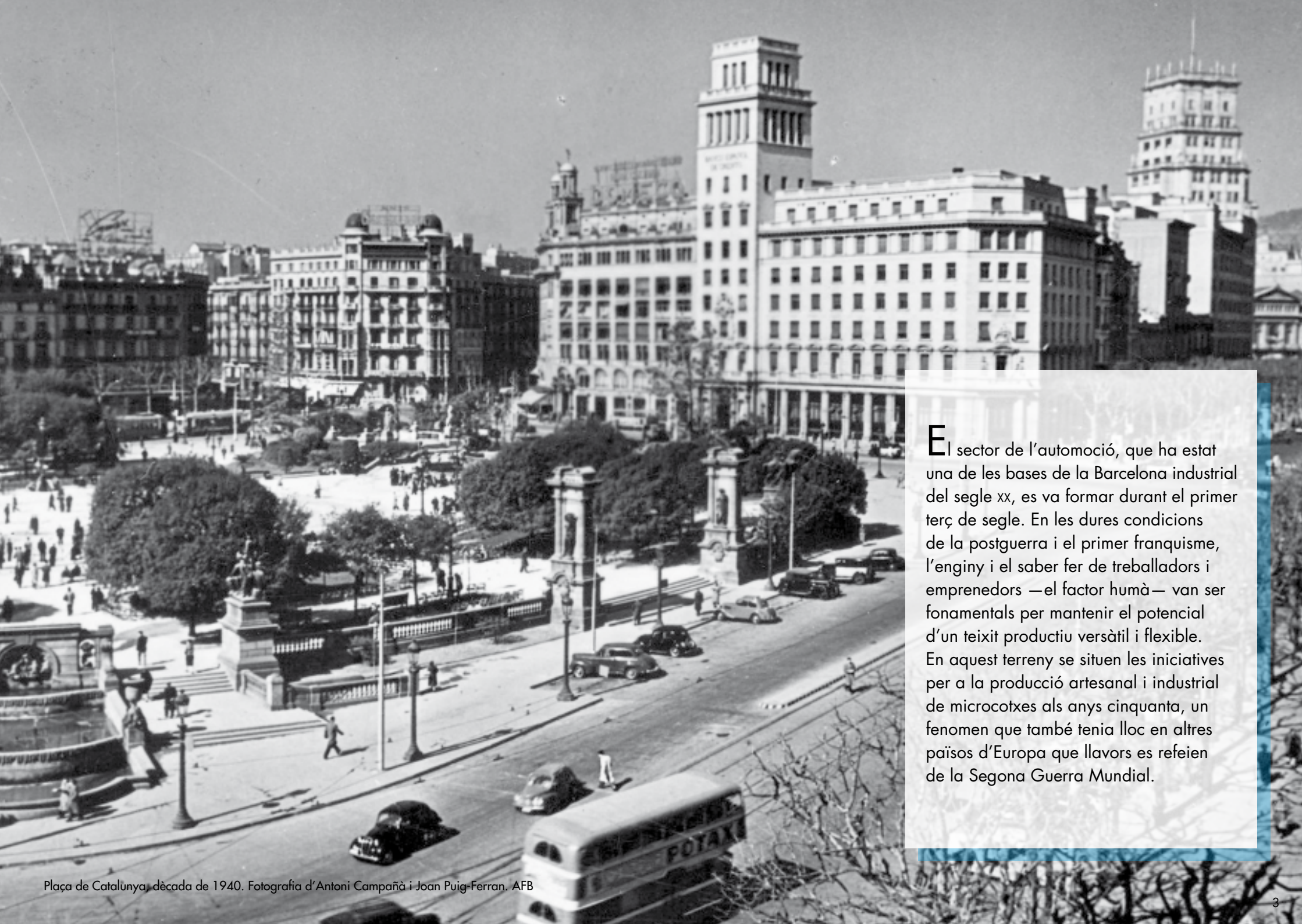
MICROCOTXES
DE **BARCELONA**



MUHBA
MUSEU D'HISTÒRIA DE BARCELONA

Ajuntament de
Barcelona





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, Fábrica de Automóviles, 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 Campdevànol. 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 Sitjes, enginyer format a França, va emprendre la fabricació del cotxe Nacional Sitjes, anomenat Popular Sitjes 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.



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

Nacional Sitjes

Fotografia de Ramon Claret i Joan Bert, 1935. ANC



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.



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

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 enginyers que feien funcionar els motors, tot i que d'una manera poc eficient.



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

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

LES RETICÈNCIES DE L'ESTAT

Inspirant-se en el dirigisme de la Itàlia feixista, el 1941 el règim de Franco va crear l'INI (Instituto Nacional de Industria) per impulsar tant una política autàrquica com el repartiment de la indústria per l'Estat, un objectiu que comportava la reducció del pes de Barcelona i Catalunya. L'INI va forçar la conversió de La Hispano-Suiza en ENASA el 1946 per dedicar la fàbrica de la Sagrera a fer camions Pegaso, va descartar la represa de General Motors Peninsular i va dificultar la importació de peces a Ford Motor Ibérica, que va deixar de fer turismes per limitar-se a muntar petits camions. Tanmateix, el potencial del districte industrial de Barcelona es va acabar imposant i SEAT, amb FIAT al darrere, va ser finalment autoritzada a instal·lar-s'hi. El 1953 sortia el SEAT 1400, però el seu preu en feia un luxe. Fins al 1957 no va aparèixer 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, president de la Diputació, dirigint-se al ministre Ramon Serrano Suñer el 15 de juny de 1939. Milà va ser destituït arran d'aquest discurs. *La Vanguardia Española*, 16 de juny 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'."

Dionisio Ridruejo
Escrito en España, 1962



Cotxe de bombers Pegaso fabricat a Barcelona, 1949
Fotografia de Pérez de Rozas. AFB

INICIATIVES A LA CIUTAT

Després de la guerra, l'empresa Sitjes 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



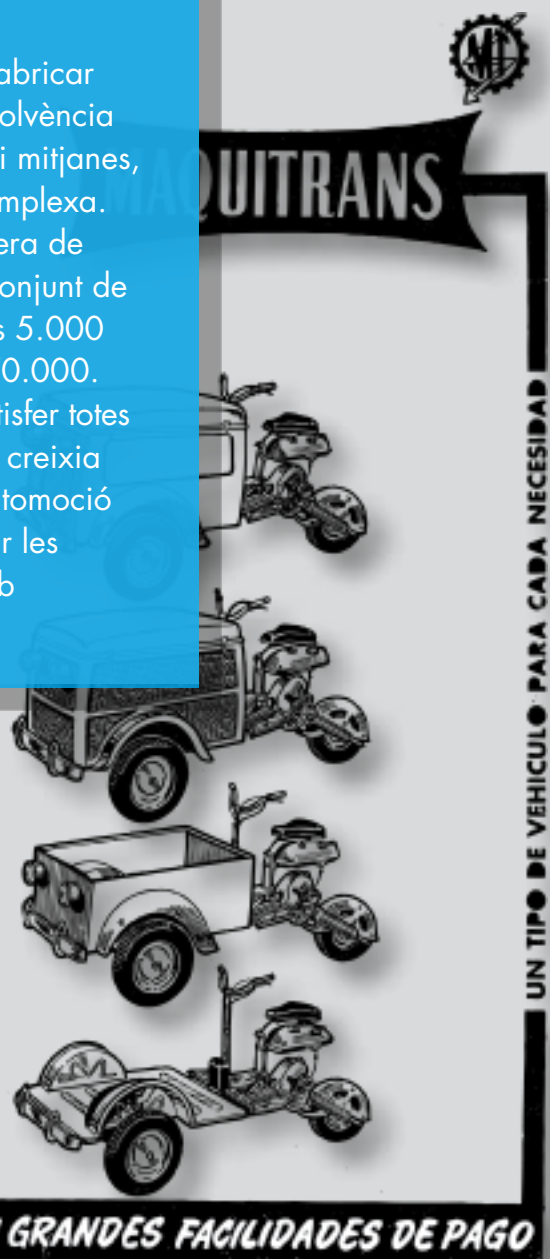
Nápoles, 124

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.



Anunci de l'empresa Maquitrans, models de motricicles. Col·lecció Claudi Roca

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-ne 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, uns anys després, els projectes per fabricar petits vehicles amb prestacions d'automòbil però amb estructura i motor de motocicleta.



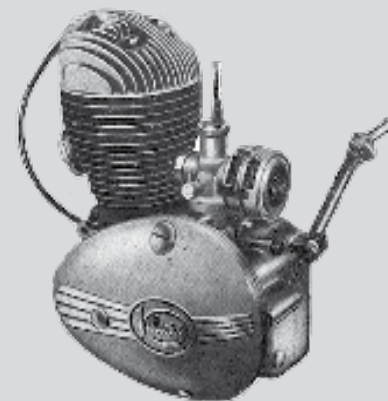
Fàbrica Montesa al carrer de Còrsega, amb Pere Permanyer al centre del grup, 1940 - 1945
Fotografia de Josep Brangulí. Arxiu Museu de la Moto de Bassella



Anunci de l'empresa Audenis, tricycle 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

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.

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

- 01 AUDENS
- 02 AUTONACIONAL
- 03 BARCINO
- 04 CATELA
- 05 CAMILO
- 06 CONSTRUCCIONES MECANICAS CLUA
- 07 DAVID
- 08 FABRICA ESPANOLA DE MOTOCICLETAS Y TRICICLOS
- 09 FURGONETA HISPANO
- 10 HISPANO VILLERS (mobal)
- 11 HIRACAN MOTORS
- 12 JUNIOR
- 13 KARI
- 14 MANUFACTURES MECANICOES AEU
- 15 MOVILITIL
- 16 MIT (Maquinaria y Elementos de Transporte)
- 17 AMMSA (Motos y Motos, SA)
- 18 NACIONAL R. G. (Fabrica nacional de automoviles, oximos y motos de ovoidal)
- 19 CMX
- 20 BR
- SENSE LOCALITZACIO:
AUTOMOVILES FABRI-
CACION AMMERICH
MUSTANG
SIMO
TALLERS ARAU

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



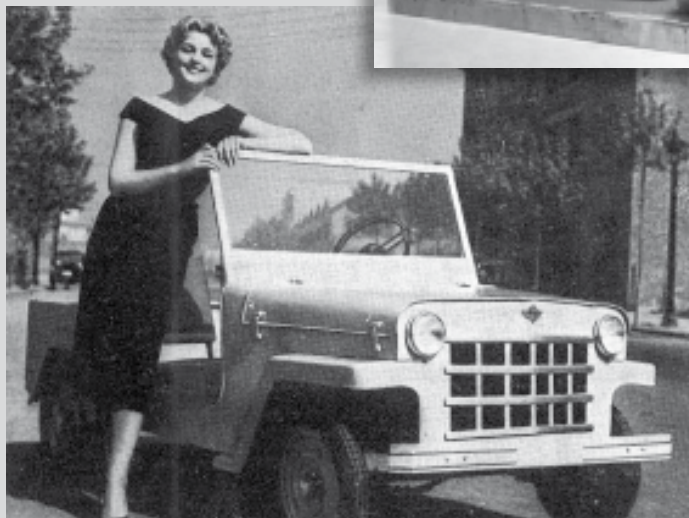
JÚNIOR

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.

Estand de Kapi a la Fira de Mostres
de Barcelona de 1952
Fotografia de Co de Triola.
AFCEC

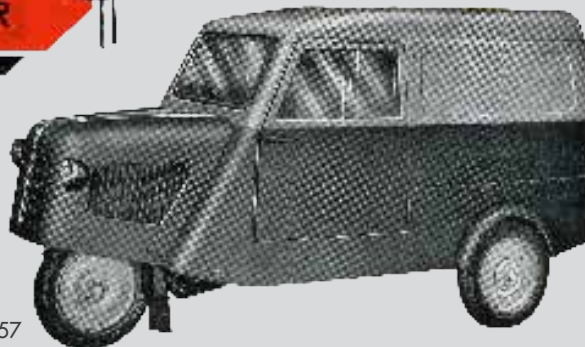


El "Jip utilitario cuatro ruedas
de Kapi"
HP suplemento periódico del anuario
automovilista de España, maig-juny 1955
Col·lecció Eduard Esteve



MYMSA

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.



Motocarro Mysa de 175 cc, de 1957



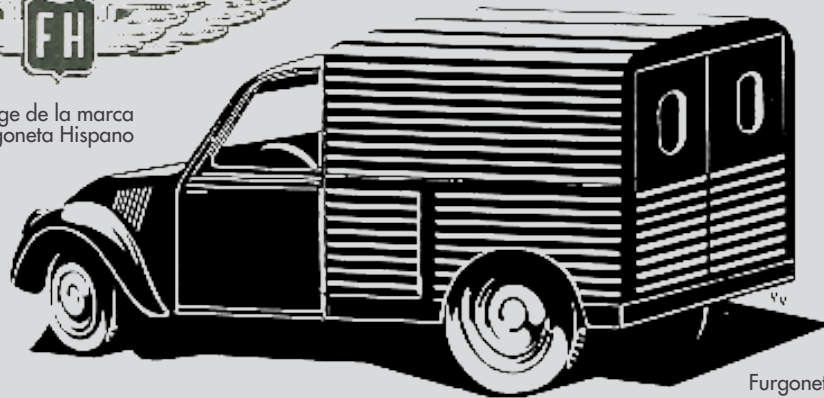
Estand de Mysa a la Fira de Mostres de
Barcelona de 1958
Arxiu Manuel Garriga

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



Furgoneta Hispano
Col·lecció Claudi Roca



Delfín de 1956.
Col·lecció Claudi Roca



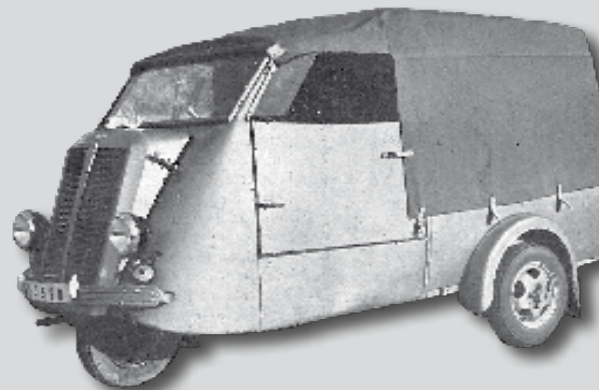
Imatge de la marca Delfín
Col·lecció Claudi Roca

Presentació de Furgoneta Hispano a la Fira de mostres de Barcelona entre 1955-56. ACCC



DELFIN

Entre 1956 i 1959, la Fábrica 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.



Tricamioneta Delfín
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.



MT de 1954
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.

Anuncis de Biscuter Comercial i Pegasín
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'Eucort, 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.



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



Interior de la fàbrica d'Autonacional
Arxiu Miguel Pascual Laborda

Estructura de biscooter exposada a la Fira de Barcelona de 1954. Arxiu Manuel Garriga

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 marca 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 Pegasin
Col·lecció Claudi Roca



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



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



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.

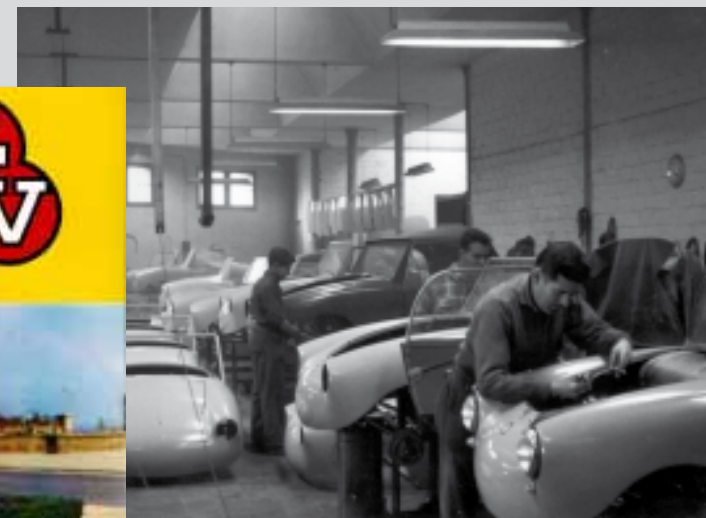
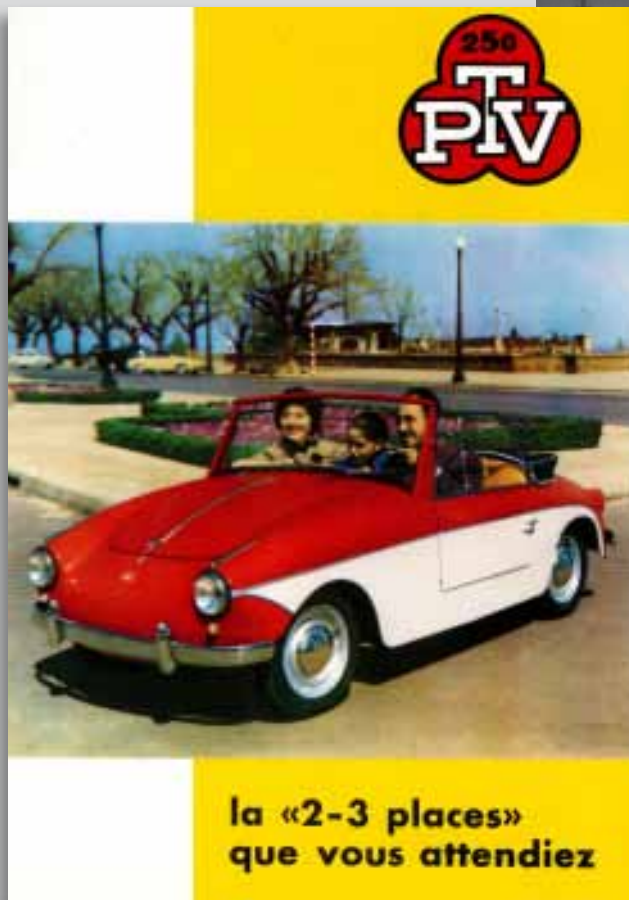


Full de publicitat d'Isetta, 1959
Arxiu Antoni Tachó



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

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



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



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



Isetta

GARAGE 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 Esteve, 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, publicacions, col·loquis i visites "L'enginy de postguerra. Microcotxes de Barcelona", segueix la línia dels projectes "Indiànes 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, de desembre de 2012 a març de 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 Cazenueve 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 Santamaria

Fotografia

Edmond Mestres Montseny · Pep Parer

Muntatge

Croquis

Conservació preventiva

Anna Lázaro Lucas

Emmarcat

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 Santamaria

Impressió

Belso, 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 Santamaria

Prensa

Judith Samsó Soler

Atenció al públic

Carles Mela · Iliadas 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

Jóse 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 · Miguel

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

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

Antoni Segura · Estanislao Soler i Rafart · Antoni Tachó

Agraïments institucionals

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

Imatges

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'Estany (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 Basella · 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

MUHBA A FABRA I COATS

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

Espai Josep Bota
C/ 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 (dl-dv 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