

El surgimiento de una industria

La industria del automóvil en Barcelona ha evidenciado mayor eficiencia que otros sectores frente a las crisis económicas que han debido soportarse desde los inicios de la segunda revolución industrial. Las empresas que han sido capaces de preservar óptimas estrategias de escala y la empatía hacia las nuevas tecnologías se han afianzado y se han constituido de nuevo en polo de atracción para innumerables actividades económicas y sociales.



AGFB

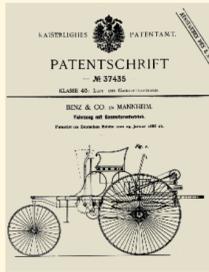
1860-1900: del caballo al motor de combustión

Se inicia la era del automóvil. No existen todavía grandes empresas, y el diseño de las máquinas es realizado en talleres por ingenieros y científicos. Son los años de los inventos tecnológicos y las soluciones prácticas, tiempos de dura competencia entre vaperistas y partidarios del motor de combustión. Las pautas vienen marcadas por los cartujes y la tecnología del vapor. Por las ciudades empiezan a circular ruidosas máquinas, pero la escasez de carreteras, de legislación y de fuentes de energía asequebles ralentiza su implantación. Aunque, al principio, la automoción se

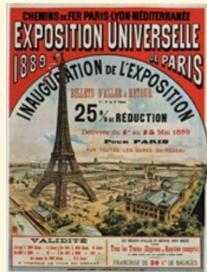
decanta por el transporte comercial y por el colectivo, a finales del siglo XIX, el interés por el transporte privado es ya prioritario. En este periodo nacen las carreras automovilísticas y se fundan las primeras grandes marcas de automóviles: Benz (1890), Peugeot (1896), Opel, Renault (1898), FIAT, Buick. En Barcelona se crea la primera marca de coches española, La Cuadra (1899).

Noticias de pioneros del automóvil

- 1769.** Nicolas-Joseph Cugnot construye el primer vehículo de vapor.
- 1839.** Robert Anderson concibe el primer vehículo eléctrico.
- 1886.** Carl F. Benz crea el primer vehículo con un motor de combustión interna.
- 1889.** En la Exposición Universal de París se presenta por primera vez el automóvil al público.



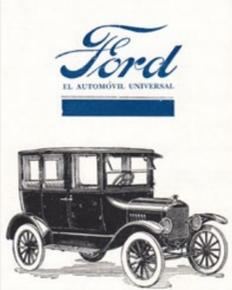
Patente de automóvil Benz, 1886



Cartel de la Exposición Universal de París, 1889. AGFB

1900-1939: la forja de un nuevo producto

Si la Europa industrial fue el nido tecnológico que favoreció el nacimiento del automóvil, desde principios del siglo XX, los Estados Unidos lideran la industria automovilística. Los nuevos yacimientos petrolíferos y la industria química fueron factores importantes, pero los realmente determinantes fueron el gran mercado de que disponían, la estrategia exportadora y haber hecho del coche un producto asequible gracias a la implantación de nuevas organizaciones de la producción y del trabajo, como el sistema de producción en línea introducido por la Ford en 1913 o el esloianismo, que permite a la General Motors ofrecer una gama de modelos muy diversa a mediados de los años 1920. A partir de 1920, surgen por todas partes ininidad de marcas, pero tres de ellas se erigen en patrón: la Ford (1903), en la estrategia del coche popular, la Rolls Royce (1906), como marca de lujo, y la Bugatti (1909), como modelo de coche deportivo. Sin embargo, la crisis de 1929 ralentiza el sector, y ello conlleva la fusión o la desaparición de marcas, la adopción de estrategias para abaratar costes y la apuesta por mercados internacionales.



Publicidad de la Ford en el Salón del Automóvil, 1924. AGFB

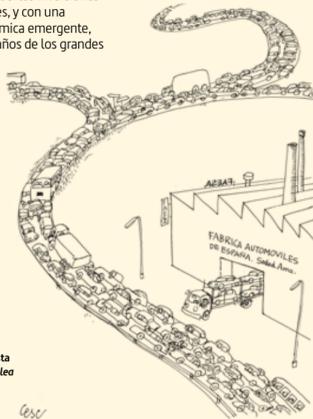


Anuncio de Oldsmobile, 1938. AGFB

1945-1973: un mundo sobre ruedas

Tras la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), los Estados Unidos se convierten en la gran potencia económica mundial. Superada la primera posguerra en el mundo occidental, la industria del automóvil, reconstruida tras la crisis de 1929, vive un periodo de expansión sin precedentes, con un mercado americano en abierta recuperación, una Europa voluntariosa y fuertes inversiones estadounidenses, y con una potencia económica emergente, Japón. Son los años de los grandes

coches para las clases medias americanas y de los utilitarios para europeos y japoneses. Mientras el mercado americano presenta modelos como el Ford Super Deluxe (1946) o el Cadillac Coupe DeVille (1955), en Europa circulan los Citroën 2CV, los Mini Austin Rover (1959), los Trabant 601 (1960) o los Renault 4 (1961). No obstante, la crisis energética de 1973 genera una recesión económica global, que incide especialmente en el sector del automóvil. España, aunque se suma al boom del automóvil, lo hace con retraso, desde principios de 1960, debido a la Guerra Civil (1936-1939) y a la autarquía económica del franquismo.



Chiste de Cesc. Revista clandestina, Asamblea Obrera. CCOO de la SEAT. AMSEAT

1974-1995: eficiencia y robotización

La crisis energética de 1973 colapsa la industria automovilística. El boom de los años precedentes y la emergencia de mercados en los países de la órbita socialista y del Tercer Mundo se ven desacelerados. Se producen aumentos de los costes de producción y descensos de los rendimientos económicos. Entre los años 1979 y 1983, la caída de las ventas es del 30%. Para fabricante y usuario, el coche es ahora un producto caro de fabricación, de compra y de conducción. La industria

reaccionará reduciendo los costes de producción, deslocalizando las fábricas, fusionando marcas y realizando grandes inversiones en la búsqueda de nuevos mercados y de mayor eficiencia energética. Las marcas automovilísticas ajustan su producción a las necesidades del mercado y diseñan automóviles más funcionales, como los monovolumenes o los deportivos compactos. De este periodo de ajuste y de inversiones tecnológicas nace el proceso de robotización en las industrias del sector, con especial intensidad en Japón y en Corea del Sur. Nos hallamos en la antesala de la revolución tecnológica de principios del siglo XXI.



FOIM, 1968. AGFB

Las raíces de la industria del automóvil a Barcelona

Un estandarte de la segunda revolución industrial

La segunda revolución industrial se vivió intensamente en Barcelona y su periferia. La herencia recibida –experiencia en el oficio, diligencia empresarial y espíritu innovador– abrió las puertas a las innovaciones tecnológicas (motor de explosión, química orgánica) y al uso de las nuevas fuentes de energía (petróleo, gas y electricidad). La industria de la automoción es producto de ese proceso de diversificación industrial e internalización de la economía y del comercio.



Ilustración de una fábrica, 1929. AGFB

Llega el automóvil

Barcelona participó desde el principio en el desarrollo y la implantación de la industria mundial del automóvil, y esta industria, al contrario de lo que sucedió en otros sectores de la economía, fue impulsada por empresarios y financieros del país.

La escasez de petróleo y de gas condujo a la producción de energía hidráulica, y los capitales extranjeros dispusieron de facilidades para invertir en sectores estratégicos, como el químico. Asimismo, la óptima situación geográfica de la ciudad resultó reforzada con obras de infraestructuras: carreteras, vías ferroviarias y el puerto. Tal esfuerzo dio sus frutos: Barcelona y su entorno se consolidaron como un distrito industrial importante.



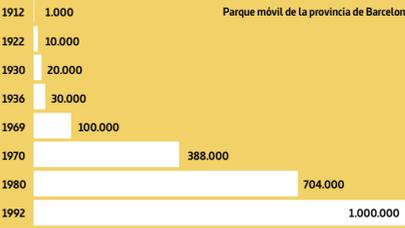
Acción de la empresa Hispano Suiza, 1918

Paradigma de la modernidad

En 1901 Pere Romeu i Borràs, propietario de Els Quatre Gats, reemplaza de las paredes del local el cuadro de su amigo Ramon Casas en que aparecen ambos montados en un tándem por otro en que viajan en coche a toda velocidad. Es un claro signo de los nuevos tiempos que corren. En una taberna, nido de artistas modernistas, los motores de combustión dan alas al futuro.



Ramon Casas y Pere Romeu en un automóvil. Ramon Casas, 1901. MNAC



- GUÍAS DE HISTORIA URBANA DEL MUHBA
1. BARCINO/BCN
 2. GAUDI/BCN
 3. DIAGONAL/BCN
 4. PARCS/BCN
 5. GÓTICO/BCN
 6. AGUA/BCN
 7. BARRAQUES/BCN
 8. DEFENSA 1936-39 / BCN
 9. ORIENT/BCN
 10. SEAT 1950-65/BCN
 11. POBLENOU/BCN
 12. TEATRES/BCN
 13. COOPERATIVES 1842-1939/BCN
 14. INDIANES 1736-1847/BCN
 15. REREGUARDA/BCN
 16. ROMÁNICO S. XI-XIII / BCN
 17. CALL/BCN
 18. BALCONADA/BCN
 19. INDIANS 1835-1888 / BCN
 20. MACOSA/BCN
 21. II GUERRA MUNDIAL 1939-1945/BCN
 22. LA MAQUINISTA/BCN
 23. PUIG I CADAFALCH/BCN
 24. SEXUALITATS A.XX/BCN
 25. AIGUA KM ZERO/BCN

© de la edición MUHBA, 2019 1ª edición: mayo 2019

AUTORÍA Marià Hispano Vilaseca REVISIÓN Tomás Fernández de Sevilla COORDINACIÓN EDITORIAL Marta Iglesias y Ana Shelly

FOTOGRAFÍA: Alamy Stock Photo, Archivo Francesc Prieto, Archivo General de Fira de Barcelona (AGFB), Archivo Memorial SEAT (AMSEAT), Archivo Nacional de Catalunya (ANC), Archivo Marià Hispano Vilaseca (AMHV), Archivo mNACTEC, Bibliothèque Nationale de France (BNF), Museo Estatal de Historia de Moscú, Museo Municipal Can Xirreda (MMCX Sant Felu de Codines), Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC), Warner Bros. Imagen de cubierta: ilustración de la VI Feria de Muestras de Barcelona, 1933. AGFB

DISEÑO, MAQUETACIÓN Y PLANIMETRÍA: Carlos Ortega y Jaume Palau

1895
En Estados Unidos se edita la revista de coches *The Horseless Age*. Con la aparición de los automóviles, muere la civilización del caballo.
Wikicommons

1904
La escritora y sufragista Emilia Pardo Bazán se subió a un automóvil para reivindicar la igualdad de género.
Sant Felu de Codines, c. 1920. MMCX Sant Felu de Codines

1917
En las revoluciones de México (1910) o de Rusia (1917), los vehículos transportan ideas y combate.
Dibujo infantil, Rusia 1917. Museo Estatal de Historia de Moscú

1914
El cine y el automóvil se convierten en el paradigma de la modernidad. Charlie Chaplin ideó el papel de su clásico personaje, el de un vagabundo con sombrero en la película *Kid Auto Races at Venice*.

1925
Gobernantes y magnates utilizan el coche como símbolo del poder.
Rolls Royce Phantom (1925) en Barcelona, 1929. Autor: Bert. AGFB

1928
El Manifiesto Amarillo, declaración surrealista firmada por Salvador Dalí, Lluís Montanyà y Sebastià Gasch, en uno de sus puntos menciona el Salón del Automóvil.
Automóvil Flecha de Oro, 1929. AGFB

1934
Los taxis se han convertido en emblema de las ciudades. En Barcelona, son de color amarillo y negro desde 1934.
Taxi de la marca David. Autor: Enfo / Wikicommons

1935
Los automóviles se erigen en patrones de tecnología y funcionalidad, pero también de belleza.
Citroën DS. AGFB

1948
El coche se concibe como un espacio privado y un faro de libertad. El escritor J. Kerouac empieza a escribir la novela *En la carretera*.
Wikicommons

1957
El SEAT 600 es el primer coche de las clases populares de España.
Familia Prieto Rius, 1960. Archivo Francesc Prieto

1964
Velocidad y tecnología. El automóvil es el caballo del héroe de los nuevos westerns.
Matrícula del automóvil de James Bond, 1964. Alamy Stock Photo

1982
Se generan miles de imágenes de cómo van a ser los automóviles del futuro.
Blade Runner, 1982. Warner Bros

1982
Se generan miles de imágenes de cómo van a ser los automóviles del futuro.
Blade Runner, 1982. Warner Bros

1982
Se generan miles de imágenes de cómo van a ser los automóviles del futuro.
Blade Runner, 1982. Warner Bros

1982
Se generan miles de imágenes de cómo van a ser los automóviles del futuro.
Blade Runner, 1982. Warner Bros

La vitalidad de la industria auxiliar de la automoción
Empresas constructoras de vehículos y de la industria auxiliar presentes en la FOIM de 1956 (Barcelona y Área Metropolitana).

- Industrias de componentes y accesorios
 - Transmisiones
 - Decoración
 - Cabelado
 - Columna de dirección
 - Asientos
 - Tratamiento de adhesivos
 - Depósito
 - Estampación
 - Matricería y utilidades
- Empresas de la industria de la automoción
 - Autonacional, S.A. (Biscuter)
 - Construcciones Metálicas Clúa
 - David Autos Fabricación, S.A.
 - Industrias Kapi
 - SEAT
 - Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. (ENASA)
 - Nacional Motor, S.A. (Derbi)
 - Motor Ibérica, S.A. (Mymisa)
 - Construcciones Metálicas Alfaro
 - Industrias Dami
 - Industrias Narcla
 - Maguaria Cine-matográfica, S.A. (OSSA)
 - Motocicletas EVYCSA
 - Motorhispania
 - Motores y Motores, S.A. (Mymisa)
 - Permanyer, S.A. (Montesa)
 - Industria Ciclista Solà (Ducson)
 - Viuda de Antonio Sitjes

257 empresas de componentes representadas en la FOIM

18 empresas constructoras representadas en la FOIM

Un puntal de la economía
El automóvil, una suma de componentes

El automóvil como producto industrial es mucho más que un vehículo con motor y cuatro ruedas. Está compuesto por una gran cantidad de elementos y accesorios, buena parte de los cuales los proveen las industrias auxiliares del sector.

- Oldsmobile presenta un automóvil con cuantakilómetros (1901)
- Se incorporan sistemas de navegación por satélite GPS a los coches (1995)
- Carl F. Benz inventa el motor de combustión (1886)
- La empresa Osram presenta una lámpara para luces largas y cortas (1924)
- Se ponen a la venta coches con frenos en las cuatro ruedas (1910)
- AEG inventa un encendedor eléctrico de cigarrillos para los coches (1906)
- Mercedes-Benz patenta el airbag como sistema de seguridad pasivo (1971)
- Mary Anderson crea el limpiaparabrisas (1915)
- La empresa Packard idea la disposición en H del cambio de marchas (1902)
- Dupont inventa la pintura en spray de secado rápido (1924)
- La empresa Robert Bosch GmbH patenta el sistema antibloqueo de ruedas (ABS) (1936)
- J. B. Dunlop crea el neumático con cámara de aire (1888)
- P. Tucker proyecta el cinturón de seguridad para los coches (1948)

ACCESORIOS ELECTRICOS
Howden

ACCESORIOS ELECTRICOS
Howden

La industria del automóvil en Barcelona: un sector estratégico

Desde finales del siglo XIX, Barcelona participa en el nacimiento de la industria del automóvil desde una creciente modernidad. No se movilizan solo recursos empresariales, sino también científicos, tecnológicos y culturales. Sin embargo, la Guerra Civil española (1936-1939) truncará todos estos sueños y esfuerzos. A pesar de la posguerra, la represión política y un régimen económico autárquico, Barcelona conservará una red de pequeñas y medianas industrias del metal que posibilitarán el renacimiento del sector de la automoción cuando la economía sea liberalizada en 1959, aunque fue el establecimiento de SEAT (1950) el que dio al distrito industrial de la automoción una dimensión suficiente para consolidar su existencia. Pero las dificultades aparecen de nuevo a mediados de los años 1970 debido a la crisis energética y a la internacionalización del sector. Una dura reconversión industrial, aportaciones sindicales y la compra de marcas nacionales deficitarias por parte de multinacionales posicionan nuevamente la industria del automóvil en condiciones de competir en una economía global y tecnológica. A principios del siglo XXI, el sector de la automoción vuelve a ser uno de los pilares económicos de Barcelona y su Área Metropolitana: atrae inversiones extranjeras, dispone de capacidad tecnológica e invierte en desarrollo científico, y al mismo tiempo se inserta en la red de las industrias globales de la automoción.

Visionarios (1888-1900)

Pese a la escasez de materias primas, Barcelona participa en la forja de la tecnología y la industria internacional del automóvil desde el principio.



Francesc Bonet, Barcelona 1890

La época de oro (1901-1935)

Es la época dorada de la industria del automóvil. Marcas como Hispano Suiza, Elizalde o David construyen vehículos de gran calidad, aunque solo las marcas americanas instaladas en Barcelona (Ford y General Motors) logran producir en línea. La falta de tecnologías, la escasa demanda interna y la falta de modelos de automóviles populares, entre otras, son las causas de la debilidad del sector. En 1927, Barcelona mueve el 68% del capital de la industria de la automoción en España.

políticas liberales de protección arancelaria, de requerimiento de producción doméstica o de limitación del número de licencias de producción, favorecen la mejora de la productividad industrial. La SEAT, filial de la FIAT, constituye el máximo exponente del desarrollismo económico del país, y su modelo 600 es el coche de las clases populares. SEAT, FASA-Renault (1951) y Citroën Hispania (1958) motorizan España.



Renault 4CV, 1957. AM+V

Hacia un mercado internacional (1974-1986)

Con la eliminación de las trabas proteccionistas, las políticas liberales posibilitan la entrada de otras marcas extranjeras. Fábricas como las de Ford (1976) u Opel (1982) representan empresas modélicas de un sector que internacionaliza sus mercados. Con el ingreso del país en la Comunidad Económica Europea, toda la industria, también la de la automoción de Barcelona, se ve afectada por la aplicación de un duro plan de reconversión.



Estand de la Ford, Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, 1976. ACFB

Un futuro tecnológico (1987-2000)

Tras sufrir la crisis energética de 1973 y la mundialización del mercado automovilístico, la apuesta del sector favorece las estrategias exportadoras, la inversión en I+D y la mejora de la productividad a través de la robotización de las empresas. La desaparición de algunas marcas y la integración de otras en grupos multinacionales facilitan la reconversión. Así, SEAT pasa a formar parte del Grupo Volkswagen (1986); Motor Ibérica, de Nissan (1987) y Pegaso, de Iveco (1990).



Instalaciones de la SEAT en Martorell, 1995. AMSEAT

Las calles se llenan de coches (1960-1973)

Cuando en 1959, el Gobierno franquista aprueba el Plan de Estabilización Económica, las

Protagonistas de la historia

Toda historia tiene sus protagonistas. La industria y la cultura del automóvil en Barcelona la han construido hombres y mujeres a lo largo de los años. Desde una sólida alianza, visionarios, deportistas, científicos y emprendedores posibilitaron los inicios de esta actividad. Eran empresarios como Emilio de la Cuadra, Francesc Batlló o los hermanos Armangué; ingenieros como Vilfred Ricart y Marc Birkigt; o automovilistas como Paco Godia. Asimismo,



Manifestación de los trabajadores de SEAT, 1977. Fondo PSUC, ANC

la automoción se convirtió en un ámbito pionero para la reivindicación de género. La mujer luchó para poder conducir y también como trabajadora de un sector donde el movimiento obrero se implantó con fuerza en las grandes fábricas, y a menudo se constituyó en referente social y político. Estos hombres y mujeres son el principio y la raíz de una actividad económica y de una cultura que, tras 150 años, sigue muy viva, y preserva para Barcelona una de las capitalidades de la industria del automóvil del sur de Europa.

La fábrica: del Ensanche a la Zona Franca

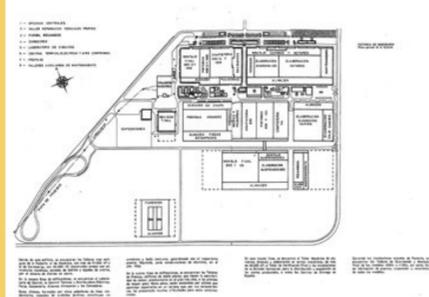
En sus inicios, la industria del automóvil en Barcelona se instala en pequeños talleres mecánicos, que, progresivamente, se irán ampliando. Estos talleres y fábricas ocupan primero el Ensanche de Barcelona y luego los barrios industriales de Sants y Sant Martí. Elizalde, instalará su gran fábrica en el paseo de Sant Joan, mientras que la Hispano Suiza, en 1906, trasladará sus instalaciones del paseo de Sant Joan al barrio de



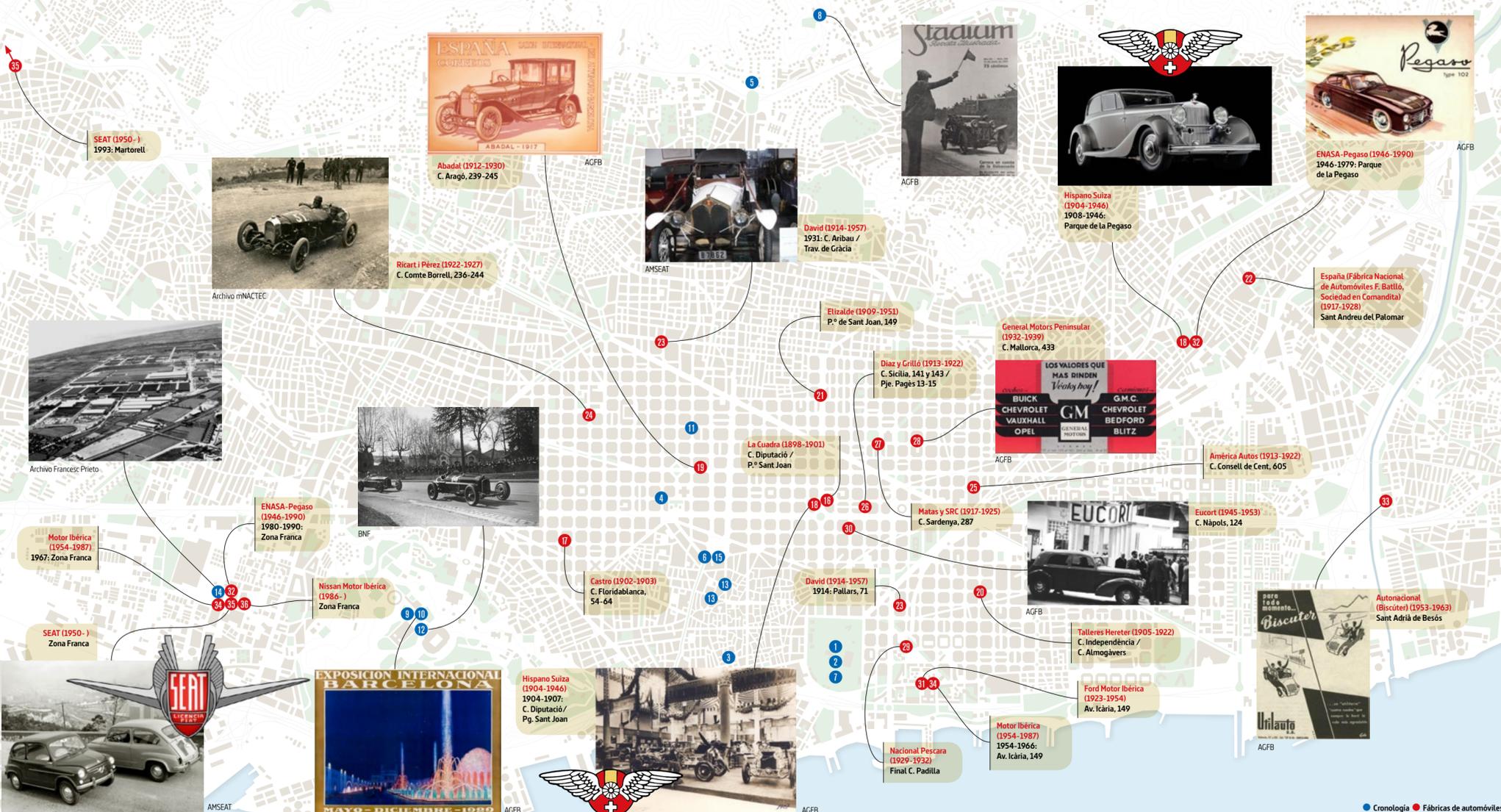
Reloj de marcar horario de la SEAT, c. 1958. Archivo Francesc Prieto

La Sagrera. Se trata de espacios fabriles planificados como grandes talleres, a los que todavía les queda muy lejos la organización del trabajo en línea. Por su parte, Ford y General Motors, de raíz norteamericana, si racionalizan sus empresas para obtener una mayor productividad. Desde los años 1920, una serie de industrias auxiliares irán tejiendo un distrito industrial que englobará el Área Metropolitana de Barcelona. El otro gran espacio industrial que se

consolida durante la primera mitad del siglo xx es la Zona Franca de Barcelona. En 1953, la SEAT inaugura una fábrica moderna, junto al puerto y dentro del distrito industrial del sector de la automoción. También se instalan allí otras empresas, como Motor Ibérica u OSSA, por lo que se constituye un auténtico polo industrial de la automoción. Desde finales del siglo xx, más allá del uso sectorial que se dá al territorio, las nuevas tecnologías de la comunicación destacan como la herramienta imprescindible para una producción y un mercado globales.



Plano de la fábrica SEAT, 1968. Archivo Francesc Prieto



● Cronología ● Fábricas de automóviles

Cronología. De la Exposición Universal al siglo XXI

1888. La Exposición Universal se convierte en el origen de la Barcelona moderna.



Plano de la Exposición Universal de Barcelona 1888. ACFB

1889. Francesc Bonet i Dalmau construye el primer vehículo nacional con motor de explosión.

1899. Emilio de la Cuadra funda en Barcelona la primera fábrica española dedicada a la construcción de automóviles.

1899. Se celebra en Barcelona la primera carrera de motocicletas, automóviles y bicicletas de la península.

1899. Nace en Barcelona la revista *El Automovilismo Ilustrado*.

1906. Se crea el Automóvil Club de Barcelona. En 1910 pasa a llamarse Real Automóvil Club de Cataluña (RACC).

1907. El primer vehículo matriculado en Barcelona (B-1), perteneciente a Ruperto Garriga-Nogués, corresponde a un modelo de Berliet.

Se acuerda la celebración de San Cristóbal como patrón de los automovilistas.

El Ayuntamiento crea un cuerpo de la Guardia Urbana para ordenar el tráfico.

1912. Martí Vidal Pedrola es el primer taxista autónomo de Barcelona.

1914. El 24 de mayo se celebra la Primera Copa Tibidabo.

1916. Lluís y Frederic Armangué realizan el trayecto Barcelona-Madrid-Barcelona en poco más de 28 horas.

Se crea la Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona.

1919. Se celebra el I Salón del Automóvil de Barcelona, en el palacio de Bellas Artes, del parque de la Ciutadella.

Se funda la Peña Rhin, uno de los clubes de automovilismo más destacados.

1919. En España, por primera vez, las exportaciones de vehículos superan a las importaciones.

1923. El aumento del precio del petróleo genera una crisis energética mundial.

1924-1996. Internacionalización del sector de la automoción y pujanza del automóvil asiático.

1975. Muere Francisco Franco; se inicia la transición democrática en España.

1976-2010. Proceso de desindustrialización en Cataluña y en España.

1984. SEAT fabrica el modelo Ibiza, el primer coche español de gran producción.

1986. El INI cede el control mayoritario de SEAT a Volkswagen. Adhesión de España a la CEE. Nace Nissan Motor Ibérica.

1990. Iveco compra ENASA.

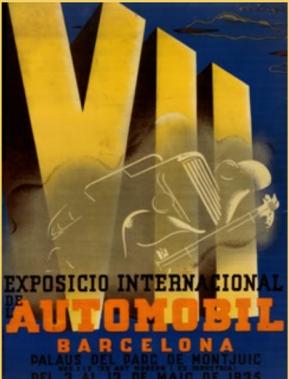
1991. Se inaugura el Circuito de Cataluña, en Montmeló.

1993. SEAT inaugura nuevas instalaciones industriales en Martorell.

1998. En Barcelona se firma el Pacto por la Movilidad, en el que participan diferentes sectores sociales y económicos.

2002. Barcelona se consolida como centro tecnológico y del diseño del automóvil.

1919-1929: cien años del Salón del Automóvil. Industria, comercio y ciudadanía



ACFB

Desde la revolución comercial de finales del siglo XIX, el aumento del consumo de bienes ha venido acompañándose de plataformas de comunicación nuevas, como los salones monográficos, la publicidad o el periodismo especializado. El Salón del Automóvil de Barcelona ha sido desde sus inicios, en 1919, la principal galería barcelonesa donde poder captar el automóvil desde las vertientes industrial, tecnológica y del diseño, proyectando un espacio de complicidad entre la industria, el comercio y la afición de la ciudadanía por el mundo del motor.



ACFB

1929. Exposición Internacional de Barcelona: los automóviles de diseño futurista y los deportivos maravillan al público.

Se crea el Patronato de Automóviles y Carreteras, que vela por la calidad de las calzadas.

Se instala el primer semáforo en Barcelona, en el cruce de las calles de Balmes y de Provença.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.

1931. El Ayuntamiento de Barcelona organiza la circulación y redacta los reglamentos de tráfico.