

Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret

*Propuesta para una nueva
presentación*

Clara I. López Basanta
Màster de Gestió del Patrimoni Cultural
Curso 2010/12
Universitat de Barcelona

Tutora: Dra. Rosa M. Creixell



AGRADECIMIENTOS

Dra. Rosa M. Creixell, tutora de este proyecto, por encauzarlo una y otra vez y llevarlo a buen puerto.

Salvador Claret i Sargatal, director de la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret*, por la oportunidad que me ha brindado de poder profundizar en una colección tan magnífica.

Crisitna Soler (*Fundació Museu de la Moto*) y **Cristina Mayoral** (*Museu de Joguets i Autòmats de Verdú*), por el tiempo dedicado a mis dudas y consultas.

Albert Puy Subirada, arquitecto técnico, por su inestimable ayuda con los aspectos técnicos del proyecto.

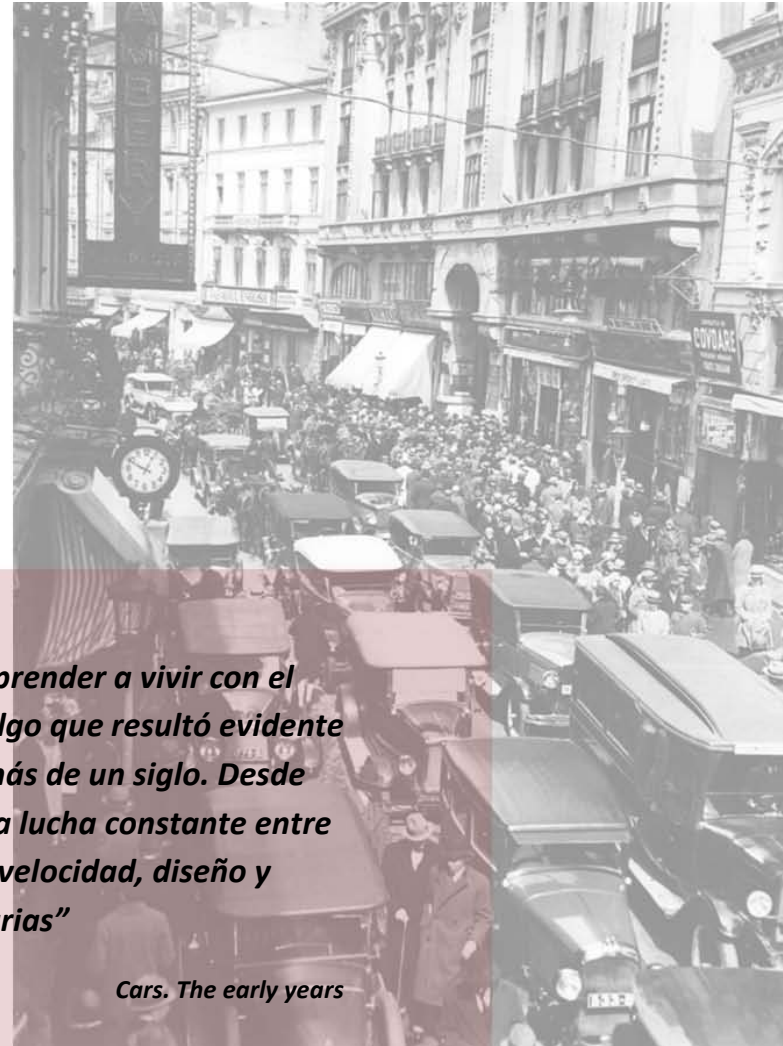
Miquel Sabaté Serrano, Coordinador del *Servei Educatiu del Museu de Lleida: Diocesà i Comarcal*, por transmitirme su forma de enfocar la educación en los museos.

Albert Casadó Fernández, por aportar claridad en los momentos necesarios.

A todos aquellos que en algún momento u otro han aportado su pequeño granito de arena.

“Lo cierto es que el mundo ha tenido que aprender a vivir con el automóvil, porque no puede prescindir de él, algo que resultó evidente desde el momento de su nacimiento, hace más de un siglo. Desde entonces, la historia del automóvil ha sido una lucha constante entre la pasión y la consciencia, aderezada con velocidad, diseño y personalidades extraordinarias”

Cars. The early years



Fotografía: Nicolae Ionescu, 1923



CONTENIDOS

PRESENTACIÓN	5		
PARTE I: LA COL·LECCIÓ D'AUTOMÒBILS SALVADOR CLARET		PARTE II: ANÁLISIS INTERNO DE LA COLECCIÓN	
1. CONTEXTO TERRITORIAL	10	4. SITUACIÓN ACTUAL DE LA COLECCIÓN	34
1.1. El municipio de Sils	10	4.1. Ubicación	34
1.2. Población	11	4.2. Espacio	35
1.3. Datos económicos	11	4.3. Fondos	40
1.4. Equipamientos culturales	12	4.4. Gestión y titularidad	41
1.5. Centros educativos	14	4.5. Visitantes	42
1.6. Turismo	15	4.6. La colección fuera de la colección	43
1.7. Comunicación y accesos	17	5. DIAGNÓSTICO DAFO	44
2. EL AUTOMÓVIL, OBJETO DE MUSEO	18	6. OBJETIVOS	46
2.1. El origen de los museos y de las colecciones de automóviles	18		
2.2. Panorama general de los museos del automóvil	21		
2.3. Museos y colecciones en Cataluña	25		
3. LA COL·LECCIÓ SALVADOR CLARET	28		
3.1. ¿Quién fue Salvador Claret?	28		
3.2. Formación y evolución de la colección	30		
3.3. Sils y la colección	32		



PARTE III: PROPUESTA DE INTERVENCIÓN		ANEXO I Inventario	115
7. PREMISAS PARA LA INTERVENCIÓN MUSEOLÓGICA Y MUSEOGRÁFICA	49	ANEXO II Informe económico de la adecuación espacial	137
8. EJEMPLOS DE OTRAS ACTUACIONES	51	ANEXO III Sistemas de evaluación	141
8.1. Ejemplos de actuación museológica y museográfica	52	FUENTES DE INFORMACIÓN	143
8.1.1. Museos	52		
8.1.2. Exposiciones temporales	57		
8.2. Ejemplos de gestión y funcionamiento	61		
9. OPCIONES DE ACTUACIÓN	64		
10. ADECUACIÓN ESPACIAL	66		
11. PROPUESTA MUSEOLÓGICA Y MUSEOGRÁFICA	67		
11.1. Configuración de espacios	67		
11.2. Recorrido	68		
11.3. Guión museológico	68		
11.3.1. Puntos biográficos	83		
11.4. Propuesta museográfica	86		
11.4.1. Contenidos y recursos	88		
11.4.2. Propuesta de diseño	95		
12. PROPUESTAS DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO	98		
12.1. Titularidad jurídica	99		
12.2. Recursos y financiación	100		
12.2.1. Recursos económicos	100		
12.2.2. Recursos humanos	103		
12.3. Difusión y comunicación	105		
12.3.1. Estrategias y herramientas	106		
12.4. Actividades	108		
12.5. Didáctica	110		
13. PRESUPUESTO	112		
14. CALENDARIO DE ACTUACIONES	114		



PRESENTACIÓN

La *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret*, situada en el municipio gerundense de Sils, es una de las colecciones automovilísticas más importantes de nuestro país. En sus salas alberga más de doscientos vehículos, siendo el automóvil el más numeroso de todos ellos compartiendo escenario junto a motocicletas, bicicletas o vehículos de juguete. El artífice de esta colección fue Salvador Claret i Naspleda (1909-1984), la cual, tras el fallecimiento de su fundador, se ha visto continuada e incrementada por su hijo Salvador Claret i Sargatal. La importancia de esta colección radica en la variedad de sus fondos, que abarcan desde pequeños vehículos de dos plazas hasta imponentes automóviles de lujo, desde vehículos más o menos comunes hasta *raras avis*. De algunos de los modelos, incluso, el expuesto en la colección es el único del que se tiene constancia en la actualidad. Pero su importancia radica también en lo singular de la persona de Salvador Claret.

Justificación del proyecto

Cuando llegó el momento de pensar cuál sería la temática que abordaría en mi proyecto final de máster pensé que estaba ante una gran oportunidad para reflexionar acerca de los museos y colecciones automovilísticas, de cómo se aborda esta compleja temática y de cómo y de qué manera se presentan al público. El hecho de haber escogido la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* para la realización de este proyecto se debe a diversos factores. Por una parte, el interés que tiene la propia colección en sí. Al disponer de una variedad tan rica de fondos, esta colección se convierte en un magnífico escenario donde poder contemplar no sólo los



automóviles en sí, sino donde poder conocer cuál ha sido la evolución del automóvil a lo largo de las décadas y de qué manera éste ha ido configurando los hábitos de una sociedad cambiante. Sin embargo, la cantidad y calidad de vehículos que conserva se ven en gran parte empañadas por los problemas derivados de las instalaciones donde se exponen, las cuales impiden hacer una exposición adecuada de la temática automovilística. Por otra parte, la importancia de la figura de Salvador Claret no queda reflejada en la exposición y el visitante sale de ella sin saber muy bien quién fue y por qué ha sido una persona clave para la conservación del patrimonio automovilístico en nuestro país.

Este proyecto pretende, por tanto, dar respuesta a toda una serie de problemas que afectan directamente a la colección analizando diferentes opciones de actuación y proponiendo aquellas que mejor se adecuen a las circunstancias concretas de la misma.

—— Motivaciones personales ——

Mi principal motivación, la que me llevó a escoger este proyecto en concreto, es mi propio interés por el mundo del automovilismo y de la automoción en general. Dentro de esta amplia temática me interesan especialmente los automóviles clásicos e históricos, su evolución técnica y cómo estos han ido provocando cambios en la sociedad a lo largo de la historia.

Esa dimensión social es precisamente mi segunda motivación, que deriva de mis propias experiencias en diversos museos automovilísticos que he ido visitando a lo largo de los años. Muchos de ellos se han configurado simplemente como sucesiones de vehículos colocados uno al lado del otro por orden cronológico o temático, a veces con datos técnicos como única información disponible. Los vehículos se configuran así como las piezas centrales y exclusivas de las colecciones y el visitante puede hacer poco menos que adoptar



una actitud de adoración ante los modelos que está contemplando. Considero que un museo o colección de automoción del siglo XXI no debe centrarse sólo en lo que expone sino que tiene que ser capaz de mostrar por qué eso que expone ha sido importante para la sociedad y para su evolución, en definitiva, qué significado ha tenido: no se pueden exponer los vehículos exentos sino que tienen que incluirse dentro del contexto que los hizo posibles.

Por último, cuando se habla de patrimonio generalmente el automóvil no es algo que entre dentro de esta categoría. Parece como si fuera un ámbito exclusivo de coleccionistas y aficionados, pero considero que el automóvil ha tenido la suficiente importancia en la evolución social de los últimos dos siglos como para seguir relegándolo a segundos planos.

— Estructura del proyecto —

El proyecto se estructura en tres grandes bloques: una primera parte analiza cuál es el contexto en el que se ubica la colección, cómo se formó y cómo ha ido evolucionando a lo largo de los años y quién fue Salvador Claret. En la segunda parte se analiza la situación actual de la colección, identificando los problemas que la afectan y estableciendo los objetivos a alcanzar por el proyecto. La tercera parte es la parte principal del proyecto ya que en ella se propone un nuevo planteamiento para la exposición tanto a nivel museológico como a nivel museográfico. Así mismo se formulan una serie de propuestas relacionadas con diferentes aspectos del funcionamiento de la colección como son la gestión, la difusión o la didáctica.

Para poder entender el proyecto en su conjunto es necesario recalcar que esta colección es, en efecto, una colección y no un museo. Según la legislación catalana de museos¹, una colección es *un conjunto de bienes culturales conservados por una persona física o jurídica que no reúnen las condiciones que esta ley establece para*

¹ Artículo 2 de la *Llei 17/1990, de 2 de novembre, de museus* (DOGC. Núm. 1367, del 14 de novembre de 1990).



los museos. Y por museo, establece que son museos, a efectos de esta ley, las instituciones permanentes, sin finalidad de lucro, al servicio de la sociedad y de su desarrollo, abiertas al público, que reúnen un conjunto de bienes culturales muebles e inmuebles, los conservan, los documentan y estudian, los exhiben y difunden el conocimiento para la investigación, la enseñanza y el disfrute intelectual y estético y se constituyen como espacios para la participación cultural, lúdica y científica de los ciudadanos. En el artículo 5 de la misma ley se especifica además que aquellas instituciones que cumplan todos los requisitos que caracterizan a las instituciones museísticas y que quieran obtener el estatus de museo deben registrarse en el *Registre de Museus de Catalunya*; las colecciones, por tanto, no deben incluirse en este registro.

El hecho de resaltar este importante matiz se debe sin duda a la necesidad de establecer las diferencias entre museos y colecciones. Las actuaciones de estas segundas no están sujetas a una normativa tan rígida como las primeras y por tanto dependen mucho de las decisiones de sus gestores, los cuales marcan las pautas de funcionamiento y actuación. A lo largo de mi proyecto esta circunstancia quedará reflejada en diferentes apartados ya que se ha intentado seguir lo más fielmente posible las directrices dadas por el propio Salvador Claret a la hora de hacer cualquier intervención en su colección. Por tanto, este proyecto es una conjunción de los conocimientos obtenidos en el máster con los puntos de vista del propio director.



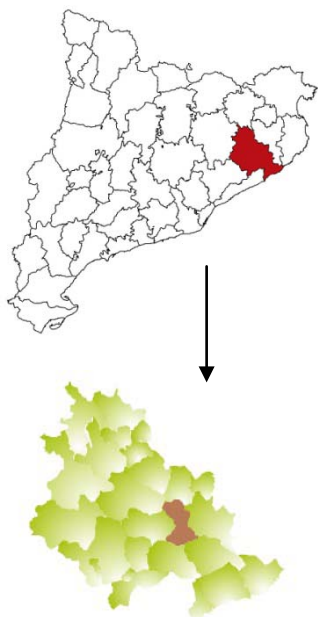
PARTE I

LA COL·LECCIÓ D'AUTOMÒBILS SALVADOR CLARET



1. CONTEXTO TERRITORIAL

1.1 EL MUNICIPIO DE SILS



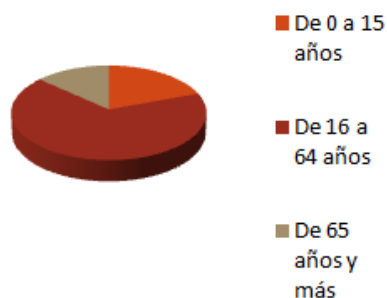
Sils es un municipio situado en la comarca gerundense de La Selva, de unos 5.400 habitantes y de una extensión de 29,9 km², resultado de la unión de dos entidades territoriales y administrativas diferenciadas que habían permanecido separadas hasta el siglo XIX. El núcleo primitivo se disponía sobre una pequeña elevación frente a l'*Estany de Sils*, con las casas agrupadas en torno a la iglesia de Santa María. Pero con la desecación definitiva del estanque y la construcción de la línea férrea en el segundo tercio del siglo XIX, la fisonomía del municipio se transformó radicalmente, creciendo notablemente y articulando varios vecindarios en torno suyo. En la actualidad, aparte del pueblo de Sils, dentro del municipio se encuentran el agregado de Vallcanera (que incluye el vecindario de Serramarga), y los vecindarios de Les Mallorquines, Massabé, La Granota y La Barceloneta.

En cuanto a la ubicación de Sils, es importante destacar que se encuentra a tan sólo 30 km. de Girona, una importante ciudad de casi 100.000 habitantes con una potente infraestructura turística. Así mismo, Sils está situado a una distancia similar de otros enclaves turísticos importantes como Lloret de Mar o Blanes, situados ambos en la costa.

>Imagen 1 situación de la comarca de La Selva, y del municipio de Sils dentro de esta.



1.2 POBLACIÓN



>Gráfico 1: distribución de la población por edades.

Sils ha sido tradicionalmente un municipio de población dispersa. Sin embargo, bien entrado el siglo XIX experimentó un importante aumento de población debido a dos importantes factores: la desecación del estanque, que aumentó las condiciones de salubridad del territorio, y la llegada del ferrocarril, que supuso también la llegada de inmigrantes de diferentes zonas de Cataluña. Durante la primera mitad del siglo XX el crecimiento demográfico se estancó e incluso descendió, pero a partir de la década de 1960 esta tendencia se transformó. El desarrollo económico del pueblo, especialmente del sector industrial, supuso un aumento de población del 20%. Desde ese momento, el crecimiento demográfico será lento pero continuo, favorecido sobre todo en la década de 1990 debido a la creación del polígono industrial de Sils, que conllevó la creación una gran cantidad de puestos de trabajo y atrajo a un buen número de nuevos habitantes. Así, de los 2.896 habitantes con los que contaba el municipio en 1999 ha pasado a los 5.492 habitantes en 2011, residiendo cerca de 2.300 en el propio núcleo de Sils². El resto de habitantes se hayan repartidos en los vecindarios de la Granota, Massabè y Barceloneta, y en diferentes urbanizaciones. De los 5.492 habitantes, casi el 70% se encuentra en edades comprendidas entre los 16 y los 64 años. Una cifra significativa en cuanto a la población de Sils es el número de nacidos en el extranjero, que asciende hasta los 567, es decir, casi un 11% de la población total. Dentro de esta cifra, la nacionalidad china se sitúa como la más numerosa (115 en total).

1.3 DATOS ECONÓMICOS

La economía tradicional del municipio se ha basado en la agricultura (mayoritariamente cultivos de secano) y en las explotaciones agropecuarias, aunque el sector industrial, que ha llegado tardíamente, se ha impuesto claramente durante los últimos años. Este proceso industrializador se inició en la década de 1940 con la

² Datos extraídos de INDESCAT a fecha de 1 de enero de 1999 y 1 de enero de 2011.



instalación de diversas fábricas entre las que se encontraban las relacionadas con los embutidos o el sector textil. Esta tendencia se va consolidando en la década siguiente y en 1964 un 27% de la población del municipio trabaja en el sector industrial, mientras que un 55% lo hace en el campo³. En la década de 1970 se decide la construcción de un polígono industrial que debía canalizar el proceso industrializador, pero la crisis del petróleo provocó un receso que no fue superado hasta mediados de los ochenta. A partir de ese momento, la actividad industrial experimentó un importante auge hasta consolidarse como la actividad principal del municipio en la actualidad. Los últimos datos ofrecidos por el INDESCAT sobre la ocupación de la población según grandes sectores de actividad son de 2001, pero se puede comprobar la tendencia ya anunciada del retroceso de la actividad agrícola: mientras que un 38,59% de la población está ocupada en la industria y el 46,42% lo está en el sector servicios, tan sólo el 3,14% de la población se dedica al sector primario.

1.4 EQUIPAMIENTOS CULTURALES

A pesar de ser un municipio de apenas 5000 habitantes, Sils cuenta con diferentes equipamientos de carácter cultural:

- **Arxiu Municipal:** activo desde 1988, tiene como objetivo principal salvaguardar y organizar el patrimonio documental del municipio. Gestiona tanto la documentación administrativa como las donaciones particulares; además, desde el Arxiu se define y coordina la política cultural del municipio y se establecen vínculos de colaboración con diversas entidades locales y comarcales.
- **Biblioteca Municipal:** situada en la sede del Ayuntamiento, es de titularidad municipal y está integrada dentro del *Sistema de Lectura Pública de Catalunya*. Fue creada en la década de 1930 y en 1989 se trasladó a su ubicación actual. Dispone de 115m² y tiene una capacidad de 15.000 volúmenes.

³ Datos ofrecidos por el Ayuntamiento de Sils



- **Centre Cívic:** espacio abierto a diferentes actividades del municipio, engloba diferentes áreas:
 - Espacio asociativo: lugar de encuentro y de desarrollo de las actividades asociativas, poniendo a disposición de la ciudadanía y el asociacionismo su infraestructura y sus materiales.
 - Cultura: el *Centre Cívic* ofrece una gran variedad de actividades formativas relacionadas con las artes escénicas, las artes plásticas, las TIC, la música o la promoción de la salud.
 - Juventud: ofrece diferentes actividades destinadas a la juventud de Sils.
 - *Seu de l'Associació de Jubilats i Pensionistes de Sils*: tiene su sede en un espacio anexo al *Centre Cívic*, donde cuentan con diferentes servicios como sala de juegos o peluquería.
 - *Servei d'assessorament jurídic sobre la llei d'estrangeria*.
 - *Servei local d'orientació familiar*.
 - *Servei de bar*.
- **Esplai Sant Llop:** institució que de manera periódica organiza actividades de ocio destinadas a pequeños y jóvenes. Su gestión se realiza a través de la *Coordinació de Centres d'Esplai*, la federación que agrupa a los *Centres d'Esplai* de las comarcas de Girona y l'Alt Maresme.
- **Centre d'informació de l'Estany de Sils:** centro destinado a difundir la riqueza de este espacio natural protegido, que lleva a cabo numerosos proyectos para su revalorización, estudio y puesta en valor.



>Imagen 2: Centre d'Informació de l'Estany de Sils



- **Sala Cultural La Laguna:** espai creat en 1947 de la mà de la *Societat Unió Recreativa La Laguna*, formada per les figures més dinàmiques del moment per fomentar activitats relacionades amb el món de la cultura. Durant la transició, aquest espai va passar a dependre de l'Ajuntament i en l'actualitat es configura com un espai dinàmic que acull activitats culturals molt diverses.
- **Sala de exposicions:** creada per l'Ajuntament, té una programació més o menys estable a lo llarg de l'any, destinada principalment a exposicions d'art.

En Sils hi ha diverses associacions relacionades amb les activitats culturals, com la *Associació per l'Organització de Festes i Activitats Culturals a Sils* i la *Associació recreativa i cultural La Laguna*. També és necessari mencionar la publicació trimestral *Quadern de Sils. Revista Municipal d'Informació i Cultura*, disponible a la pàgina web de l'ajuntament i que recull les notícies i esdeveniments més destacats de l'actualitat i de la vida cultural de Sils.

1.5 CENTROS EDUCATIVOS

La educació a Sils s'estén des de la pre-escolarització fins a l'ESO:

- **Centre de preescolar:** *Llar d'infants la Quitxalla*
- **Centres d'educació primària:** *CIP Els Estanys* i *CEIP Jacint Verdaguer*
- **Centre d'educació secundària:** *Institut de Sils*

Com ja s'ha apuntat anteriorment, Sils té una població molt heterogènia, que a la seva vegada engloba nivells d'estudi molt diferents. És significatiu que el 2001 el nombre de persones sense estudis



se alzara hasta sobrepasar los 500, una cifra muy alta si tenemos en cuenta que ese mismo año la población total del municipio era de unos 3200 habitantes⁴.

1.6 TURISMO

El elemento más destacado del municipio es el *Estany de Sils*, elemento que ha sido determinante para la formación del poblamiento en torno suyo y que ha condicionado la historia del municipio a lo largo de los siglos. La relación inicial con el estanque pasó por la desecación del mismo para conseguir más terreno cultivable y para evitar los continuos problemas de salubridad que provocaba el agua estancada. Sin embargo, en las últimas décadas se han puesto de relieve los valores naturales del *Estany de Sils* y hoy en día las actuaciones pasan por su recuperación, conservación y promoción; por otra parte, este espacio natural ha sido declarado espacio natural protegido y se ha incluido dentro de la red europea de espacios naturales *Natura 2000*. Para fomentar el conocimiento y la investigación del *Estany de Sils* se ha creado un centro de interpretación, que alberga una exposición temporal y que promueve actividades y proyectos. Otro atractivo natural del municipio es la *Riera de Vallcanera*, importante muestra de bosque de ribera. Las principales actividades que ofrece Sils están relacionadas, precisamente, con la naturaleza: visitas guiadas por el estanque, rutas a pie y en BTT y rutas en globo por la Comarca de La Selva. La oferta de actividades la completa el *Multipistes Circuit de Sils*, un circuito con diversas pistas destinadas a diferentes modalidades de automoción como karts, moto-cross y radio control.

>Imagen 3: El *Estany de Sils* es uno de los principales atractivos del municipio y está catalogado como espacio natural protegido.



En cuanto al patrimonio arquitectónico, Sils cuenta con la iglesia de Santa María, iniciada en el siglo XI y modificada a lo largo de los siglos, siendo el edificio actual de factura barroca-neoclásica; y la iglesia de Santa Eulàlia de Vallcanera, del siglo XVIII, aunque conserva vestigios del siglo X. Destacan también las numerosas masías diseminadas por el municipio que si bien no están consideradas monumentos, son indispensables para

⁴ Datos extraídos de INDESCAT



>Imagen 4: Iglesia de Santa María

entender la evolución de Sils y su principal medio de subsistencia: el campo. La infraestructura de acogida al visitante la conforman nueve restaurantes, de los cuales cuatro están situados a pie de la Carretera Nacional II, y diversos tipos de alojamientos: dos hostales, cuatro casas de turismo rural y un edificio de apartamentos turísticos. En total, Sils ofrece 46 plazas hoteleras.

En mayo de 2011, el ayuntamiento preparó un plan estratégico de turismo de la mano de una estudiante de turismo de la *Universitat de Girona* con el objetivo de analizar y diagnosticar los aspectos del municipio importantes para el turismo y de proponer una orientación estratégica para la actividad turística. El análisis de los diferentes actores implicados en este sector ha dado como resultado un plan dividido en acciones a corto, medio y largo plazo. Estas actuaciones se engloban en 10 programas diferentes⁵:

- Programa 1: Reforzamiento institucional y sectorial.
- Programa 2: Modernización, mejora o creación de equipamientos e infraestructuras.
- Programa 3: ampliación de recursos humanos.
- Programa 4: búsqueda de subvenciones o recursos económicos y disminución de costes.
- Programa 5: seguimiento de los productos y servicios ofrecidos.
- Programa 6: mejora del medio ambiente i de la imagen turística.
- Programa 7: control de las condiciones ambientales: tráfico, ruido, contaminación estética...
- Programa 8: mejora en la obtención de información sobre los clientes.
- Programa 9: diversificación del alojamiento turístico.
- Programa 10: creación de nuevos productos.

A través de este plan, el Ayuntamiento pretende ser el coordinador de todos los agentes implicados en el turismo de Sils para potenciarlo.

⁵ *Quadern de Sils: revista municipal d'informació i cultura*. Año XXIII, junio de 2011.



1.7 COMUNICACIONES Y ACCESOS

Sils es un municipio con buenas comunicaciones. Está situado junto a dos grandes vías de comunicación rodada: la Carretera Nacional II y la AP7, que le comunican directamente con Girona y con Francia por el norte, y con Barcelona por el sur. También es importante su proximidad a la carretera C-25, el *Eix Transversal* que comunica Girona con la provincia de Lleida. En cuanto al transporte público, es posible llegar a Sils con autobús desde puntos tan importantes como Lloret de Mar, Girona o Barcelona; además, Sils es una de las paradas del autobús que conecta diversas poblaciones con el aeropuerto de Girona, situado a escasos 30km. Llegar en tren a Sils también es posible ya que cuenta con estación de Renfe, estando conectado con Barcelona y Girona por la línea que llega hasta Cerbère, ya en Francia.

A pesar de las buenas comunicaciones por carretera que presenta Sils, la situación actual es bastante complicada. Las obras de mejora de la carretera Nacional II, uno de los ejes de comunicación principales, están paradas desde hace más de cinco años. Estas obras provocaron en su momento la eliminación de las señalizaciones de la colección y de la parada del autobús de línea regular, que estaba situada enfrente. Por el momento no hay fecha para reanudar las obras ni para terminarlas. La dificultad de acceso a la colección, situada al pie mismo de la carretera, ha hecho que muchas de las rutas turísticas que incluían la visita a la misma en su oferta la hayan desestimado en favor de otros destinos. Esta situación ha provocado un descenso de visitantes anuales de casi el 80%. Además, la carretera C-25 también se encuentra actualmente en obras, aunque su finalización está prevista en julio de 2013.



2. EL AUTOMÓVIL, OBJETO DE MUSEO

Cuando el automóvil fue inventado a finales del siglo XIX, lo que se intentaba era buscar una forma efectiva de mejorar la movilidad del ser humano. La aparición del ferrocarril había supuesto toda una revolución por cuanto permitía recorrer grandes distancias terrestres en tiempos relativamente cortos, pero el automóvil fue más allá: introdujo la autonomía, la posibilidad de desplazarse de forma libre y autónoma. El concepto de movilidad que se tenía hasta el momento iba a sufrir una transformación radical y la evolución de la sociedad del siglo XX iba a correr paralela a la evolución de este nuevo artilugio.

2.1 EL ORIGEN DE LOS MUSEOS Y DE LAS COLECCIONES DE AUTOMÓVILES

Los primeros automóviles que empezaron a circular por las carreteras de finales del siglo XIX no diferían mucho de los todavía presentes coches de caballos, animales que en este nuevo invento habían sido sustituidos por un motor y tres o cuatro ruedas. Sin embargo, la evolución tecnológica alcanzó un ritmo vertiginoso y ya en 1907 Pierre Souvestre⁶ publicó la primera historia del automóvil⁷, una fecha muy temprana teniendo en cuenta que la patente del primer automóvil la registró el alemán Karl Benz en 1886. Fue también a principios del siglo XX cuando se fundaron los primeros clubs de automovilistas (el primero de ellos fue el

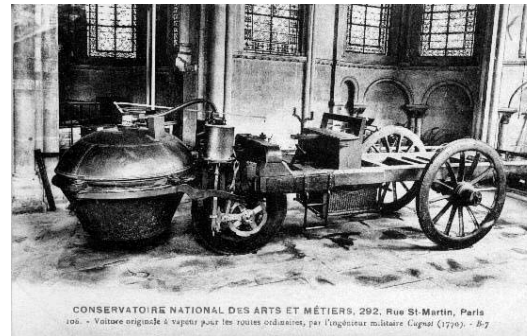
⁶ Pierre Souvestre (1874-1914), abogado, periodista y escritor francés famoso por la creación, junto a Marcel Allain, del villano de ficción *Fantômas*, uno de los personajes más populares en la historia del crimen francés.

⁷ Souvestre, Pierre: *Histoire de L'Automobile*. Paris : H. Dunod et E. Pinat Éditeurs, 1907.

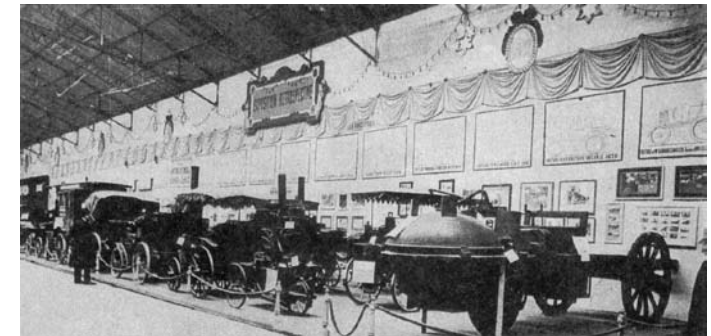


Royal Automobile Club, fundado en Inglaterra en 1897) y las primeras publicaciones periódicas especializadas, como las revistas *Autocar* o *The Horseless Age*, ambas de 1895.

Acabada la I Guerra Mundial, el automóvil ya se había extendido notablemente y había calado hondo en la sociedad. Henry Ford había revolucionado el mercado gracias a la introducción de la fabricación en serie en su modelo T y tras la finalización del conflicto empezaron a construirse automóviles cada vez más rápidos y potentes, muchos de ellos carrozados por los más prestigiosos carroceros del momento, convirtiéndose así en verdaderas obras de arte. La presencia del automóvil como pieza de museo era todavía muy escasa: el *Deutsches Museum* conservaba el primer vehículo autopropulsado patentado por Karl Benz y el *Conservatoire National des Arts et Métiers* de París mostraba el automóvil a vapor de Cugnot de 1771 y uno de los primeros Panhard & Levassor construidos en Francia⁸.



>Imagen 5: automóvil a vapor ideado por Cugnot, expuesto en el *Conservatoire National des Arts et Métiers*



>Imagen 6: Xe *Salon de l'Automobile* celebrado en el *Gran Palace* de París en 1907. Es significativo que en una fecha tan temprana se presente una retrospectiva en la que se muestran los "ancestros" automóvil.

⁸ Datos extraídos del documento elaborado por Salvador Claret para una ponencia relacionada con el origen de los museos del automóvil.



>Imagen 7: Lord Montagu a bordo de su Dion Bouton de 1903 frente a su palacio, en 1927

Durante el periodo de entreguerras fue común entre los más adinerados hacerse con pequeñas colecciones de automóviles, especialmente entre aquellos que estaban vinculados con el mundo de la automoción y de la competición del motor. Entre estas colecciones destacan, por ejemplo, la de Carlo Biscaretti di Ruffia (1879-1959), aristócrata italiano apasionado del automóvil, o la de Lord Montagu (1929), noble inglés muy conocido en su época por ser uno de los mayores promotores automovilísticos del momento. Sin embargo, serán los grandes fabricantes los que sienten las bases de los primeros museos automovilísticos entendidos como tales. Muchos de ellos empezaron a guardar sus automóviles más emblemáticos, aquellos que habían cosechado numerosos éxitos en las competiciones o los que habían supuesto un avance técnico importante. Una de las razones para iniciar este almacenaje fue el impedir que los fabricantes rivales pudieran copiar sus avances; así, fueron poco a poco salvaguardando su propio *patrimonio* (seguramente sin ser muy conscientes todavía de este término⁹). Poco a poco crecerá el interés por guardar automóviles antiguos, no sólo entre fabricantes y particulares, también entre asociaciones, fundaciones y clubs.

Con el tiempo, estas colecciones privadas que durante años se habían ido formando se empezaron a mostrar al público. Los automóviles se disponían de forma *taxonómica*, puestos en fila uno al lado del otro, sin más indicaciones que algunos aspectos técnicos. Esta disposición no diferiría mucho de los museos de ciencias naturales, donde los especímenes se exponían uno tras otro clasificados por tamaños o formas¹⁰. Lo importante eran los automóviles en sí, destacados por su belleza o importancia dentro de la evolución automovilística, sin ir más allá en las implicaciones de diversa índole que estos habían tenido. En la década de 1950 el MOMA de Nueva York se convirtió en el primer museo de arte en exponer automóviles destacados por su diseño con su exposición *Eight Automobiles*, alzándolos a la categoría de obras de arte.

⁹ Reflexión del propio Salvador Claret.

¹⁰ Salvador Claret emplea el término “museo de zoología” para llevar a cabo esta comparación.



Este esquema se ha mantenido durante décadas en los museos de automoción, pero en los últimos años se ha empezado a ver un cambio importante. Algunos museos han cambiado radicalmente la forma en la que exponen los automóviles y estos han dejado de ser meras piezas de colección para convertirse en narradores de una historia mucho más amplia en la que se analizan los cambios socioeconómicos que ha ido generando el automóvil desde que hizo su aparición a finales del siglo XIX.



>Imagen 8: vista de la exposición
Eight Automobiles



>Imagen 9: portada del catálogo de la
exposición

2.2 PANORAMA GENERAL DE LOS MUSEOS DEL AUTOMÓVIL

Es casi imposible establecer una lista de tipologías de museos y colecciones de automoción ya que existe una gran variedad, pero a grandes rasgos es posible encontrar características comunes que definen lo que podríamos llamar una serie de *categorías*.

La primera distinción que se puede llevar a cabo es *colección* y *museo*. Las colecciones particulares, que forman la gran mayoría de las colecciones automovilísticas visitables, responden al gusto del propio coleccionista, por tanto, su contenido irá en función de sus intereses personales: pueden ser colecciones de



un modelo concreto, de una marca concreta, de un periodo de tiempo, de un país etc. Estas colecciones suelen tener unos denominadores comunes: están formadas por una gran cantidad de vehículos y de objetos relacionados en mayor o menor medida con el mundo del automóvil. A la hora de exponerlas no se suelen seguir criterios museológicos ni museográficos, simplemente se intenta exponer el máximo material posible, provocando en muchos casos una saturación de objetos. Generalmente están situadas en la propiedad particular del coleccionista, que puede ir desde un simple garaje hasta un imponente castillo (una opción muy común en la década de los 60, ya que muchos de los poseedores de estas colecciones eran aristócratas que habitaban en castillos). Algunas colecciones tienen un horario de apertura regular y otras sólo pueden ser visitadas en momentos concretos o bajo previa petición. La gestión de estas colecciones las suele hacer el propio coleccionista o sus descendientes.



>Imagen 10: Collezione Righini, Panzano di Castelfranco Emilia, Módena, Italia.



>Imagen 11: The Nethercutt Collection, Sylmar, California, Estados Unidos.



>Imagen 12: C.M. Booth Collection, Kent, Reino Unido.



>Imagen 13: Museo de la Historia de la Automoción de Salamanca



>Imagen 14: National Motor Museum, situado en el Castillo de Beaulieu

En cuanto a los museos propiamente dichos, las tipologías y temáticas son muy variadas. Algunos de ellos se han formado a partir de colecciones particulares que han alcanzado tal envergadura que se han constituido como museos; sin embargo, existen colecciones que se hacen llamar *museo* pero que no cumplen con ninguno de los requisitos que caracterizan a estas instituciones. En algunos casos es la propia familia del coleccionista la que lleva la gestión del museo de forma privada, como es el caso del *Museo de la Historia de la Automoción de Salamanca*, que parte de la Colección Gómez Planche. En otros casos, las coleccionistas donan sus colecciones a la administración pública, que es la que se encarga de gestionar el museo. El *National Motor Museum* en Hampshire, Gran Bretaña, responde a este modelo: Lord Montagu de Beaulieu reunió una impresionante colección que después donó a su país, y que actualmente se exhibe en el propio Castillo de Beaulieu bajo el nombre de *National Motor Museum*. Otras veces es el estado el que compra una colección para evitar su desmembramiento una vez fallecido el coleccionista. En general, el discurso museológico y la museografía de estos museos están destinadas a explicar la evolución del automóvil a lo largo de la historia.

En la actualidad, los museos de automoción más visitados son los museos de los grandes fabricantes, muchos de los cuales se han ido renovando en las dos últimas décadas incorporando modernas museografías y en muchos casos, arquitecturas espectaculares. Estos museos están gestionados de forma privada por los propios fabricantes y constituyen una herramienta más de promoción con un cuidado discurso museológico, destinada a ensalzar los éxitos de la marca a lo largo de la historia. Por citar un ejemplo, el *Mercedes-Benz Museum* (Stuttgart, Alemania) reabrió sus puertas en 2007 tras varios años de remodelaciones y en 2010 ya había sido visitado por más de 3,4 millones de visitantes¹¹. Dentro de los museos relacionados con la automoción también encontramos los de temática más específica, vinculados a un lugar o a una personalidad concreta. Los primeros están vinculados generalmente a lugares que han tenido una gran significación dentro del mundo de la competición, como pueden ser el *Brooklands Museum* o el *Musée des 24 Heures* en el circuito de La Sarthe, dedicados al circuito de Brooklands¹² y la mítica competición¹³ respectivamente. Los museos

¹¹ Datos extraídos de la información de prensa ofrecida por el propio Mercedes-Benz Museum.

¹² El circuito de Brooklands (Weybridge, Inglaterra), inaugurado en 1907 fue el primer autódromo de la historia construido específicamente para albergar competiciones de motor.



dedicados a una personalidad concreta están destinados a honrar la memoria de personajes que hayan tenido una significación especial para la automoción, desde inventores, constructores y fabricantes (en Ladenburg, Alemania, está abierta al público la que fuera la casa de Karl Benz, el considerado actualmente como el padre del automóvil) hasta pilotos (como el *Museo Juan Manuel Fangio*¹⁴, situado en la tierra natal del piloto, Argentina).



>Imagen 15: Mercedes Museum, Stuttgart, Alemania



>Imagen 16: Musée des 24 Heures, Le Mans



>Imagen 17: casa de Karl Benz, Ladenburg, Alemania.

¹³ Las 24 Horas de Le Mans es una carrera de resistencia, consistente en dar el mayor número de vueltas a un circuito cerrado durante 24 horas. La primera carrera se disputó en 1923 y nació con una filosofía diferente a la del resto de carreras en circuito: no se trataba de que las marcas presentaran coches simplemente potentes, también tenían que ser fiables y resistentes

¹⁴ Juan Manuel Fangio (1911-1995) fue un exitoso piloto de carreras. Destacó especialmente en el campeonato mundial de Fórmula 1, donde consiguió proclamarse campeón en cinco ocasiones (1951, 1954, 1955, 1956, 1957). Esta hazaña no fue superada hasta el 2003.



Por último, hay que destacar la presencia del automóvil en los museos dedicados al transporte, la ciencia y la técnica. En ellos, el automóvil entra a formar parte de un discurso mucho más amplio y se convierte en un hito dentro de la evolución tecnológica. El mNACTEC o el *Deutsches Museum* (Múnich, Alemania) son un ejemplo de este tipo de museos.

2.3 MUSEOS Y COLECCIONES EN CATALUÑA

En términos generales, podríamos considerar que la tradición automovilística no está tan asentada en nuestro país como lo puede estar en otros países, especialmente europeos. Uno de los principales factores es sin duda la propia historia automovilística, que en España no tuvo el potente desarrollo que experimentó en países como Alemania, Francia o Estados Unidos (lo que no quiere decir que aquí no se diera). Este hecho es palpable a nivel de museos y colecciones visitables: en el primero de los países mencionados existen al menos 164, en el segundo 61 y en el tercero la cifra se dispara hasta los 259¹⁵. En España la cifra es bastante inferior, pero aún con todo contamos con colecciones muy variadas e interesantes, la mayoría de ellas concentradas en Cataluña, la zona donde la industria de la automoción ha sido más prolífica.

Dentro de Cataluña (si bien se puede hacer extensible al conjunto de España), la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* ocupa un lugar destacado por su trayectoria y su contenido. Fue la primera colección relacionada con el mundo del automóvil que se abrió diariamente al público en todo el estado español, y por su volumen, es una de las más grandes y extensas que se puede visitar. Esta colección responde al modelo de colección automovilística “clásica”: se adquiere un vehículo antiguo, que en la mayoría de los casos exige una restauración parcial o total, la afición va aumentando y se adquieren nuevos vehículos hasta formar una extensa colección. En Cataluña encontramos varias colecciones que cumplen con las características ya mencionadas sobre las colecciones particulares: *Col·lecció Francesc Sais* (Palau Sator, Girona), *Museu de Cotxes*

>Imagen 18: Colección privada de D. Ramón Magriñá



¹⁵ No están recogidas todas y cada una de las colecciones de automóviles, ya que muchas no son visitables, pero los datos de <http://www.automuseums.info> son bastante ilustrativos.



>Imagem 19: Museu Roda Roda, Lleida

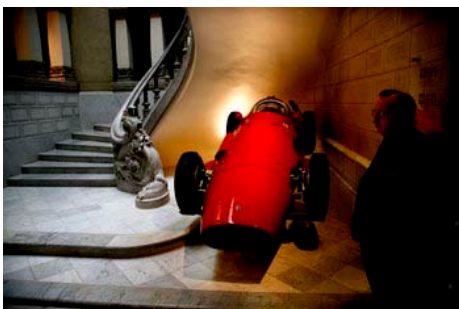
d'època Marc Vidal (Riudoms, Tarragona), Colecció privada de D. Ramón Magriñá (Masllorenç, Tarragona) y Museu de la Moto. Col·lecció Vicenç Folgado (L'Escala, Girona).

A veces las colecciones privadas dan un paso más allá: es el caso del *Museu de la Moto de Basella* o el *Museu Roda Roda de Lleida*. En el caso del primero, el origen de la colección es también la pasión de una persona por el mundo de las motocicletas, pero el resultado final es bastante diferente. En 2002 se abrió al público el museo, gestionado por la *Fundació Privada Museu de la Moto "Mario Soler"* creada por el hijo del coleccionista. Este museo no se limita a exponer la colección sino que organiza más de 40 actividades al año (entre las que destacan exposiciones temporales y concentraciones y recorridos en moto), colabora con numerosas instituciones y dispone de un servicio educativo. En 2011 el museo abrió una sucursal en Barcelona; además, junto con el *Museu de les dues rodes de Canillo* (Andorra) ha creado una entrada conjunta para poder ver los tres museos. Respecto al segundo de los museos, el *Museu Roda Roda* de Lleida, su principal característica es que es el único museo municipal de Cataluña dedicado al automovilismo. El fondo inicial del museo se formó a partir de un acuerdo firmado entre *La Paeria* de Lleida y el coleccionista Francesc Segura, y se vio aumentado con la aportación de vehículos propiedad de *La Paeria* (fundamentalmente coches oficiales) y de otros coleccionistas. La ubicación del museo también es importante ya que ocupa el edificio de un antiguo y emblemático taller de la ciudad que después se convirtió en la sede del concesionario leridano de Mercedes-Benz.

El *Clàssic Motor Club del Bages* y el *Museu de l'Automòbil de Barcelona* responden a otro modelo diferente. Estos museos han sido creados por clubes automovilistas en sus propias sedes, donde además del museo cuentan con biblioteca y diferentes servicios para los socios. La exposición está formada por vehículos de los propios socios lo que le da un atractivo importante ya que cada cierto tiempo son renovados, consiguiendo que el museo nunca sea igual. En Cataluña también encontramos un modelo más empresarial de colección de vehículos antiguos. Es el caso del *Museu Sala Team* o de la *Col·lecció dels Germans Vilanova*. El primero se trata de un concesionario que exhibe los coches que en los años 50-60 comercializaba la empresa *Accesoris Manresa* (hoy parte del grupo Sala Team). El segundo es un caso bastante singular: los hermanos Vilanova han creado



>Imagen 20: El mNACTEC dispone de un área dedicada al transporte en la cual exhibe automóviles, camiones, motores, aviones, motocicletas y bicicletas.



>Imagen 21: Fundació Francisco Godia. En la entrada del edificio está expuesto el Maserati 250F con el que Godia cosechó numerosos éxitos en la Fórmula 1

una empresa especializada en el alquiler de coches de alta gama¹⁶, entre los que se incluyen algunos de los coches clásicos que pertenecen a la colección que reunió su padre. También se debe hacer mención al mNACTEC. Ubicado en un edificio modernista que albergaba un antiguo vapor textil, este museo tiene como finalidad fomentar el conocimiento de la historia de la ciencia, la técnica y del proceso de industrialización de Cataluña. Dentro del museo el automóvil ocupa un lugar destacado y cuenta con dos apartados: en el primero de ellos se habla de la tecnología del automóvil y del impacto que este tuvo en la sociedad; el segundo es una exposición de diversos vehículos, ya al final del recorrido. También hay que destacar exposiciones temporales relacionadas con el mundo del automóvil organizadas por museos que nada tienen que ver con él. Las dos últimas realizadas son la exposición *Ja tenim 600!* en el MUHBA y una sobre el Biscúter en el Museu de Badalona.

Por último, es necesario nombrar una fundación que aunque no cuenta con automóviles en exposición, sí que está muy ligada al mundo automovilista: la *Fundació Francisco Godia*. Francisco Godia (1921-1990) fue un hombre polifacético que encarnaba la perfecta figura del Gentleman Driver de la edad de oro del automovilismo deportivo. Compitió al máximo nivel y en 1956 consiguió sus mejores resultados en una de las principales competiciones automovilistas, la Fórmula 1. Pero además, Godia fue un gran coleccionista que reunió una excepcional colección de pintura, escultura medieval y cerámica. En 1999 la hija de Francisco Godia, Liliana Godia, fundó la Fundación Francisco Godia para honrar la memoria de su padre y para continuar el legado de una de las colecciones privadas de arte más importantes de nuestro país.

¹⁶ Automóviles que tienen mayores prestaciones que los coches normales de calle.



3. LA COL·LECCIÓ SALVADOR CLARET

3.1 ¿QUIÉN FUE SALVADOR CLARET?

Salvador Claret i Nasplesa nació en 1909 en la localidad gerundense de Vilanna. Tuvo una infancia complicada; huérfano de padre a los 11 años y con un estado de salud muy delicado, tendrá que abandonar su casa natal y trasladarse a Girona a la casa del Dr. Felipe Sánchez, el médico que le visitaba eventualmente y con quien permanecerá hasta los 18 años. Gracias a su mediación, Salvador entró a trabajar en la acomodada familia Batlle.

En 1934 regentaba en Girona el *Garatge Central* y dos años después, animado por unos amigos, abrió la primera autoescuela de la ciudad. En 1948 dio un giro radical a su actividad y construyó el *Hostal de la Selva*, en el término municipal de Sils. Esta localización no fue para nada casual: la posibilidad de una apertura de fronteras de cara al turismo por parte de la dictadura franquista le llevó a construir un local a pie de carretera con toda clase de servicios para aquellos extranjeros (especialmente franceses) que decidieran visitar el país en automóvil: habitaciones para pernoctar, garajes, taller mecánico, servicio de grúa... y Sils era un lugar muy adecuado pues estaba a escasos 86 km. de la frontera con Francia. Este hostal se convirtió en el primero de estas características abierto en la provincia. En 1956 dio inicio a otras instalaciones hoteleras también en el municipio de Sils, el *Hostal del Rolls*, que abrirá tres años más tarde. La actividad turística de Salvador Claret será reconocida cuando el *Ministerio de Información y Turismo* le conceda la *Medalla al Mérito Turístico*. Es por estos años cuando Salvador inicia una nueva aventura: la recuperación del patrimonio técnico, tanto agrícola



>Imagen 22: Salvador Claret arreglando uno de sus automóviles

como de automoción, pudiéndole considerar como uno de los pioneros en la conservación de este tipo patrimonio en España.

La vida de Salvador Claret estuvo dedicada en gran medida al automovilismo y durante más de veinte años practicó el deporte del motor, tanto en su vertiente participativa como en la organizativa. En 1953 creó la *Organización Internacional de Competiciones Automovilísticas (OICA)*, entidad que organizó diferentes competiciones de automóviles *midjet*¹⁷ tanto en España como en Francia y Portugal. A finales de la década de los cincuenta, Claret fundó y presidió el *Motor Club Girona* a través del cual llevó a la ciudad diferentes carreras del *Campeonato de España de Velocidad de Motociclismo* y competiciones de karts, utilizando como circuito el trazado urbano de Girona. Además empezaron a realizarse las primeras carreras de Moto Cross. En 1964, dicho club llevó a cabo la *I Caravana Internacional de Coches Vetustos Girona-Costa Brava*, haciéndola coincidir con el *Festival del Cine Amateur*. Esta Caravana recorrió las localidades de Girona, Sant Feliu de Guíxols y S'Agaró y en ella participaron conductores de diversas nacionalidades con vehículos construidos antes de 1920, siendo una de las normas imprescindibles ir vestido en concordancia con la época del automóvil que se llevase. En esa edición, Salvador Claret mostró en Sant Feliu de Guíxols un Merrywater (aquí conocido como Rey del Fuego), un vehículo a vapor con ruedas metálicas del año 1883. Su adquisición fue bastante curiosa, ya que sus anteriores propietarios lo empleaban para subir agua de un pozo. El *Motor Club Girona* sigue organizando esta caravana a día de hoy. En 1978, ya en nombre de la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret*, se organiza la primera *Llotja de Sils*, la primera feria-mercado dedicada a la venta de recambios y vehículos antiguos realizada en España.

Sin duda, su trabajo de recuperación (tanto propio como en colaboración con otras personas o instituciones) ha sido el más grande que se ha llevado a cabo en nuestro país. Fue además uno de los grandes precursores de los *rallies* de época y de diferentes concentraciones deportivas relacionadas con el mundo del coche clásico y de época. También hay que destacar su colaboración con el historiador Joaquin Ciuró en “Historia del

¹⁷ Los automóviles *midjet* se caracterizan por utilizar potentes motores, generalmente de cuatro cilindros, y ser de pequeño tamaño.



automóvil en España” donde dicho historiador lo describe como *liberador del desguace de innumerables vehículos antiguos, infatigable coleccionista y promotor en España de esta especie de culto reverente al coche de época.*

3.2 FORMACIÓN Y EVOLUCIÓN DE LA COLECCIÓN

La *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* es una de las colecciones de automóviles más importantes a nivel estatal, pero los vehículos sólo forman una pequeña parte del fondo total de la colección, en su mayoría no abierto al público. Este fondo está relacionado también con el mundo de la automoción y está formado por una biblioteca y hemeroteca con más de 5.000 libros, 40.000 revistas y unos 15.000 catálogos (que incluyen la mejor colección de catálogos de la automoción española); un fondo fotográfico de unas 10.000 fotografías, de las cuales más de 300 son fotografías originales de fotógrafos como Lartigue, Fragnoli o Marletti; un fondo de arte con pinturas de Salvador Dalí, Cuixart o Michel Turner entre otros, al que se añade una extensa iconografía relacionada con San Cristóbal, patrón de los automovilistas, formada por 20 tallas, pinturas y retablos desde el siglo XVI hasta el siglo XIX; publicidad del mundo de la automoción en forma de carteles y placas litográficas y una extensa colección de objetos relacionados con la automoción como juguetes, ropa antigua, material de garaje etc.

>Imagen 23: vista de la Col·lecció en 1984



En 1950 Salvador Claret i Naspleda adquiere un Ford T de 1923, el cual ajustó para su uso casi diario. En este momento aún no tenía la intención de crear una colección, simplemente era un apasionado del automóvil y adquiría los vehículos para desmontarlos y ver su funcionamiento. A principios de 1959, un grupo de aficionados a los automóviles de época se reunió para organizar el que sería el primer Rally Barcelona-Sitges, en el que Claret participó con su Ford T. El éxito de esta prueba le animará a adquirir otros automóviles; tras vender su Ford T adquirió un Hispano Suiza T16, un Rolls Royce Silver Ghost, un Salmson y un Fiat. En 1961



>Imagen 24: el alcalde de Barcelona, Don José M^o de Porcioles, a su llegada a la I Exposición de Automóviles Antiguos celebrada en el Palau de la Virreina.

participó con varios de sus vehículos en la primera exposición en Cataluña dedicada a los automóviles y motocicletas antiguas, celebrada en el *Palau de la Virreina*, en Barcelona. Su participación en diversas pruebas fuera de nuestras fronteras, como el *Rally Bruselas – París – Madrid*, le abrió una nueva perspectiva sobre el automóvil antiguo y el aprecio y respeto que le daban muchos coleccionistas europeos, lo que le animó a seguir adquiriendo automóviles.

Al principio, su atención estaba centrada casi exclusivamente en los automóviles, pero poco a poco fue abriendo su campo de acción y empezó a coleccionar bicicletas, motocicletas e incluso algún camión de bomberos. La única premisa para que un vehículo entrara a formar parte de la colección era que este significase alguna singularidad en cuanto a su rareza o antigüedad. En 1964 ya tenía expuestos 24 vehículos en un pequeño museo.

Tras la muerte de Salvador Claret en 1984 se decidió mantener la colección íntegramente sin contemplar su venta parcial o total, y continuar con una gestión familiar y privada. La gestión de las compras se empezó a hacer de una manera más selectiva para mantener la coherencia de los fondos ya existentes. Al poseer ya una importante muestra de vehículos internacionales, las nuevas adquisiciones se encaminaron hacia la compra de vehículos de fabricación nacional llegando a adquirir más de 170 nuevos vehículos. También se puso especial atención en la adquisición de motocicletas españolas de poca construcción, con lo que el fondo motociclista experimentó un crecimiento importante. En este sentido se ha ido llevando a cabo un enriquecimiento de la colección, muy al contrario de lo que pasa en muchos otros casos, donde cuando muere el fundador la colección deja de incorporar nuevos fondos y se expone al público tal y como éste la dejó. Es, por tanto, una colección viva.

La colección visitable hoy en día está formada por más de 200 vehículos, donde el automóvil es el más representativo de todos ellos.



3.3 SILS Y LA COLECCIÓN

La *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* se ha convertido en uno de los principales atractivos del municipio de Sils, conocida a nivel nacional e incluso internacional. Se ubica en Sils de manera circunstancial, ya que fue el lugar escogido por Salvador Claret para abrir un complejo de servicios destinado a los viajeros en automóvil que cruzaban nuestras fronteras. El propio Ayuntamiento de Sils incluye la colección dentro de la oferta cultural del municipio junto a los elementos ya señalados en el apartado anterior y la describe brevemente como un lugar donde *poder contemplar la evolución de la industria automovilística y del motor*. Sin embargo, según el actual director de la colección, Salvador Claret i Sargatal, la relación con Sils es pequeña y sin ninguna motivación concreta. La colección simplemente está en Sils, no está identificada con el municipio de la misma manera que los vecinos de la población no están identificados con la colección. Hace bastante tiempo la propia colección hizo una encuesta entre los habitantes del municipio para saber sus opiniones y su conocimiento sobre la misma, y el resultado fue que la gran mayoría nunca había estado y que además tampoco tenían muy claro qué podían encontrar en la colección ni lo que ésta podía ofrecerles. A día de hoy la relación con las instituciones de Sils no es la más idónea e incluso Salvador Claret se ha planteado trasladar la colección de sitio en vista de la escasa participación de las diferentes Administraciones Públicas en las actividades que organiza la colección y que esta entiende que son importantes para la dinamización del municipio.



PARTE II

ANÁLISIS INTERNO DE LA COL·LECCIÓ



4. SITUACIÓN ACTUAL DE LA COLECCIÓN

4.1 UBICACIÓN

La *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* se ubica a unos pocos kilómetros del núcleo urbano de Sils, en el cruce entre las carreteras GI-555 y la Nacional II. El edificio está situado detrás de un hostel que fundó y regentó el propio Salvador Claret, el *Hostal del Rolls*, cuyo nombre deriva de un antiguo Rolls Royce que siempre había aparcado en la puerta.



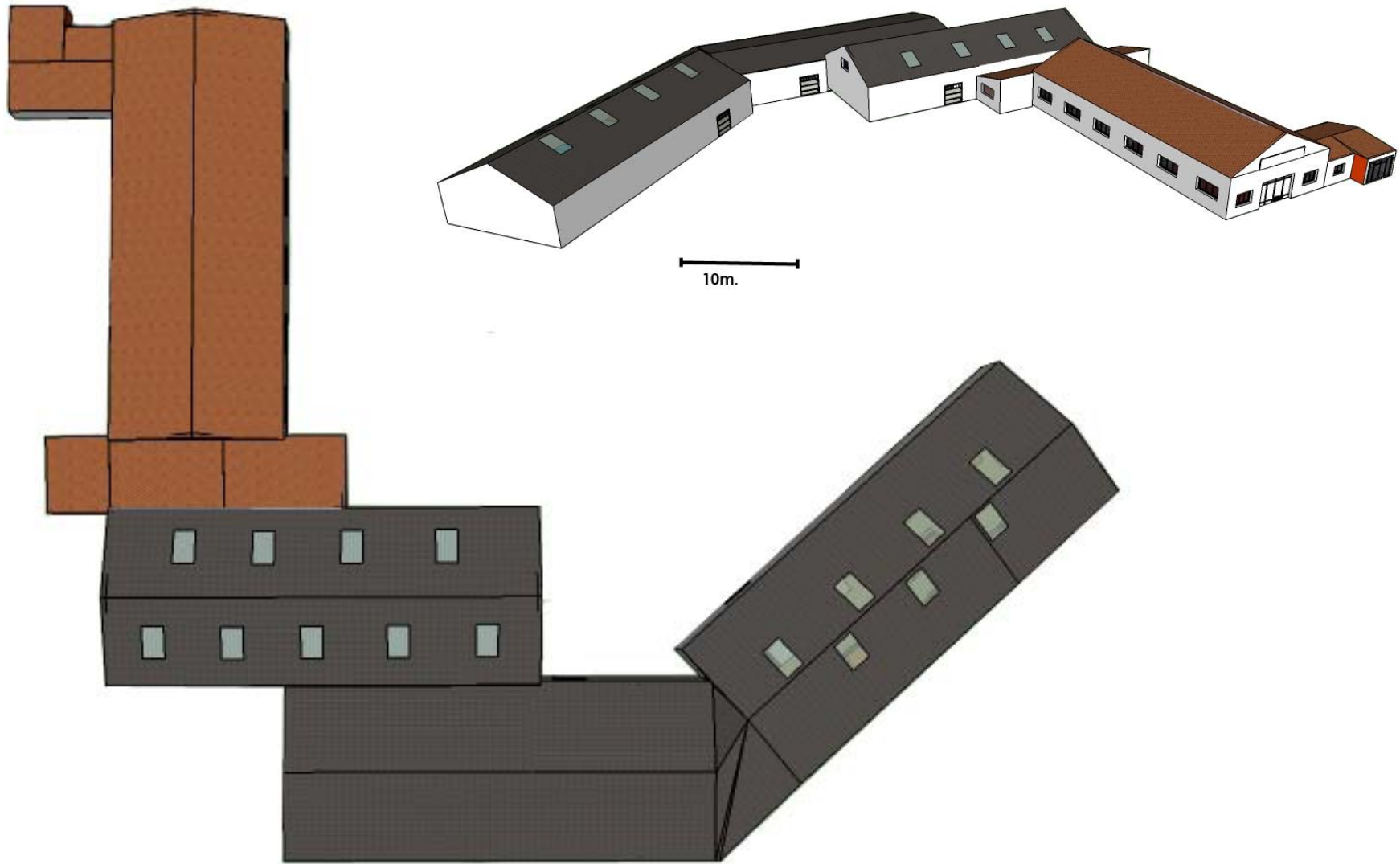
>Imagen 25: ubicación de la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret*



4.2 ESPACIO

El terreno donde se ubica la colección es un terreno particular de unos 4500 m², de los cuales ésta ocupa unos 2000 m². Las instalaciones que albergan la colección están formadas por una serie de edificaciones contiguas comunicadas entre sí y que configuran un recorrido de la exposición lineal. Cada una de estas edificaciones conforma una sala, contándose cinco en total. Cuatro de ellas tienen unas dimensiones de unos 4-5 metros de alto por unos 30 metros de largo y unos 12 de ancho, mientras que la restante es un pequeño espacio de apenas 50m². Los vehículos están ordenados sin seguir un criterio museológico específico, intentan aprovechar al máximo el espacio y están distribuidos por tamaños. Únicamente la sala 5 guarda cierto orden temático pues está destinada a la automoción española. El tipo de arquitectura de las salas corresponde a un garaje/almacén, con cubiertas a dos aguas (salvo la sala pequeña, de una sola agua, y una de las grandes, con cubierta plana) y vigas vistas. Existe un único acceso para el público situado al inicio de la visita aunque hay varias puertas de gran tamaño distribuidas a lo largo de las salas para permitir la entrada y salida de los vehículos. Todas las salas tienen ventanas situadas a media altura y dos de ellas cuentan también con tragaluces en el techo, empleándose también iluminación artificial. El estado de las construcciones en general es bueno, no tiene humedades visibles aunque sí alguna pequeña grieta.

En el terreno donde se ubica la colección hay además una casa particular y una gran extensión ajardinada que no está destinada a la visita.



>Imagen 26: planta de la colecció



Pre-entrada – jardí: es la zona de acceso a la colección. En él hay material automovilístico diverso en bastante mal estado de conservación debido a su exposición continua a la intemperie. Este espacio no está considerado como zona de exposición



Recepción: es el espacio de acogida al visitante. Es bastante reducido y cuenta con el mostrador de venta de entradas, tienda (donde se venden tanto libros como maquetas de automóviles, postales con los vehículos de la colección, recuerdos...) y una máquina de bebidas

Sala 1: automóviles, camiones, aviación, motocicletas, bicicletas y motores estacionarios, desde 1880 hasta 1990



Sala 2: automòviles, motocicletas, bicicletas, pinturas, y carteles, desde 1920 hasta 1989.



Sala 3: automòviles, motocicletas y carteles publicitarios, desde 1919 hasta 1988. Contiene también una referencia a San Cristóbal, patrón de los automovilistas, formada por un altar y varias obras de arte referentes a dicho santo.



Sala 4: automòviles, motocicletas, pinturas y carteles publicitarios, desde 1883 hasta 1975.



Sala 5: Sala dedicada a la automoci3n espa1ola con autom3viles, microcoches, motocicletas, pinturas y publicidad, desde 1889 hasta 1975



4.3 FONDOS

Como ya se ha mencionado en la presentación del trabajo, la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* cuenta con una colección mucho más extensa que la mostrada en sus instalaciones. Sin embargo, a efectos prácticos únicamente se van a tratar aquí los fondos visitables. La colección expuesta cuenta con más de 200 vehículos (entre automóviles y motocicletas), una avioneta, bicicletas, juguetes y una gran cantidad de elementos relacionados con la automoción: faros, motores, piezas mecánicas... La propia colección cuenta con un inventario detallado de los fondos, donde se incluye información referente a cada uno de los modelos¹⁸.

- Automóviles: en la colección se exponen 139 automóviles, cuyas cronologías van desde 1883 hasta 1993, si bien la gran mayoría son anteriores a 1970; por su parte, podemos encontrar seis procedencias diferentes (España, Francia, Inglaterra, Estados Unidos, Italia y Alemania). Abarcan una gran variedad de segmentos, desde pequeños automóviles bicilíndricos de reducidas dimensiones, a grandes vehículos de lujo o modelos deportivos. Todos los vehículos están mecánicamente bien conservados y en orden de marcha.
- Motocicletas: hay un total de 82 motocicletas, teniendo una relevancia especial las motocicletas fabricadas en España y destacando especialmente las de competición y las de escasa fabricación.
- Avioneta: se trata de una Auster Autocrat de 1949, una avioneta de reconocimiento militar.
- Material diverso: repartidos por las diferentes salas se exponen motores estacionarios pertenecientes a diferentes vehículos además de piezas y objetos de diversa índole como faros o elementos mecánicos.

¹⁸ En el anexo I se puede consultar una relación de los vehículos que posee la colección.



4.4 TITULARIDAD Y GESTIÓN

La *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* es de **titularidad privada** y su gestión se lleva a cabo como una sociedad, es decir, de forma empresarial; por otra parte, la obtención de los recursos económicos para su funcionamiento se hace a través de las propias empresas de la familia Claret. Este modelo de gestión plantea ciertos problemas a la hora de optar a subvenciones y ayudas públicas ya que la *Generalitat de Catalunya* no concede ayudas a empresas. Una de las soluciones pasaba por la creación de una Asociación de Amigos para poder canalizar ayudas públicas a través de ella, pero la cuantía de las mismas es insignificante teniendo en cuenta las necesidades económicas que tiene la colección.

El objetivo de la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* es salvaguardar y recuperar vehículos que sean importantes tanto por su plusvalía económica en los próximos años, como por su propia importancia dentro del mundo de la automoción. Como colección automovilística de gran interés no sólo a nivel histórico sino también a nivel técnico, forma parte del *Sistema Territorial del Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya* en la calidad de colaborador. Según el artículo 1 del reglamento de dicho sistema territorial¹⁹, pueden establecer una relación estable con el mNACTEC como entidades en colaboración otros museos de Cataluña que tengan una singularidad temática o territorial y desarrollen uno o más programas conjuntamente con el mNACTEC; también los establecimientos o colecciones de interés técnico o científico que no tengan la condición de museo. Además, el artículo 4.2 del reglamento especifica que las colecciones y establecimientos que no tengan la condición de museo deben reunir unas condiciones adecuadas de seguridad y documentación de los objetos.

¹⁹ Decret 85/1998, de 31 de març, pel qual s'aprova el Reglament del sistema territorial del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.



4.5 VISITANTES

La cifra de visitantes anuales ha sufrido una drástica variación en los últimos años. Hace casi una década esta cifra se situaba entre los 28.000 y los 32.000²⁰, de los cuales una gran parte correspondían a viajes organizados por la provincia de Girona que incluían la colección como una de sus paradas. En la actualidad, esa cifra ha descendido hasta los 4.000 visitantes al año, concentrándose más de la mitad en la semana de la *Llotja de Sils*. Estas cifras de visitantes contrastan con las cifras ofrecidas por la *Generalitat de Catalunya* sobre la evolución del número de visitantes a museos y colecciones de Cataluña entre 2005 y 2009²¹. Según estas cifras, el número de visitantes a museos y colecciones de la comarca de La Selva subió un 34% durante ese periodo de tiempo, pasando de 161.640 a 216.983 visitantes.



>Gráfico 2: evolución de la cifra de visitantes entre 2000 y 2011.

La causa principal de este brusco descenso de visitantes es el estado actual de las carreteras principales de acceso al municipio de Sils. *L'Eix Transversal* (C-25) está en fase de desdoblamiento y la duración de las obras está prevista hasta el verano de 2013. Más problemática es la situación de la Carretera Nacional II: hace casi una década que comenzaron las obras para convertirla en autovía hasta la frontera francesa, pero en la actualidad están paradas y sin fecha de finalización²². Puesto que la *Col·lecció* está situada al pie de la Nacional su acceso es complicado y peligroso, ya que no existe una entrada fácilmente accesible desde la carretera. Este hecho ha provocado que los autobuses de viajes organizados hayan variado su ruta y ya no incluyan la colección entre sus paradas, y que las escuelas prefieran hacer salidas a otras instituciones con mayores facilidades de acceso y condiciones de seguridad.

²⁰ Cifras facilitadas por el propio Salvador Claret.

²¹ *Valoració del posicionament de la cultura catala. Visió i marc general del diagnòstic per àmbits territorials*. Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura, 2011.

²² Los Presupuestos Generales del Estado de 2012 incluyen una partida de casi 16 millones de euros para empezar las obras entre Caldes de Malavella y Sils, mientras que el resto de tramos se quedan nuevamente sin apenas partidas. El grueso de la inversión estatal para la provincia de Girona recaerá en la línea del AVE. *La Vanguardia*, 11-04-2012



4.7 LA COLECCIÓN FUERA DE LA COLECCIÓN



>Imagen 27: Llotja de Sils



>Imagen 28: 12 Hores solidàries Ninco 2005

La Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret es una colección muy activa. Su director participa en numerosos eventos relacionados con el automóvil tanto dentro como fuera de nuestras fronteras; además, los coches de la colección se ceden a diferentes exposiciones, ferias y salones automovilísticos. Además, sus espacios sirven de escenario para encuentros y actividades de diversa índole como el *Encuentro de Autoescuelas de Catalunya* que se celebró en 2006. Con el *Arxiu Municipal* de Sils mantiene una buena relación y cada año organizan de manera conjunta una exposición relacionada con el mundo del automóvil con materiales procedentes tanto de la propia colección como del *Arxiu* en las que se tratan diferentes aspectos de la evolución automovilística. Algunas de estas exposiciones han sido “Papers d'Automoció. Els arxius de la Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret” (2007), “Curses i Pilots. Centenari de la Copa Catalunya” (2008) , “Els cotxes i les motos de Sils” (2009), “Dones, motor de la revolució” (2010) o “L'Escalextric, entre el joc i la passió” (2011). La colección también ha participado en actos solidarios como las *12 hores solidàries Ninco* de 2010 coincidiendo con la feria de miniaturas y juguetes antiguos “Motor Toys”, celebrada en Sils. En ella participaron 8 equipos durante 12 horas en una pista de slot, cada uno de ellos representando a una ONG.

Pero sin duda, la actividad más importante que lleva a cabo la colección es la *Llotja de Sils*, un evento de carácter anual (celebrado generalmente el primer fin de semana de junio) que se ha convertido en uno de los principales eventos que se llevan a cabo en el municipio. Esta *Llotja* es una feria especializada de vehículos clásicos y de colección que empezó a organizarse en 1979. La *Llotja de Sils* fue la primera feria de estas características que empezó a desarrollarse en nuestro país y actualmente se ha convertido en una de las más importantes que se celebran en el sur de Europa, con una vocación claramente internacional. Su celebración supone el paso de de unas 18.000 personas por Sils en poco más de 36 horas, la mayor afluencia de gente en el municipio en todo el año.



5. DIAGNÓSTICO DAFO

Antes de establecer las líneas de actuación del proyecto es imprescindible realizar un diagnóstico que muestre cuál es la situación exacta en la que se encuentra la colección. En los puntos anteriores se han recogido aspectos concretos de su funcionamiento y actividad, sin embargo es necesario analizar también el contexto en el que se sitúa. Mediante un análisis DAFO se identificarán diferentes factores sobre los que se apoyará la propuesta para consolidar las fortalezas, minimizar las debilidades, aprovechar las ventajas de las oportunidades y reducir las amenazas. Dicho análisis se basa en dos pilares: el análisis interno (fortalezas y debilidades) y el análisis externo (oportunidades y amenazas).

Análisis interno

Debilidades

- La **falta de espacio** provoca la saturación de las salas, ya que obliga a exponer una gran cantidad de material en un espacio reducido.
- **Inexistencia de un discurso museológico** y la dificultad de crear uno coherente debido a la falta de espacio.
- **Inexistencia de museografía**, los vehículos están expuestos uno junto a otro con muy poca información sobre cada uno de ellos y organizados por tamaños para aprovechar al máximo el espacio.
- **Difusión inadecuada de la Col·lecció**, lo que hace que esta sea desconocida para aquellos que no son aficionados al mundo del automovilismo.

Fortalezas

- **Potencialidad de la colección**, ya que cuenta con una gran variedad de fondos, no sólo materiales, sino también documentales.
- **Colección muy variada** que permite establecer una evolución cronológica y temática muy completa.
- **Celebración anual de la Llotja de Sils**, que se ha configurado como una de las ferias del sector más importantes de nuestro país.
- **Interés de la figura Salvador Claret**, una de las primeras personas preocupadas por la protección del patrimonio automovilístico



Análisis externo

Amenazas

- La colección está **situada fuera del núcleo urbano**, lo que la aísla del resto de la vida cultural del municipio
- **Dificultad de acceder a la colección en transporte público**
- Las **Obras de la Carretera Nacional II** se están prolongando más de lo previsto y no tienen una fecha de finalización.
- La **Imposibilidad de ampliar el espacio expositivo** obliga a crear una propuesta dentro del espacio ya existente.
- **Desconocimiento** de la colección por parte del público
- **Presupuesto limitado**
- **Precio de la entrada**, que se eleva hasta los 5 euros

Oportunidades

- **Revalorización** de los vehículos clásicos en la última década.
- **Pertenencia al Sistema Territorial del Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica**, lo que puede suponer un gran impulso para la difusión y conocimiento de la colección.
- **Nuevas tecnologías y redes sociales**, que pueden permitir una mayor difusión de la colección y una mayor participación por parte del visitante.
- **Situación** a pie de una de las grandes vías de comunicación estatales (N II) y a tan sólo 20 km de Girona, ciudad que dispone de una potente infraestructura turística.
- **Plan estratégico de Turismo** desarrollado por el Ayuntamiento, que puede reforzar la posición de la colección como uno de los atractivos más potentes de Sils.
- **Existencia de numerosas colecciones relacionadas con el mundo de la automoción en Cataluña**, lo que puede dar origen a un trabajo en red.



6. OBJETIVOS

Una vez analizados los problemas a los que debe hacer frente la colección y las fortalezas y oportunidades que puede aprovechar, es necesario marcar los objetivos que el proyecto debe alcanzar. Como objetivo principal, el proyecto pretende establecer nueva propuesta de presentación para la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret*. Dentro de este gran objetivo es preciso desglosar objetivos específicos, agrupados en torno a tres ejes: a nivel de contenido, a nivel socio-económico y a nivel de público.

6.1 Objetivos a nivel socioeconómico

Revalorizar la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* como atractivo cultural y patrimonial de Sils

- Convertir la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* en una colección que combine la tradición coleccionista con la difusión patrimonial de forma efectiva.
- Mejorar la relación de la colección con su entorno y con las instituciones de Sils.
- Reforzar la colaboración con el mNACTEC atendiendo especialmente a las carencias de la colección.
- Implicar a un mayor número de colaboradores, especialmente los relacionados con el territorio o con el mundo de la automoción.
- Sensibilizar a los visitantes sobre la importancia de la conservación del patrimonio automovilístico, un patrimonio de gran valor histórico que permite conocer no sólo la evolución técnica sino también social.



6.2 Objetivos a nivel de contenidos

Elaborar una propuesta que muestre la colección de forma coherente y didáctica.

- Dotar a la colección de un discurso museológico que siga un eje cronológico-temático dividido en pequeños ámbitos que hagan referencia tanto a la evolución técnica del automóvil como a su impacto en la sociedad.
- Concebir una museografía adecuada al espacio disponible, que destaque los vehículos pero que a la vez transmita al visitante la información de manera clara y sencilla.
- Revalorizar la figura de Salvador Claret e incluirla dentro del discurso mediante la creación de pequeños puntos biográficos que destaquen los aspectos más importantes de su relación con el mundo del automovilismo.
- Hacer una selección de los vehículos a exponer atendiendo a su importancia dentro de la evolución de la automoción y a su singularidad dentro de la propia colección.

6.3 Objetivos a nivel de público

Crear una propuesta para la Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret accesible a todos los públicos

- Despertar el interés por la colección en el público no especializado.
- Crear diversos niveles de información que vayan desde lo más general hasta lo más técnico, adaptando la exposición a diferentes niveles de conocimiento.
- Elaborar una propuesta didáctica dividida en educación formal y educación no formal.



PARTE III

NUEVA PROPUESTA



7. PREMISAS PARA LA INTERVENCIÓN MUSEOLÓGICA Y MUSEOGRÁFICA

Como ya se ha explicado en la presentación de este proyecto, estamos ante una colección de carácter privado y no ante un museo. Esto significa que a la hora de hacer cualquier tipo de intervención la opinión del propio coleccionista tiene un peso fundamental, ya que las colecciones no están sujetas a normativas tan rígidas como los museos. Por tanto, se ha creído oportuno en este proyecto tener en cuenta las indicaciones dadas por el propio Salvador Claret para elaborar una propuesta lo más ajustada a la realidad posible, así como premisas de tipo práctico. A continuación se hace una relación de los principales aspectos a tener en cuenta:

- El automóvil es un determinante en sí mismo. Se trata de un elemento por lo general grande, pesado y voluminoso con el que no es fácil trabajar (algunos vehículos de la colección alcanzan los 5m de largo y superan las 2 toneladas de peso). Estas características hacen que a la hora de moverlos se tenga que tener especialmente en cuenta el espacio, ya que será necesario contar con pasillos por los que se puedan mover y girar los vehículos sin dificultades. Cuando la colección tiene que mover un vehículo lo hace a mano y con plataformas giratorias o mediante un gato hidráulico, el cual permite hacer las maniobras en un espacio reducido. Dentro de las instalaciones no se pueden poder los vehículos en marcha y por motivos de seguridad y mantenimiento, ninguno de ellos tiene batería.
- De vez en cuando, la colección saca sus vehículos de la exposición para diversos fines (exposiciones, ferias, eventos...), por lo tanto es imprescindible que la museografía desarrollada no obstaculice en exceso la salida de los vehículos. En la exposición actual, delante de las puertas de entrada y salida de



vehículos hay automóviles expuestos, por lo que para extraer uno hay que mover los que están situados delante de las puertas. En la propuesta de este proyecto, aunque se mantenga este modelo de exposición, es necesario evitar la construcción de estructuras fijas que bloqueen las puertas. Así mismo es importante que el discurso museológico sea flexible para poder incorporar o extraer vehículos sin que este pierda sentido o coherencia.

- La colección quiere mantener su carácter de colección, por tanto, no debe convertirse en un museo. Un coleccionista acostumbra a exponer el máximo de objetos posibles y este caso no es una excepción. La propuesta deberá crear un guión museológico coherente pero a su vez deberá mantener en exposición el mayor número de vehículos posible. Salvador Claret dispone de varios garajes donde guarda más automóviles y material diverso relacionado con la automoción, donde se podrían guardar los automóviles descartados.
- El actual director no contempla ampliar el espacio expositivo ni realizar nuevas construcciones. Así mismo, tampoco contempla considerar el jardín como zona de exposición. Cualquier proyecto de intervención debe realizarse dentro del espacio existente en la actualidad.
- Para elaborar una propuesta de actuación se tendrán en cuenta otras experiencias de éxito, tanto de museos como de colecciones, que serán analizadas en el punto siguiente.



8. EJEMPLOS DE OTRAS ACTUACIONES

Existen numerosos museos y colecciones por todo el mundo que abordan la temática del automóvil. Muchas de ellas siguen modelos tradicionales de exposición, donde el automóvil es el elemento principal y casi exclusivo del discurso y su presentación se limita a una sucesión de modelos colocados uno tras otro. Sin embargo, en las últimas décadas ha habido muchas colecciones que han visto la necesidad de cambiar el enfoque de sus exposiciones y de adecuarse a las nuevas necesidades de una sociedad que ya no demanda una visita estática y contemplativa, sino que busca la interacción con la exposición. Esto ha supuesto un replanteamiento completo del modo en el que debe exponerse el automóvil y de qué información se debe transmitir al visitante. Para poder desarrollar este proyecto se han analizado varias de estas experiencias (algunas relacionadas directamente con el automóvil, otras no), tanto a nivel de museología y museografía como a nivel de gestión y funcionamiento, las cuales se presentan divididas por tipos según sean museos, colecciones o exposiciones temporales²³.

²³ Es necesario resaltar que algunos de los museos escogidos no pueden compararse a la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* ni por tamaño ni por presupuesto, no se trata aquí de hacer un estudio sobre sus recursos sino de analizar qué conceptos han desarrollado y qué visiones sobre el automóvil han plasmado en sus exposiciones.



8.1 EJEMPLOS DE ACTUACIÓN MUSEOLÓGICA Y MUSEOGRÁFICA

8.1.1 Museos

>Imagen 29: El objetivo del área “David contra Goliat” es el de hacer una comparación entre dos vehículos que representan la distinta evolución que tras la II Guerra Mundial tuvieron Europa y Norteamérica. Mientras que la primera necesitaba reponerse de las profundas heridas que había dejado el conflicto, la segunda experimentaba un auge espectacular. Este auge está representado por los enormes coches de las décadas de 1950-1960 con potentes motores que consumían una considerable cantidad de gasolina, en contraste con los pequeños vehículos europeos.



- **Museo Nazionale dell'Automobile di Torino**

Ubicado en la ciudad italiana de Turín, es uno de los museos automovilísticos más antiguos del mundo ya que fue fundado en 1932 por Carlo Biscaretti di Ruffia²⁴. Biscaretti reunió la colección inicial y estuvo al frente de ella hasta su muerte en 1959, momento en el que la colección se abrió formalmente al público como museo. El museo dispone de 9.000 m² de exposición y la colección está compuesta por casi 200 vehículos que abarcan desde mediados del siglo XIX hasta el presente, haciendo especial hincapié en los modelos de fabricación italiana y en especial, en los fabricados en Turín. En 2002 el museo vio la necesidad de una renovación, tanto a nivel arquitectónico como a nivel museográfico, ya que cuarenta años después de su apertura había quedado totalmente obsoleto. En Marzo de 2011 el museo abrió nuevamente sus puertas tras cuatro años de renovaciones y con una inversión de 33 millones de euros, presentando una arquitectura totalmente renovada y una museografía que trata el automóvil como algo más que un simple producto industrial. El nuevo museo busca dejar de ser un mero lugar de visita para convertirse en un lugar de experiencia y en un referente cultural para la ciudad de Turín. Su concepción hace una clara referencia a la tradición automovilística de la

²⁴ Conde italiano nacido en 1879, entusiasta del automóvil y hombre polifacético, se dedicó al arte, el diseño industrial y el periodismo. Era hijo de Roberto Biscaretti, uno de los fundadores de la marca italiana FIAT y primer presidente del *Automobile Club de Torino*.



ciudad, considerada la capital italiana del automóvil²⁵ donde a lo largo del siglo XX nacieron más de 70 compañías automovilísticas, cuna de FIAT, una de las marcas italianas más importantes y conocidas, o de grandes carroceros como Bertone, Giugiaro o Pinin-Farina.

La concepción museográfica del nuevo museo corrió a cargo del diseñador suizo François Confino con una premisa muy clara: la exposición sucesiva de los automóviles uno al lado de otro ya no tiene sentido. Para el propio Confino *“The so called “automobile” phenomenon appears as one of the most significant symbols of our civilization. The Museum does not only exhibit cars, but also it tells visitors the “legend” of car. This is a story in which real characters and situations stand next to the creations of the exhibition designer. Reality and fiction combine together to make visitors concentrate on issues and conflicting problems connected to the use of automobiles, such as passion and excess, glamour and danger, bad effects on the environment and the positive, virtuous effects of mobility; a combination between technology and art*²⁶».

La exposición se compone de 30 áreas divididas en tres ejes temáticos distintos: *El automóvil y el siglo XX* (presenta una línea cronológica desde sus orígenes hasta la globalización, analizando su evolución tecnológica y conceptual en relación a los grandes acontecimientos políticos, económicos o artísticos), *El hombre y el automóvil* (abarcando diferentes aspectos sociales que ha generado el automóvil) y *Automóvil y Diseño*. A través de estas áreas se traza la historia del automóvil, desde su creación y evolución hasta su popularización, atendiendo especialmente a su conversión en todo un símbolo nacional. El uso de una museografía espectacular y colorida, ambientando cada automóvil en un contexto específico, hace que la exposición sea fácilmente comprensible por el visitante; sin embargo, este tipo de museografía tiene también algunos peligros: la abundancia de elementos puede desplazar al automóvil y puede acabar convirtiendo la exposición en algo similar a un parque temático. Este tipo de discurso museológico, dividido en pequeñas áreas temáticas formadas por vehículos afines, será el modelo que seguirá este proyecto.

²⁵ *The “new” Museo Nazionale dell’Automobile di Torino: a homage to the history of Italy through one of its most important traditions.* Museo Nazionale dell’automobile di Torino.

²⁶ *Museo Nazionale dell’Automobile di Torino: between history and innovation.* Museo Nazionale dell’Automobile di Torino.



>Imagen 30: “Jungla” Circular por la carretera es todo un ejercicio de interpretación para los conductores debido a la presencia de continuas señales de tráfico. La precaución y el sentido común deben ser las máximas del conductor, pero algunos automóviles como el Lancia Delta Integrale o el Fiat 500 Sporting Kit (izquierda y derecha respectivamente) invitaban a utilizar las carreteras como auténticos circuitos de carreras.



>Imagen 31: “Los jóvenes conquistan el mundo”. En la década de los 60, el movimiento hippy se extiende por toda Europa. El Citroën 2CV y la Volkswagen T2 fueron los automóviles que se convirtieron en emblemas del movimiento.

- **Riverside Museum: Scotland’s Museum of Transport and Travel. Glasgow**

Este museo nació en 1964 y en 1988 se trasladó al complejo *Kelvin Hall*, siendo en la actualidad uno de los museos del transporte más visitados de toda Europa. Está dedicado a la historia del transporte en Glasgow (y por extensión, en Escocia) y contiene todo tipo de medios de transporte. El transporte rodado supone un 35% del material expuesto, destacando especialmente los modelos pertenecientes a las firmas pioneras del automovilismo en Escocia.



Antes de la reforma integral que llevó a cabo el museo, la colección, salvo algunos casos puntuales, se exponía de forma *taxonómica*²⁷, donde cada tipo de transporte formaba su propio grupo. La mayoría de la información estaba contenida en las cartelas que acompañaban a cada objeto; fuera de estas, era más bien escasa. Sin embargo, este museo se ha sometido a un intenso proceso de renovación tanto de contenido como de continente con los objetivos de hacer la colección mucho más accesible a sus ciudadanos y de reforzarlo como elemento turístico potente.

Para diseñar una nueva exposición y unas nuevas claves de interpretación, la dirección del museo ha tenido en cuenta la opinión del visitante, lo que le gustaba del antiguo museo y lo que le gustaría encontrarse en el nuevo. Entre las preferencias del público estaba el deseo de encontrar más *displays* de calles reconstruidas, un mayor acceso al interior de las grandes máquinas, como locomotoras y trenes, más elementos interactivos y más imágenes y vídeos acerca de la colección expuesta. El intento de satisfacer estas demandas contando prácticamente con el mismo espacio ha llevado al museo a replantearse sus áreas expositivas, que ha considerado incluso paredes y techos como zonas de exposición²⁸.

>Imagen 32: debido a las limitaciones de espacio, el Riverside Museum ha optado por exponer algunos de los vehículos en zonas altas, paredes y techos. La interpretación de dichos objetos se hace mediante pantallas y paneles situados en el nivel de la visita.



Otro de los aspectos que han introducido es el abandono de la museografía *taxonómica* (automóviles, trenes, motocicletas...) para crear una completamente nueva en la que todos los elementos se mezclan entre sí para hacer más comprensible la evolución del transporte. Una exposición por tipos es muy útil para comparar diferentes objetos de un mismo tipo, pero limita mucho el tipo de interpretación que se le puede ofrecer al visitante. Todos los objetos se han reunido en torno a nueve temas: *Streets* (la transformación que han sufrido las calles de Glasgow con el desarrollo de los medios de transporte), *The River Clyde* (la importancia del río en la evolución industrial de la ciudad), *Transport & Leisure* (el uso del transporte como elemento de ocio), *Made in Scotland* (producción nacional), *Looks & Fashion* (cómo las modas han afectado a la concepción del transporte), *Crossing the world* (la conexión de Glasgow con el resto del mundo), *Cutting Edge- Past, Present & Future* (los horizontes marcados por los deseos del ser humano de viajar más rápido, lejos o seguro), *Disaster*

²⁷ *New Riverside Museum Glasgow's Strategic Brief*, 2003.

²⁸ *Displaying the Collection*. Riverside Museum documents.



& Crashes (cómo los accidentes han afectado a la vida de las personas y a la evolución del transporte), *Getting there* (la experiencia del transporte en Escocia). A partir de todos estos temas se han elaborado alrededor de 150 *displays* que profundizan en los diferentes aspectos relacionados con el transporte. Los *displays* han sido diseñados para ser intercambiados con comodidad; de esta manera, el museo puede variar la información ofrecida al público en función de sus intereses sin necesidad de tener que mover los objetos.

Tanto la forma de entender la evolución del transporte (con los medios de transporte interrelacionados y no aislados por tipos) como la elaboración de una museografía que se puede adaptar a las distintas necesidades de la exposición son aspectos que serán incluidos en la propuesta de este proyecto.



>Imagen 33: Las reproducciones de calles son uno de los elementos más apreciados por los visitantes del museo. En ellas, los vehículos quedan ambientados en los contextos en los que eran utilizados

- **Museu de joguets i atòmats. Verdú**

El *Museu de Joguets i Autòmats de Verdú* es un pequeño museo de carácter privado impulsado por el coleccionista Manel Mayoral. Está ubicado en un antiguo edificio del siglo XV, el cual ha sido objeto de un espectacular proceso de rehabilitación para adecuarlo a su nueva función museística. La exposición se distribuye a lo largo de tres plantas en las que los juguetes se agrupan en cuatro grandes ámbitos temáticos: el pueblo y el campo, las ferias y atracciones, los vehículos de juguetes y pedales, y el fútbol.



El interès de este museu per al projecte radica en la forma en la que exposen els vehicles de joguete. El àmbit *Sueños de pedales y sobre ruedas* agrupa un impressionant conjunt de vehicles a pedales: bicicletes, tàndemes, tricicles, cotxes, tractores... La museografia aplicada a este àmbit destaca els vehicles més importants situant-los en altura sobre una plataforma que evoca una carretera. Esta plataforma se divideix en dos parts, diferenciant així dos tipus de vehicles: aquells que solament podien ser adquirits per les famílies més adinerades i aquells que eren més modestos però a la vegada més econòmics. Els vehicles que per dimensions no caben en esta tarima estan exposats en tarimas individuals. En quant a la informació oferta sobre els objectes, no hi ha grans blocs textuais i se limita a una cita de algun personatge destacat que introdueix el àmbit i a les cartelles. Este sistema de exposició mitjançant tarimas serà la base per a l'exposició dels joguets de pedales de la col·lecció.

> **Imagem 34:** tarima en forma de carretera on s'exposen els joguets de pedales de les classes més altes de la societat. Al fons es pot veure la segona tarima, que aprofita un hueco de luz.

8.1.2 Exposiciones temporales

- **Mensch in Fahrt. Unterwegs mit Auto und Co. Technikmuseum Berlin**

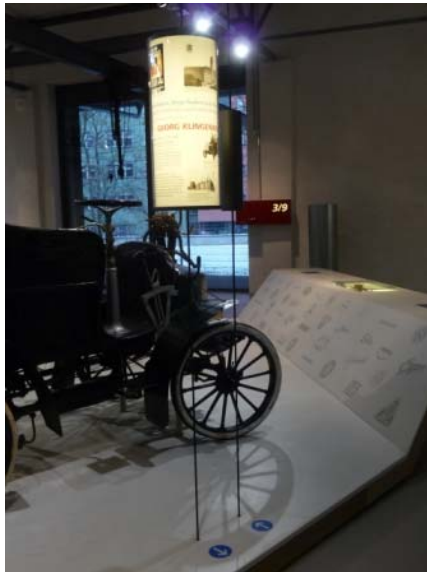
Se tracta d'una exposició temporal organitzada per el *Museo de la Técnica de Berlín*. La temàtica central de la mateixa és el concepte de mobilitat desenvolupat a partir de la creació del automòbil. El seu discurs se articula



en dos eixos paral·lels: per una part, el hilo central es un discurs temàtic-cronològic dividit en onze petites àrees que analitzen diferents situacions propiciades per el automòbil, com són la motorització de les masses, el desig de velocitat i competició, la transformació de un mitjà de transport en un objecte de luxe o la possibilitat de realitzar llargs viatges de plaer. Un segon discurs, a menor escala, parla de personatges destacats dins del món automovilístic relacionats amb els vehicles que es exposen i en especial, relacionats amb Berlín i Alemanya: empresaris, deportistes, fabricants... La exposició introdueix també conceptes en torn al automòbil que preocupen a la societat del segle XXI com són la sostenibilitat o la ecologia.

Hay cuatro elementos de especial interés que tendrán aplicación en este proyecto:

- Los automóviles se exponen sobre tarimas. Este sistema permite, por una parte, destacar el automóvil y por otra, articular el espacio y marcar el recorrido.
- En el discurso principal, los automóviles están divididos según las implicaciones que han tenido en la sociedad y en su entorno.
- El discurso secundario está en contacto con el principal, pero se presenta al visitante de forma aislada. Para ello se han empleado cilindros luminosos en los que se recoge la historia de personajes destacados.
- Existe un itinerario infantil en forma de cómic. Éste está situado en cajones que los niños pueden abrir en cada uno de los ámbitos



>Imagen 35: a lo largo de las diferentes áreas se han colocado estos cilindros luminosos que hacen referencia a diferentes personalidades relacionadas con el mundo del automóvil. El cilindro de la imagen está dedicado a Georg Klingenberg, importante ingeniero alemán nacido en 1870.



>Imagen 36: “La democratización del automóvil” De derecha a izquierda, tres modelos que supusieron toda una revolución en cuanto a número de ventas y facilidad de adquisición: Ford T (EEUU), VW Escarabajo (Alemania) y Citroën 2CV (Francia)



>Imagen 37: “Objeto de lujo” Hay automóviles que están al alcance de muy pocos, verdaderos objetos de lujo que destacan por su belleza y potencia. Relacionados con este tipo de automóviles siempre hay toda una serie de objetos que añaden prestigio a su propietario.



>Imagen 38: “Caminos lejanos. La gente se desplaza” La consolidación de los periodos vacacionales en el trabajo y la aparición de pequeños vehículos y caravanas que permitían hacer largos desplazamientos cambiaron completamente el significado del viaje. Este módulo introduce también una cuestión que se escapa de lo que es el automóvil en sí pero que sin embargo está íntimamente relacionada: el culto a San Cristóbal, patrón de los automovilistas, cuya imagen preside el salpicadero de numerosos vehículos.

- **Ja tenim 600! Museu d'Història de Barcelona**

Ja tenim 600! fue una exposición temporal organizada por el MUHBA entre noviembre de 2010 y junio de 2011 que analizaba la evolución de la ciudad de Barcelona desde 1947 hasta 1973. La década de 1950 fue decisiva para Barcelona y sentó las bases del desarrollo de las décadas posteriores a pesar de las trabas y limitaciones que imponía el régimen franquista. Uno de los factores determinantes para esta recuperación fue la



implantación de la fábrica de Seat²⁹ en la ciudad, que además de suponer un fuerte impulso económico, contribuyó a expandir socialmente el vehículo privado. Fue el Seat 600 el que conseguiría esta hazaña y pronto se convirtió en el coche popular: estaba al alcance de la clase media y era pequeño y fácil de mantener.

El discurso de la exposición se articula, precisamente, en torno al Seat 600. Lo que pretende transmitir esta exposición no es la historia del Seat 600, sino que a través de un vehículo concreto, situado en un contexto determinado, explica unas décadas en las que la sociedad cambió radicalmente. El hecho de que la clase media pudiera disponer de un vehículo propio cambió por completo la movilidad de la sociedad barcelonesa y le ofreció unas posibilidades nunca vistas hasta ese momento. El concepto de automóvil como vertebrador de numerosos cambios sociales estará presente en la propuesta de nueva presentación de la colección.



>Imagen 39: El Seat 600 fue el icono de toda una generación, que vio en este pequeño vehículo no sólo un medio de transporte, sino también un medio de expresión. En la exposición, el Seat 600 aparece junto a otros objetos típicos de las décadas de 1960-1970.

²⁹ SEAT, *Sociedad Española de Automóviles de Turismo*, fue la principal empresa de fabricación de automóviles de turismo en España. Fue fundada en 1950 por el Instituto Nacional de Industria con el objetivo de motorizar la España de la postguerra.



8.2 EJEMPLOS DE GESTIÓN Y FUNCIONAMIENTO

A la hora de analizar ejemplos de otras instituciones es importante fijarse no sólo en cómo articulan sus exposiciones sino también en cómo llevan a cabo su gestión. Para ello, se han tomado como ejemplo dos instituciones que tienen unas características similares a la *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret*: son privadas, están ubicadas en núcleos pequeños y son de reducidas dimensiones. Algunas formas de obtención de recursos que emplean ambos museos serán propuestas para este proyecto.

- **Museu de Juguets i Autòmats de Verdú**

La gestión del museo la lleva a cabo la propia familia Mayoral; a pesar de que se ha creado una fundación, por el momento ésta no lleva a cabo ninguna acción de gestión. La financiación de la colección se hace a través de diferentes métodos:

- Recursos propios
 - o Venta de entradas (6€ la general y 4,5€ la reducida)
 - o Ventas de la tienda, que se configura como una tienda especializada en juguetes antiguos y tradicionales
 - o Alquiler de espacios
- Alquiler de piezas para otras instituciones (ya sean culturales o no) y alquiler de exposiciones temporales creadas por la propia colección con sus fondos; un ejemplo de esta política es la que lleva a cabo con Caixa Penedès, entidad con la que mantiene un convenio de colaboración a través del cual



la Obra Social de Caixa Penedès da su apoyo a las iniciativas culturales y didácticas que el *Museu de Joguets i Autòmats* promueve en el municipio de Verdú. Este convenio contempla también que sean expuestas en las instalaciones de Caixa Penedès algunas de las exposiciones creadas por el museo.

- Acuerdos con patrocinadores/colaboradores. Estos acuerdos no tienen por qué suponer sólo una aportación económica sino que en algunos casos se traducen en una reducción del gasto, como por ejemplo los acuerdos relacionados con la comunicación y la difusión.
- Amics del Museu: con una aportación anual de 10 euros, el dinero recaudado se destina a la conservación del material expuesto. Por su parte, los amigos del museo obtienen una serie de ventajas relacionadas tanto como con la entrada como con las actividades que realiza el propio museo.

- **Museu de la Moto de Bassella**

Este museo, inaugurado en 2002, fue en su momento el único museo de nuestro país dedicado al mundo de las dos ruedas. Está ubicado en Bassella (Lleida), aunque en 2011 abrió una nueva sede en Barcelona. El museo cuenta con 1000 m² de exposición en el que se muestran más de 200 motocicletas de todas las épocas y especialidades.

La gestión de ambos museos se lleva a cabo a través de la *Fundació Privada Museu de la Moto "Mario Soler"*, una entidad sin ánimo de lucro que trabaja para la conservación y difusión de la historia y la cultura de la motocicleta. Sus objetivos son, entre otros, la búsqueda permanente de documentación gráfica y audiovisual del mundo de la motocicleta, la organización de ciclos, conferencias, coloquios, mesas redondas, cursos o actividades para fomentar el interés por el mundo del motor o el apoyo a nuevos proyectos e iniciativas relacionadas con el mundo de las dos ruedas (de diseño industrial, mecánica, tecnología...). Los recursos



económicos que obtienen se dividen entre los que aportan las empresas colaboradoras (un 60%) y los fondos propios (un 40%), a los que hay que sumar la venta de entradas (6€ la entrada general y entre 4€ y 5,10€ las diferentes modalidades de entradas reducidas) y los productos de la tienda del museo.

La colaboración con la Fundación puede hacerse a través de diversas formas: donativos, convenios de colaboración, cesión/donación de material, voluntario en la organización de eventos deportivos... e igual que el *Museu de Joguets i Autòmats de Verdú*, cuenta también con “Amigos del Museo”. En este caso las aportaciones varían entre los 50€ y los 1000€ divididas en tres categorías o “cilindradas”, haciendo una alusión clara al mundo de la motocicleta: pequeña cilindrada, mediana cilindrada y gran cilindrada. Cada una de estas modalidades tiene unas ventajas específicas, pero todas ellas tienen en común la deducción del 25% de la donación en la cuota del IRPF según el artículo 19 de la *Ley 49/2002, de 23 de diciembre, del régimen fiscal de las entidades sin ánimo de lucro y de los incentivos fiscales al mecenazgo*.



9. OPCIONES DE ACTUACIÓN

La primera acción que hay que llevar a cabo para plantear una intervención museológica y museográfica es establecer una línea de actuación. Para ello, antes es necesario analizar todas las posibles líneas de actuación, estableciendo cuáles son sus ventajas y desventajas y evaluando las posibilidades de realización.

<i>Opción 1: No llevar a cabo ninguna actuación</i>	El seguimiento de esta línea de actuación supondría mantener la colección en su estado actual, sin llevar a cabo ninguna mejora ni adecuación del espacio expositivo ni ningún tipo de intervención museológica o museográfica.
<i>Opción 2: llevar a cabo actuaciones relacionadas con la iluminación, la señalética y servicios para el visitante.</i>	Esta segunda opción supone realizar cambios sustanciales en aspectos clave que mejorarían la visita como son el disponer de una iluminación adecuada, de una señalética actualizada y ampliada y aumentar los servicios ofrecidos al visitante.
<i>Opción 3: Opción 2 + llevar a cabo una intervención museológica y museográfica</i>	Además de los cambios ya señalados, con esta opción se llevaría a cabo una renovación total de la museología y de la museografía, lo que daría como resultado una exposición totalmente diferente.
<i>Opción 4: Opción 3 + ampliación del espacio expositivo</i>	Si se contempla la posibilidad de ampliar el espacio expositivo, la intervención museológica y museográfica puede ser planteada sin el condicionante del espacio disponible. Esto permitiría llevar a cabo una actuación coherente con la exposición y una planificación más libre. Además, la ampliación de espacio permitiría configurar una museografía diferente a la que se concebiría en el caso de la opción 3 puesto que se podrían incluir muchos más elementos.



Opció 5: Opció 4 + construcció de un nou edifici

Igual que en el cas de l'opció 4, aquesta opció permet la creació d'una nova proposta museològica i museogràfica exempta del problema de la falta d'espai; amb aquesta opció, a més, es podria concebre una arquitectura basada en les necessitats del contingut en lloc de tenir que planificar una exposició en base a les necessitats del continent.

Tras enumerar totes les opcions possibles, és necessari analitzar-les tenint en compte tota la informació recopilada fins al moment per establir què és la més idònea. Les opcions 4 i 5 queden fàcilment descartades ja que implicarien l'ampliació de l'espai expositiu en la primera, i la construcció de noves instal·lacions en la segona. A pesar de que teòricament són les opcions més indicades per solucionar els problemes d'espai de la col·lecció no s'ajusten a una de les premisses donades per Salvador Claret, que és la de mantenir l'espai expositiu com està en l'actualitat sense fer ampliacions ni noves construccions. L'opció 1 queda també fàcilment descartada ja que no soluciona cap dels problemes de la col·lecció ni s'ajusta a cap dels objectius; no obstant això, pot ser la més idònea fins que es trobi una solució a la problemàtica de les obres de millora de la Nacional II. La segona opció presenta millores qualitatives, però aquestes no són suficients per complir els objectius.

Tras descartar 4 de les 5 opcions d'actuació, el resultat és que l'opció més indicada a seguir és la número 3. Si atencem als problemes de la col·lecció, a priori no és la millor opció ja que la proposta que es desenvolupi ha d'ajustar-se a l'espai expositiu ja existent; no obstant això, si atencem a la coyuntura de la col·lecció resulta ser la que millor s'adapta tant als objectius com a les premisses d'intervenció. Conscient de les limitacions d'aquesta opció però entenent que és la que millor s'adapta a les circumstàncies, el projecte desenvolupa una proposta basant-se en l'espai ja existent (el que obliga a seleccionar el material que es desitja exposar). No cal dubtar de que si en un futur es plantejessin noves actuacions, seria necessari encaminar-se a les opcions 4 i 5.



10. ADECUACIÓN ESPACIAL

Si bien no se realizará ningún tipo de intervención arquitectónica que conlleve una ampliación de espacios o la construcción de nuevos, sí que será necesario adecuar el espacio ya existente para hacerlo más accesible.

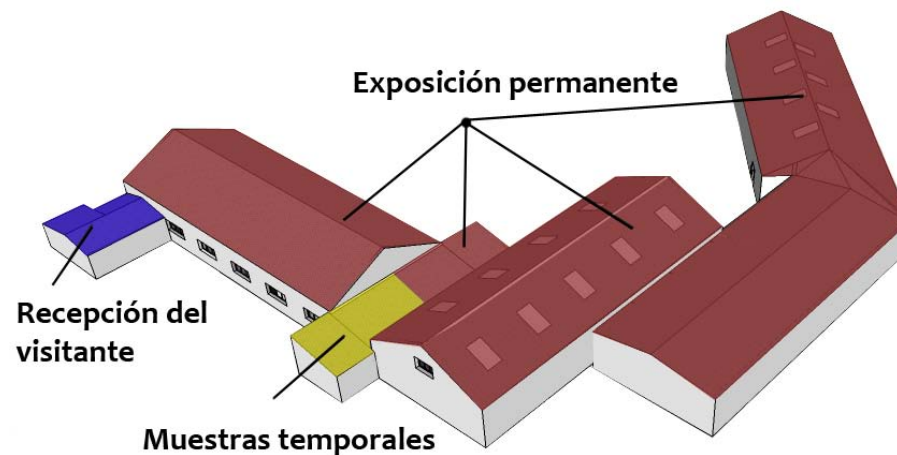
- **Suelos:** el suelo actual de baldosa será sustituido por un suelo sintético de color gris de material antideslizante.
- **Paredes:** el color blanco de las paredes se mantendrá, sin embargo es preciso subsanar pequeñas grietas aparecidas en la sala 5.
- **Adecuación del espacio a personas con movilidad reducida:** en la actualidad, la colección cuenta con dos rampas que conectan las salas 1 y 2 y las salas 3 y 4 para salvar los desniveles. Dichas rampas cumplen con lo dispuesto en el *Decret 135/1995 Codi d'accessibilitat de Catalunya*, según el cual una rampa adaptada es aquella que tiene un ancho mínimo de 0,90m y un 10% de pendiente máxima para una longitud de entre 3 y 10m; el pavimento de la rampa tiene que ser duro, antideslizante y sin salientes; y las barandillas deben tener como mínimo 90cm. Sin embargo, se ensancharán para facilitar el paso a través de ellas. Así mismo los vanos de separación entre salas ya cumplen con la normativa, que exige que tengan una anchura mínima de 0,80m y una altura mínima de 2m.
- **Seguridad:** la seguridad es un punto importante a mejorar. La edificación actual cuenta con una única entrada habilitada para visitantes, situada al principio del recorrido. Cada sala cuenta con una puerta para la entrada y salida de vehículos pero no son practicables ya que se encuentran bloqueadas por los propios vehículos expuestos. La planificación espacial debe tener en cuenta la construcción de una salida de emergencia situada en la sala 5 y la concepción de espacios de libre acceso donde situar los extintores, ya que en la actualidad la mayoría de ellos están colocados tras los vehículos y son de muy difícil acceso.



11. PROPUESTA MUSEOLÓGICA Y MUSEOGRÁFICA

11.1 CONFIGURACIÓN DE ESPACIOS

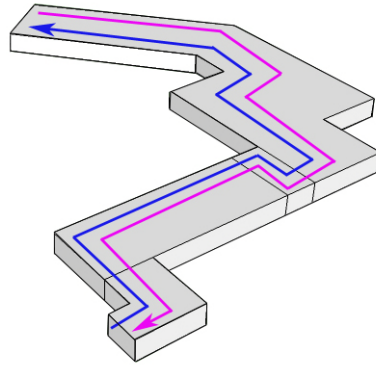
Los espacios en esta nueva propuesta quedan configurados prácticamente igual que en la exposición actual. Un primer espacio de recepción es el que da la bienvenida al visitante, donde se adquieren las entradas y donde se sitúa la tienda. La exposición permanente se distribuirá a lo largo de las cinco salas con un discurso museológico temático-temporal que se desarrollará a través de diferentes temas. El cambio más importante con respecto a la distribución actual se producirá en la sala 2: puesto que sus reducidas dimensiones dificultan la exposición adecuada de automóviles, una parte de la sala se dedicará a la temática del juguete mientras que la otra se destinará a muestras temporales relacionadas con el mundo de la automoción o con la propia colección.



>Imagen 40: Configuración de los espacios según la nueva propuesta.



11.2 RECORRIDO



>Imagem 41: recorrido de la exposición

El recorrido actual que el visitante realiza a la exposición está condicionado completamente por la arquitectura. El visitante entra por un punto y una vez la ha recorrido entera, tiene que desandar el camino y salir por el mismo punto por el que ha entrado. Lo más indicado para la colección sería tener puntos distintos de entrada y salida, lo que permitiría elaborar un discurso museológico mucho más comprensible. Sin embargo, cambiar esta situación es bastante complicado. Por una parte, crear una salida en la parte final del edificio supondría que el visitante tendría que recorrer todo el jardín para poder salir del recinto, pero éste no entra dentro del área expositiva. Por otra parte, tener un segundo punto por el que el visitante pueda salir implicaría tener que vigilarlo, ya sea mediante cámaras o personal de seguridad, para evitar que alguien accediera por ese punto a la colección en vez de hacerlo por la entrada.

Debido a la dificultad de crear puntos de salida y entrada diferenciados, el recorrido se mantendrá como hasta ahora.

11.3 GUIÓN MUSEOLÓGICO

Puesto que una de las premisas para la intervención museológica y museográfica era la de mantener el carácter de colección y no convertirla en un museo, se ha intentado mantener en exposición el mayor número de vehículos posible. A la hora de seleccionarlos se han seguido varios criterios: se han eliminado los modelos repetidos y se han respetado, sobre todo, aquellos que son singulares por ser los únicos ejemplares que han llegado hasta nuestros días. La selección realizada pretende ser una amplia muestra de la diversidad de la colección. El hilo principal de la exposición no trata de hacer una historia global del automóvil desde sus inicios hasta la actualidad sino que construye una historia a partir de los modelos de los que dispone, sin abordar temas sobre vehículos que no se tienen.



La gran heterogeneidad de la colección, unido a la existencia de sólo cinco salas de exposición, hace que sea inviable hacer grandes áreas temáticas divididas por módulos. La opción por la que se ha optado aquí es por la de presentar los vehículos de forma cronológica agrupados según sus características, combinando temáticas que van desde la propia técnica hasta su implicación en los cambios sociales, ofreciendo así un enfoque global del automóvil. Cada uno de estos grupos conforma un ámbito específico:

Sala 1	Sala 2	Sala 3	Sala 4	Sala 5
Los precursores del automóvil Los primeros automóviles La revolución del automóvil Al servicio de la seguridad Art Decó El paradigma del lujo Los años 20 Cyclecars	¡Juguemos!	El automóvil se populariza En el frente El lujo de los años 30 Un coche, 16 vestidos Cuestión de diseño Un mercado exigente Motocicletas 1930-1940	El concepto americano El nuevo automóvil Una nueva manera de conducir Gobernantes sobre ruedas Pequeños deportivos El deseo de ir más rápido	Los inicios del automóvil en España Cyclecars Una marca de prestigio Microcoches Motocicletas La última gran marca Sin solución de continuidad Carroceros La competición en España La restauración de vehículos

Cada uno de estos ámbitos se desarrollará siguiendo un máximo de tres conceptos clave con el objetivo de ofrecer al visitante una información concisa que le permita entender la evolución del automóvil de forma global. A continuación se hace una breve explicación de cada uno de estos ámbitos divididos por salas.



Sala 1



- 1 – Los precursores del automóvil
- 2 – Los primeros automóviles
- 3 – La revolución del automóvil
- 4 – Al servicio de la seguridad

- 5 – El paradigma del lujo
- 6 – Art Decó
- 7 – Los años 20
- 8 – Cyclecars



1. Los precursores del automóvil: Mucho antes de que apareciera oficialmente el automóvil hubo numerosos intentos de desarrollar ingenios autopropulsados por electricidad o vapor capaces de transportar personas y carga. El Merry Weather de 1886 es el único automóvil de vapor del que dispone la colección.

- Conceptos clave: la desconfianza y el miedo ante los nuevos avances; la carrera por el desarrollo; el conflicto entre los coches de caballos y los vehículos autopropulsados.

2. Los primeros automóviles: La fecha oficial del nacimiento del automóvil es el 29 de enero de 1886, cuando el alemán Karl Benz patenta su vehículo propulsado por motor de gas. Al principio, los automóviles no dejaban de ser carruajes de caballos con motor, pero rápidamente adquieren su propia personalidad tal y como puede verse entre el Oldsmobile Curved Dash de 1903 y el Alba R de 1915.

- Conceptos clave: el perfil del usuario del automóvil; la evolución técnica del automóvil y sus dificultades; el desarrollo de las motocicletas.

3. La revolución del automóvil: El automóvil nació a finales del siglo XIX, sin embargo, su popularización no fue inmediata. Fue necesario perfeccionar el sistema y hacerlo fiable, acondicionar las carreteras, y, sobre todo, abaratar su coste. Al introducir la fabricación en cadena, Henry Ford logró reducir de forma considerable los costes de producción y en consecuencia, el precio final del vehículo.

- Conceptos clave: el lento despertar de Estados Unidos; la clase media accede al automóvil; la filosofía de Henry Ford.

4. Al servicio de la seguridad: el automóvil pronto se incorporó a los cuerpos de seguridad para acudir a las emergencias, como por ejemplo a los incendios o accidentes. Si bien al principio eran poco efectivos, poco a poco se fueron desarrollando para incorporar todo lo necesario.

- Conceptos clave: los primeros coches de servicios; los coches de los “malos”; ¿en qué se diferencian con un vehículo normal?



5. Art Decó: El creador del Avions Voisin, el francés Gabriel Voisin, elevó la construcción automovilística a la categoría de arte. Sus carrocerías están llenas de creatividad y poco se parecen a las del resto de automóviles, sus líneas curvas y sus materiales parecen sacados de este movimiento artístico de la década de 1920.

- Conceptos clave: el automóvil, considerado una obra de arte; las formas del automóvil.

6. El paradigma del lujo: la marca Rolls Royce ha sido siempre considerada como una de las más lujosas (si no la que más) y el modelo Silver Ghost, como el inicio de la gran reputación de la marca. Sus modelos eran de una calidad extraordinaria y, en consecuencia, su precio estaba al alcance de muy pocos.

- Conceptos clave: el automóvil como símbolo de prestigio social.

7. Los años 20: Acabada la I Guerra Mundial, la situación económica en la que habían quedado cada uno de los países participantes en la contienda condicionó el desarrollo del automóvil. A pesar de todo, la década de 1920 fue una década prolífica: se introdujeron numerosos avances técnicos y aparecieron multitud de pequeñas marcas que se lanzaron a la aventura del automóvil.

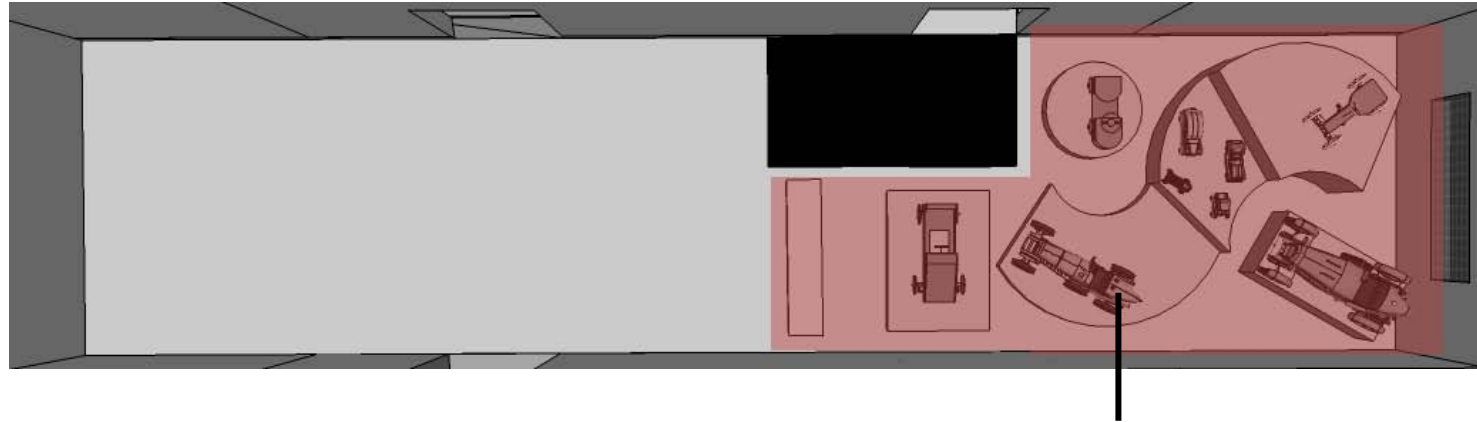
- Conceptos clave: la difícil situación de la industria alemana; la fisonomía de las ciudades se transforma; el Crack del 29.

8. Cyclecars: Antes de que se introdujera la producción en cadena en la fabricación del automóvil, esta se hacía de forma totalmente artesanal y en consecuencia se obtenía un producto muy caro al alcance sólo de muy pocos. Una opción bastante más económica y que tuvo una gran aceptación en Europa eran los llamados “cyclecars”, automóviles más pequeños y baratos que se equipaban pequeños motores de motocicleta. Con el progresivo abaratamiento de los automóviles estos pequeños cyclecars fueron perdiendo terreno.

- Conceptos clave: una alternativa económica; las claves del éxito de los cyclecars.



Sala 2



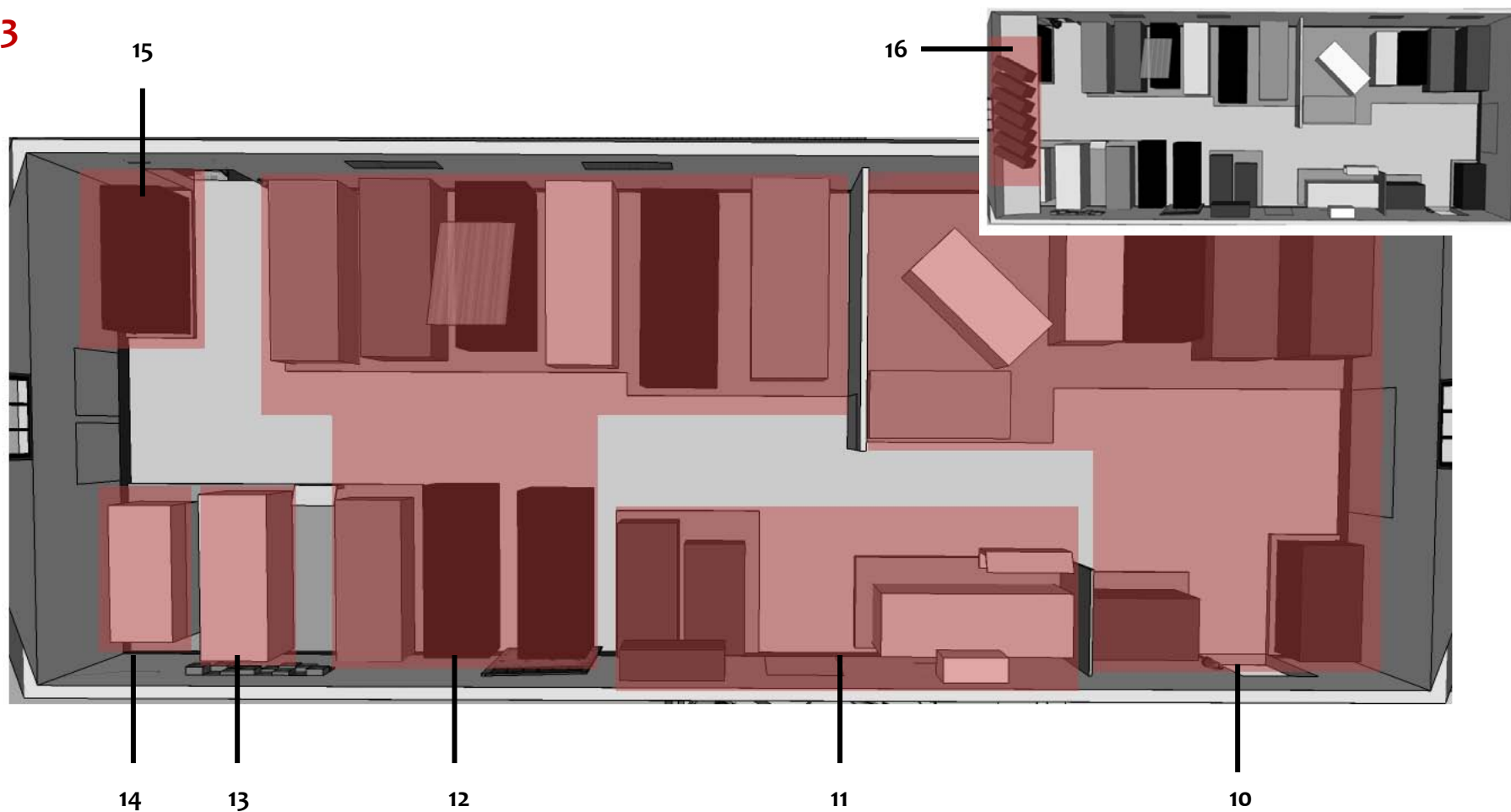
9 - ¡Juguemos!

9. ¡Juguemos! los juguetes de los más pequeños siempre se han ido adaptando a la sociedad del momento. Con la invención del automóvil aparecieron también numerosos cochecitos de juguete que iban desde simples cajas con ruedas hasta réplicas exactas de los automóviles de verdad equipados incluso con pequeños motores eléctricos.

- Conceptos clave: juguete de ricos, juguete de pobres; la evolución del coche de juguete; fabricantes de juguetes.



Sala 3



10 – El automòvil se populariza
11 – En el frente
12 – El lujo de los años 30
13 – Un coche, 16 vestidos

14 – Cuestión de diseño
15 – Un cliente exigente
16 – Motocicletas



10. El automóvil se populariza: el automóvil se convirtió en un fenómeno sin precedentes, sin embargo, su popularización pasaba por la fabricación de automóviles pequeños, fáciles de mantener y económicos que pudieran ser adquiridos por la clase media trabajadora. De esta manera, las marcas motorizaron a los países.

- Conceptos clave: reinventando el concepto de movilidad individual; las marcas motorizan a los países; el coche del pueblo.

11. En el frente: ya en la I Guerra Mundial los diferentes ejércitos vieron las potencialidades que podía tener el automóvil en el campo de batalla, sin embargo no fue hasta la siguiente contienda mundial cuando se desarrollaron plenamente. Durante los periodos de conflicto las fábricas automovilísticas se reconvirtieron en fábricas de producción militar para suministrar armamento a sus respectivos ejércitos.

- Conceptos clave: la conversión de las fábricas automovilísticas; los avances de la guerra aplicados a los vehículos de calle; en tiempos de guerra, la necesidad agudiza el ingenio.

12. El lujo de los años 30: para las clases altas, disponer de un automóvil no era suficiente. Éste tenía que ser un reflejo de su imagen y durante la década de 1930 las marcas se esforzaron por sacar al mercado automóviles cada vez más lujosos y equipados por los cuales se pagaban importantes sumas de dinero.

- Conceptos clave: las consecuencias del *Crack* del 29; el automóvil, un distintivo social; la competición por el lujo.

13. Un coche, 16 vestidos: la carrocería es el elemento que le da personalidad a un automóvil. Desde que éste apareciera han sufrido una gran evolución, desde apariencias similares a las de las carrozas de caballos hasta estéticas futuristas. Además, un mismo modelo se podía vender con carrocerías diferentes para adaptarse a cada necesidad como el Citroen C4 GL, que se vendió con 16 carrocerías posibles.

- Conceptos clave: un automóvil para cada necesidad.



14. Cuestión de diseño: el diseño de un automóvil es fundamental, no sólo a nivel técnico sino también a nivel estético. Este último puede hacer incluso que un automóvil tenga éxito o no independientemente de su calidad técnica. El Mercedes Benz 130 es un buen ejemplo: no era el automóvil de lujo que acostumbraba a fabricar la marca sino más bien un tipo de automóvil que encontraría su máxima expresión en el VW Escarabajo. No era lo que el cliente esperaba de Mercedes Benz, por lo tanto fue un fracaso de ventas.

- Conceptos clave: la importancia del diseño; los constructores de carrozas dejan paso a los diseñadores; diseños avanzados a su tiempo.

15. Un cliente exigente: así como la aceptación del automóvil en Europa y en Norteamérica no fue la misma, tampoco lo fue su evolución. Cuando Henry Ford quiso introducir su Ford A en Europa se encontró con un problema: el mercado europeo no podía asumir un coche tan grande y con un consumo exagerado. La filial europea de Ford se vio obligada a crear un modelo específico para el cliente europeo y así nació el Ford Y, pequeño, económico y de bajo consumo.

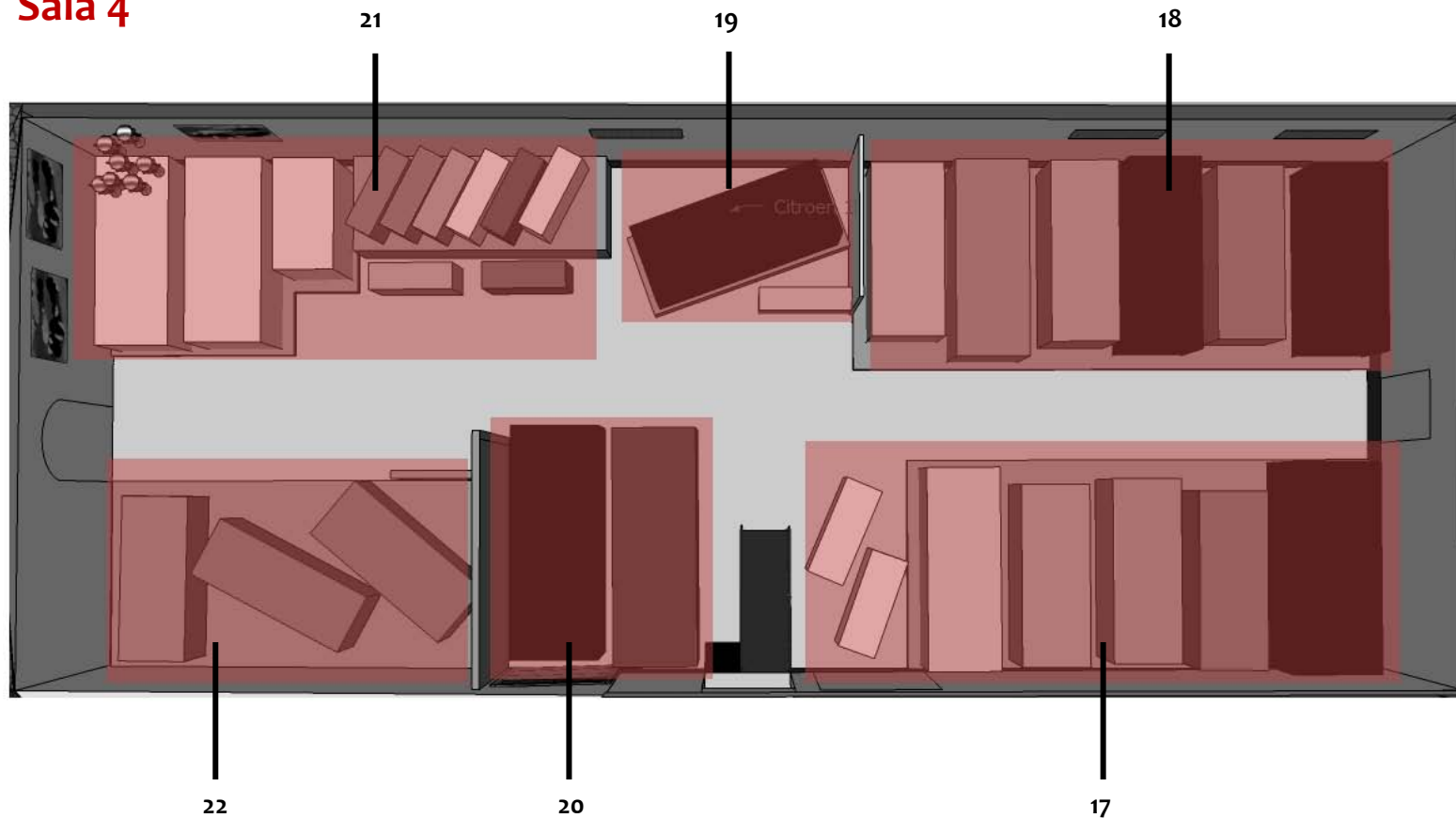
- Conceptos clave: las necesidades del mercado europeo; el tipo de coche europeo.

16. Motocicletas: desarrolladas a la par que el automóvil, las motocicletas tuvieron un papel importante en la evolución de la movilidad personal. Ofrecían unas posibilidades que el automóvil no podía ofrecer, aunque también tenían sus desventajas.

- Conceptos clave: la evolución de la motocicleta; hacia una mayor movilidad.



Sala 4



17 – El concepto americano
18 – El nuevo automóvil
19 – Una nueva forma de conducir

20 – Gobernantes sobre ruedas
21 – Competición
22 – Pequeños deportivos



17. El concepto americano: Norteamérica y Europa siempre han tenido gustos por el automóvil completamente diferentes. Los americanos gustaban de automóviles grandes, macizos y con potentes motores de seis u ocho cilindros de gran consumo.

- Conceptos clave: *American Way of Life*; el estilo americano se impone; la dependencia del petróleo.

18. El nuevo automóvil: los coches que salieron al mercado acabada la II Guerra Mundial poco diferían de los que lo habían hecho antes del inicio de la contienda; las fábricas automovilísticas habían recuperado su producción pero no fue hasta pasados unos años que se diseñaran automóviles de formas completamente nuevas. La forma de producir también había cambiado: las marcas más artesanas venían muy difícil su continuidad en un mercado dominado por la producción en masa. El Facel Vega Facelia y el Borgward Isabella reflejan el paso dado en este sentido.

- Conceptos clave: el dominio de Estados Unidos tras la guerra; la recuperación europea; pensando un nuevo tipo de automóvil.

19. Una nueva manera de conducir: Citroen fue la primera marca en introducir la fabricación en serie de vehículos con tracción delantera, cuya conducción es diferente a la de los vehículos de tracción trasera, que era los que dominaban en aquella época. La diferencia entre ambas radica en el comportamiento del coche, muy diferente entre una y otra.

- Conceptos clave: las diferencias entre tracción delantera y tracción trasera.

20. Gobernantes sobre ruedas: gobernantes de todo el mundo han elegido el automóvil como vehículo para hacer sus apariciones públicas en desfiles o actos oficiales. El Cadillac El Dorado perteneció al gobierno español y fue utilizado por Franco, mientras que el Lincoln Cosmopolitan uno de los más utilizados por los presidentes norteamericanos.



- Conceptos clave: vehículos de representación; los gustos de los gobernantes; automóviles protagonistas.

21. Pequeños deportivos: tras la II Guerra Mundial, en Europa proliferaron los automóviles deportivos de pequeño tamaño, ideales para las reviradas carreteras del viejo continente. Estos vehículos fueron también muy apreciados en Norteamérica, donde imperaban los automóviles de grandes dimensiones.

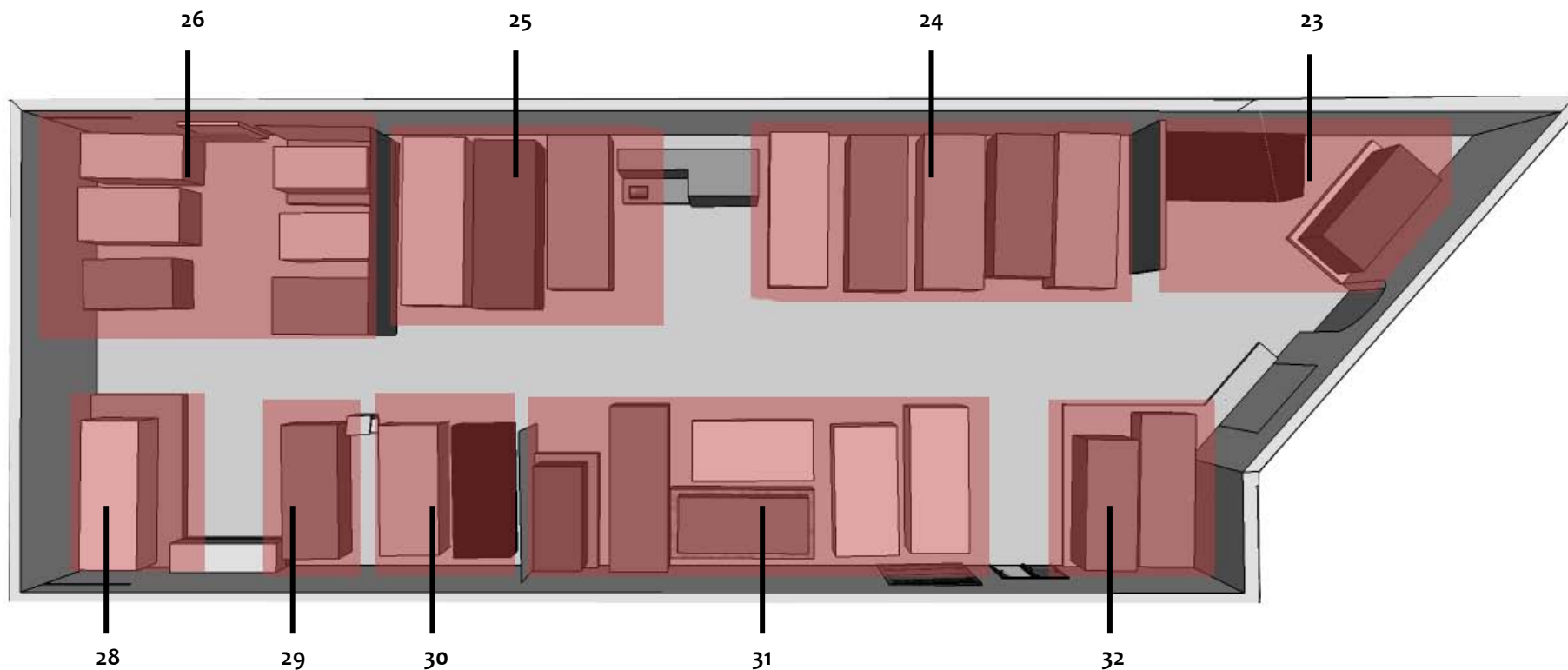
- Conceptos clave: los pequeños deportivos más famosos; la apertura del automóvil deportivo a más capas sociales; el placer de la conducción.

22. El deseo de ir más rápido: el origen de la competición se produjo casi en el mismo instante en el que apareció el automóvil y está marcado por la pugna constante entre el hombre y su máquina. Las competiciones fueron poco a poco dotándose de normativas y de grandes medidas de seguridad, ya que han sido muchos los pilotos que han perdido la vida al volante de sus vehículos.

- Conceptos clave: la necesidad del hombre de luchar contra la máquina; experimentar la velocidad.



Sala 5



23 – Los inicios del automóvil en España

24 – Cyclecars

25 – Una marca de prestigio

26 – Microcoches

27 – Motocicletas nacionales

28 – La última gran marca

29 – Carroceros

30 – Sin solución de continuidad

31 – La competición en España

32 – La restauración del automóvil



23. Los inicios del automóvil en España: Los inicios del automóvil en España, al igual que en muchos otros países, se produjo con artilugios movidos por vapor. El pionero del motor de explosión fue el empresario catalán Francesc Bonet i Dalmau, que en 1889 fabricó el que es considerado el primer automóvil de nuestro país. Sin embargo, su popularización dentro de nuestras fronteras se hizo a base de importaciones y no mediante la fabricación en masa, ya que carecíamos de la infraestructura necesaria para ello.

- Conceptos clave: los pioneros del automovilismo en España; las dificultades del automóvil en España; las primeras legislaciones automovilísticas.

24. Cyclecars: En España tuvieron una gran acogida durante la I Guerra Mundial ya que durante la contienda no se producían importaciones y no llegaban automóviles de fuera. Aún así, estos cyclecars seguían siendo inalcanzables para la mayoría de la población.

- Conceptos clave: la burguesía y el automóvil; proliferación de los cyclecars; rivalidad entre marcas.

25. Una marca de prestigio: Hispano Suiza es la marca automovilística más prestigiosa que ha tenido nuestro país. Sus diseños eran muy avanzados y de una gran calidad, suponiendo verdaderos hitos del diseño habida cuenta de que dentro de nuestras fronteras apenas había una tradición industrial en lo referente a construcciones mecánicas de precisión sobre la cual pudiera desarrollarse Hispano Suiza.

- Conceptos clave: el surgimiento de una empresa única en una coyuntura desfavorable; el reconocimiento de España fuera de nuestras fronteras; Alfonso XIII, un rey automovilista.

26. Microcoches: Los microcoches son vehículos de reducidas dimensiones con mecánicas muy sencillas y capacidad para dos o tres personas. Siempre han tenido éxito en épocas de dificultades económicas, y la España de la postguerra se convirtió en un escenario ideal para la proliferación de estos pequeños vehículos.

- Conceptos clave: las penurias de la posguerra; la necesidad de motorizar el país; el Biscúter, símbolo de la sociedad española.



27. Motocicletas: España siempre ha sido un país con una importante producción de motocicletas. Han sido muchas las marcas que han aparecido a lo largo de las décadas e incluso algunas de ellas han obtenido importantes éxitos en el mundo de la competición.

- Conceptos clave: la evolución de la motocicleta en España; la motorización empieza con las motocicletas; éxitos deportivos.

28. La última gran marca: El Pegaso Z-102 fue una rara avis dentro de nuestro país. Su concepción no estaba destinada a la viabilidad comercial, sino a la necesidad del régimen franquista de dar una imagen de prestigio y sofisticación tecnológica de cara al exterior. El desarrollo del Pegaso Z-102 fue cortado en seco en 1956 por cuestiones políticas; el régimen ya había obtenido los resultados que esperaba y por tanto no había necesidad de seguir invirtiendo en un vehículo caro y que apenas reportaba beneficios.

- Conceptos clave: El INI y ENASA; el sueño de Wifredo Ricart; un automóvil fuera de lugar

29. Carroceros: al igual que en el resto de países, en España surgieron numerosos carroceros que trabajaban sobre vehículos ya existentes, bien de manera artesanal, bien en fábricas.

- Conceptos clave: los carroceros más famosos, el Seat 600 y sus mil y una formas.

30. Sin solución de continuidad: España no tuvo el desarrollo automovilístico que vivieron otros países pero a pesar de todo fueron muchos los emprendedores que fabricaron su propio automóvil. Sin embargo, la falta de infraestructuras y de recursos hizo inviable su continuidad.

- Conceptos clave: emprendedores; grandes ideas, pequeños presupuestos; intentos frustrados.



31. Competición: el inicio de la competición automovilística en nuestro país es muy temprana; sin embargo, su evolución ha sido muy lenta. Hasta la década de 1960 sólo participaba en este tipo de competición la gente adinerada, ya que pocos podían permitirse un coche y menos aún un coche de carreras. Esta situación empezará a cambiar con la fabricación de coches más asequibles para el gran público y con la organización de numerosas y variadas pruebas.

- Conceptos clave: los inicios de la competición en España; grandes figuras del deporte; la proliferación de competiciones.

32. La restauración del automóvil: los automóviles no son inmunes al paso del tiempo y sufren un deterioro continuo, sobre todo si están expuestos a condiciones de humedad. Sin embargo, con una restauración adecuada pueden volver a circular como el primer día. Son muchos los aficionados al mundo del automovilismo que se preocupan por la conservación de los viejos automóviles.

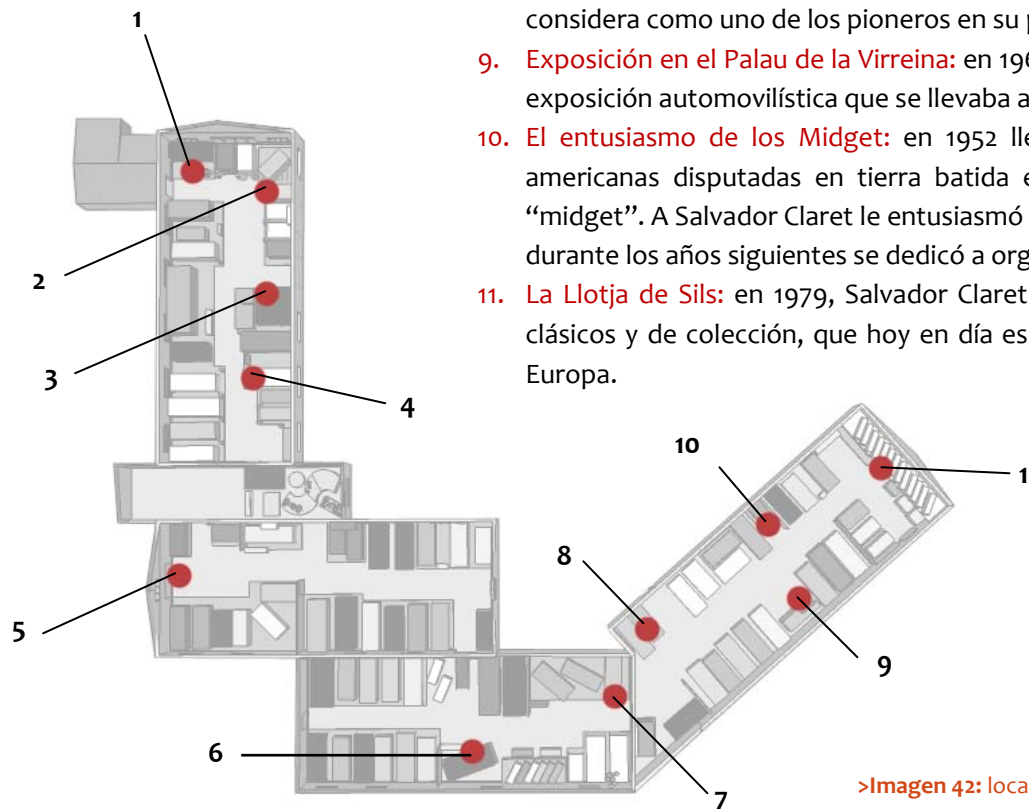
- Conceptos clave: la importancia de preservar el patrimonio automovilístico.



11.3.1 Puntos biográficos

Paralelamente al discurso principal se desarrolla un segundo discurso centrado en la figura de Salvador Claret. Éste no sigue un orden cronológico ni se ubica en una zona determinada sino que se configura como pequeños puntos biográficos distribuidos a lo largo de las cinco salas, en su mayoría ubicados junto a aquellos vehículos que han tenido una significación especial en la vida de Claret.

1. **I Caravana Internacional de Coches Vetustos Girona – Costa Brava:** Salvador Claret participó en la primera Caravana de Coches Vetustos de Sant Feliu de Guíxols (1961) con el Merry Weather de 1886. Se le cronometró una velocidad de 29 km.
2. **Los rallies de vehículos clásicos:** Salvador Claret era un asiduo a este tipo de competiciones, en los cuales participaba con los automóviles de su colección. Algunos de ellos fueron el Rally Girona – Copenhague – Monaco – Girona o el Rally París – Ginebra –Turín.
3. **Vuelta a España y Portugal con el Ford T de 1912:** Durante el invierno de 1967, Salvador Claret afrontará el reto de dar la vuelta a ambos países, haciendo un total de 3877 km. Junto a él viajaba Albert Maluquer, el cual, desgraciadamente, falleció cuando se encontraban en Portugal.
4. **El primero de una larga colección:** el Rolls Royce de 1919 fue el primer coche que Salvador Claret guardó para su futura colección.
5. **Visión de futuro:** en 1948, Salvador Claret inauguraba el Hostal de la Selva en Sils, a 80km de la frontera con Francia, en vistas de la posibilidad de una apertura de fronteras por parte del régimen franquista. En este establecimiento ofrecía todo lo necesario para los viajeros en automóvil.
6. **Enseñando a conducir:** en 1936, Salvador Claret abrió la primera autoescuela de Girona.
7. **El primer museo:** la colección de Salvador Claret fue aumentando con el paso de los años y ya en 1964 tenía abierto un pequeño museo.



8. **Recuperación del patrimonio automovilístico:** la labor de recuperación del patrimonio automovilístico llevada a cabo por Salvador Claret ha sido sin duda una de las más grandes de nuestro país, y se le considera como uno de los pioneros en su protección.
9. **Exposición en el Palau de la Virreina:** en 1961, Salvador Claret participó con sus vehículos en la primera exposición automovilística que se llevaba a cabo en Barcelona, acogida por el Palau de la Virreina.
10. **El entusiasmo de los Midget:** en 1952 llegan a España las primeras noticias sobre unas carreras americanas disputadas en tierra batida en las cuales se corría con unos vehículos denominados “midget”. A Salvador Claret le entusiasmó esta competición y se construyó su propio midget; además, durante los años siguientes se dedicó a organizar estas competiciones por todo el estado español.
11. **La Llotja de Sils:** en 1979, Salvador Claret empezó a organizar esta feria especializada en vehículos clásicos y de colección, que hoy en día es considerada como una de las más importantes del sur de Europa.

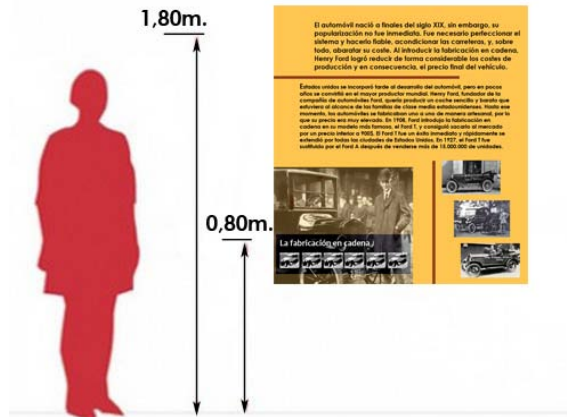
>Imagen 42: localización de los puntos biográficos



11.4 PROPUESTA MUSEOGRÁFICA

Debido a la necesidad de mantener en exposición el mayor número de vehículos posible se ha optado por la concepción de una museografía sencilla con dos claros objetivos: destacar los vehículos sobre el resto de elementos y permitir flexibilidad a la hora de mover los vehículos por la exposición o reemplazarlos.

- **Exposición de los vehículos:** todos los vehículos estarán expuestos sobre una tarima de entre 15-20 cm, que por un lado diferenciará claramente el espacio de exposición del espacio del público y por otro marcará el recorrido.
- **Espacio de circulación:** el guión museológico prevé la permanencia del mayor número de vehículos posible, y en consecuencia, el espacio libre entre los diferentes ámbitos será limitado. Para facilitar la circulación del visitante, ninguna zona de circulación será inferior a 1,70m. De esta manera se cumple con lo dispuesto en el *Decret 135/1995* sobre el *Codi d'accessibilitat de Catalunya*, según el cual un itinerario adaptado debe tener una anchura mínima de 0,90m y un espacio libre de giro en el que se pueda inscribir un giro de 1,50m de diámetro. Así mismo, en los cambios de dirección la anchura de paso tiene que permitir inscribir un giro de 1,20m.
- **Textos:** los textos estarán presentes en todos los ámbitos de la exposición, ya que a través de ellos se transmitirá al visitante la información principal. En la mayoría de los casos estarán situados sobre paneles con un contraste de color y tamaño de letra adecuados para poder ser leídos con facilidad; además, no deberán bajar de la cota de 80 cm ya que dificultaría su lectura. Estarán divididos en cuatro niveles, que se adaptarán a las diferentes capacidades de lectura del visitante y estarán redactados en catalán. Las palabras demasiado técnicas o complicadas sólo deberán estar presentes en el nivel IV, el resto de niveles deben ser comprensibles por el público general:
 - *Nivel I. Título:* Este primer nivel está compuesto por el título del ámbito, que debe ser claro y conciso.

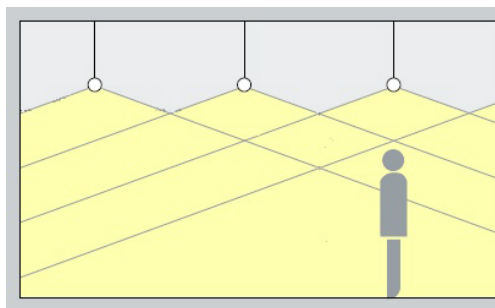


>Imagen 43: panel de muestra



- *Nivel II. Descripción:* Este segundo nivel contendrá una breve descripción del ámbito que recoja las ideas fundamentales y que sitúe al lector en el contexto del vehículo.
- *Nivel III. Profundización:* En el tercer nivel se desarrollará el tema de forma más extensa.
- *Nivel IV. Información específica:* Es la información específica que se ofrece sobre cada automóvil. La información deberá ir de lo más general a lo más específico: desde los datos y curiosidades del modelo hasta los aspectos más técnicos: carrocería, motorización, mecánica... Este nivel debe ser capaz de estimular al visitante para que mire cada modelo desde una nueva óptica, no debe limitarse a informar.

- **Imágenes:** las imágenes son una parte fundamental de la exposición, ya que ayudan de manera visual a contextualizar cada vehículo con su época. Estarán situadas tanto en los paneles de texto como exentas en diferentes soportes (cajas de luz, lienzos, madera...) La gran parte de las imágenes procederán de la propia colección.
- **Audiovisuales:** al igual que las imágenes, los audiovisuales ayudan de forma sencilla a contextualizar los vehículos en su época. Las pantallas se integrarán en el diferente mobiliario de la exposición y se activarán mediante un botón que pulsará el propio visitante para evitar que estén activos mientras no haya visitantes. Además, estarán subtitulados para poder ser comprensibles por personas con problemas auditivos. Los audiovisuales serán menos numerosos que las imágenes y procederán tanto de la propia colección Salvador Claret como de archivos externos, principalmente del *Servei de Gestió documental, arxius i publicacions de l'Ajuntament de Girona*.
- **Iluminación:** dado el alto número de vehículos es complicado hacer una iluminación focalizada para cada uno de ellos, por lo que lo más indicado es llevar a cabo una iluminación básica mediante una distribución luminosa extensiva con pocos o casi ningún objeto con luz acentuada. La luz natural es también importante, sin embargo es necesario evitar que ésta incida directamente sobre los automóviles ya que puede resultar dañina. Las ventanas en las cuales se detecte este problema deberán protegerse con filtros ultravioleta adhesivos.



>Imagen 44: tipología de iluminación básica mediante distribución luminosa extensiva.

**11.4.1 Contenidos y recursos**

SALA 1			
Ámbito	Vehículos	Recursos	Indicaciones museográficas
Los precursores del automóvil	Merry Weather 1883	-Texto -Imágenes de diferentes vehículos a vapor -Fragmento de la Locomotive Act -Video sobre la I Caravana Internacional de Vehículos Vetustos	Los diferentes niveles textuales se colocarán en una mesa-soporte, donde también estará integrada la pantalla.
Los primeros automóviles	Odismobile Curved Dash 1903 Peugeot Lyon 1906 De Dion Bouton BS 1909 Le Zebre A 1910 Baby Cid G 1912 Peugeot Bebe 1913 Alba R 1915 Rolland Pillain RP 1914 Humberette 1910 Peugeot 127 1910	-Texto -Citas y recortes de prensa que recojan las impresiones de la época sobre los automóviles -Publicidad de la época -Imágenes de los primeros automóviles	Los niveles de texto principales irán colocados sobre una mesa-soporte, mientras que la información específica se colocará junto a cada vehículo
La revolución del automóvil	Ford T 1912 Ford T 1926 Ford A 1931	-Texto -Imágenes de los Ford T 250.000, 10.000.000 y 15.000.000. -10 fotografías que ilustren la evolución del Ford T desde el inicio de su fabricación hasta su cese	Las 10 fotografías sobre la evolución del Ford T se colocarán en un panel suspendido sobre los automóviles
Al servicio de la	Ford T 1923	-Texto	Los niveles de texto irán colocados en una



seguridad	Delahaye 83-59 AP	-Imágenes de vehículos de servicio en diferentes situaciones	mesa-soporte
El paradigma del lujo	Rolls Royce Siler Ghost 1919	-Texto -Imágenes de Rolls Royce	
Art Decó	Avions Voisin M1 C1 1919	-Texto -Imágenes de automóviles de diseño innovador de los años 20	
Los años 20	OM 465 1920 Motobloc R 1925 Alfa Romeo RLSS 1925 Ceirano N150 1924	-Texto -Fragmentos de prensa relacionados con la crisis de 1929 -Audiovisual sobre las grandes ciudades llenas de automóviles de los años 20	La pantalla estará integrada en el panel
Cyclecars	Amilcar CGS 1924 Derby CD 1922 Sima Violet 1925	-Texto -Imágenes de cyclecars	

SALA 2

Ámbito	Vehículos	Recursos	Indicaciones museográficas
¡Juguemos!	Bugatti Type 52 Vehículos de juguete a pedales y motor	-Texto -Imágenes de niños jugando con automóviles de juguete	Los vehículos están colocados sobre tarimas y plataformas a diferentes alturas.



SALA 3			
Ámbito	Vehículos	Recursos	Indicaciones museográficas
El automóvil se populariza	Renault KJ 1923 Peugeot 5 HP 1928 Austin Seven 1931 Citroen 5HP Trefle 1925 Hanomag Kurier 1935 Fiat 500 Topolino 1939 Fiat 508 "Balilla" 1932 Opel 4/20 1929	-Texto -Publicidad de la época -Imágenes que muestren el público usuario de estos vehículos -Audiovisual sobre la masificación del tráfico en las grandes ciudades	La pantalla estará integrada en el panel Los textos harán continuas referencias al ámbito "El lujo de los años 30" para que el visitante pueda ser capaz de comparar ambos tipos de automóviles
En el frente	Rochet Schneider 20.000 1924 Corgi Excelsior 1942 Jeep 1943 BMW R75 1943 Cusham 53 1944	-Texto -Audiovisual con secuencias de vehículos en el campo de combate -Motor de gasógeno perteneciente al Rochet Schneider	La información referida al Rochet Schneider irá colocada en una mesa-soporte
El lujo de los años 30	Maybach SW38 1937 Mercedes Benz 200 1935 Packard 115 1938 BMW 326 1936 Jaguar 3 ½ L 1937 Renault Vivastella 1930 Lancia Astura 1935 Delage D6 11L 1932 Bugatti T49 1930	-Texto -Imágenes que muestren el público usuario de estos vehículos -Objetos relacionados con las clases altas de la década de 1930	Los textos harán continuas referencias al ámbito "El automóvil se populariza" para que el visitante pueda ser capaz de comparar ambos tipos de automóviles
Un coche, 16 vestidos	Citroen C4 GL 1931	-Texto -16 fotografías con las 16 carrocerías diferentes del Citroen C4 GL	Las fotografías estarán situadas en un panel con diferentes alturas y salientes
Cuestión de diseño	Mercedes Benz 130 1934	-Texto	



		-Imágenes de vehículos con diseños poco afortunados	
Un mercado exigente	Ford Y 1933	-Texto -Imagen comparativa entre los cánones europeos y los americanos	
Motocicletas 1930-1940	Alcyon 98cc 1930 Dollar 1932 Norton M18 1936 Puch 350 GS 1939 BMW R35 1939 B.S.A. B-31 1946 Motocomfort Z 22C 1948	-Texto -Imágenes de motocicletas en carreteras y ciudades	Las motocicletas estarán situadas en una plataforma construida en uno de los extremos de la sala, con una altura suficiente que permita situar dos vehículos debajo

SALA 4

Ámbito	Vehículos	Recursos	Indicaciones museográficas
El concepto Americano	Chandler Six 1922 Jewett Six 1923 Whippet Six 1929 Studebaker E 1923 Chevrolet 1503 1949 Harley Davidson 26JD 1926 Harley Davidson WL 1942	-Texto -Imágenes de automóviles americanos tanto en carretera como en ciudades -Publicidad de la época	
El Nuevo automóvil	Borguard Isabella TS 1956 Facel Vega Facelia 1960 Mercedes Benz 220 1951 Jaguar Mark VII 1953 Hotchkiss 864 1949 Ford Anglia 1949	-Texto -Imágenes de los cambios más significativos ocurridos en la sociedad de posguerra	



Una nueva manera de conducir	Citroen 15 1947	-Texto -Gráficos que muestren el funcionamiento de los diferentes tipos de tracción	El texto y los gráficos irán colocados sobre una mesa-soporte
Gobernantes sobre ruedas	Lincoln Cosmopolitan 1948 Cadillac El Dorado 1954	-Texto -Imágenes de políticos a bordo de sus automóviles de representación	
Pequeños deportivos	MG A MK2 1960 Morgan Plus 4 1954 Asa Ferrari 1100 GT 1962	-Texto -Imágenes de deportivos	El texto irá colocado sobre una mesa-soporte
El deseo de ir más rápido	Sizaire et Naudi "Voiturette type curse" 1908 Ford Sierra Cosworth GR.A 1987 Lancia Delta Raid Trident 1993 Derbi 125cc. 1956 Ducson Competició 1963 Rieju Competició 1968 Ossa 250 SPQ Competició 1970 MBA 125GP 1974 Bultaco Frontera MK10 350 1978 Arbizu 250cc GP 1981 J&J Cobas Rotax 250 1982 Autisa GP 80cc. 1986 Merlin DG11 1987 J&J Cobas 125cc. 1989 Gas Gas JT 25 1993 Suzuki 1000 F1 Proto 1982	-Texto -Imágenes de vehículos en competición -Trophes de diferentes competiciones automovilísticas -Carteles promocionales de competiciones -Audiovisual sobre distintos tipos de competiciones -Citas que expresen las sensaciones experimentadas en la competición	



SALA 5			
Ámbito	Vehículos	Recursos	Indicaciones museográficas
Los inicios del automóvil en España	Bonet 1,1 HP 1889 Salamanca 8HP 1904	-Texto -Imagen de Joan Bonet a bordo de su invento -Fragmentos de las primeras normativas técnicas y de circulación	
Cyclecars	Diaz & Grilló 1916 Ideal 6-8 HP 1917 David Duc de Montpensier 1917 Hisparco 8CV 1927 Salvador 1922	-Texto -Imágenes de las competiciones y hazañas de los cyclecars	
Una marca de prestigio	Hispano Suiza 15/20 Sport 1909 Hispano Suiza T49 1924 Hispano Suiza T49 1927	-Texto -Imágenes de la factoría de Hispano Suiza -Audiovisual sobre el nacimiento y la evolución de la marca -Documentos históricos de la marca	
Microcoches	David M2 T1 1954 Kapi Kapiscooter 1954 Biscuter Voisin 1954 PTV 250 1959 Isetta Turismo 1959 Gogomobil 350 196	-Texto -Imágenes de microcoches por las ciudades y carreteras españolas -Publicidad de la época	El Biscúter se colocará a mayor altura que el resto de los microcoches y tendrá un texto independiente, que se colocará en el panel trasero.
Motocicletas	Fusté 175cc S.S. 1925 Montpeo Motor Jap 1928 Fuesté 250cc Luxe 1930 Guzzi Hispania 65cc 1952 Gobern 175 1952	-Texto -Imágenes del uso de las motocicletas en las ciudades españolas	Las motocicletas se expondrán en la plataforma existente en la sala y donde actualmente ya se exponen motocicletas



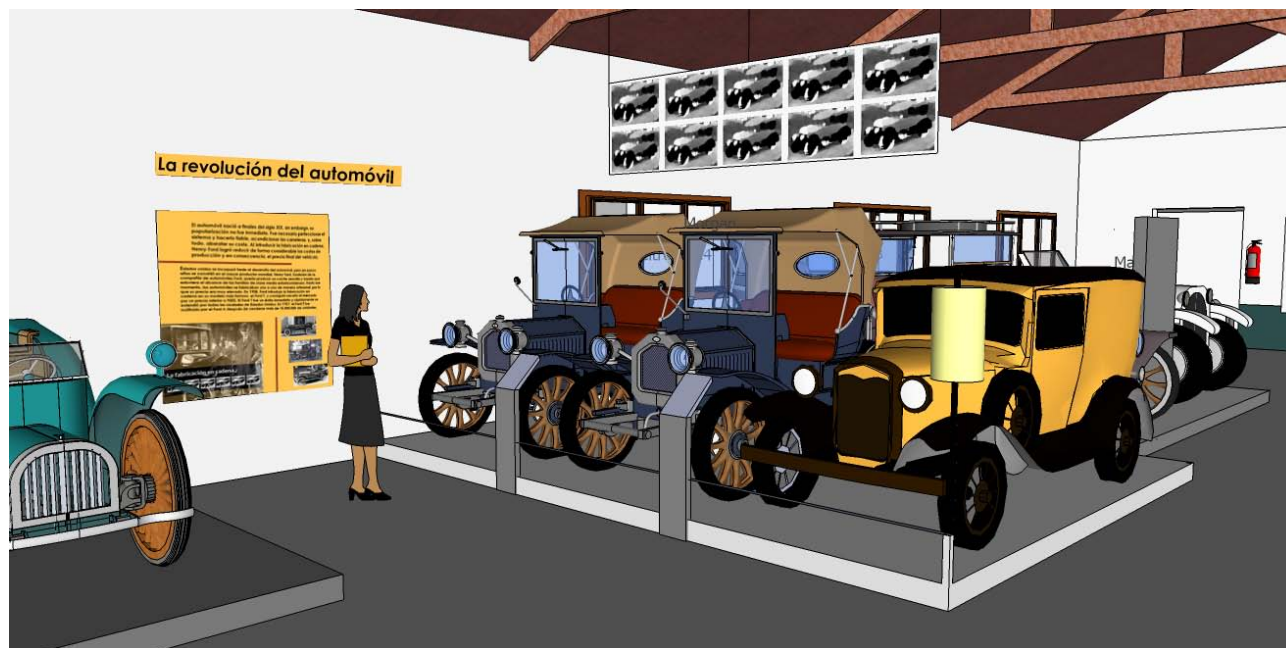
	Aleu Tae 12 1952 Narcla 4M 1956 Lanch 98cc 1956 Gimson 65cc 1956 Montesa Brio 91 1957 Clua Gorrión 1958 Lambretta Li 150 1960 Montesa Impala 1960 Vespa 150S 1966		
La última gran marca española	Pegaso Z-102 1956	-Texto -Imágenes de la presentación pública del Pegaso -Audiovisual sobre el nacimiento y evolución de la marca	El texto y las pantallas irán colocados sobre una mesa-soporte que formará una única estructura con la plataforma
Sin solución de continuidad	Nacional RG 6CV 1948 Albisa Hugar 1971	-Texto -Imágenes de otras marcas efímeras	
Carroceros	Siata Turisa 1963	-Texto -Imagen del 600 y de otras transformaciones sobre su base	
La competición en España	Abadal Buick 6 cil. 1923 Tapias Formula IV 1965 Selex ST 3D 1972 Iresa Torralba BM75 1974 Seat 1430-1800 GR. 5 1974 Ford V8 Midget Go-Kart Montesa 100 1965	-Texto -Imágenes de competiciones nacionales -Imágenes de Salvador Claret compitiendo	
La restauración de vehículos	Orix 620 1952 Ricart 1929	-Texto -Serie de imágenes que muestren el proceso de restauración de un vehículo	



11.4.2 Propuesta de diseño

Para ofrecer una idea aproximada de la nueva propuesta museográfica y museológica se han desarrollado dos modelos de dos ámbitos diferentes en los cuales se ofrece la posición de los vehículos³⁰ y de los elementos museográficos.

La revolución del automóvil (sala 1)



>Imagen 45: propuesta de diseño para el ámbito "La Revolución del Automóvil"

³⁰ Los vehículos representados no corresponden con los modelos exactos que serán expuestos, sino que son modelos de referencia que guardan las mismas características y dimensiones.



Textos:

- *Nivel I:* La revolución del automóvil
- *Nivel II:* El automóvil nació a finales del siglo XIX, sin embargo, su popularización no fue inmediata. Fue necesario perfeccionar el sistema y hacerlo fiable, acondicionar las carreteras, y, sobre todo, abaratar su coste. Al introducir la fabricación en cadena, Henry Ford logró reducir de forma considerable los costes de producción y en consecuencia, el precio final del vehículo.
- *Nivel III:* Estados Unidos se incorporó tarde al desarrollo del automóvil, pero en pocos años se convirtió en el mayor productor mundial. Henry Ford, fundador de la compañía de automóviles Ford, quería producir un coche sencillo y barato que estuviera al alcance de las familias de clase media estadounidenses. Hasta ese momento, los automóviles se fabricaban uno a uno de manera artesanal, por lo que su precio era muy elevado. En 1908, Ford introdujo la fabricación en cadena en su modelo más famoso, el Ford T, y consiguió sacarlo al mercado por un precio inferior a 900\$. El Ford T fue un éxito inmediato y rápidamente llenó todas las ciudades de Estados Unidos. En 1926, el Ford T fue sustituido por el Ford A después de venderse más de 15.000.000 de unidades.
- *Nivel IV:* Propuesta para la cartela del Ford T:

Año: 1912

Tipo de carrocería: Runabout

Potencia: 20HP

Motor: 4 cilindros en línea, 2896 cm³

Peso: 700kg

Velocidad máxima: 70 km/h

Este Ford es uno de los más antiguos que se conocen del Estado Español

Punto biográfico: el punto biográfico de este ámbito es I Caravana Internacional de Coches Vetustos Girona – Costa Brava y contendrá, además de una breve explicación, imágenes de dicho rally y fragmentos de la prensa



que en su momento recogió la noticia. Los puntos biográficos serán cajas de luz cilíndricas que el visitante podrá girar manualmente para leer toda la información. Éstas tendrán un fondo amarillo claro, textos en color negro y fotografías en blanco y negro.

Microcoches (sala 5)



>Imagen 46: propuesta de diseño para el ámbito “Microcoches”

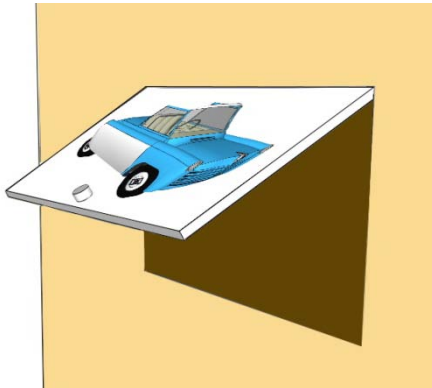


Textos:

- *Nivel I:* Microcoches
- *Nivel II:* En la España de la Postguerra, la gran mayoría de las familias no podía plantearse la compra de un coche. Para muchas de ellas, los microcoches se convirtieron en la alternativa más asequible.
- *Nivel III:* Los microcoches son vehículos de reducidas dimensiones con mecánicas muy sencillas y capacidad para dos o tres pasajeros. Siempre se han desarrollado en épocas de dificultades económicas e industriales, y la España de la Postguerra fue un escenario muy propicio. Una vez superados los primeros rigores económicos que impuso el conflicto, se vio la necesidad de paliar de alguna manera la falta de medios de transporte que la industria automotriz española del momento era incapaz de proporcionar. Estos pequeños coches, más baratos que un coche de tamaño normal, se hicieron cada vez más populares.

La gran mayoría de los constructores de microcoches nacieron en Cataluña y levante, donde se concentraba el sector empresarial con más posibilidades. Sin embargo, a muchos de ellos les faltaba la capacidad técnica y financiera para convertirse en grandes constructores y fabricaban sus pequeños modelos de manera artesanal. La llegada del 600, un coche “de verdad”, provocó la práctica desaparición de los microcoches.

- *Nivel IV:* La información específica de cada vehículo estará contenida en el propio panel de ámbito mediante unas tapas de madera con la foto de cada uno de ellos. Al levantarlas, el visitante podrá ver las características técnicas del vehículo. Propuesta para el David M2 T1:



>Imagen 47: propuesta de presentación de la información específica de cada vehículo en el ámbito “Microcoches”

Año: 1954

Potencia: 10CV

Motor: motor de 1 cilindro, 354 cm³

Peso: 215kg

Velocidad máxima: 68km/h

Este vehículo no buscaba ser un coche de tres ruedas sino una motocicleta con una rueda más. El tipo de dirección es muy peculiar y puede girar prácticamente en redondo sobre las ruedas traseras.



12. PROPUESTAS DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

12.1 TITULARIDAD JURIDICA

La colección continuará estando gestionada de forma privada como hasta ahora, por lo que será necesario encontrar la fórmula que mejor se adapte tanto sus características como a sus necesidades. Teniendo en cuenta las distintas fórmulas existentes, se ha llegado a la conclusión de que la más efectiva es la creación de una fundación. Se obtendría así una organización dotada de personalidad jurídica privada, sin ánimo de lucro, con fines de interés general.

Según la *Llei 4/2008, del 24 d'abril, del llibre tercer del Codi Civil de Catalunya, relatiu a les persones jurídiques*, para poder crear una fundación es necesario contar con una dotación fundacional inicial que tiene que ser aportada en bienes fructíferos (nunca inferior a 60.000€); además, es necesario que la carta fundacional vaya acompañada de un proyecto de viabilidad económica con el fin de verificar la suficiencia de los medios de financiación previstos para el cumplimiento de las finalidades proyectadas. Esta dotación inicial no tiene que ser obligatoriamente monetaria, puede consistir en bienes o derechos de otra naturaleza susceptibles de



valoración económica. En el caso de la colección, los automóviles pueden formar esta dotación inicial ya que su valoración supera con creces la cantidad mínima referida.

Esta fundación tendrá por misión la **conservación del patrimonio automovilístico que haya tenido una especial relevancia tanto por sus características técnicas como por su importancia dentro de la evolución de la sociedad, para su difusión y puesta en valor**. Entre sus objetivos estarían la búsqueda permanente de documentación relacionada con el mundo de la automoción, la participación en eventos relacionados tanto con la historia del automóvil como con su conservación y restauración o la colaboración con otras entidades para la catalogación de vehículos históricos.

12.2 RECURSOS Y FINANCIACIÓN

12.2.1 Recursos económicos

Puesto que la forma de gestión elegida para la colección es una fundación, ésta puede obtener ingresos de donaciones, subvenciones, ingresos del rendimiento de su patrimonio e ingresos provenientes de derechos de propiedad intelectual o industrial, entre otros. Todos los ingresos que perciba la fundación deben destinarse a sus fines fundacionales, siendo un mínimo del 70% destinado a sus actividades y el resto a incrementar la dotación o a reservas³¹. Los recursos económicos pueden venir por dos vías diferentes: recursos propios y recursos externos:

³¹ Llei 4/2008, del 24 d'abril, del llibre tercer del Codi Civil de Catalunya, relatiu a les persones jurídiques.



Recursos propios

Dentro de la gestión privada, los recursos propios deben tener un peso importante y deben ser capaces de cubrir en torno al 40% del gasto anual.

Venta de entradas	La entrada general se mantendrá a 5€; además, se añadirán descuentos y reducciones para diferentes colectivos (Carnet Jove, mayores de 65, niños menores de 12 etc.)
Venta de productos	Se refiere a los productos de la tienda, que van desde recuerdos de la propia colección hasta productos relacionados con el automóvil como maquetas o libros.
Programa educativo	Las visitas escolares incluidas en los programas pedagógicos tendrán un coste de 35€ por grupo-clase, hasta un máximo de 30 alumnos.
Actividades	Algunas de las actividades que organice la colección tendrán un coste económico variable, dependiendo de las características de cada una de ellas.
Alquiler de vehículos/exposiciones	A través de esta fórmula la colección establecerá unos cánones de alquiler que variarán en función de la finalidad. Así mismo, si se estima oportuno, dichos alquileres podrán ser sustituidos por otro tipo de acuerdos.

Aportaciones

Las aportaciones externas completarán los recursos económicos necesarios para el funcionamiento de la colección. Estas podrán ser tanto económicas como en especie y gozarán de los beneficios fiscales que en cada caso sean reconocidos por la normativa aplicable; además, tendrán diferentes ventajas dependiendo de la cantidad aportada

Personas o entidades

Patrocinios	Las empresas de la familia Claret, que hasta ahora aseguraban los recursos de la colección de forma casi íntegra, pasarían ahora a ser patrocinadoras. Los logotipos de dichas empresas aparecerán en los diferentes medios promocionales de la colección.
-------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Colaboradores	<p>Entidades bancarias: la colaboración con una entidad bancaria sería fundamental para la obtención de recursos. Teniendo en cuenta la situación territorial de la colección, se debería optar por <i>La Caixa</i>, que posee un centro <i>CaixaForum</i> en Girona y con la cual se podrían coordinar exposiciones temporales o préstamos; o <i>Catalunya Caixa</i>, que establece convenios de colaboración con entidades e instituciones que contribuyen al desarrollo cultural y que convoca ayudas destinadas a proyectos culturales entre los cuales se han beneficiado la <i>Fundació Privada Rafael Masó</i> (Girona) para la restauración de obras de arte, o el <i>Patronat d'Arqueologia de Guissona</i> para la adecuación de instalaciones y difusión del <i>Museu y Parque Arqueològic de Guissona</i>. A través de estas fórmulas se puede obtener colaboración tanto para las actuaciones de acondicionamiento del espacio como para la producción de exposiciones.</p> <p>Empresas del sector: las empresas relacionadas con el mundo del automóvil son muy variadas (talleres, fabricantes, aseguradoras etc.). Este tipo de colaboración se puede establecer con carácter de renovación anual o para momentos puntuales, como exposiciones o actividades.</p> <p>Medios de comunicación: la colaboración con los medios de comunicación (tanto generales como especializados, impresos o digitales) será fundamental para la difusión de la colección. Esta colaboración no tiene por qué suponer un desembolso económico, puede estar basada en acuerdos ventajosos de publicidad y difusión.</p> <p><i>Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya</i>: la colaboración con el mNACTEC se produciría básicamente en los aspectos educativos y centraría en la elaboración y edición del material didáctico de la colección.</p>
<i>Amics de la Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret</i>	Actualmente ya existe esta asociación, pero sería necesario darle un nuevo impulso. Se crearían dos categorías de participación anual, una básica de 10€ y una completa de 50€. Cada una de ellas tendrá unas ventajas específicas y el dinero obtenido se destinará al mantenimiento de la colección.
Administraciones Públicas	
	Respecto a las ayudas que se pudieran recibir de la Administración Pública, tanto el Ayuntamiento de Sils como el <i>Consell Comarcal de la Selva</i> y la <i>Diputació de Girona</i> colaboran en la organización de la <i>Llotja de Sils</i> a diferentes niveles. Por su parte, el Ayuntamiento destina cada año una partida presupuestaria para las entidades y asociaciones del municipio, si bien estas dotaciones se han visto reducidas en más de un 50% y en 2010 la colección recibió



	<p>únicamente 1.132€³². Tanto el <i>Ministerio de Educación, Cultura y Deporte</i> como el <i>Departament de Cultura de la Generalitat</i> tienen líneas de subvenciones para mejoras técnicas y actividades, si bien sólo pueden optar a ellas los museos que están registrados como tales. Por tanto, sería necesario optar a las subvenciones que estuvieran destinadas específicamente a entidades, como las subvenciones que cada año convoca la <i>Diputació de Girona</i> para entes locales y entidades y particulares de las comarcas gerundenses, entre las que se encuentran líneas destinadas a cultura.</p>
Crowdfunding	<p>El <i>crowdfunding</i> o micromecenazgo es una fórmula cada vez más extendida que se basa en la cooperación colectiva para obtener dinero o recursos. Algunos museos ya lo han puesto en práctica para ampliar sus colecciones³³, y sería interesante poder aplicarlo a la colección para intervenciones puntuales, como por ejemplo la restauración de vehículos</p>

12.2.2 Recursos humanos

Las orientaciones que se ofrecen sobre los recursos humanos representan lo que sería la situación ideal; sin embargo, las condiciones económicas de la colección pueden hacer variar estas previsiones:

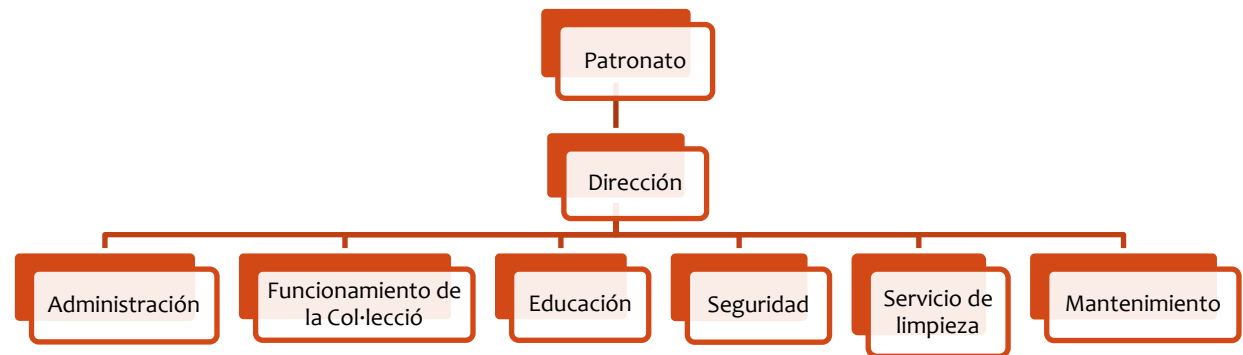
- Patronato: formado por un mínimo de tres patronos, adoptará sus acuerdos por la mayoría que establezca los estatutos. El patronato no puede percibir ningún tipo de retribución, directa ni indirecta, por el ejercicio de sus funciones.
- Dirección: Salvador Claret continuará estando al frente de la dirección de la colección.

³² Información extraída del Blog *Sils, com més serem més riurem*.

³³ El *Rijksmuseum Twenthe de Enschede* (Países Bajos) ha empleado esta técnica para la adquisición de una pintura de Thomas Gainsborough. El 90% del dinero necesario ha sido aportado por tres instituciones, mientras que el 10% restante se ha conseguido a través del micromecenazgo en su página web. Por su parte, el *Videogame History Museum* que se ubicará en Pompton Lakes, New Jersey (EEUU), inició un *crowdfunding* para conseguir 30.000\$ iniciales y superó la cifra de los 50.000\$.



- **Administración:** habrá dos personas que se encargarán de las gestiones administrativas y del funcionamiento diario de la fundación.
- **Funcionamiento de la colección:** serán dos las personas que se encarguen del funcionamiento diario de la colección, que incluye su apertura al público (de jueves a domingo durante el horario establecido y el resto de días según la demanda de reservas) y la atención al visitante.
- **Educación:** habrá una persona encargada de desarrollar y coordinar las diferentes actividades y programas educativos de la colección.
- **Servicio de limpieza:** dos personas llevarán a cabo la limpieza diaria de las instalaciones. Ambas serán subcontratadas a una empresa de servicios de limpieza.
- **Seguridad:** una persona será la encargada de la vigilancia, que se efectuará solamente durante los horarios de apertura normal de la colección. Dicha persona de seguridad será contratada a través de una empresa de seguridad y vigilancia.
- **Mantenimiento:** el mantenimiento de los vehículos será llevado a cabo por una persona experta en mecánica y funcionamiento de vehículos y se realizará una vez por semana.





12.3 DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN



**COL·LECCIÓ
D'AUTOMOBILS
SALVADOR
CLARET**



**MUSEU DE LA
CIÈNCIA I DE LA
TÈCNICA
DE CATALUNYA**

>Imagen 48: logotipos de la Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret y del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya

Para dar a conocer una institución al mayor número de público posible es necesario elaborar un plan de comunicación que contemple qué objetivos se quieren alcanzar, a quien se quiere dirigir y qué herramientas va emplear. Dentro de este plan, es necesario que la colección tenga una identidad clara y definida para ser transmitida a la sociedad. Visualmente, esa identidad queda concretada mediante el uso de un logotipo que permita relacionar rápidamente aquello que el público está viendo con nuestra institución. La colección ya dispone de un logotipo, que es el que usa actualmente para su promoción. Dicho logotipo sigue las líneas básicas del *Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya*, a cuyo sistema pertenece. Esta imagen identitaria se aplicará a todo lo que esté relacionado con la colección: literatura promocional (folletos generales), guías, material pedagógico, folletos internos de la exposición, señalización exterior de la colección (la cual ya existe pero no está unificada), página web, publicidad...

Los objetivos del plan de comunicación son, por una parte, dar a conocer la colección al mayor número de público posible, y por otro, destacar qué es lo que ofrece y cuáles son sus singularidades. Para conseguirlo, primero es necesario establecer cuáles son los segmentos de público a los cuales nos dirigiremos, ya que cada uno de ellos utiliza canales diferentes y por tanto recibe el mensaje de una manera concreta:

- Público local
- Turismo, especialmente el procedente de Girona y de la zona costera que permanecen más de un día en el territorio
- Público escolar de las distintas etapas del sistema educativo
- Público general con conocimientos nulos/escasos sobre el mundo del automóvil
- Público especializado
- Clubs, asociaciones y agrupaciones relacionadas con el mundo del automóvil



12.3.1 Estrategias y herramientas

Existen diferentes canales de comunicación (publicidad, márketing directo, relaciones públicas, promociones especiales) pero es necesario seleccionar los más adecuados al presupuesto, al mensaje que se quiere transmitir y al público. La prioridad en este caso será la publicidad, sistema no personalizado para dar a conocer la institución, el cual se sirve de diferentes herramientas:

- Medios propios: esencialmente carteles y folletos. Los folletos contendrán la información básica de la colección: ubicación, horarios, accesos, qué se puede ver... Estarán ubicados en las oficinas de turismo de las principales zonas turísticas cercanas a Sils, como Girona o Lloret de Mar, además de en las propias instituciones de Sils. También estarán presentes en los museos y equipamientos que integran el Sistema mNACTEC (como mínimo, en la sede central de Terrassa). Por otro lado, sería muy recomendable que estén también presentes en museos y colecciones de temática similar.
- Medios masivos: son medios de gran alcance como la televisión o la radio. Dentro de este tipo de medios la prioridad será Internet, donde ya hay una presencia efectiva a través de una página web. Sin embargo, es necesaria una actualización de la misma ya que es simplemente unidireccional, es decir, ofrece únicamente información práctica y una breve descripción de la colección.



>Imagen 49: diseño actual de la página web

La información que la página web ofrece sobre la colección debe ser mucho más amplia y debe incluir la participación del público a través de las redes sociales. Estas son muy numerosas y no se pueden abordar todas a la vez, se debe establecer una priorización. En una primera etapa se consolidará la presencia de la colección en *Facebook* (en el cual ya está presente pero con poca actividad), *Twitter* y *Youtube*. Después se irá ampliando poco a poco su presencia al resto de redes sociales.

- Medios especializados: conformados básicamente por las páginas webs especializadas en los automóviles clásicos y en las publicaciones periódicas impresas, generalmente mensuales o trimestrales.



Una vez consolidado el canal publicitario se abordarán los otros tres canales:

- Relaciones públicas: aparición periódica en los medios de comunicación a través de noticias referentes a nuestras actividades. Elaboración también de un dossier de prensa que podrá ser consultado desde la página web.
- Márquetin directo: establecimiento de contactos con los usuarios potenciales: vecinos, asociaciones y entidades, responsables de otros equipamientos culturales...
- Promociones especiales: una vez ha pasado el interés inicial por la colección es necesario seguir dándole publicidad a través de promociones especiales como pueda ser la creación de una entrada conjunta para visitar varios equipamientos o descuentos específicos.

12.4 ACTIVIDADES

La organización de actividades por parte de la colección será fundamental tanto para promocionarla como para fomentar la participación del visitante en la colección. En este proyecto se incluye una programación básica con actividades anuales fijas que puede ser ampliada en función de las necesidades, pero teniendo siempre en cuenta que la producción de actividades se deberá ajustar en todo momento a los recursos económicos y humanos disponibles.

- **Muestras temporales:** se llevarán a cabo en el espacio reservado en la sala 2. Estas pequeñas muestras estarán destinadas a profundizar en temas concretos relacionados con el mundo de la automoción y estarán formadas por material de la propia colección. La duración prevista para estas muestras será de 6 meses, realizándose dos por año. Algunos de los temas que se proponen son la enseñanza de la conducción en las escuelas (la colección posee numeroso material relacionado con las autoescuelas y con la evolución que ha sufrido la enseñanza a lo largo de las décadas) o San Cristóbal,



patrón de los automovilistas (la colección posee una importante colección artística en torno a este santo).

- **El automóvil destacado:** actividad de carácter trimestral en la cual se elegirá un vehículo destacado, que será identificado mediante un distintivo. El objetivo de esta actividad es profundizar en la historia y la evolución de los vehículos mediante la ampliación de información sobre los mismos, una información que estará disponible tanto en la propia exposición como en la página web
- **Exposiciones temporales externas:** como ya hace en la actualidad de forma activa, la colección continuará participando mediante la cesión de material y la co-elaboración de exposiciones relacionadas con el mundo de la automoción que organicen instituciones externas.
- **Jornadas de puertas abiertas:** las jornadas de puertas abiertas coincidirán con eventos puntuales distribuidos a lo largo del año: Día Internacional de los Museos, Semana de la Ciencia, fiestas patronales de Sils...
- **Jornadas de restauración:** las jornadas de restauración serán cursos teórico-prácticos en los que, mediante el material disponible en la colección, se hablará de los diferentes aspectos que envuelven la restauración de vehículos.
- **Llotja de Sils:** como cada año, la *Llotja* se celebrará el primer fin de semana de junio y tendrá por objeto ofrecer un amplio espacio dedicado a la compra e intercambio de material relacionado con la automoción.
- **Jornadas de Patrimonio de Automoción:** estas jornadas son organizadas por la *Federación Española de Vehículos Antiguos* durante el mes de septiembre y se adhieren a las jornadas organizadas a nivel internación por la *Federación Internacional de Vehículos Antiguos*. Mediante estas jornadas se pretende sensibilizar a la sociedad sobre de la importancia histórica de la automoción y su reivindicación como un bien patrimonial y cultural. La labor de los clubs automovilistas en este sentido es muy importante, por tanto en estas jornadas se organizarán concentraciones y actividades en colaboración con ellos.
- **Semana de la Ciencia:** organizada en noviembre a nivel estatal, tiene como objetivo acercar la ciencia y la tecnología a la sociedad. Las actividades que se llevarán a cabo durante esta semana estarán



encaminadas a mostrar el funcionamiento de diferentes vehículos y motores, tal y como se viene haciendo en la *Mostra i Engegada d'Enginys Mecànics*, celebrada en los jardines de la colección, donde se invita a particulares a asistir con sus motores estacionarios.

12.5 DIDÁCTICA

La *Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret* tiene una gran potencialidad didáctica debido a su temática y a la variedad de su colección. En este sentido, desarrollará dos líneas pedagógicas diferentes: la formal (relacionada con el currículum escolar) y la no formal (actividades educativas generales). Igual que en el caso de las actividades, se propone un programa didáctico básico adaptado a los recursos económicos y humanos de los que dispone actualmente la colección, lo que no impide que sea ampliado si los recursos lo permiten. La programación de ambas líneas pedagógicas seguirá los siguientes puntos:

Educación formal

	¿A quién va dirigido?	¿Cuándo?	Descripción
Programas didácticos para escuelas	Diferentes etapas de escolarización, desde ciclos infantiles hasta bachillerato. Como novedad, se incluirán también los ciclos formativos relacionados con los diferentes ámbitos de la automoción	Durante todo el curso escolar. La propuesta didáctica estará disponible para las escuelas antes del inicio del curso	Las propuestas educativas estarán adaptadas a los currículos de las diferentes etapas de escolarización y se ajustarán a sus objetivos y competencias, tratando temas como el automóvil y la sociedad, el automóvil y la técnica o la seguridad vial. El material estará formado por las actividades a realizar durante la visita (llevadas a cabo por un educador) y por actividades previas y posteriores para trabajar en el aula (estas actividades serán opcionales y será decisión del profesor llevarlas a cabo o no). El programa didáctico para las escuelas será desarrollado en colaboración con el Servicio Educativo del mNACTEC



Educación no formal

	¿A quién va dirigido?	¿Cuándo?	Descripción
Visitas guiadas	Grupos de entre 12 y 20 personas	Todos los días de la semana bajo reserva	Las visitas guiadas tendrán como objetivo explicar la colección en profundidad y serán llevadas a cabo por personal de la misma. Tendrán una duración de 1h aproximadamente.
Visitas guiadas temáticas	Grupos de entre 12 y 20 personas	Coincidiendo con fechas clave de la automoción, como aniversarios o conmemoraciones. Bajo reserva previa	Las visitas guiadas temáticas se centrarán en determinados vehículos de la colección que servirán para articular un discurso en torno a fechas señaladas: aniversarios de modelos, marcas o personajes destacados y conmemoraciones de acontecimientos importantes relacionados con el mundo de la automoción.
Itinerario infantil	Niños de entre 4 y 8 años y entre 8 y 12 años	Visitas individuales	El espacio del que dispone la colección es insuficiente para crear un itinerario infantil paralelo al itinerario normal. Por esta razón, se creará un pequeño cuaderno en formato cómic para explicar la evolución del automóvil a los más pequeños. Estará disponible tanto en la página web para su descarga (de forma gratuita) como en la propia colección (con un coste de 1€)
¡Ponte en marcha!	Niños de entre 4 y 8 años y entre 8 y 12 años Jóvenes entre 13 y 18 años	Periodo estival	Talleres estivales de un día de duración adaptados a diferentes rangos de edad, en los cuales los participantes podrán descubrir a fondo la historia que envuelve a vehículos concretos. Estos talleres comenzarán con una visita a la colección y terminarán con la realización de una serie de actividades relacionadas con los modelos que han podido ver a lo largo de la exposición.
El coche del abuelo	Público general	Una vez al año	El coche del abuelo es una actividad participativa guiada por un educador en la que los visitantes irán contando sus recuerdos relacionados con el automóvil a medida que se desarrolla la visita. Además, podrán traer recuerdos o fotografías que mostrarán al resto de participantes, consiguiendo de esta manera enriquecer sus conocimientos de forma mutua.



13. PRESUPUESTO

Redacción definitiva del guión museológico	4.400
Adecuación espacial	125.330
Museografía	115,090
Estructuras expositivas	
Tarima	45.000
Paneles MDF	2.244
Mesas-soporte	2.400
Portacartelas	4.179
Cilindros de luz	4.800
Instalación eléctrica e iluminación	13.800
Montaje y mano de obra	26.201
Producción gráfica	
Diseño gráfico de paneles	8.400
Traducción de textos	900
Impresión de fotografías en gran formato	840
Impresión de vinilos	3.200
Audiovisuales	
Producción y edición de audiovisuales	6.544
6 Pantallas de 22"	762
6 reproductores	420

Difusión y didáctica	10.535
Renovación de página web y mantenimiento durante 1 año	6.000
Diseño e impresión de trípticos (5000)	1.320
Diseño e impresión de flyers (5000)	215
Material didáctico	3.000
TOTAL	259.955

Estimación de gasto a un año	
Recursos humanos (10 personas)	150.000
Gastos de funcionamiento (electricidad/agua/teléfono)	7.400
Mantenimiento	20.000
Difusión, comunicación y actividades*	10.500
TOTAL	187.900

*Dentro de las actividades no se encuentra la Llotja de Sils por tratarse de un evento ya consolidado con unos recursos establecidos



A continuación se ofrece una **estimación de los ingresos** que podrían obtenerse durante el primer año de funcionamiento:

Estimación de ingresos	
Ingresos propios	
Entradas (previsión de 15.000 visitantes)	75.000
Visitas escolares (previsión de 2 visitas semanales durante el periodo lectivo)	2.550
Venta de productos	5.000
Actividades (previsión de 400 participantes con un coste medio de 3€ por actividad)	1.200
Alquiler de vehículos/exposiciones	5.000
TOTAL	88.750
Aportaciones	
Amics de la Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret (previsión de 100 amigos en la modalidad básica y de 50 amigos en la modalidad completa)	3.500
Patrocinadores (será la aportación más importante, en torno a un 50% de los recursos no cubiertos por los ingresos propios)	47.375
Colaboradores (las aportaciones de los colaboradores variarán cuantitativamente y en algunos casos supondrán una reducción de costes)	30.000
Administración pública (estas aportaciones irán determinadas en función de los convenios de colaboración firmados y de las ayudas públicas convocadas cada año)	20.000
TOTAL	100.875
TOTAL INGRESOS	189.625



ANEXO I: INVENTARIO



- Inventario de los automóviles de la Col·lecció³⁵

001 Fiat 500 Topolino 1939



002 Renault KJ 1923



003 Wanderer W23 1937



004 Adler Trupmf Junior 1935



005 Citroen 5HP Trefle 1925



006 Rolland Pillain RP 1914



007 Chevrolet Serie V 1927



008 Derby CD 1922



³⁵ Todos los números de inventario que aparecen en este anexo han sido establecidos por la propia Col·lecció.



009 Fiat 508 1932



010 Fiat 509 1926



011 Sima Violet 1925



012 Traylor Le-roi 1917



013 Humbert T 1910



014 Amilcar CGS 1924



015 Austin Seven 1923



016 Opel 4/20 1929





017 Jeep 1943



018 Bugatti Type 52 1927



019 Mercedes Benz 190 SL 1959



020 Renault Vivasport 1937



021 BMW 326 1936



022 Bugatti Type 49 1930



023 Hotchkiss 864 1949



024 Ford A 1931





025 Whippet Six 1929



026 Studebaker E 1923



027 Jewett Six 1923



028 Chandler Six 1922



029 Delage D6 11L 1932



030 Rochet Schneider 20.000 1924



031 Motobloc R 1925



032 Alfa Romeo RLSS 1925





033 Framo Original 1930 *

034 Ford T 1912

035 Ford T 1915

036 Ford T Montier 1916



037 Ford T 1923

038 Ford T 1926

039 Ford A 1930

040 Ford Y 1933





041 Ford Anglia 1949



042 Peugeot 183 1929



043 Renault Vivastella 1930



044 Chevrolet 1503 1949



045 Lancia Astura 1935



046 Jaguar 3 1/2L 1937



047 Jaguar Mark VII 1953



048 Packard 115 1938





049 Hotchkiss 2050 1950



050 Cadillac 5,4L El Dorado 1954



051 Rolls Royce Silver Ghost 1919



052 Maybach SW38 1937



053 Lincoln Cosmopolitan 1948



054 Merry Weather 1883



055 Iresa Torralba BM75 1974



056 Selex ST 3D 1972





057 Guepardo Formula IV 1965



058 Tapias Formula IV 1965



059 Mini Cooper 1300 1974



060 Nissan Patrol Fanta Limón 1986



061 La Hispano 1935



062 Orix 620 1952



063 Nacional RG 6CV 1948



064 Ideal 6-8HP 1971





065 Isettacarro 1958



066 Delfin Tricamioneta 1956



067 Gogomobil 350 1962



068 Biscuter 1956



069 David M2 T1 1954



070 Kapi Kapiscooter 1954



071 Gato Montes 2CV 1971



072 Pegaso Z-102 1956





073 Albisa Hugar 1971



074 Abadal Buick 6cil. 1923



075 Salamanca 8HP 1904



076 Hisparco 8CV 1927



077 Hispano Suiza 15/20 1908



078 David Duc de Montpensier 1917



079 Hispano Suiza T 15/20 Sport 909



080 Salvador 1922





o81 Ricart 1929



o82 Hispano Suiza T49 1927



o83 Hispano suiza T49 1924



o84 Seat 600D GR 5 1963



o85 Flash Monthlery MK7 1976*



o86 Siata Turisa 1963



o87 Eucort Victoria 1950



o88 Ford V8 Midget 1952



089 PTV 250 1959



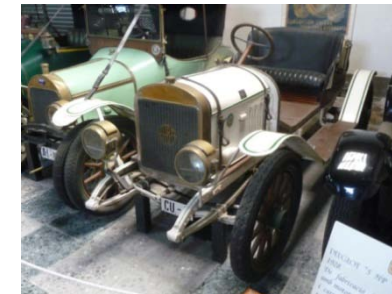
090 Biscuter 1954



091 Peugeot 5HP 1928



092 Alba R 1915



093 Baby Cid G 1912



094 Le Zebre A 1910



095 De Dion Bouton BS 1909



096 Peugeot Bebe 1913





097 Peugeot Lion 1906



098 Avions Voisin M1 C1 1919



099 Rugby (chasis) 1924



100 Ford T 1923

101 Citroen C4 GL 1931



102 Plymouth Q 1928



103 Citroen 15 1947



104 Delahaye 83-59 AP 1924





105 Asa Ferrari 1100 GT 1962



106 MG A MK2 1960



107 Morgan Plus 4 1954



108 Mercedes Benz 220 1951



109 BMW 2800 CS 1968



110 Facel Vega Facelia 1960



111 Austin Healey Sprite 1959



112 Mercedes Benz 200 1935





113 Mercedes Benz 170 VA 1951



114 Hanomag Kurier 1935



115 Amilcar E 1925



116 Austin Seven 1931



117 Opel 1,2L 1931



118 Chevrolet AE 1931



119 Vauxhall Six 1931



120 OM 465 1920





121 Citroen 5HP 1922



122 Ceirano N150 1924



123 Fiat Ardita 2000 1934



124 Peugeot 127 1910



125 Mercedes Benz 130 1934



126 Volkswagen Ghia 1961



127 Ford Sierra Cosworth GR.A 1987



128 Lancia Delta Raid Trident 1993





129 Auster Autocrat 1949



130 Isetta Turismo 1959



131 Diaz & Grilló 1916



132 Borguard Isabella TS 1956



133 Alfa Romeo 1944



134 Bonet 1,1 HP



135 Seat 1200-1430 Sport



136 Seat 1430-1800 GR.5 1974





137 Sizaire et Naudi "voiturette type
curse" 1908



138 Oldsmobile Curved Dash 1903



139 Ford 10HP



*Automóviles actualmente cedidos



- Inventario de motocicletas

M01	Norton M18 1936	M02	Guzzi Hispania 65cc. 1952	M03	Fuesté 250 cc. Luxe 1930
M04	Fuesté 175 cc. SS. 1925	M05	BMW R75 1943	M06	Alcion 98cc. 1930
M07	Lube "Renn 125 cc." 1963	M08	Cusham 53 1944	M09	Rieju Competició 1968
M10	Ossa 250 SPQ Competició 1970	M11	Siroko Yamaha 250cc. 1980	M12	Autisa GP 80cc. 1986
M13	Arbizu 250cc. GP 1981	M14	Honda RS 250R 1986	M15	J&J Cobas 125 GP 1989
M16	Minarelli 80GP 1985	M17	Gas Gas 125cc. Enduro 1994	M18	Gas Gas 125cc. Enduro 1995
M19	Gas Gas JT 25 1993	M20	Gas Gas JT 25 1994	M21	Gas Gas JT 25 1995
M22	Harley Davidson WL 1942	M23	B.S.A. B31 1946	M24	Dollar 1932
M25	Puch 350GS 1939	M26	Vespa 150S 1966	M27	Lambretta Li 150 1960
M28	Motocomfort Z22C 1948	M29	MV Augusta 1960	M30	BMW R35 1939
M31	Ducati 250 1971	M32	Corgi Excelsior 1942	M33	Merlin DG 11 1987
M34	Yoral Monomoto 1956	M35	New Hudson Levis 1914	M36	Harley Davidson 26JD 1926
M37	Bultaco Frontera MK10 350 1978	M38	Bultaco Frontera MK10 350 1980	M39	Rieju Sport 125 1958
M40	Rieju 125cc. Scooter Ysard 1958	M41	Gimson 65cc. 1956	M42	Montesa Cota 25 1976
M43	Montesa Brio 91 1957	M44	Lifante 1958	M45	Montpeo Motor Jap 1928
M46	Bultaco Sherpa 350 Side Trial 1987	M47	Montesa 250GP 1969	M48	Peugeot TL 57 1957
M49	Narcla 4M 1956	M50	Bultaco Chispa 25 1972	M51	Ducson Competició 1963
M52	Lanch 98cc. 1956	M53	Derlan M658 1954	M54	Aleu Tae 12 1952
M55	MV Abello 1954	M56	Clua Gorrión 1958	M57	Velosolex Orbea 1957
M58	Echasa 65cc. 1955	M59	Montesa Impala 1960	M60	Derbi 125cc. 1956
M61	Gobern 175 1952	M62	Rieju 175/4 1954	M63	Vespa 150 S 1964



M64	Husor 201 Scooter 1953	M65	Motobic 125cc. 1959	M66	Lambreta D-125cc. 1956
M67	Moto Guzzi 65cc. 1952	M68	Go-Kart Montesa 100 1965	M69	Ossa 250 Trial Side 1982
M70	Yamaha TZ 250GP	1981	Suzuki 1000 F1 Proto 1982	M72	Montesa Enduro 350 H6 1979
M73	Montesa Crono 350 1979	M74	Harey Davidson XLH Sporster 1972	M75	Yamaha TZ 125 GP 1974
M76	Yamaha 250 TZ 1976	M77	Yamaha 250 TZ 1979	M78	Weslake Dirt Track 500cc. 1972
M79	Rieju Jaca 74cc. 1959	M80	J&J Cobas Rotax 250 1982	M81	MBA 125 GP 1974
M82	Rieju Tahon 125cc. 1960				





- Inventario de motores y maquetas

E01	La Fourmi 1895 – 1900
E02	Motocultor 1930
E03	Parvus 1 1930
E04/04 bis	Motors de Ford T 1907-1927
E05	Motor Ballot 1916
E07	Maquina de tren a vapor 1920
E08	Motor Hispano Suiza 12Y BRC 1936
E09	Motor Pegaso Barajas 1955
E10	Gasogen Zacoyen 1940
E11	Motor Hispano Suiza 2T 4T 1935



ANEXO II: INFORME ECONÓMICO DE LA ADECUACIÓN ESPACIAL

INFORME ECONÒMIC PER L'ADEQUACIÓ D'UN LOCAL

Descripció	Amidament	Preu	Import
1.- Permisos i honoraris tècnics:			
UT. Permisos d'obres Ajuntament (4,6% del pressupost)			4.935,56 €
UT. Projecte de substitució de coberta i adequació de local, inclou projecte			7.500,00 €
UT. Direcció d'obra, control de qualitat i vigilància de la seguretat i salut.			3.800,00 €
UT. Expedient d'obertura d'activitat			1.800,00 €
2.- Adequació paviment:			
M2. Subministrament i aplicació de paviment de resina tipus epoxi autonivellant, format per 3 capes d'aplicació resina de color gris. Inclou pont únió al suport.	2000	32,44	64.880,00 €
3.- Substitució de coberta:			
M2. Desmuntatge de peces de fibrociment per empresa especialitzada i transport a planta especialitzada de residus.	350	16,20 €	5670,00 €
M2. Subministrament i col·locació de panell sandwich de 3 cm de gruix tipus DELFOS de europerfil inclinat 12 graus de pendent. Col·locat sobre estructura metàl·lica existent, amb aïllament tèrmic amb plaques de poliestirè expandit col·locades amb fixacions mecàniques. Totalment acabada i rematada a obra.	350	28,62 €	10017,00 €
ML. Neteja de canals, reparació i reforç d'entregues	40	30,38 €	1215,20 €
4.- Reparació esquerdes assentaments diferencials:			
PA. Actuació de recalç de fonamentació consistent de reforç de fonamentació			

INFORME ECONÒMIC

Data: 05/06/2012



INFORME ECONÒMIC PER L'ADEQUACIÓ D'UN LOCAL

Descripció	Amidament	Preu	Import
mitjançant 2 micropilots de 180mm de diàmetre a una fondària aproximada de 12m. Les feines inclouent la reparació posterior de les esquerdes mitjançant grapes metal·liques.	1	4.250,00 €	4250,00 €
5.- Porta d'emergència			
UT. Subministrament i col·locació de porta d'emergència RF de pas de 80cm. Les feines inclouent l'obertura del buit d'obra amb mitjans mecànics i els remats d'acabat .	1	442,50 €	442,50 €
6.- Instal·lació elèctrica			
UT. Subministrament i instal·lació de lluminat d'emergència. La instal·lació serà de superfície amb tub plàstic rígid, preveu el subministrament i instal·lació de 30 llums d'emergència.	30	124,50 €	3735,00 €
6.- Pintura			
M2. Pintura plàstica blanca a sotacoberta, pla horitzontal inclinat, es necessari muntar bastida amb rodes. La pintura s'aplicarà amb compresso i pistola. 3 capes.	1650	5,20 €	8580,00 €
M2. Pintura plàstica blanca a sotacoberta, aplicada amb compresso i pistola. 3 capes.	1890	4,50 €	8505,00 €
TOTAL COST PREVIST			125.330,26 €

INFORME ECONÒMIC

Data: 05/06/2012



INFORME ECONÒMIC PER L'ADEQUACIÓ D'UN LOCAL

Descripció	Amidament	Preu	Import
------------	-----------	------	--------

Aquest informe econòmic el subscriu el facultatiu sotassignant segons el seu lleial coneixement.

Balaguer 5 de Juny de 2012

Albert Puy Subirada
Arquitecte tècnic, núm. 672



FUENTES DE INFORMACIÓN



Bibliografía / Artículos

BALBONTÍN, Pablo R.: “Textos para una colección” en *mus-A. Revista de los museos de Andalucía*, 2010, Año VIII, N° 12, págs. 58-66.

CLARET, Salvador: “Els Museus de l'Automòbil” en *Revista de Girona*, 1993, n° 161, págs. 70-75.

DE LA RIBE BOX, Rob: *La enciclopedia de los coches clásicos 1945-1975*. Madrid: Libsa, 2005.

GIMENO VALLEDOR, Pablo: *El automóvil en España: su historia y sus marcas*. Madrid: RACE, 1993.

HUGHES, Philip: *Diseño de exposiciones*. Editorial Promopress, 2010.

KUBISCH, Ulrich: “Mensch in Fahrt. Unterwegs mit Auto & Co.” en *Museumsjournal*, 2011, N° 2, Deutsches Technikmuseum Berlín.

LABAN, Brian: *Cars. The early Years*. Colonia: H.F. Ullmann, 2009.

OLIVER MONTESO, César: *Los automóviles. ¿locura apasionante? ¿pasión alocada? Primeros años del automóvil en España 1896-1930*. Madrid: César Oliver Monteso, 1997.

PEREZ VALENCIA, Paco: *Tener un buen plan. La hoja de ruta de toda colección: el plan museológico*. Gijón: Ediciones Trea, 2010.

UN STUDIO, HG Merz: *Buy me a Mercedes Benz. The book of the Museum*. Barcelona: Actar, 2006.

WALDIS, Alfred: “El Museo Suizo del Transporte: 25 años al servicio de los transportes y las comunicaciones” en *Museum Internacional. Museos de Ciencia y Tecnología*, 1986, N°150, vol. XXXVIII, n°2, págs. 74-78.



140 años de automóvil en España. Salamanca: Museo de Historia de la Automoción de Salamanca. Fundación Gómez Planche, 2002.

“Curses i pilots. Centenari de la Copa Catalunya” en *Quadern de Sils. Revista municipal d'informació i cultura*, junio de 2008, nº 60, año XX, pág. 28

“Dones, motor de revolució a Sils” en *Quadern de Sils. Revista municipal d'informació i cultura*, junio 2010, nº 68, año XXII, pág. 17.

El mundo del automóvil. Madrid: Promotora de Ediciones S.A., 1989

“Papers d'Automoció. Els arxius de la Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret” en *Quadern de Sils. Revista municipal d'informació i cultura*, agosto de 2007, nº 57, pág. 66

Documentación

Documentación del *Riverside Museum* de Glasgow:

- *Kelvingrove New Century Project: Appendix C. Standards for display interpretation access. 2003*
- *New Riverside Museum Glasgow's Strategic Brief, 2003.*

Documentación del *Museo Nazionale dell'Automobile di Torino*:

- *The “new” Museo Nazionale dell'Automobile di Torino: a homage to the history of Italy through one of its most important traditions.*
- *Museo Nazionale dell'Automobile di Torino: Between history and innovation.*



- *Museo Nazionale dell'Automobile di Torino is changing its look: a new mission, a wider exhibition area and avant-garde scenography designed by Cino Zucchi and François Confino.*
- *Cars and society*

Legislación:

- Llei 17/1990, de 2 de novembre, de museus
- Decret 135/1995 Codi d'accessibilitat de Catalunya.
- Decret 85/1998, de 31 de març, pel qual s'aprova el Reglament del Sistema Territorial del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Llei 4/2008, del 24 d'abril, del llibre tercer del Codi Civil de Catalunya, relatiu a les persones jurídiques.

Guía de museos de automoción en España. Federación Española de vehículos antiguos, 2009

Criterios para la elaboración del plan museológico. Ministerio de Cultura

La fundación: concepto, constitución y régimen sustantivo y tributario. Asociación Española de Fundaciones

Guía de exposición Ja tenim 600! La represa sense democràcia. Barcelona, 1947-1973.

Pla estratègic de turisme de Sils. Àrea de Promoció Local de l'Ajuntament de Sils.

Valoració del posicionament de la cultura catalana. Visió i marc general del diagnòstic per àmbits territorials. Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura, 2011.



Webgrafia

- Sils

Ajuntament de Sils <http://www.sils.cat/>

Sils, com més serem més riurem <http://silsdelaselva.wordpress.com/>

La Veu de Sils <http://laveudesils.blogspot.com.es/2009/03/el-pais-salvador-claret.html>

- Administración Pública

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte: <http://www.mcu.es/>

Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya <http://www.gencat.cat/>

INDESCAT <http://www.idescat.cat/es/>

- Prensa y archivos

La Vanguardia <http://www.lavanguardia.com/>

Diari de Girona <http://www.diaridegirona.cat/>

Servei de gestió documental, arxius i publicacions de l'Ajuntament de Girona
<http://www.girona.cat/sgdap/cat/index.php>

- Vehículos clásicos

Federación Española de Vehículos Antiguos <http://www.feva.com.es/feva.htm>



Federación Internacional de Vehículos Antiguos <http://www.fiva.org/EN/index2.html>

- Museos y colecciones

Fundació Francisco Godia <http://www.fundacionfgodia.org/>

Fundació Museu de la Moto <http://www.museumoto.com/es/>

Mercedes Benz Museum http://www.mercedes-benz-classic.com/content/classic/mpc/mpc_classic_website/en/mpc_home/mbc/home/museum/overview_museum.flash.html

MOMA <http://www.moma.org/>

Motoring Museums' Lighthouse <http://www.automuseums.info/>

Museo Nazionale dell'Automobile di Torino <http://www.museoauto.it/website/>

Museu de Juguets i Autòmats de Verdú <http://www.mjoguets.com/cat/index.php>

Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya <http://www.mnactec.cat/informacio.php>

National Motor Museum at Beaulieu <http://www.beaulieu.co.uk/attractions/national-motor-museum>

Riverside Museum: Scotland's Museum of transport and travel
<http://www.glasgowlife.org.uk/museums/our-museums/riverside-museum/Pages/default.aspx>

Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin <http://www.sdtb.de/>

The Nethercutt Museum <http://www.nethercuttcollection.org/>



- Diversos

Autopasión 18 <http://www.autopasion18.com/>

Bitácora KCSlot. El blog del mundo del automovilismo y del slot <http://bitacora.kcslot.com/post/Motor-Toys-2009-y-12-Horas-Solidarias-Ninco-en-Sils>

Carfolio. The car specifications site <http://www.carfolio.com/>

Foro Camionesclásicos <http://www.camionesclasicos.com>

Nicolas Joseph Cugnot http://ww3.ac-creteil.fr/Lycees/93/cugnotneuillysm/le_lycee/historique/histoire_de_monsieur_cugnot.htm#haut

Getty Images <http://www.gettyimages.es>

ERCO Iluminación <http://www.erco.com/homepage/start/es/>

Fundación Comillas <http://www.fundacioncomillas.es/ESP>