



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

**DEPARTAMENTO DE HISTORIA MODERNA, CONTEMPORÁNEA, DE AMÉRICA, PERIODISMO Y
COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL Y PUBLICIDAD**

TESIS DOCTORAL:

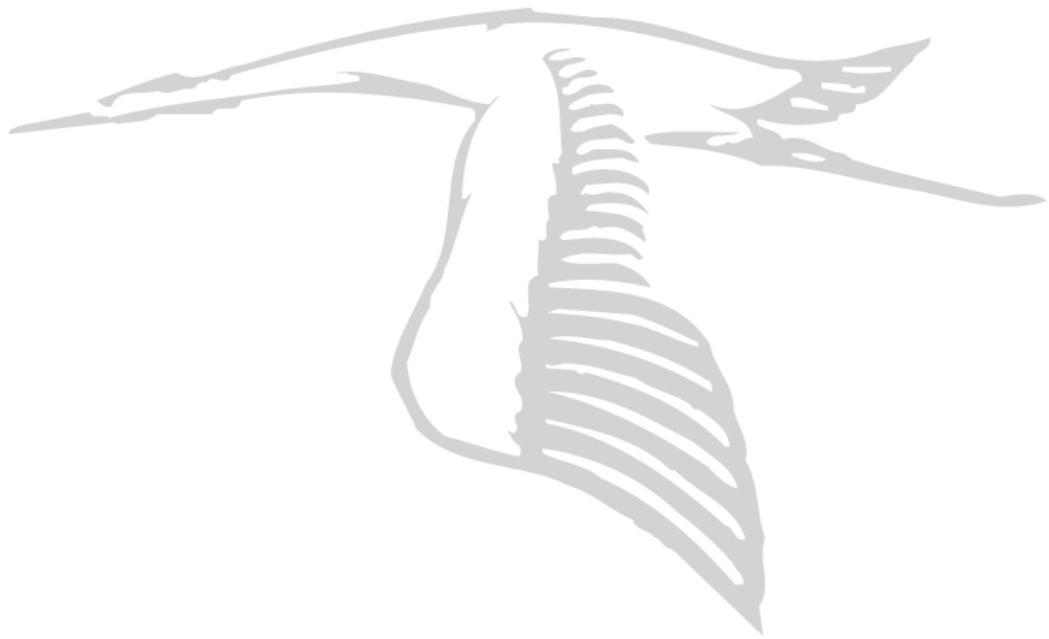
LA HISPANO-SUIZA, 1904-1919

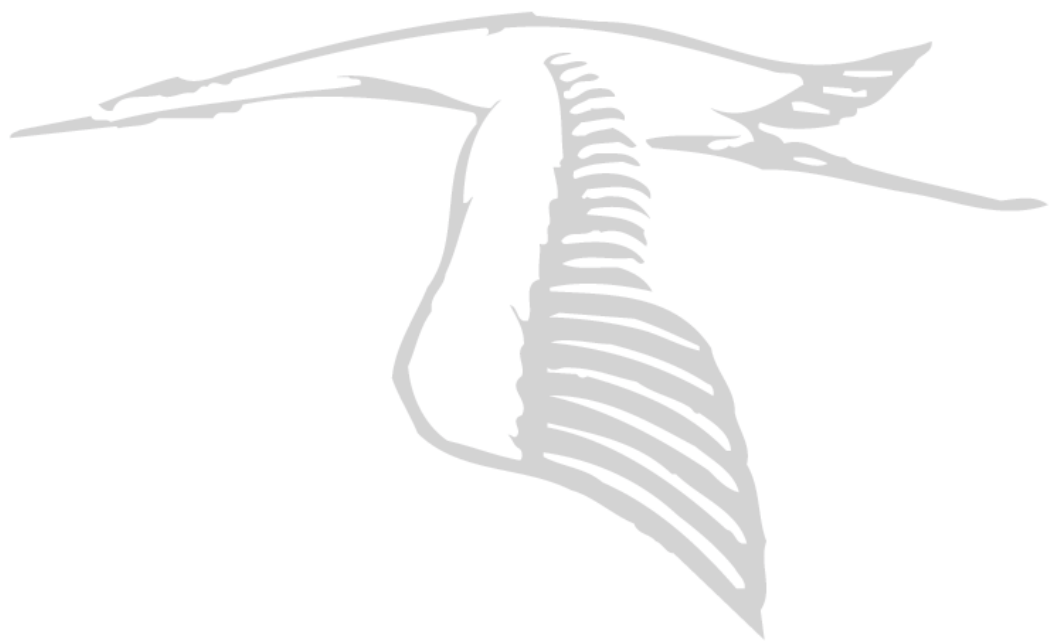
Presentada por **CARLOS POLO PRIETO**
para optar al grado de
Doctor por la Universidad de Valladolid

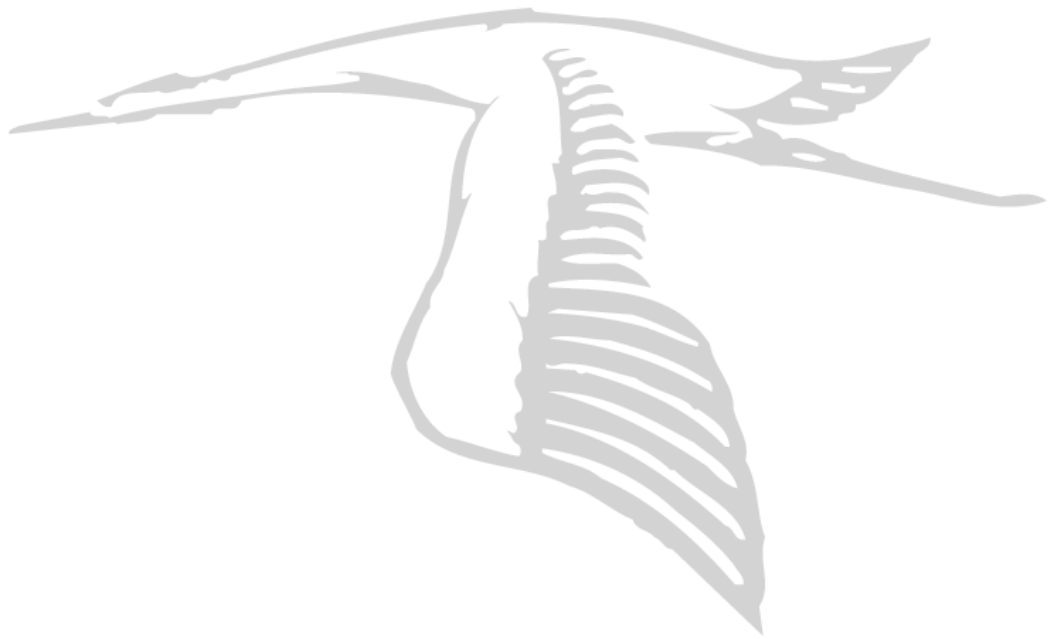
Codirigida por:

DR. CELSO ALMUIÑA FERNÁNDEZ
DR. GUILLERMO Á. PÉREZ SÁNCHEZ

VALLADOLID, 2015









Universidad de Valladolid

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

**DEPARTAMENTO DE HISTORIA MODERNA, CONTEMPORÁNEA, DE AMÉRICA, PERIODISMO Y
COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL Y PUBLICIDAD**

TESIS DOCTORAL:

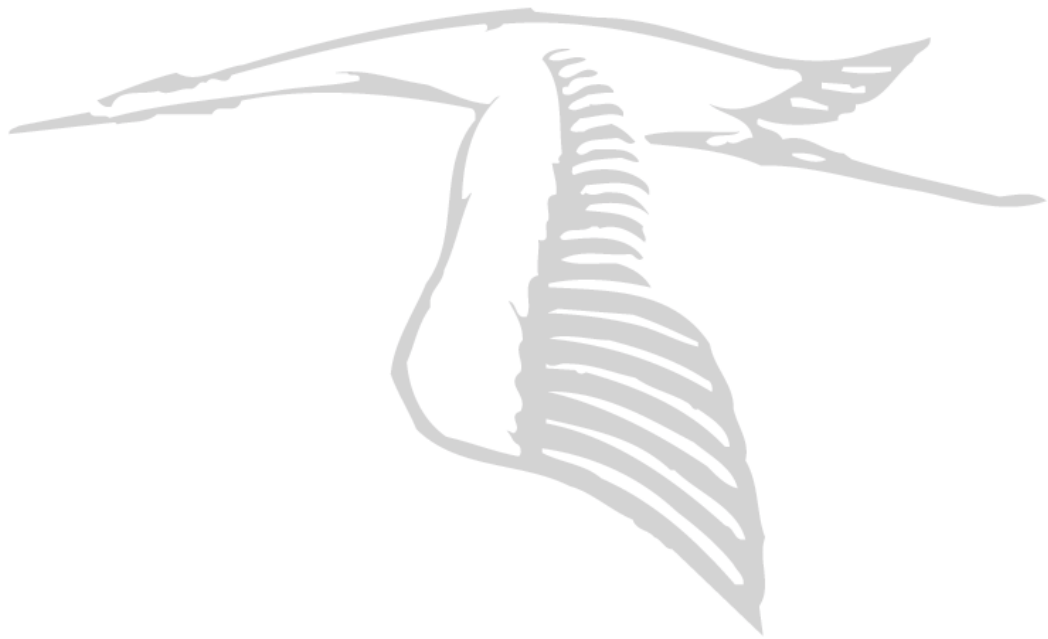
LA HISPANO-SUIZA, 1904-1919

Presentada por **CARLOS POLO PRIETO**
para optar al grado de
Doctor por la Universidad de Valladolid

Codirigida por:

DR. CELSO ALMUIÑA FERNÁNDEZ
DR. GUILLERMO Á. PÉREZ SÁNCHEZ

VALLADOLID, 2015



A mis abuelos, Graciliano y Elisa.

AGRADECIMIENTOS

Para la conclusión de este trabajo ha sido imprescindible el apoyo y la colaboración de muchas personas e instituciones. En primer lugar quiero agradecer la paciencia y solicitud de Salvador Claret, siempre dispuesto a perder parte de su tiempo para ayudarme. También a Emilio Polo, por facilitarme el acceso a las fuentes más importantes en la investigación de esta historia, y a la Hispano-Suiza, que me ha permitido indagar en sus archivos. También quiero mostrar mi gratitud a la Fundación del RACE, por permitirme el acceso a sus fondos, igual que el Archivo Histórico de Vehículos de Ralf Kosidlo, cuya aportación ha sido más modesta, pero no menos de agradecer, al igual que otros muchos eruditos cuyo mayor interés reside en un conocimiento más profundo de nuestra historia industrial. A Enrique Mayor por la soba que se ha dado dándole forma a esta tesis.

Por supuesto, debo hacer referencia a Celso Almuña, que se ha leído cada palabra de esta obra y me ha conducido hacia donde debía ir, igual que Guillermo Ángel Pérez Sánchez.

Finalmente quiero agradecer a mi mujer, Lola de la Iglesia, su apoyo. Querida esposa: Si, ya he acabado por fin

INDICE

1. INTRODUCCIÓN

2. ANTECEDENTES

2.1	La industria del motor en 1898.....	23
2.2	El desarrollo de la industria en España	28
2.3	Contexto socio-político en España: La Restauración.....	34
2.4	Cataluña en la Crisis del 98	37
2.5	La Cuadra y J. Castro.....	40
2.5.1.	La Cuadra	40
2.5.2.	J. Castro	44

3. NACIMIENTO DE LA HISPANO – SUIZA

3.1	La Industria del automóvil en 1904	49
3.2	La carrera París – Madrid y sus consecuencias en España.	54
3.3	Contexto socio-político español en 1904.....	62
3.3.1.	El Regeneracionismo.....	63
3.3.2	Conflictividad social. La creación de la Federación Obrera.....	66
3.4	Legislación arancelaria en 1904.....	67
3.5	Disposiciones financieras fundacionales de la Hispano-Suiza	69
3.6	La técnica en los orígenes de la Hispano-Suiza.	73

4. PRIMEROS PASOS DE LA HISPANO SUIZA

4.1	Acciones promocionales.....	75
4.1.1	La primera publicidad.....	75
4.1.2	La red comercial.	77
4.1.3	Las reuniones y concentraciones.....	80
4.1.4	Los viajes y demostraciones. Las primeras competiciones Francisco Abadal.....	82

4.1.5	La Exposición del Automóvil de París	84
4.1.6	Otros Salones	85
4.2	Necesidades financieras.....	86
4.3.	Alfonso XIII. Su influencia automovilista.....	89
4.4.	Cambios en la política arancelaria. El comienzo de una lucha.....	96
4.5	Los problemas de producción. Hacia una gran fábrica.....	100
4.6.	La gama de Hispano Suiza en 1904 a 1907. El camino a la excelencia.	102

5. LA CONSOLIDACIÓN.

5.1.	La adquisición de la Sagrera.....	105
5.2.	EL I Salón del Automóvil en España. Apoyos y detractores	107
5.3.	Contexto sociopolítico de 1907.....	109
5.3.1	Victoria electoral de Solidaridad Catalana. Auge del nacionalismo.....	109
5.3.2	Solidaridad Obrera. Reorganización anarquista.....	110
5.3.3	Gobierno de Maura.....	113
5.4.	La técnica en la Hispano Suiza. Los modelos 12/15 HP, 20/30 HP, 30/40 HP, 40/50 HP y 60/75 HP.....	115
5.4.1	Ejemplos de la competencia internacional automovilística.....	116
5.5.	La Crisis de 1907 y sus consecuencias.	119
5.5.1.	La primera crisis financiera de la firma: problemas y soluciones	121

6. DESPEGUE EMPRESARIAL.

6.1	Los problemas de la Hispano Suiza en 1908.....	127
6.1.1	La salida de la crisis financiera.....	127
6.1.2	La competición.....	128
6.2	La Copa de Cataluña: trascendencia	130
6.2.1.	La Copa de L'Auto	130
6.2.2.	La Copa de Cataluña. Reglamento y promoción.	131
6.2.3.	La primera edición de la Copa de Cataluña. Decepción sin la Hispano-Suiza	133

6.2.4.	La segunda edición. Las voiturettes Hispano-Suiza.	139
6.2.5.	La tercera edición. La decepción de la Hispano-Suiza.	149
6.2.6.	Las consecuencias de la Copa de Cataluña.	155
6.3	Técnica: nuevos coches de carreras y vehículos comerciales.....	156
6.4	Legislación Arancelaria: Ley Protectora de la Industria Nacional	158
6.5	La creación de líneas de autobuses participadas: una innovación empresarial....	160
6.6.	Un nuevo modo industrial: el Ford T.....	161

7. HISPANO-SUIZA, UNA MARCA DE PRESTIGIO INTERNACIONAL.

7.1.	Triunfos en competición.	169
7.2.	Contexto sociopolítico 1910.....	175
7.2.1	Nacimiento de la CNT.....	175
7.2.2	Canalejas y el Partido Liberal	180
7.2.3	Consolidación del PSOE	182
7.3.	El problema de la producción.....	184
7.3.1	Las instalaciones	184
7.3.2	La conflictividad laboral.....	185
7.4	Crecimiento internacional: la sucursal en París y sus consecuencias.....	188
7.5.	Algunas iniciativas nacionales de difusión del automovilismo.	192
7.5.1	Elizalde.....	192
7.6.	El Hispano-Suiza 15/45 hp Alfonso XIII.....	196
7.6.1	Técnica	198
7.6.2	Consecuencias comerciales.....	200

8. LA SUCURSAL DE PARÍS

8.1.	Precedentes en el mundo automovilístico.....	204
8.2	La sociedad francesa en 1912.....	208
8.2.1.	Los conflictos en Levallois-Perret.....	209
8.2.2.	Las soluciones de Damián Mateu	211

8.3	El desarrollo automovilístico en Francia en 1912; ventajas e inconvenientes.....	214
8.4	Actuaciones publicitarias de la Hispano Suiza.....	218
8.5	Espiral de conflictividad en España: el asesinato de Canalejas.....	220
8.6	La adquisición de nuevos terrenos en París.....	223
8.7	Alcance internacional de las exportaciones de la Hispano–Suiza.....	226
8.8	Amenazas de huelga en París: motivos y soluciones.....	227
8.9	Nuevas perspectivas de negocio: La industria naval.....	229

9. EL PRIMER GRAN FRACASO: EL SUPERHISPANO

9.1	Los cambios políticos en España:	231
9.1.1	Dimisión de Romanones	231
9.1.2	Ruptura del sistema alternancia.....	232
9.1.3	Gobierno de Eduardo Dato. Primeros pasos.....	233
9.2	Orígenes y desarrollo técnico	234
9.3	La versión de carreras: La Sardina.....	239
9.4	Reacciones del Consejo de Administración al fracaso.....	243
9.5	Birkigt y Royce como contrapuntos.....	245

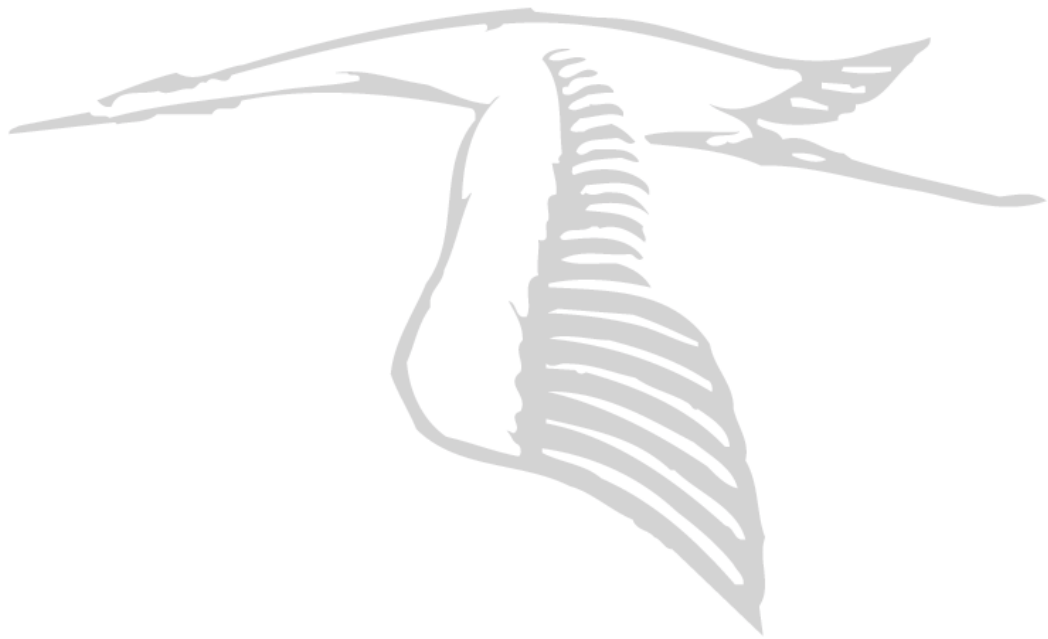
10. LOS NUEVOS MODELOS

10.1	Europa en 1914.	253
10.2	El Gobierno de Dato	256
10.3	La evolución técnica en Hispano-Suiza:.....	257
10.3.1	Retorno a los viejos planteamientos.....	257
10.3.2	El tipo 29 y sus enseñanzas: el “mando directo”.....	260
10.4	El estallido de la Gran Guerra y sus consecuencias inmediatas.	260

11. LA HISPANO – SUIZA EN LOS COMIENZOS DE LA GRAN GUERRA.

11.1	Antecedentes de la aviación en España	265
11.2	El encargo de Kindelán.....	268

11.3	Birkigt y su primer motor de aviación. Presupuestos y desarrollo	269
11.4	Los primeros pasos del Tipo 31.....	273
11.5	Estado y pertrechos del Ejército español en 1914.....	276
11.6.	Las dificultades de suministro de la Hispano-Suiza y sus problemas con la administración	278
11.7	Los motores de aviación de Hispano-Suiza y el interés de Francia	280
11.8.	La guerra en el aire. Los primeros tiempos	285
11.9.	Hispano-Suiza y su éxito en la aviación.	287
11.10.	Un plan de reorganización. El salto hacia la gran empresa.....	288
12.	TIEMPO DE COSECHA.	
12.1.	Demasiados pedidos.	291
12.2.	La evolución de la guerra en el aire: la aparición de los aviones de caza.....	294
12.3.	El “comandante mitrallase” y la evolución de los motores de aviación.	299
12.4.	Situación socio-política en España durante la Gran Guerra.	305
12.5.	La Hispano-Suiza y su crecimiento en España. Retos, dificultades y logros	312
12.6.	Epílogo	326
	CONCLUSIONES	333
	FUENTES Y BIBLIOGRAFIA.....	339
	ANEXOS.....	345



INTRODUCCIÓN

Entre 1904 y 1946 se gestó en España una de las más grandes aventuras empresariales conocidas. Al final de su historia, tras la expropiación de la parte española por parte del INI y de la francesa por la SNECMA, la Hispano-Suiza contaba con cuatro factorías en España y siete en Francia. Producía automóviles, camiones, autobuses, motores de aviación, aviones, armamento y máquinas herramientas, todos ellos considerados en todo el mundo productos de la máxima calidad y de la más avanzada tecnología. Pero además había concedido licencias de fabricación de sus productos a firmas francesas, británicas, norteamericanas, japonesas o italianas. En el año 2000 aún se producían en Rusia motores de aviación Hispano-Suiza dieselizados, aunque sin pagar la correspondiente licencia.

A pesar de su magnitud y trascendencia, la Hispano-Suiza resulta aún poco conocida fuera del ámbito del coleccionismo del automóvil. Una de las muestras más sangrantes de la falta de atención respecto a la Hispano-Suiza es posible encontrarla en el Museo del Aire de Cuatro Vientos, donde delante de un motor de aviación de la firma encontramos un cartel explicativo que confiere nacionalidad francesa a la Hispano-Suiza aunque, curiosamente, este motor cuenta con una placa de fabricación de Barcelona. Las mismas instituciones españolas, tan reivindicativas a la hora de defender la españolidad de tantas otras cosas, y creadores de entelequias como la “marca España”, han dejado en el olvido una empresa que en su mismo nombre y en el escudo corporativo deja bien claros sus orígenes.

España se ha mantenido en las últimas décadas entre los diez mayores productores de automóviles del mundo, aunque a cambio no contamos prácticamente con factorías, marcas y tecnología propias. En este aspecto, un sector industrial del tamaño e importancia para este país como el del automóvil depende en gran medida de las decisiones que se tomen en París o en Stuttgart. Y en el ámbito académico, dejando a un lado los meros estudios técnicos, el automóvil tampoco ha ocupado un lugar preponderante en sus vertientes históricas, sociales o económicas.

La Hispano-Suiza me ha acompañado desde pequeño. Mi familia se dedicó profesionalmente desde 1970 al rescate y restauración de coches antiguos, y por casa han pasado un buen número de coches de la marca, que he podido observar completamente desmontados. Así aprendí a apreciar su depurada técnica y su esmerada construcción. Sin embargo, en aquellos años apenas había información sobre la esta empresa y no eran pocos los aficionados españoles que consideraban a Hispano-Suiza una factoría francesa que simplemente dio sus primeros pasos en nuestro país. Sin acceso a documentación, y muchas dificultades para adquirir bibliografía – sólo se había publicado un libro, obra de un francés, y además estaban las aduanas – había escasos argumentos para defender esa afirmación, o para rebatirla.

Así se fue formando una curiosidad que me ha empujado durante años a conocer cuánto fuera posible sobre la Hispano-Suiza, y ahora estamos en condiciones de resolver muchas de las hipótesis que se han planteado durante años.

Ahora bien ¿Cuál fue el origen de este gigante industrial? ¿Cómo fue posible en un país en el que la industria, y en especial la procedente de la iniciativa privada, tuvieron un desarrollo muy limitado respecto a otros países? ¿Qué circunstancias hicieron posibles el desarrollo de una tecnología que aún hoy asombra a los estudiosos? ¿Qué papel jugó el Estado y la sociedad española en esta historia? Estas y otras muchas preguntas son las que pretendemos abordar en el trabajo que tiene en sus manos.

Por diferentes razones hemos limitado este estudio histórico a lo que podríamos considerar la primera etapa de la historia de la Hispano-Suiza. Entre otros motivos, consideramos especialmente interesantes las primeras dos décadas, en las que la marca catalana pasó de ser una pequeña factoría a una potente industria con varios centros en España y una importante sucursal en Francia. Hemos decidido comenzar el trabajo en los finales del siglo XIX, donde se dio el germen de lo que en 1904 dio lugar a la Hispano-Suiza, fábrica de automóviles. Y terminar este estudio en 1919 por distintas razones, pero sobre todo porque a mi juicio es en estas dos décadas cuando la firma y sus gestores crearon un sólido prestigio que ha llegado hasta nuestros días. En 1919 Hispano-Suiza ya estaba considerada como uno de los mejores fabricantes del mundo en el sector del automóvil y la aeronáutica, y el grueso de su sistema productivo – las fábricas de Francia y España – estaban abiertas y funcionando. Para este año también se había desarrollado la base de su avanzada ingeniería, que la mantuvo a la cabeza durante dos décadas, y el inteligente entramado empresarial que ha servido de modelo a otras muchas empresas. Es decir, en 1919, y por ello es la fecha en la que concluye esta obra, Hispano-Suiza ya era en esencia lo que debía ser, y lo que sería en el futuro.

Fue durante estas dos décadas cuando se manifestó con más fuerza el impulso creativo y empresarial de sus fundadores, y donde la culminación de su trabajo garantizó el crecimiento y la estabilidad hasta el estallido de las dos guerras – la Civil y la Mundial – que dieron un giro a los acontecimientos.

Pero además, la travesía de la Hispano-Suiza durante estas dos décadas, las decisiones tomadas y los esfuerzos realizados están, como no podía ser de otro modo, íntimamente ligados con el tiempo que tocó vivir a sus responsables, y que si bien en algunas ocasiones facilitaron el éxito, también dejaron claro en la mayoría de las veces las dificultades a las que debía enfrentarse un empresario en España, y deja entrever el porqué del fracaso de otras importantes iniciativas.

A la hora de abordar una investigación sobre el tema que nos ocupa, el automovilismo, y encontrar fuentes bibliográficas, debemos diferenciar entre la historia general del automóvil y los trabajos sobre este ingenio en nuestro país. En el primer caso las dificultades son mínimas, siempre que se encuentre uno dispuesto a trabajar en otras lenguas. Obras completísimas como *“The Beaulieu Encyclopedia of the automobile”* de Nick Georgeano serán de gran ayuda, y en el tema de las empresas extranjeras de automovilismo la bibliografía suele ser extensísima, máxime si buscamos información sobre empresas consagradas como Rolls-Royce, Delage, Alfa Romeo o Fiat. Tampoco escasean las obras sobre acontecimientos trascendentes, como la París-Madrid o la Copa Gordon-Bennett.

Sin embargo, en el momento de estudiar el automovilismo en España nos encontraremos con una bibliografía muy limitada, tanto sobre el tema del automóvil en general como sobre la Hispano-Suiza en concreto. Si nos referimos a la historia del automóvil en España el libro de referencia continúa siendo, aún hoy, la obra de Joaquín Ciuró, cuyas primeras ediciones se remontan a 1970, y cuya antigüedad hace obligatoria una revisión constante que nunca se produjo. Obras posteriores, como la *“Historia del Automovilismo en España, su historia y sus marcas”* de Pablo Gimeno, editado en 1993, casi podrían ser consideradas como una revisión ampliada en lo deportivo, y lo cierto es que tampoco aportan muchas novedades respecto al “Ciuró”. Con estas visiones generales coexisten publicaciones bastante completas sobre temas muy concretos, especialmente en torno a la actividad de algunos circuitos como Montjuic o Lasarte, pero en general el automovilismo español de preguerra continúa siendo un campo poco explorado por los historiadores.

La mayoría de los estudios acerca de la Hispano-Suiza se han limitado a su faceta automovilística, en buena medida empujadas por la creciente importancia del automovilismo de colección, cuya progresiva revalorización y popularidad ha disparado los precios de aquellas piezas más destacadas hasta situarse muy próximas a las del mercado del arte más exclusivo. Paradójicamente, la primera obra sobre la Hispano-Suiza fue el “*Livre d’or de la Société française Hispano-Suiza*”, una obra escrita por Louis Massuger en 1924. Y digo paradójicamente porque esta obra estaba casi centrada en la faceta aeronáutica de la casa. El “*Libro de Oro*” era en realidad una manifestación publicitaria, diseñada y creada para ensalzar la aportación de la casa a la victoria gala en la I Guerra Mundial. Y aún más, puesto que tanto el título como el contenido subrayaban el carácter francés de la marca, un subterfugio que tenía como finalidad tanto lograr mayor popularidad en el país galo, como presionar en el conflicto que Hispano-Suiza mantenía con el Estado Francés, a cuenta de un impuesto especial sobre los beneficios extraordinarios obtenidos por la marca entre 1915 y 1919. No es tampoco casual que justo el año anterior a la publicación del “*Libro de Oro*” se creara la Société Française Hispano-Suiza, radicada en Bois-Colombes, y por tanto con plena nacionalidad francesa. En realidad, ésta había sido otra maniobra del alma gestora de la firma, Damián Mateu, puesto que el accionariado de esta sociedad francesa era propiedad, en un 71 % de la Hispano-Suiza de Barcelona, un porcentaje al que habría que sumar más de un 10% en manos de Damián Mateu y otros accionistas españoles, incluido Alfonso XIII, que suscribió un 7% (3.060 acciones).

La creación de esta sociedad francesa ya había sido planteada en 1910, si bien diferentes consideraciones que se abordan en este estudio hicieron que se dejara de lado. Ahora bien, en 1920 el Estado Francés decidió aplicar un impuesto sobre los beneficios extraordinarios de guerra, para de este modo no satisfacer importantes pagos pendientes a la firma española, concretamente 15 millones de francos. Paralelamente, desató una campaña que podríamos definir como muy “chauvinista” para presionar a los gestores de la Hispano-Suiza, y perjudicar su imagen, presentándola como una empresa extranjera que se había beneficiado de los extraordinarios esfuerzos franceses durante la guerra. La respuesta de Damián Mateu, Presidente de la Hispano-Suiza y su equipo, fue por un lado la creación de la sociedad francesa, en realidad una filial bajo dominio de la casa madre, y por otro demandar al Gobierno francés en un pleito internacional, uno de los primeros entre una empresa y un estado. En realidad, el comienzo de los años veinte estuvo marcado para la Hispano-Suiza como una época de pleitos contra gobiernos y empresas que, una vez acabado el flujo de dinero procedente de la Gran Guerra, dilataron o suspendieron los pagos, especialmente de las licencias. La terquedad de Mateu no tardó en dar sus frutos, y la mayor parte de los acreedores pagaron sus deudas, en muchos casos con intereses.

Sin embargo el pleito con Francia fue el más largo y el más duro. Mateu se consideraba amparado por el Tratado de 1862, y por el mismo contrato que ambas partes habían firmado. Parte del Consejo consideró imposible la victoria en aquel laudo, pero Mateu recurrió a los mejores abogados –incluyendo influyentes políticos como Alba o Cambó - y al mismo Ministerio de Estado, hasta llegar al Tribunal de la Haya. Finalmente el señor Ador, árbitro reconocido por ambas partes, dictaminó el 22 junio de 1922 a favor de la Hispano-Suiza. Con ello el Estado Francés se veía obligado a pagar las cantidades pendientes, pero no disminuyó un ápice su campaña en contra de la Hispano-Suiza. Así pues, la creación de la Société Française Hispano Suiza fue un contragolpe magistral, en el que se enmarca la publicación del “*Livre d’Or*”. En esta obra podemos resaltar la total ausencia de españoles, hasta el punto de que ni en el Comité de Dirección ni entre los colaboradores destacados aparecen los directivos españoles, de los que no carecía la Société Française, como el señor Quintero. En la página 3 dice textualmente que la

Hispano-Suiza fue fundada en 1904 por M. Birkigt, borrando de un plumazo a Mateu y al resto de los socios. En realidad hemos de pensar que tanto el empresario catalán como el resto de accionistas buscaban más los beneficios que la notoriedad, y por tanto no supuso sacrificio alguno “desaparecer” de la historia de la Hispano-Suiza, a cambio de mantener el buen nombre y las ventas en su mejor mercado.

Posiblemente los responsables de esta maniobra publicitaria no tuvieron en cuenta las consecuencias del “*Livre d’Or*” para el estudio posterior de la marca, y es por ello que nos hemos detenido tanto en la pormenorización de los detalles. En primer lugar los primeros historiadores de la marca, franceses, entre los que destaca Paul Badré, tomaron esta obra como una fuente fiable. El restringidísimo acceso a los archivos de las marcas ya separadas – española y francesa - se encargaron de afianzar el error, de modo que las primeras obras publicadas sobre la Hispano-Suiza proscibieron en buena medida la españolidad de la marca, atribuyendo todos sus éxitos a Birkigt y eclipsando a Mateu y el resto de los consejeros españoles.

En nuestro país en los años setenta surgieron ya algunos estudiosos de la marca, como José Rodríguez de la Viña, cuyo mayor mérito fue rescatar cuanta documentación fue posible, sin que este esfuerzo llegara a plasmarse en obra alguna, aunque dejó un legado documental digno de ser tenido en cuenta.

Desde los años noventa dos autores han destacado en el esfuerzo por rescatar el pasado de la firma. El primero es Emilio Polo, enamorado de la marca, y que tras décadas de trabajo logró finalmente acceder a los archivos oficiales de la Hispano-Suiza de Barcelona. Paradójicamente, la firma nunca ha llegado a desaparecer, y pertenece al Grupo Perelada, el gran legado empresarial de Damián Mateu. Con este fondo documental, además del propio reunido durante años, Emilio Polo pudo sacar adelante la primera de sus obras, la que comprende el periodo 1899 – 1915, y que fue publicada en 1994 bajo el título “*Hispano-Suiza, Los orígenes de una Leyenda*”. La razón de este acotamiento histórico vino dado por la dedicación, casi en exclusiva, de esta obra al automóvil como producto estrella de la firma. Lo mismo podemos decir de la segunda parte de su estudio, publicado en 1999 con el título “*Hispano-Suiza, El vuelo de las Cigüeñas*”, y que llega hasta 1931. En próximas fechas se espera la publicación de la tercera y definitiva obra, con la que concluirá la historia automovilística de la marca.

Sin embargo, toda la obra de Emilio Polo ha girado en torno al automóvil, pasando de puntillas por encima de las demás facetas como los vehículos industriales, la aeronáutica, que sólo son mencionados superficialmente cuando su importancia es tan trascendente que afectaba a toda la estructura productiva. En otros aspectos, como la legislación arancelaria, se limita a lo largo de sus trabajos a mencionar que eran desfavorables, sin adentrarse en el porqué y en las circunstancias. Poco más o menos podemos decir de la estructura empresarial, hasta el punto de que, por ejemplo, resulta imposible averiguar a través de su lectura el número de empleados de la empresa, o de alguna de sus fábricas. Podríamos resumir diciendo que las dos obras de Emilio Polo sobre la Hispano-Suiza son trabajos de divulgación automovilista, sin profundidad académica ni método de estudio, y muy centrados en uno sólo de los productos de la marca, el automóvil.

La diferencia con la obra que tienen en sus manos reside, fundamentalmente, en una visión mucho más amplia, en la que el automóvil es sólo uno de sus componentes, y que por tanto responde a interrogantes de mayor trascendencia. Para ello ha sido obligada la consulta a mayor número de fuentes, al margen de los estudios

automovilísticos, y un procesamiento pormenorizado de las fuentes principales – los archivos de la Hispano-Suiza – en los que entresacar hechos y decisiones al margen de la producción de automóviles.

Por otro lado Manuel Lage, como ingeniero de Iveco, tuvo acceso a los archivos técnicos de la Hispano-Suiza depositados en el Centro Histórico Iveco-Pegaso. Su primer trabajo, titulado “*Hispano-Suiza / Pegaso. Un siglo de camiones y autobuses*”, fue publicado en 1995, y como su mismo nombre indica se centró en la vertiente industrial de la producción de Hispano-Suiza. Posteriormente ha desarrollado otros estudios, como “*Hispano-Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones*”, publicado en 2003, o “*Los manuscritos de Domingo Anguera. Primera Crónica de la Hispano-Suiza*”, publicado en 2014. Los trabajos de Manuel Lage se caracterizan por su profundidad técnica y su dedicación sobre todo a lo que no son automóviles, sin llegar en ningún momento a prescindir de ellos. A la hora de valorarlos, casi podemos trasladar las palabras dedicadas a los trabajos de Emilio Polo, con el agravante de un cierto desorden cronológico.

En los últimos años han surgido trabajos de otros autores, tanto en España como en el extranjero, entre los que podemos citar las memorias de Marcelino Viejo, y que bajo el título *El Taller de Ícaro. Historia de la Hispano Aviación, 1917 – 1972* vio la luz en 2001. Sin embargo obras como esta han de ser tomadas con precaución, y personalmente considero que han sido escritas con más voluntad que acierto.

Con todo, el grueso de los datos fundamentales de esta pesquisa histórica que tienen en sus manos procede de los propios archivos de la Hispano-Suiza, fundamentalmente de los Libros de Actas del Consejo de Administración y del Libro de Actas de la Junta de Accionistas, sin duda la fuente más fiable y solvente posible. Por desgracia, la documentación francesa de esta primera época, que sin duda hubiera resultado interesante a la hora de conocer los datos de producción y de ventas, desapareció hace mucho, sin que haya sido posible consultarla.

Para la conclusión de este trabajo además ha sido necesaria la consulta de cuantas revistas de época fue posible, comenzando por las especializadas en automovilismo, como “*Autocar*” La “*Vie del Auto*”, “*La Vie Automobile*” o la “*Locomotion Automobile*”, pasando por las escasas publicaciones españolas, entre las que destacan “*El Automovilismo Ilustrado*” o “*La España Automóvil y Aeronáutica*” hasta las más modernas como “*Motor Clásico*”. No se podía dejar de lado otras revistas y periódicos, tanto de carácter deportivo como “*Mundo Deportivo*” o “*Los Deportes*” como de información general, entre las que cabe citar el *ABC*, *La Vie au Grand Air*, *Mundo Gráfico*, *Blanco y Negro* o *Crónica*. Cabe destacar en este aspecto la escasa presencia de publicaciones especializadas en los grandes centros documentales, como la Biblioteca Nacional. Para poder acceder a ellas fue necesario recurrir a instituciones y particulares, como la Fundación del RACE, la Colección de Automóviles de Salvador Claret, el Archivo Técnico de Ralf Kosidlo, la biblioteca personal de Emilio Polo o la mía propia.

Para la investigación histórica, social y política existen muchas y completas obras, que no nos detendremos a citar. Sin embargo, a la hora de inquirir acerca de la industrialización, especialmente en nuestro país, la lista de obras se limita bastante. He recurrido al trabajo de Jordi Nadal, y a otros estudios universitarios para extraer las cifras fundamentales. Numerosos trabajos de índole académica, como el de la profesora Carmen de Aguilera sobre la publicidad de la Hispano-Suiza no sólo me han aportado datos, sino también una interpretación adecuada de los mismos, y han resultado por tanto valiosísimos.

La metodología elegida ha sido la historiográfica, conectando los sucesos históricos, sociales, políticos y económicos con el devenir de la empresa que nos ocupa, la Hispano-Suiza. Buena parte de las decisiones de sus rectores vinieron dadas por acontecimientos sociales que forzaron a la empresa en un sentido determinado y así, por ejemplo, una larguísima huelga del sector metalúrgico en España acabó por determinar la creación de una sucursal en Francia. A menudo los libros sobre automóviles se centran en la evolución del objeto de estudio como un ente casi autónomo, manteniendo a la marca o marcas estudiadas al margen del devenir histórico, y de ello resultan a menudo difíciles de comprender los avatares de la misma empresa.

Así, en este trabajo hemos tratado de contextualizar cronológicamente los pasos de la empresa con los hechos de su entorno que, como no podía ser de otro modo, están íntimamente ligados. Creemos que a menudo se ha obviado la importancia de acontecimientos como el fracaso de la París-Madrid en el desarrollo de la industria automovilística española en sus primeros años, ya de por sí enfrentada a otros muchos problemas como la conflictividad social, la inestabilidad política o la escasa presencia de la llamada clase media.

Entre los objetivos de este trabajo queremos destacar la importancia de Damián Mateu como “materia gris” empresarial de esta aventura, así como la indiscutible nacionalidad española de la Hispano-Suiza. A menudo, especialmente por parte de estudiosos extranjeros, se ha resaltado la figura de Marc Birkigt como único pilar de la empresa, y su actividad en Francia como fuente de su éxito. Es indudable la aportación técnica del ingeniero suizo, y no se puede negar que el establecimiento en Francia de la empresa permitió incrementar exponencialmente las ventas y el prestigio de la marca, así como acceder en mejores condiciones a otros mercados. Pero cada paso fue planificado y decidido en Barcelona, sostenido financieramente por capital español, y por tanto no cabe duda alguna sobre la nacionalidad de la Hispano-Suiza, como se verá a lo largo de este estudio.

Igualmente demostraremos la capacidad de la Hispano-Suiza para aprovechar las circunstancias que se dieron en España durante la I Guerra Mundial. Y no sólo en cuanto a la posibilidad de incrementar los ingresos, sino para reinvertir éstos situando a la empresa entre las más importantes de su tiempo, con una gran capacidad de producción en productos de altísima calidad y con una tecnología superior a la de su competencia.

Con todo, lo más importante es que pondremos de relieve que la constante en los años de prevalencia de Hispano-Suiza como marca de referencia en la construcción de productos de alto valor añadido se debió, fundamentalmente, a su constante apuesta por la innovación tecnológica y empresarial, con desarrollos audaces y envites inéditos, cuyo carísimo desarrollo sólo fue cuestionado en momentos muy puntuales, marcados por situaciones económicas críticas, en los que fue más importante guardar la ropa que nadar.

Este trabajo está articulado en doce capítulos, un epílogo y las conclusiones. Decidimos iniciar nuestro análisis en los orígenes del automovilismo en España, situando a su vez las peculiaridades de la situación española en el final del siglo XIX, el “bancal”, a fin de cuentas, en el que había de germinar la empresa. La aventura empresarial de Emilio de la Cuadra, que tras pasar por las manos de José María Castro para acabar dando lugar a la Hispano-Suiza, ya con el respaldo y la participación de Damián Mateu y otros importantes financieros, como Francisco Seix. El entorno de esta primera época estuvo marcado por el ascenso al trono de Alfonso XIII, cuya influencia resultó trascendental para el desarrollo de la Hispano-Suiza, por los primeros movimientos sindicales de importancia y por los aranceles proteccionistas heredados del Siglo XIX.

Hemos tratado de situar también a Hispano-Suiza dentro del contexto automovilístico mundial en el que le tocó nacer, con una panorámica abocetada de las grandes marcas y el crecimiento de este sector en los principales países industrializados.

A partir de ese momento veremos cómo los nuevos rectores de la empresa fueron conscientes de la necesidad de un importante respaldo económico constante, como pilar tanto del sostenimiento y el crecimiento de la infraestructura fabril como del desarrollo constante de nuevas tecnologías que marcaran una diferencia respecto a la competencia. Este equipo rector encabezado por Damián Mateu supo manejar todas las herramientas de su tiempo para lograr la consolidación de la empresa, innovando también en la mercadotecnia, hoy comúnmente llamada “marketing”, y proponiendo nuevas fórmulas en el campo publicitario, o de financiación de sus productos, creando singulares modos de ventas como la asociación con emprendedores locales en la implantación de nuevas líneas de transporte de pasajeros. Paralelamente la Hispano-Suiza se vio enfrentada a nuevas propuestas arancelarias, muy difíciles de cambiar al ser la única gran empresa automovilística de nuestro país.

La condición de obligado monopolio llevó a la marca a situaciones complicadas, como su presencia en la Copa de Cataluña, en la que el “honor patrio” recayó sobre Hispano-Suiza, con demasiados ojos puestos sobre sus esfuerzos y resultados. Pero también en esta ocasión supieron hacer de la necesidad virtud, y si bien fracasaron en las ediciones de la prueba española, acabaron por imponerse en aquellas de mayor importancia en Europa y, lo que es más importante, desarrollar toda una gama comercial de gran éxito de aquellos coches que nacieron casi por obligación.

El crecimiento de la marca llevó a la adquisición de unas nuevas instalaciones, la legendaria fábrica de La Sagrera, que no estuvieron operativas hasta 1911, aunque fueron adquiridas cuatro años antes. El agitado entorno socio-político determinó también su expansión internacional, con la apertura de un centro de montaje en Francia, país en el que se brindaron nuevas oportunidades, pero también retos difíciles.

Los últimos capítulos están dedicados a la actuación de la Hispano-Suiza en un momento tan difícil como fue la Gran Guerra. Además de situar las razones y argumentos de la neutralidad española, hemos analizado las razones del importantísimo éxito de la firma, las dificultades a las que hubo de hacer frente, las soluciones aportadas y las trascendentales consecuencias del éxito logrado, así como la previsión de Mateu y el resto del Consejo a la hora de hacer frente al futuro tras la paz. Nuevas fábricas, instalaciones modernas, el mejor motor de aviación del momento y una nueva gama de coches llamados a ser considerados entre los mejores del mundo ocupan un epílogo a este estudio que sin duda podría extenderse muchos más.

Hemos de considerar que la empresa continuó creciendo e incrementando su prestigio en los años veinte y treinta. La Guerra Civil española y la colectivización de la empresa hicieron que los accionistas separaran la rama francesa de la española, por el sencillo método de ampliar capital hasta que la empresa de Barcelona perdió el control sobre la de París. De este modo se buscó y se logró que las instalaciones sitas en la nación gala escaparan al control del Gobierno Republicano Español. Paralelamente, se crearon en la zona nacional nuevas instalaciones aeronáuticas para apoyar a los militares sublevados. Por desgracia, una vez acabada la guerra, estos no tuvieron la misma consideración hacia los accionistas de la firma. En 1940 Birkigt se trasladó a España y diseñó el camión G-66, mientras se montaban algunos turismos con los restos que habían quedado, y se diseñó un nuevo coche popular. Sin embargo, el INI presidido por

Suances y aconsejado por Ricart decidió que el Estado se quedara con la La Sagrera y los diseños y patentes de la firma, que los accionistas de la Hispano-Suiza hubieron de ceder tras unas negociaciones muy duras.

La parte aeronáutica sobrevivió hasta 1970, fecha en la que fue absorbida por CASA. Pese a que en estos años desarrollaron interesantísimos diseños, en la mayor parte de las ocasiones los contratos fueron a parar a CASA, circunstancia que conllevó la decadencia de la empresa.

En Francia, al acabar la Guerra Civil estalló la II Guerra Mundial, y las fábricas francesas de Hispano-Suiza fueron ocupadas, causando un retraso crucial en el desarrollo de los nuevos motores aeronáuticos. Así, tras la guerra, la firma continuó sus actividades fabricando bajo licencia diseños de otras grandes fábricas. En 1968 fue absorbida por la SNECA, y esta a su vez por la sociedad estatal SAFRAN. La Hispano-Suiza continúa hoy siendo un importante suministrador de componentes de aviones.

Aunque Hispano-Suiza dejó oficialmente de producir automóviles en 1936, su actividad en otros muchos sectores (aeronáutica, armamento, maquinaria de taller) ha continuado hasta la actualidad, y si bien no es el objeto de este trabajo reivindicar su existencia, tampoco está de más pensar que todo lo producido en casi un siglo de actividad tiene su origen en las dos primeras décadas, los años en los que Hispano-Suiza nació, creció y se consolidó, labrándose además un prestigio que ha llegado hasta nuestros días.

2. ANTECEDENTES

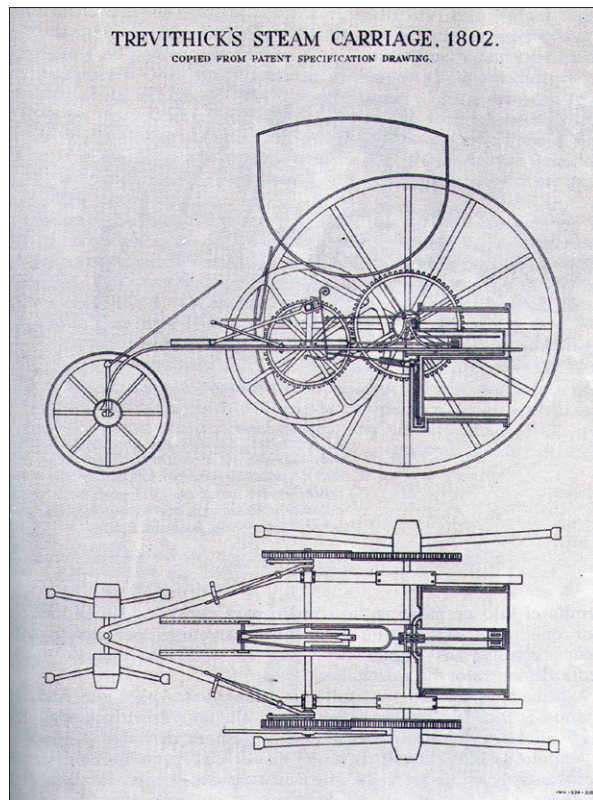
2.1 LA INDUSTRIA DEL MOTOR HASTA 1898.

La opinión general da como primer vehículo automóvil – es decir, aquel que para generar su propio movimiento no emplea fuerza animal – el carro a vapor de Nicolás Cugnot, cuya primera prueba se fecha en octubre de 1769. No obstante, algunos estudiosos sospechan de este ingenio por diferentes razones técnicas.

Sea como fuere, en realidad la máquina de vapor como fuerza motriz tiene su despegue inicial en 1705, cuando Newcomen patentó su propio ingenio. Este a su vez fue mejorado por Smeaton y finalmente por James Watt, que con su máquina de doble émbolo fue uno de los impulsores definitivos de la Revolución Industrial.

No pasó mucho tiempo antes de que un joven inquieto, Ricardo Trevithick, aplicara en 1800 una máquina de vapor a un artilugio con ruedas, creando así lo que habría de llamarse el primer locomóvil. En 1803 un segundo aparato mejorado recorrió 100 millas (160 km), llegando a la conclusión de que sus máquinas podían funcionar durante horas, pero no por los caminos de herradura existentes, con lo que su ingenio se apartó del concepto de automóvil para dar paso al ferrocarril.

Sin embargo la idea del locomóvil había calado en más gente, que no tardó en construir sus propios ingenios. Así, en 1831 se inauguró una línea regular de locomóviles entre Gloucester y Cheltenham, gracias a los vehículos diseñados por Goldworthy Gurney. A ésta se sumaron muchas más rápidamente, creando el embrión de lo que podría haber sido el antecedente de las líneas de autobuses contemporáneas. Sin embargo, la oposición de gentes de mentalidad conservadora, los inversores del ferrocarril y los que vivían de los vehículos de tracción animal lograron que en 1836 el Parlamento Británico aprobara la “Locomotive Act”, una ley que exigía a los locomóviles que un hombre con una bandera roja caminara delante de ellos al circular. Al limitar de ese modo la velocidad, los locomóviles perdían buena parte de sus ventajas respecto a otros sistemas, y con ello la evolución de estos ingenios. De ese modo el concepto automóvil prácticamente se paralizó en Gran Bretaña hasta los inicios del Siglo XX, cuando ya estaba desarrollado en otros países.



Patente del “carruaje a vapor” de Ricardo Trevithick. Este diseño de locomóvil demostró su fiabilidad en un viaje de 100 millas en 1803. Su peso, no obstante, destrozaba las carreteras, por lo que se volcó en el diseño de lo que fue el primer ferrocarril.

Curiosamente, este adelanto técnico fue rápidamente adaptado para el trabajo en el campo, donde la velocidad no tenía tanta relevancia, de modo que muy rápidamente se creó toda una industria de tractores a vapor cuya importancia es posible que no haya sido tenida en cuenta en muchos estudios sobre este tema, ya que continuaron la evolución del ingenio automóvil, a menudo incomprendido y rechazado por diferentes motivos.

De todos modos, los primeros locomóviles contaban con varios problemas que condicionaban su evolución. El primero y más importante era la desfavorable relación peso – potencia; el enorme tamaño de las máquinas de vapor necesarias para mover un carruaje acababa por hacer necesario un artificio de gigantescas proporciones y varias toneladas de peso. Además, su complicado manejo necesitaba que varias personas atendieran la maquinaria mientras esta funcionaba. En cierto modo, estos inconvenientes se revelaban también en otras aplica-



La “Locomotive Act”, promulgada en 1836, exigía que un hombre con una bandera roja caminara delante de los automóviles, ya fueran de vapor, eléctricos o con motor de explosión.

automóvil, y de hecho jamás intentó darle tal uso. Simplemente buscó un sistema de fuerza más eficiente y menos aparatoso que el vapor, con la idea de emplearlo en centros fabriles, fundamentalmente.

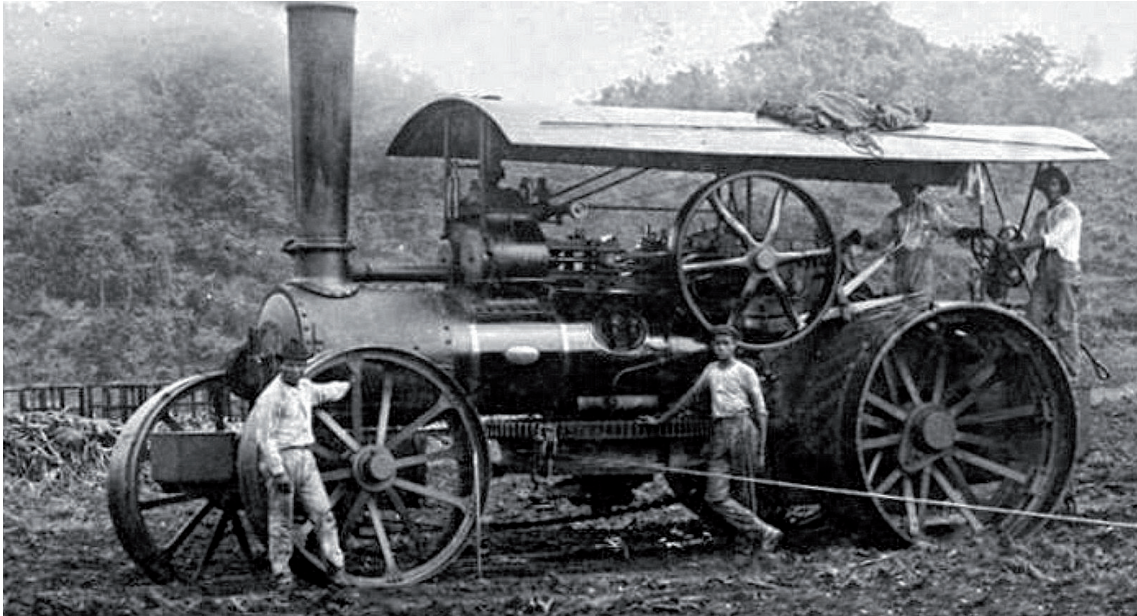
En 1872, Otto se asoció con el financiero Langen para crear la Fábrica de Motores a Gas Deutz, que aún hoy existe, y a la que la historia de la humanidad le debe la creación y popularización de los motores de explosión, que no tardaron en ser empleados para mover todo tipo de maquinarias. En esta importante empresa trabajó durante varios años Gottlieb Daimler, que debido a sus ideas para mejorar el motor y a su fuerte carácter acabó dejando la firma para crear su propia mecánica. Hacia 1883 había logrado un motor relativamente pequeño y mucho más potente que el de Otto, de modo que en 1885 se lo acopló a una especie de bicicleta, creando la primera moto, y en 1886 a un carruaje, dando lugar al automóvil.

Por esas coincidencias de la historia en el mismo año, y a tan sólo 140 km de donde Daimler trabajaba en su carruaje, otro ingeniero, Karl Benz, desarrollaba un triciclo motorizado. Ambos realizaron pruebas satisfactorias de sus ingenios, aunque sin duda resultó mucho más impactante el viaje realizado por Berta Benz y dos de sus hijos, completando más de 120 km en una sola jornada¹. La diferencia entre ambas creaciones

ciones de la máquina de vapor, como en centros fabriles o en construcciones navales, pero en dichas aplicaciones el tamaño o el rendimiento de las construcciones justificaba sobradamente los inconvenientes mencionados.

Para solucionar estos problemas fue necesario descubrir otro sistema de propulsión, algo en lo que ya habían trabajado el padre Barsanti (1854), Lenoir (1859) y otros. Sin embargo, hasta 1862 no pudo verse un motor de explosión tal y como hoy lo concebimos. Éste fue desarrollado por Nicolas Otto, creador del ciclo Otto (admisión, compresión, explosión y escape) que continúan empleando en la actualidad la mayor parte de nuestros automóviles. Otto no investigó el motor de explosión como medio de crear un

¹. de Castro Vicente, Miguel. “Enciclopedia Ceac del Motor y del Automóvil”. Barcelona, Ed Ceac, Segunda edición. 1969. pp 141



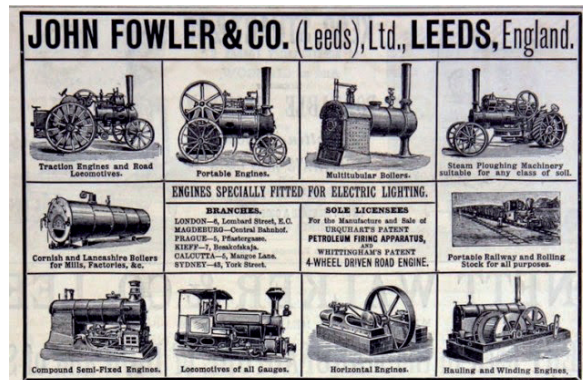
La fuerza del vapor tuvo una rápida y duradera aplicación en aplicaciones agrícolas e industriales.

era que el triciclo de Benz era un vehículo diseñado por completo por y para ser motorizado, mientras que el de Daimler era simplemente un carruaje con motor.

Ambos concurren al acontecimiento más importante de aquellos momentos, la Exposición Universal de París de 1889, donde gracias a la magistral publicidad de Daimler y su socia, Madame Sarazin, el triciclo de Benz pasó casi desapercibido. De cualquier modo, fue en Francia donde el automóvil despertó mayor admiración y donde realmente lograría su desarrollo.

En estos primigenios comienzos del automóvil fueron René Panhard, Emile Levassor y los hermanos Peugeot quienes apostaron decididamente por el automóvil. Para 1891 la Panhard–Levassor ya había lanzado su primer automóvil con clara intención comercial, y a este seguirían muchos más, en una sociedad, la francesa, que acogió el automóvil con mucha más admiración y respeto que ninguna otra. Por su parte, en la misma fecha Armand Peugeot lanzó su propio ingenio y con las mismas intenciones. Ambas marcas tardaron poco en establecerse como fabricantes de automóviles, y en un breve espacio de tiempo encontraron una importante competencia al sumárseles De Dion – Bouton, Mors, Clement – Bayard, Berliet... y así hasta llegar a las 167 empresas constructoras de automóviles que convivían en Francia en 1900.

A esta rápida difusión contribuyó en buena medida una sociedad ansiosa de progreso y en la que la ciencia y la técnica ilusionaban a una buena parte de los habitantes de Francia. Quizá por ello las carreras, en las que rápidamente se alcanzaron velocidades vertiginosas, fueron vistas como la máxima expresión de la técnica automovilística, congregando desde sus comienzos a decenas de miles de espectadores, y multiplicando la difusión del automóvil.



La fuerza del vapor se extendió rápidamente por sus múltiples aplicaciones, tanto en vehículos como en instalaciones industriales.



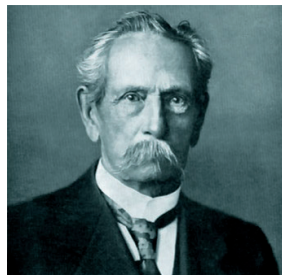
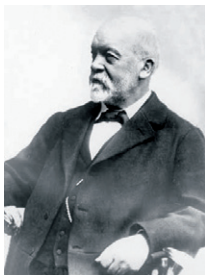
Estudio de Gottlieb Daimler con la primera moto, creada en 1885 por el ingeniero germano.

Paradójicamente era Gran Bretaña la nación técnicamente más avanzada. La mayoría de los mejores técnicos europeos y americanos habían ido a aprender de los ingleses, y la producción de acero británica duplicaba a la alemana y era nueve veces la francesa. El ferrocarril británico era el ejemplo a seguir y sus avances en el vapor superaban ampliamente a lo conseguido en cualquier otra nación.

Sin embargo, el desarrollo del automóvil en Gran Bretaña se vio frenado desde sus comienzos por la Locomotive Act, que convertía en inútil cualquier creación mecánica más rápida que un hombre al paso. Eso no fue óbice para que pioneros como Ricardo Simms o Harry Lawson comenzaran sus trabajos, así como una eficaz campaña de propaganda del automóvil que, pese al conservadurismo de los dirigentes británicos, acabaría dando sus frutos, con la derogación de la ley – aun que solo para vehículos ligeros, como el automóvil, y limitando la velocidad a 25 km/h – en no-

Bertha Benz y sus hijos realizaron el primer viaje de gran distancia en un vehículo con motor de explosión.

Gottlieb Daimler y Karl Benz, considerados los padres del automóvil.

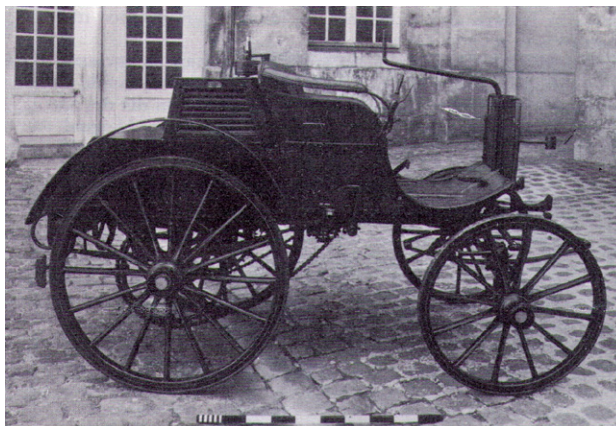


viembre de 1896². A pesar de ello, la puesta de los pioneros por un mercado creciente en toda Europa y el resto de países avanzados del mundo hizo que en 1900 ya existieran 112 empresas automovilísticas en Gran Bretaña.

Alemania, el país al que el automóvil debe su existencia, demostró ser un caldo de cultivo poco apropiado para su desarrollo; pese al interés germano por la ciencia y la técnica, los automóviles resultaron motivo de disputas y enconados enfrentamientos, de modo que en 1900 apenas existían 35 marcas de automóviles, cuya producción era netamente superior a la americana pero muy inferior a la gala, y que además se exportaba en una buena parte.

Entre 1896 y 1900 el resto de los países occidentales dieron sus primeros pasos en el mundo del motor, que por lo general fueron muy limitados y sin apenas repercusión. Estados Unidos de América, llamado a ser la primera potencia industrial del mundo antes de mediar el siglo XX, apenas tuvo un puñado de pioneros cuyos esfuerzos por interesar a la sociedad norteamericana tuvieron escaso eco.

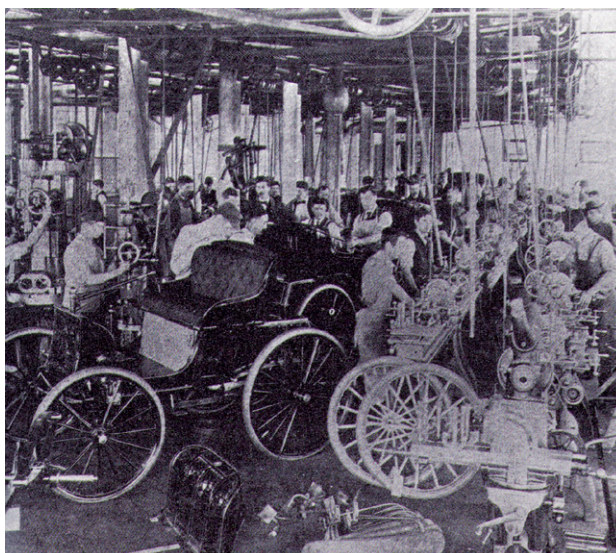
Sin embargo, cuando la sociedad norteamericana se incorporó al fenómeno automovilístico lo hizo “en avalancha”, de modo que en entre 1895 y 1901 se crearon 215 marcas de automóviles norteamericanas. Muchas de ellas eran poco más que talleres de herrero que a duras penas podían completar un vehículo al año. Otras, sin embargo, tenían tras de sí importantes corporaciones como la General Electric. De todos modos, conviene aclarar que a pesar del importante número de fabricantes, la producción norteamericana ni siquiera se acercaba a la francesa, país



Panhard & Levassor fue una de las primeras productoras de automóviles, y gracias al interés de los franceses por el nuevo ingenio creció muy deprisa.



Otra de las marcas pioneras que no tardó en destacar fue Peugeot. En 1900 ya empleaba a 2845 personas en la construcción de triciclos y cuadríciclos.



Las fábricas de automóviles en USA nacieron con retraso respecto a Europa, aunque no tardaron en superar la producción de los países más avanzados del Viejo Continente.

². de Castro Vicente, Miguel. “Enciclopedia Ceac del Motor y del Automóvil”. Barcelona Ed Ceac, , Segunda edición. 1969. pp 194



Aunque en USA la producción de automóviles creció rápidamente, la tecnología de sus vehículos era muy poco evolucionada respecto a los europeos.

en el que, como hemos recalcado, el automóvil había calado muy hondo.

Continuando con este breve repaso, Italia, otro de los países que más importancia alcanzarían dentro de la automoción, tampoco tuvo figuras dignas de ser ressaltadas antes de iniciarse el siglo XX, sólo once marcas existían antes de 1900, resaltando sobre todo FIAT e Isotta Fraschini.

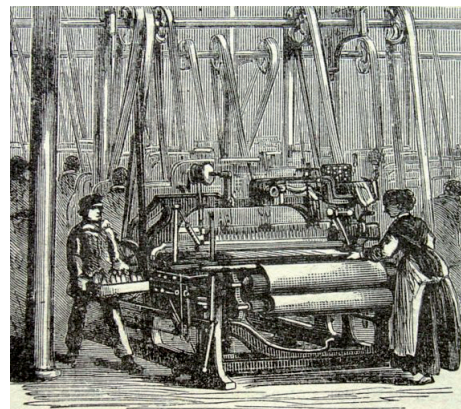
En otros países se estaban dando ya los primeros pasos; es el caso de Suiza, con siete constructores, Bélgica, con quince empresas automovilísticas, Austria, con seis, Suecia, con cuatro, Holanda, con seis, Dinamarca, con tres, Australia con siete o Canadá con cuatro.

2.2. EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA DEL MOTOR EN ESPAÑA.

España no resultó ajena a los primeros intentos de automóviles a vapor, y curiosamente correspondió a Valladolid el honor de alzarse como pionera en este campo. En 1861 el ingeniero Pedro Rivera puso en marca un locomóvil bautizado como “Castilla” con el que realizó un largo trayecto desde Valladolid a Madrid. Pedro Rivera fue el primero en realizar un trayecto largo con un locomóvil en España, aunque otros como Antonio Serrallach ya habían construido en Barcelona sus propios ingenios unos pocos años antes, en 1857³.

Pero quizá antes de adentrarnos en la motorización, sea bueno repasar la situación industrial de España, y posición respecto al resto de países industrializados o en vías de industrialización.

La mayoría de autores señalan fecha inicial para la Revolución Industrial el año 1780, que coincide con el comienzo de la vaporización en Gran Bretaña. Si bien es España la unanimidad de los estudiosos no es tal, en nuestro caso nos hemos decantado por aceptar la opinión de Jordi Nadal, para quien 1832 es fecha clave, por la instalación de las primeras máquinas de vapor en nuestro país, así como los primeros altos hornos para primera fusión del acero⁴.



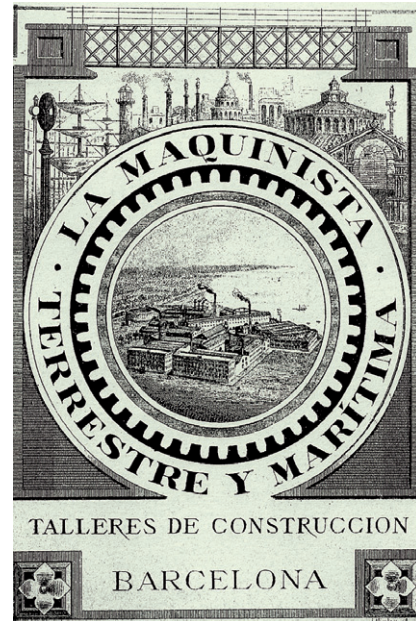
Hilatura en Barcelona.

³ de Castro Vicente, Miguel. “*Enciclopedia Ceac del Motor y del Automóvil*”. Barcelona, Ed Ceac, Segunda edición. 1969. pp 235.

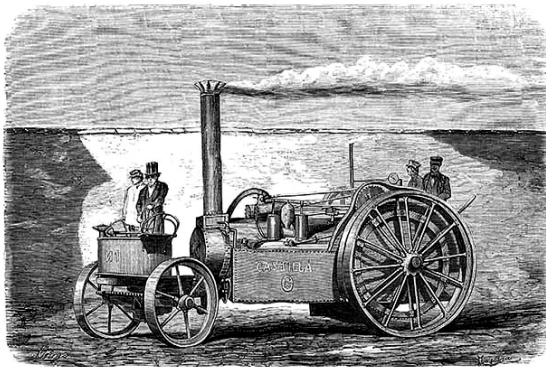
⁴ Nadal y Oller, Jordi. “*El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814 – 1913*”. Barcelona, Ed Ariel, 13ª Edición, 1992. pp 24.

La pérdida de la mayor parte de las colonias tras la Guerra de la Independencia favoreció el crecimiento demográfico, pero situó a la Hacienda Pública española en una situación difícilmente sostenible. Una situación que tendió a agravarse en las décadas siguientes, y como consecuencia, el Estado hubo de recurrir a continuos empréstitos, por los que pagaba intereses cada vez más altos. El resultado es que la inversión de los capitales en España se destinó en su mayor parte a empréstitos estatales, saliendo de la tendencia natural en otros países avanzados, que era la industria y el comercio.

En 1870 Pi y Margall, proclamado tres años más tarde Presidente de la I República, declaró durante un debate parlamentario:



La Maquinaria Terrestre y Marítima, fundada en 1855, fue una de las más potentes industrias mecánicas españolas.



El Locomovil Castilla, primero en realizar en España un largo viaje.

“Los capitales están a precios fabulosos. Distráidos en continuas operaciones con el Tesoro, y en la compra y venta de efectos públicos, donde obtienen cuantiosas ganancias, no se prestan a favorecer la industria ni el comercio”⁵.

Los bancos más potentes de nuestro país, como el de Barcelona o el de Bilbao, seguían esta misma política, dedicando la mayor parte de sus depósitos a especular con el Tesoro, y en consecuencia restando apoyo a toda iniciativa industrial⁶.

Para agravar la situación, una vez agotados los capitales nacionales se recurrió al empréstito exterior, y ante la imposibilidad de hacer frente a los vencimientos de estos créditos los diferentes gobiernos españoles acabaron por empeñar el patrimonio español como garantía, cediendo por ejemplo la explotación del azogue de Almadén, las minas de Riofrío, etc.

Tampoco las desamortizaciones de Mendizábal y Madoz, inicialmente pensadas para remediar la Hacienda y a la vez democratizar el suelo tuvieron los efectos deseados: los bajos precios de las tierras expropiadas y su canje por deuda no terminó recaudando los dineros previstos inicialmente. Y lo que es peor, se privó de una importante fuente de riqueza a los ayuntamientos. Por otra parte, las grandes extensiones de tierra vendidas tuvieron un nefasto efecto para la industria, al movilizar capitales de “la ciudad al campo”, en un proceso opuesto al que requirió la Revolución Industrial en el resto de países occidentales. Sólo Cataluña escapó a esta nefasta corriente, porque el pago de derechos señoriales acabó creando un capital que a menudo se invirtió en el comercio y la artesanía.

Entre 1850 y 1870 cuatro grandes familias financieras francesas (Kervegen, Péreire, Rothschild y Prost-Guilhou) crearon bancos en España, aunque para ello fuera necesario aprobar una nueva ley general (28 de enero de 1856)⁷. Como consecuencia, la banca española quedó en clara inferioridad a la hora de competir. El objeto de este impulso financiero no fue otro que el ferrocarril, un negocio que los franceses veían claro, y que acaparó buena parte de los recursos económicos no consumidos por el Estado, hasta el punto de que entre 1864 y 1865 el capital invertido en ferrocarriles fue siete veces el destinado a la industria.

Pero además, la red de ferrocarriles, construida apresuradamente, no tardó en solicitar las subvenciones estatales, con lo que no sólo consumió recursos privados. De este modo, y tal como expone Jordi Nadal⁸:

⁵ de Cuéllar, Francisco. *“Antología de las Cortes Constituyentes, 1869 – 1870”*, Tomo III, Pamplona, Ed Analecta, 2005.

⁶ Tortella Casares, Gabriel. *“La Evolución del sistema financiero español de 1856 a 1868”*, en Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX”, Madrid, 1970.

⁷ Tortella Casares, Gabriel. *“Los orígenes del capitalismo en España, banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX”*, Madrid, Tecnos, 1982.

⁸ Nadal y Oller, Jordi. *“El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814 – 1913”*, Barcelona, Ed Ariel, 13ª Edición, 1992. pp 46.

“En el caso español la alternativa no parece haberse planteado entre ferrocarriles e industria – como sostiene Tortella –, sino entre un sistema ferroviario y otro sistema ferroviario. La red, en su segunda fase por lo menos (la que va de la ley de 1855 a la crisis de 1866), se construyó de prisa y sin pensarlo mucho, porque el negocio estaba ahí: en construir. El futuro importaba poco, ya que, con independencia de los resultados económicos de la explotación, el enorme pararrayos estatal (subvenciones cuantiosas, impunidad para que las compañías no pagasen dividendos, autorizaciones para convertir la emisión de obligaciones en bola de nieve) había de cubrir todos los riesgos.

(...) Traído de fuera, levantado con recursos foráneos y aupado por las facilidades descritas, el modelo ferroviario aplicado a España hubo de mostrarse, muy pronto, como inadecuado a las necesidades indígenas”.

En realidad, como el negocio estaba en construir, se trazaron líneas que discurrían por zonas deprimidas en las que poco o nada influía la existencia de un potente medio de comunicación. Como apuntara el ingeniero Martínez Alcívar *“las vías férreas contribuyen a facilitar el aumento de la producción industrial, pero donde no existe, no la improvisan”*⁹.

La tesis de algunos historiadores preeminentes apuntan a que allí donde podía resultar útil el tendido de los ferrocarriles españoles se hizo más como un instrumento de colonización que como un favorecedor del desarrollo, y ponen como ejemplo que las inversiones de dos de los más grandes – el Banco Prost – Guillou y el Banco Péreire – se centraron uno en Andalucía y el otro en el Norte español, ambas zonas mineras y vitivinícolas destacadas.

En la segunda mitad del siglo XIX, y tras el proceso de desamortización del suelo, la mayoría de las minas de plomo, cobre, azufre y piritas estaban en manos de compañías británicas o galas.

Como consecuencia, ni la exigua demanda interior, ni el tendido de ferrocarriles logró una verdadera expansión de la industria siderúrgica. Las pocas empresas de maquinaria nacidas en nuestro país hubieron de competir con las foráneas, que no sólo contaban con acero más barato, sino de mejor calidad.

Otro sector que hubiera podido impulsar la siderurgia, el naval, hubo de competir con la eficiente industria escocesa, de modo que en 1884 el 97% de los navíos de vapor adquiridos por navieras españolas lo habían sido en aquel país¹⁰. Buena muestra de la debilidad y retraso de la siderurgia española es que en 1861 las siderurgias malagueñas producían, con hornos de carbón vegetal, el 55,1 por ciento del hierro español¹¹, cuando en toda Europa ya primaba el uso del coque, más barato y eficiente. Fue necesario que transcurriera una década antes de que, primero en Asturias y más tarde en Vizcaya, comenzaran a funcionar los altos hornos de carbón piedra. Todo ello tendría más adelante una nefasta influencia en la industria del automóvil en general y en la Hispano-Suiza en particular, no sólo por la limitada capacidad de la siderurgia española, sino también por la escasa calidad de su producción.

⁹ Martínez Albar, A. *“Contestación al interrogatorio para la Información sobre el plan general de ferrocarriles, por el Ingeniero Jefe de minas de la Provincia de Zaragoza”*, Revista Minera, XV, Madrid, 1864, pp 705 – 712.

¹⁰ de Azola, Benito, *“Estudio relativo a los recursos de que la industria nacional dispone para la construcción y armamentos navales”*, Madrid, 1886.

¹¹ Datos de la *“Estadística Minera”* correspondiente a 1861.

El retraso en poner en marcha hornos de hulla hemos de atribuirlo, en buena medida, a la mentalidad española que, tradicionalista como en tantas otras cosas, ignoró el progreso producido en Europa a la luz del nuevo combustible, prefiriendo masivamente el carbón vegetal, tanto para consumo doméstico como industrial. A este respecto no deja de ser ilustrativa una anécdota: en 1789 el Gobierno comisionó a Agustín de Béthencourt para formar el Gabinete de Máquinas del Buen Retiro. Este, tras haber logrado contemplar en Londres una máquina de vapor de doble efecto, presentó en París la memoria de sus trabajos, y esta obra sirvió a los hermanos Périer para construir en sus talleres la primera máquina de vapor de doble efecto del continente.

El mismo Béthencourt encargó a los Périer una máquina similar para las minas de Almadén, porque en España no había quien le hiciera caso ni en cuanto a las máquinas de vapor ni en cuanto al empleo de hulla. Es más, ante la frustración el mismo Béthencourt acabó marchando, primero a Francia y luego a Rusia, donde desarrolló importantísimos proyectos¹².

Durante buena parte del siglo XVIII los intentos de asentar la extracción de hulla en España correspondió casi siempre a empresarios extranjeros, logrando incluso un cambio en la legislación, pero la mayoría de ellos se saldaron con fracasos. El éxito de la minería carbonífera estaba íntimamente ligado a su aprovechamiento industrial que, como hemos visto, era inexistente en España.

Curiosamente, cuando se inició la demanda en la segunda mitad del siglo XIX, se abrió un mercado para el combustible británico, que aprovechaba los fletes de productos exportados de España, como el vino o el plomo, para colocar su carbón de mayor calidad a un precio muy competitivo, pese a los aranceles que se le impusieron. La escasa demanda de materias primas de la inexistente industria española jugaba claramente en contra en el coste de los fletes, y determinaba un precio excesivo para el carbón asturiano, única región donde existía una minería pujante de este fósil.

Por otra parte, las únicas regiones que precisaban imperiosamente carbón, las Vascongadas (sobre todo Vizcaya, por la siderurgia) y Cataluña, donde la industria textil consumía el 52 % del carbón en España, continuaron aprovechando las exportaciones de sus productos para lograr carbón extranjero a un precio módico, gracias a los retornos de sus fletes.

Una de las excepciones a este panorama general fue Cataluña, que por una serie de factores explicados de modo bastante claro por P. Villar¹³, llevaron a los burgueses catalanes a crear una industria de hilaturas muy potentes, cuya base vino a crearse entre 1732 y 1738. Favorecida por la legislación y la demanda de las colonias de ultramar, esta industria creció durante el siglo XIX, salvando baches como la Guerra de la Independencia.

La repatriación de capitales como consecuencia de la emancipación de las colonias favoreció la mecanización de las fábricas algodoneras que, a pesar de este esfuerzo, se mantuvo por detrás de la más moderna industria británica. En 1832 se instaló la primera máquina de vapor de Watt en una fábrica española, y naturalmente fue una hilatura de Barcelona.

¹² Bogoliúbov, A. *“Un héroe español del progreso: Agustín Béthencourt”*, Madrid, Seminarios y Ediciones SA, 1973.

¹³ Villar, Pierre. *“La Catalogne dans l’Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales”*. Paris, Ed Flammarion, 1977.

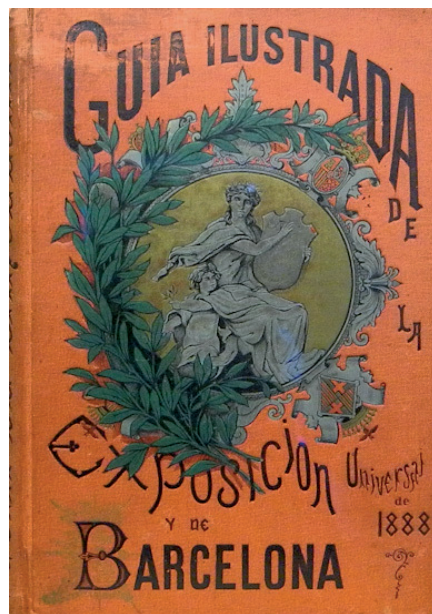
La pervivencia de la industria textil catalana se debe tanto a sus procesos de modernización y concentración, como a la especialización de sus productos ya que, pese a la creencia mayoritaria, los ingleses centraban la mayor parte de su producción la hilatura de la lana. Buena muestra de ello es que en 1844, de las 947 sociedades anónimas textiles establecidas en Gran Bretaña, sólo una se dedicaba al algodón¹⁴.

A medida que avanzaba el tiempo esta situación varió, tanto por la introducción de la manufactura de algodón en Gran Bretaña como por la aparición de otras zonas industriales en Francia y Alemania, que plantaron una fuerte competencia al tejido catalán. Las dificultades en la exportación, que crecieron tras la independencia de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, y la escasa demanda del mercado interior podrán ser señaladas en páginas posteriores como factores a tener en cuenta al analizar el nacimiento de otras industrias más próximas al automóvil en Cataluña, así como fuente de movimientos políticos de carácter separatista, que crearon una agitación social poco favorecedora del crecimiento económico.

En 1847 se constituyó en Barcelona *La España Industrial*, y en 1855 *La Maquinaria Terrestre y Marítima*. Como consecuencia de la mecanización de la industria textil y otras, a estas alturas la capital catalana contaba con un importante gremio de “*manyans*”, es decir, maestros que sabían trabajar el hierro en un sentido más técnico que el de un herrero tradicional. La traducción literal sería más o menos la de un cerrajero, pero lo cierto es que durante el siglo XIX los “*manyans*” se profesionalizaron mucho más allá de esa sencilla definición, constituyéndose en un gremio de mecánicos, o lo inmediato a ellos, de modo que estaban preparados para empezar a trabajar en la maquinaria a vapor que de modo muy rápido entró en la región, tanto en las fábricas como en otros campos, incluyendo los ferrocarriles.

Un buen ejemplo fue Antonio Serrallach, que en sus “*Talleres Nuevo Vulcano*” construyó dos locomóviles en 1857, encargados por la sociedad de transporte *La Ascensión*, de Amposta.

En 1887 el Rey Alfonso XII visitó Barcelona, y fue recibido por el gremio de maquinistas catalanes con una magna exposición en la que al menos seis potentes industrias de la región exhibían sus mejores creaciones. En ella entregaron al monarca un memorándum en el que se hacía hincapié en el que estaba llamado a ser el talón de Aquiles de la industria motriz española: los aranceles. Ya en aquel entonces las materias primas que esta industria debía importar estaban gravadas con aranceles de entre el 30 y el 60% de su valor, mientras las máquinas importadas apenas pagaban el 3%. Esta situación era efecto del Arancel de Figuerola de 1869, y en es-



La Exposición Universal de Barcelona de 1888, en la que los industriales mecánicos catalanes sorprendieron al Gobierno de España con la calidad de sus realizaciones.

¹⁴ Gayer, A.D, Rostow, W.W. y Schwartz, A.J. “*The Growth and Fluctuations of the British Economy, 1790 - 1850*”, Oxford, 1953.

pecial de su Base 5ª. Curiosamente Figuerola era catalán y contaba con experiencia industrial antes de dar el salto a la política, y al parecer de Pedro Swarch¹⁵ Girón buscó precisamente la protección de la industria catalana al abaratar drásticamente la importación de la maquinaria que los textiles necesitaban.

Como vemos, y en una situación con ciertas similitudes respecto al establecimiento de los ferrocarriles, no siempre resultaba sencillo lograr un equilibrio que fomentara todos los sectores económicos. El Rey prometió interesarse por este problema, pero a la hora de la verdad la cosa se quedó en mera cortesía, como habría de ocurrir durante las décadas posteriores.

La excepción se produjo entre 1888 y 1896, un periodo en el que la legislación cambió a favor de los industriales españoles, produciendo un pequeño respiro en el que la industrial nacional, especialmente la catalana, creció y se modernizó hasta límites insospechados.

Curiosamente este cambio vino dado por el éxito de la Exposición Universal celebrada en Barcelona en 1888, y a la que asistieron la Regente María Cristina, el Primer Ministro Práxedes Mateo Sagasta y el Ministro de Fomento Carlos Navarro, además del pequeño Rey Alfonso XIII. En realidad ninguno de ellos esperaba encontrar la tecnología puntera y la potencia industrial que encontraron, y que los diputados locales no habían sabido – o no habían querido – poner de relieve. De este modo los industriales nacionales consiguieron que sus problemas fueran escuchados y, al menos por un tiempo, se pusieran en marcha soluciones. Quizá no fuera casualidad que precisamente en este periodo naciera el primer automóvil español movido por motor de explosión.

2.3. CONTEXTO SOCIO – POLÍTICO EN ESPAÑA: LA RESTAURACIÓN.

Gran parte de la andadura de la Hispano–Suiza transcurrió durante el periodo histórico conocido como La Restauración. No corresponde a este trabajo analizar pormenorizadamente dicha etapa, pero un somero repaso a algunos de los acontecimientos más relevantes de la misma ayudará a contextualizar las circunstancias económicas, sociales y políticas en la que se gestó la empresa protagonista de esta tesis.

Así pues, el periodo comprendido en este estudio (1898–1919) es el de una cierta estabilidad política, si lo comparamos con las décadas inmediatamente anteriores, aunque en ningún modo comparable a la estabilidad de la que gozaron otros países europeos. El sistema de alternancia de partidos resultó relativamente eficaz, y si bien cerraba el paso a otras tendencias, acumulando por ello tensiones que vinieron a estallar más tarde, logró un tiempo de moderado equilibrio que resultaba imprescindible para el crecimiento del país.

No puede decirse lo mismo si hablamos de los conflictos sociales. La mayor amenaza a la estabilidad política llegó, precisamente, de los movimientos obreros, especialmente el anarquista, que no dudó en emplear la violencia como modo de propaganda por todo el mundo, arrojando bombas en el Parlamento francés o asesinando a Sadi Carnot,

¹⁵ Swarch Girón, Pedro . “*Proteccionismo y Nacionalismo en el Pensamiento de Cánovas del Castillo*”. Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas -Madrid- Año LVII, n. 82 (2004-2005), pp. 335-37.

presidente de ese mismo país, o a la emperatriz Sissi de Austria.

España no fue una excepción a una corriente que bajo el lema “*la propaganda por el hecho*” atentó contra Reyes, príncipes y dirigentes políticos, haciendo blanco de sus atentados al mismo Rey Alfonso XIII, y a presidentes del gobierno como Antonio Cánovas o Eduardo Dato.



Julio Verne, o la fe inagotable en el progreso, triunfaban en Francia.

La sociedad española en este periodo continuaba siendo eminentemente rural, con grandes diferencias económicas. A finales del siglo XIX la esperanza de vida era de 34,8 años¹⁶, y el 64 % de la población seguía ocupada en el sector primario. Fue precisamente en esta época, en la que se desarrolló la Hispano-Suiza, en la que España comenzó a sufrir un cambio, con un importante incremento de la mano de obra industrial, y un acelerado crecimiento de las urbes, especialmente Bilbao, Barcelona y Mallorca. El censo español de 1887 arrojaba unas cifras muy claras, ya que de entre los 150 municipios considerados urbanos (de más de 12.000 habitantes) sólo cinco superaban los 100.000 (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Málaga) y otro pequeño grupo de once superaban los 50.000 habitantes. Estos serían, en su mayor parte, los municipios que habrían de hacer frente al crecimiento acelerado de su urbanización, en un proceso al que otras ciudades europeas, como Londres o Coventry, habían sufrido casi un siglo antes.

Las diferencias sociales eran muy pronunciadas, y a este respecto creo muy ilustrativo el cuadro elaborado por el profesor Martínez Cuadrado a partir de las cédulas fiscales, o impuesto personal directo¹⁷. Según este estudio, en la década de los ochenta del siglo XIX existía un grupo de recursos económicos muy potentes, que se reducía al 1% de la población, y cuyo número era de unos 121.819 ciudadanos, de los cuales descollaban claramente 25.000 con unas rentas muy superiores. Las clases medias venían a representar un 17,7 % de la población, incluyendo, por ejemplo, a los oficiales del ejército, y que entraban en la categoría gracias a sus retribuciones de entre 700 y 2.500 pesetas anuales. Otra categoría, la de jornaleros y obreros, representaba el setenta por ciento de la población activa y casi el cuarenta por ciento de la población total. Y por último, debemos mencionar otra categoría en la que entraban cerca de 4,8 millones de españoles que no tenían cédula de identificación fiscal, por ser sus ingresos tan misérrimos que no se contabilizaban. En este último grupo se aglutinaba un 41,5 por ciento de la población activa, siendo en su mayor parte rural.

Evidentemente, estos datos ayudan a comprender la escasa evolución del automóvil y de la industria en España. Resulta fácil asimilar a la vista de lo expuesto que el industrial que se lanzara a la manufactura de un artículo de lujo tendrá una clientela potencial

¹⁶ Sánchez Mantero, Rafael y Montero, Feliciano. “*Historia de España, Revolución y Restauración*”, Madrid, Ed. Espasa Calpe SA, 2004. pp 357.

¹⁷ Sánchez Mantero, Rafael y Montero, Feliciano. “*Historia de España, Revolución y Restauración*”, Madrid, Ed. Espasa Calpe SA, 2004. pp 357.



En España estaban de moda Benito Pérez Galdós y su realismo histórico.

escasa. Si nos atenemos sólo a lo económico, podríamos incluso limitarla a los 25.000 individuos de rentas superiores. Pero aún en ese caso, también hay que calibrar el apego a la tradición y el inmovilismo de buena parte de la sociedad pudiente: esta época en España es la de Pérez Galdós, José Echegaray o Emilia Pardo Bazán. En Francia, por ejemplo, fueron los años de Julio Verne, un autor cuya fe en el progreso no tuvo reflejo en nuestro país.

Por otra parte, la llegada del automóvil a España se dio en un momento difícil, marcado por hechos como la Guerra de Cuba y la consecuente Crisis del 98, y la Guerra de África, germen a su vez de la Semana Trágica de Barcelona. La conflictividad social fue muy importante en éste periodo, y a su vez tuvo una clara repercusión en algunas de las decisiones clave de la andadura de la Hispano-Suiza.

Abundamos de nuevo en nuestra intención de situar este trabajo en su adecuado entorno, y la conflictividad laboral del periodo histórico influyó, y de modo decisivo, en algunas de las más importantes decisiones de los rectores de la Hispano-Suiza. Nos detendremos, por ello, a esbozar los orígenes y consecuencias de la desazón obrera.

En realidad, y al entender de historiadores como Feliciano Montero, la desmovilización de la sociedad española debe trasladarse a sus operarios. Lo cierto es que la situación de los obreros españoles puede en general calificarse, como en la mayoría de los países avanzados, de injusta, con salarios muy bajos, jornadas extenuantes y una absoluta falta de protección frente a las enfermedades o los accidentes. En Gran Bretaña los movimientos sindicales llegaron con la industrialización, es decir, hacia 1830, y se extendieron por toda Europa, de modo que en 1864 ya estaban maduros para la creación de la Primera Internacional.

En España, como en buena parte del Viejo Continente, los movimientos obreros más influyentes en los estertores del siglo XIX fueron los anarquistas, que contaron con una facción violenta que alteró gravemente la convivencia en nuestro país, especialmente en el periodo 1904 – 1909. El anarquismo contó con la simpatía – e incluso, a decir de algunos autores, con el apoyo – de los republicanos anticlericales y de los federalistas. En cualquier caso, sus métodos revolucionarios, la huelga para colapsar el “Estado burgués” y los atentados dentro de la línea denominada “la propaganda por el hecho” causaron importantes trastornos a la Hispano-Suiza, y es por ello que serán estudiados más a fondo en su momento.

Un último fenómeno que debemos mencionar en este sucinto repaso por la sociedad española de la época es el de la emigración: entre 1882 y 1914 salieron de España en

torno a un millón de personas¹⁸. Tal importancia tuvo que el gobierno de Maura hubo de elaborar una ley que regulara este movimiento, muy indicativo de las escasas esperanzas de prosperidad que muchos de los habitantes de este país encontraban en él. Fundamentalmente salieron a América del Sur, con Argentina y Brasil como principales receptores, pero también Francia y algunas de sus colonias como Argelia.

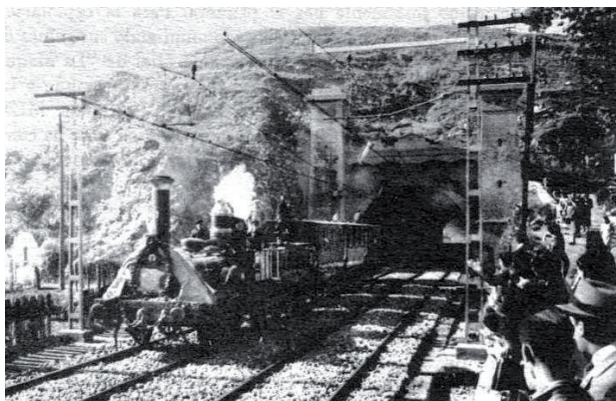
2.4. CATALUÑA EN LA CRISIS DEL 98

El nacimiento de La Cuadra, la empresa automovilística que a la postre será la génesis de la Hispano-Suiza, vino a suceder en un momento especialmente delicado de la historia de Cataluña; por un lado, los ya citados movimientos obreros comenzaron a tomar fuerza. Y por otro, este fue el momento de la consolidación de un movimiento regionalista que vino a alterar aún más a la sociedad catalana en una espiral que iría más en las décadas posteriores.

En el primer caso, por su mayor industrialización, y tal vez por su proximidad a Francia, los grupos anarquistas cobraron fuerza desde el último cuarto de siglo, dando a la posteridad algunos de los más famosos rectores de dicho movimiento en nuestro país, y también muchos de los más significados terroristas y pistoleros.

En el caso del segundo, el regionalismo o nacionalismo catalán tuvo su origen en un movimiento cultural denominado “Renaixença”, nacido en la cuarta década del siglo XIX y consolidado en torno a 1875. Originariamente careció de toda fuerza en el ámbito político, manifestándose fundamentalmente en el campo cultural. Sin embargo, la Guerra de Cuba sirvió a los grupos más extremos para dar paso a nuevas iniciativas como la Lliga de Catalunya, fundada en 1887, y que no debe ser confundida con el partido fundado años después por Prat de la Riva. En estos primeros pasos, los catalanistas reivindicaron fundamentalmente una legislación más proteccionista para su industria textil, y su falta de nacionalismo político es palpable en su alianza con los cerealistas castellanos con el fin de lograr tal propósito.

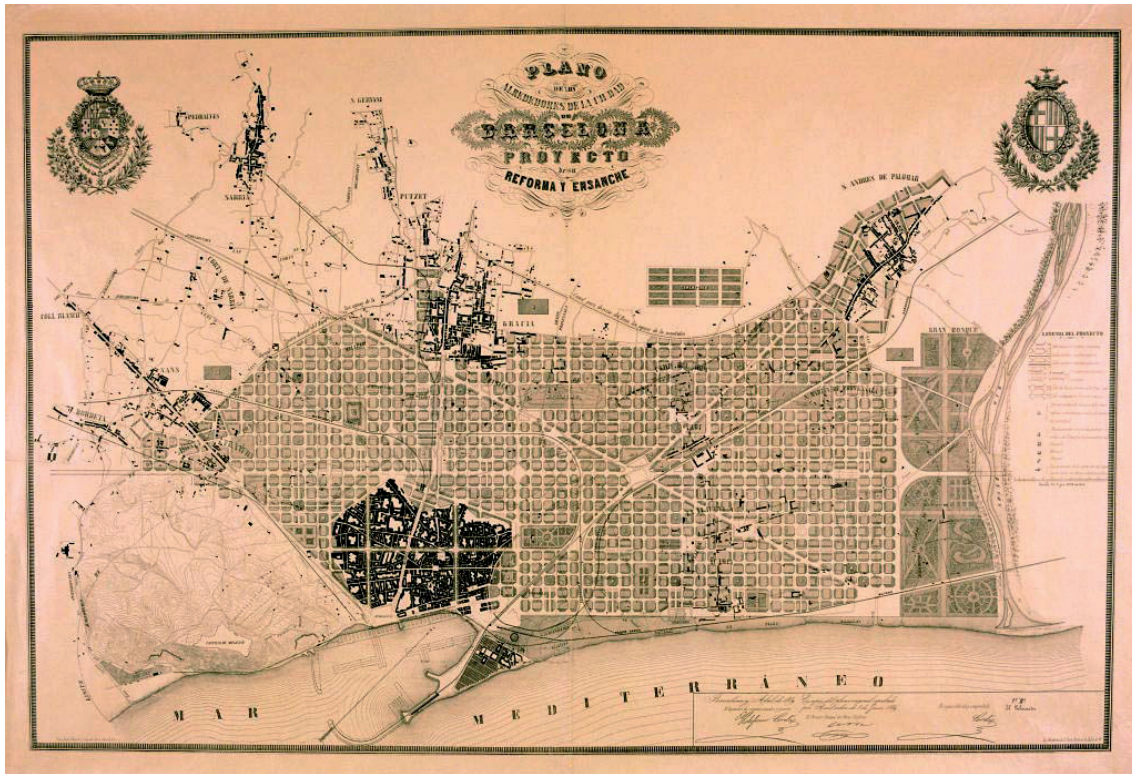
La Guerra de Cuba supuso un problema para el textil catalán, que exportaba a aquella zona una cuarta parte de su producción. Esto se hace evidente al ver la evolución de las posturas políticas de los catalanistas, que en 1895 coincidían plenamente con las posiciones gubernamentales, y se fueron alejando a medida que se sucedían los desastres militares y se agudizaba la crisis económica.



La región catalana fue pionera en España en la implantación de la fuerza del vapor. En las fotos, la primera línea de ferrocarril española, Barcelona – Mataró.

Como se desprende de lo escrito hasta ahora, Cataluña era en la última parte del siglo XIX una de las regiones – sino la más – industrializada de nuestro país. Allí se construyó el primer ferrocarril, el Barcelona – Mataró, y se instaló la primera máquina de vapor.

¹⁸ Sánchez Mantero, Rafael y Montero, Feliciano. “*Historia de España, Revolución y Restauración*”, Madrid, Ed. Espasa Calpe SA, 2004. pp 497.



El espectacular crecimiento de las ciudades debido a la industrialización tuvo en Barcelona un efecto ordenado, con espectaculares ordenamientos urbanísticos como “el Ensanche”.

Durante buena parte del siglo XIX esta región se fue consolidando como una la única con un mercado autóctono de capitales y una base industrial aceptable¹⁹. Por supuesto, esto suponía una ventaja sobre el resto del país, aunque también hizo que durante la crisis financiera de 1866 sufriera con mayor virulencia las consecuencias de ésta.

Durante este periodo la burguesía catalana intentó sumarse a los nuevos modos de industria, aunque en general podría decirse que fracasaron en la industria siderúrgica, a pesar de la existencia de empresas como la “Herrería del Remedio”. La solución pasó por abrir establecimientos en otras zonas más proclives a esta actividad, y así, en la fundación de “*Altos Hornos de Vizcaya*” encontramos un consejo formado por José Villalonga y Gipuló, Juan Barat y Priou, Jaime Girona y al menos otros tres nombres catalanes²⁰. Para Nadal esto refleja “*el fracaso de los catalanes por montar una siderurgia moderna en el principado y sus esfuerzos por encontrar una alternativa fuera de él*”

La razón debemos encontrarla en el importante desarrollo de la industria textil, que movió enormes cantidades de elementos de hierro. Las nuevas máquinas de hilar, sin ir más lejos, necesitaban grandes cantidades de este metal: el batidor de un volante, de 3.100 kg, exigía el empleo de 2640 kg de hierro colado y 900 kg de hierro batido. Y no solo en cuanto a maquinaria se refiere: en la fábrica Batlló, terminada en 1868, se emplearon 450 columnas de hierro para sostener las “cuadras” de hilatura y otras 336 para sostener las bóvedas de la cuadra de los tejidos²¹.

¹⁹ Nadal y Oller, Jordi. “*El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814 – 1913*”. Barcelona, Ed Ariel, 13ª Edición, 1992.

²⁰ “*Altos Hornos de Vizcaya, 1902 – 1952*”, pp49.

²¹ Nadal y Oller, Jordi. “*El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814 – 1913*”. Barcelona, Ed Ariel, 13ª Edición, 1992.

La industria catalana del textil tuvo su origen en 1736, y se asentó rápidamente, apoyada por la Corona, que implantó legislaciones proteccionistas tanto en España como en las colonias de ultramar, y permitió el empleo del agua para mover las maquinarias. El crecimiento económico favoreció la aparición de nuevos propietarios modestos, que al prosperar, impulsaban la economía y motivaban a otros obreros a seguir su ejemplo. Una de las virtudes de esta nueva burguesía fue saber modernizarse a medida que avanzaban los tiempos, y así, tras la aparición de los usos mecánicos como las “mule-jennies” o las “selfactinas”, las tradicionales bergadanas se arrinconaron definitivamente entre 1835 y 1861, es decir, en tan sólo veintiséis años.

Este proceso llevó a la concentración económica y geográfica de empresas; por un lado su alto coste precisó de grandes capitales, y por otro, la ubicación se centró fundamentalmente en las riberas de grandes ríos o en puertos donde afluyera el carbón. Así, en 1861 Barcelona y la comarca del Maresme concentraban casi la mitad de las hilaturas de Cataluña. Como consecuencia, se creó una burguesía más potente económicamente, que en su mayor parte salió beneficiada en el proceso, que incrementó notablemente la producción a la vez que reducía los costes.

Esta mayor potencia económica dio también a la alta burguesía catalana una mayor influencia política, que podemos sentir, por ejemplo, en el arancel cubano de 31 de diciembre de 1881, y cuyas consecuencias se harán notar más allá del comienzo del Siglo XX.

Culturalmente, esta época de crecimiento económico se hizo patente en la “Reinaixença” como movimiento cultural, pero sobre todo en la gran explosión del Modernismo en todas sus facetas. Ni siquiera un revulsivo como el Desastre del 98 pudo interrumpir la evolución de esta corriente cultural y la prosperidad que la impulsaba; si bien los industriales catalanes perdieron el monopolio colonial del que gozaban, la repatriación de grandes capitales compensó en parte las pérdidas, y la inversión en grandes edificios y obras de arte se mantuvo, sino se incrementó, tras la pérdida de las colonias.



La vaporización en Cataluña no se limitó al ferrocarril y a las máquinas estáticas. Tractores y locomóviles encontraron pronto un hueco.

2.5. LA CUADRA Y J. CASTRO

2.5.1. La Cuadra.

Emilio de la Cuadra Albiol es un personaje clave de la historia del motor en nuestro país, a pesar de lo cual no se conoce demasiado de él. Nacido en Sueca (Valencia) en 1859, en el momento de entrar en el automovilismo era comandante de artillería del ejército español. Tenía conocimientos técnicos suficientes para instalar una central eléctrica, cosa que hizo en Lérida, en un lugar de su propiedad. En septiembre de 1899 Emilio de La Cuadra fundó la “*Compañía General Española de Automóviles, Emilio de la Cuadra Sociedad en Comandita*”, con los fondos obtenidos de la venta de su central de Lérida. Esta firma tenía sede en los números 54 y 56 del Paseo San Juan, y en la Calle Diputación contaba con otros locales que ocupaban los números 458, 460 y 462. Se trataba de una empresa moderna, según describe la prensa de la época “*Además de unas amplias oficinas, existe un gran depósito de carruajes, un local destinado a la custodia y limpieza*



La Exposición de automóviles de París de 1898 fue el detonante para que Emilio de la Cuadra se lanzara a la construcción de automóviles.

*de los carruajes, cuyos particulares quieren depositar allí, y grandes talleres en los que se está instalando la soberbia maquinaria pedida a Alemania y a los Estados Unidos. Existen también grandes locales para la construcción de acumuladores, laboratorios, salas para ensayo de materiales y otras dependencias. Asombra ver la magnitud de la empresa y como ésta va formándose y tomando desarrollo dentro del plan concebido por su organizador”*²².

²² “*El Automovilismo Ilustrado*”, nº 3, pp 18.

De todos modos, el negocio del automóvil en España era aún algo “demasiado exótico”. No funcionaba igual en Europa, especialmente en Francia: en 1900 ya existían en ese país ciento sesenta y siete firmas automovilistas y 3.000 automóviles, muchos de los cuales habían sido adquiridos por sus propietarios con el fin último de presentarse a las competiciones. Un claro ejemplo es el primer Mercedes, construido por encargo y bajo las directrices de Emile Jellinek, diseñado por Guillermo Maybach y manufacturado por la alemana Daimler. La velocidad era el reto, y los 100 km/h habían sido batidos en el 1 de mayo de 1899 por un coche experimental eléctrico, la famosa “Jamais Contente”, pilotada por Camile Jenatzy.



La empresa fundada por La Cuadra fue la primera constructora de automóviles de España.

Puede entenderse pues la fascinación que Emilio De La Cuadra sintió al acudir al primer Salón del Automóvil de París – “*Salón du Cycle et de L'Automobile*” – en diciembre de 1898. Además de la tremenda curiosidad que estos primigenios aparatos podían despertar en una mente abierta, tampoco se escapó al español la oportunidad de negocio que podía representar.

Hoy puede parecer arriesgado precisamente fabricar automóviles de propulsión eléctrica, pero no olvidemos que entonces se encontraba avanzado su desarrollo que se pararía en los años veinte, para no volver a ser retomado hasta finales de siglo. La prueba más palpable ya ha sido citada: la “*Jamais Contente*” de Jenatzi, primer automóvil en batir los 100 km/h, era eléctrico.



Comoquiera que la fabricación se le antojaba – y no sin acierto – una tarea ardua, costosa, y con beneficios a largo plazo, De La Cuadra amplió su negocio con la representación de los automóviles Benz. Como medio de difusión de su negocio, organizó periódicas excursiones, que solían tener un reflejo en la prensa; tan raro era ver un automóvil circular en España que el hecho en sí era considerado noticia. Joaquín Ciuró dejó constancia de ello, con la siguiente crónica

“Ya en la Isla Dorada, Don Emilio de la Cuadra púsose en relación con el magnate don José Tous Ferrer; a los efectos de realizar sendas exhibiciones con los coches por las calles de la ciudad de Palma y por las carreteras insulares, y en la subida al Coll de Sóller desarrollaron una velocidad de ocho kilómetros por hora, pero en el descenso, en la última curva de Alfabia – al tomar la recta de Can Penasso hasta Plama –, alcanzaron la escalofriante marcha de treinta y dos kilómetros por hora”²³.

Estas noticias aparecían en las revistas “de sociedad” de la época, como *Mundo Gráfico*, *Blanco y Negro*, etc. Las primeras manifestaciones deportivas eran objeto de la

²³ Ciuró, Joaquín. “*Historia del Automóvil en España*”, Barcelona, Ediciones CEAC, 1994. pp 26.



Portada de El Automovilismo Ilustrado en la que puede verse el omnibús La Cuadra eléctrico cuyo fracaso supuso la quiebra de la empresa.

En cualquier caso, y prosiguiendo con el hilo de la historia, la aventura de De la Cuadra no tuvo un final feliz. La clave de su negocio eran las innovadoras baterías acumuladoras de Vellino, y estas, como explica Emilio Polo, no llegaron nunca a funcionar correctamente

*“Los diseños de Vellino estaban bien resueltos en lo general; lo malo es que la potencia y autonomía dependían de unas baterías de acumuladores especiales, ultraligeras y de gran capacidad que sobre el papel parecían un invento genial, pero a la hora de la verdad se quedaron en una utopía de realización imposible. Las dificultades comenzaban en el mismo armazón, previsto a base de delgadas maderas contrachapadas que se tenían que revestir de una finísima capa de plomo; lo que no pudieron conseguir ni los buenos oficios de los maestros artesanos ni todo el ingenio de los técnicos”.*²⁴

El momento álgido de este proceso llegó con el encargo de un ómnibus por parte del Hotel Oriente, de las Ramblas. Se trataba de un vehículo que debía transportar 20 personas cómodamente, y cuya venta se estipuló en 30.000 pesetas de la época, lo que representaban una inversión nada despreciable. De haber funcionado, posiblemente hubiera dado alas, al menos temporalmente a La Cuadra, pero representó el mayor se sus

²⁴ Polo García, Emilio “Los Orígenes de una Leyenda 1899 – 1915”, Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 55.

fracasos. Para mover la mole de 7.000 kg, Vellino instaló dos motores de 15 Kw cada uno, y para suministrarles energía diseñó un acumulador altamente innovador... que nunca funcionó.

Para intentar sacar a delante el proyecto, a última hora se instalaron baterías convencionales, pero durante la presentación, a la que acudió una nutrida representación de la prensa, el vehículo apenas pudo recorrer unos metros antes de detenerse definitivamente. El sueño eléctrico de La Cuadra se iba al garete con el estrepitoso y publicitado fracaso.

En una maniobra casi a la desesperada para salvar su empresa, De la Cuadra volvió su mirada hacia los coches de motor de explosión, los mismos Benz que representaba. No es que estos fueran en exceso fiables, y lo cierto es que su manejo requería todo un aprendizaje, pero lo cierto es que estaban a años luz de los inviables automóviles eléctricos.

Y en este momento salió de escena el famoso Vellino – que aún desarrollaría una larga carrera industrial en España, primero como representante de las baterías Tudor y posteriormente como fabricante de un motor de explosión para riego y uso industrial que alcanzó un gran éxito – y entró en escena un personaje trascendental en esta historia: Marc Birkigt.

Se trataba de un joven ingeniero, también suizo, que trabajaba en la firma y que había avanzado algunos trabajos en motores de explosión, tras observar detenidamente el funcionamiento de los Benz.

Trabajando contra-reloj Birkigt, tras asumir la dirección técnica de la empresa, acometió el diseño y construcción de lo que sería, según Joaquín Ciuró, la primera serie de automóviles construidos en este país:

“... se prepararon otros bastidores con los que se construyeron coches de turismo marca La Cuadra, en número de siete ejemplares, que figuraron como la primera serie de coches fabricados en España, cuyas principales características eran su motor de dos cilindros de 80 x 110, de 4 y ½ CV, dotados de válvulas de admisión automáticas, sistema de encendido por ruptor, radiador de tubos, cambio de velocidades colocado al propio volante

COMPANIA GENERAL ESPANOLA

COCHES AUTOMOVILES

E. de la Cuadra (Sociedad en Comandita)

OFICINAS

Paseo de San Juan
Núms. 54 y 56

TALLERES

Calle Diputación
Núms. 458, 460 y 462

Telefono, Núm. 1942

Dirección telegráfica

"ELEMOTOR"

BARCELONA



Construcción de carruajes, automóviles eléctricos. Especialidad en los grandes carruajes para el transporte de viajeros. Representación y venta de toda clase de automóviles y motocicletas. Las construcciones de esta Casa compiten siempre ventajosamente con todas las demás, en solidez, elegancia y economía. Todos los carruajes se garantizan por un año. Para líneas servidas por automóviles eléctricos, se hacen presupuestos de centrales de electricidad y se encarga de su instalación y entretenimiento. Catálogos y presupuestos gratis á cuantos lo soliciten. La Casa proporcionará también personal idóneo para el manejo de los carruajes.

CONSTRUCCIÓN

ELEGANTE, SÓLIDA Y ECONÓMICA

La primera intención de La Cuadra fue manufacturar vehículos eléctricos. El fracaso le llevó al motor de explosión.

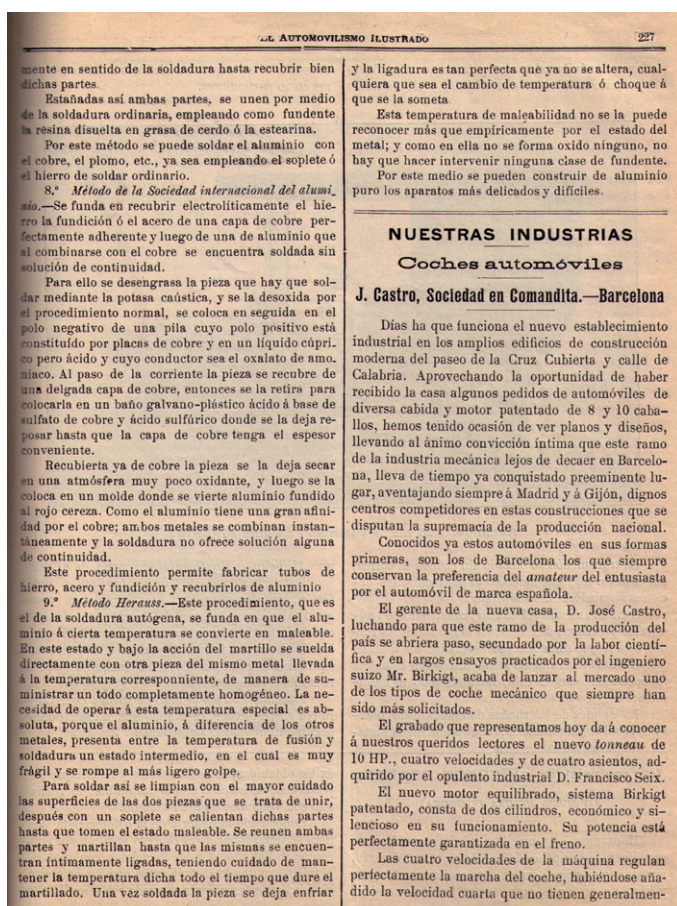


de la dirección, embrague a cono y transmisión motriz por cadena única, con el diferencial incorporado al puente”.²⁵

Tampoco esta última solución logró salvar la empresa, seguramente porque no había ya tiempo ni recursos para ello. A la difícilísima situación se unió una huelga prolongada durante varios meses, y que paralizó la empresa por completo. Es posible que de haber iniciado su actividad con motores de explosión la historia hubiera sido distinta, pero esto sólo son especulaciones.

El hecho en sí es que en 1902 Emilio de la Cuadra vendió la firma, tras sufrir importantes pérdidas, y aceptó un destino militar en la plaza de Ceuta. Ya retirado, con el grado de general, manifestó en una ocasión

“Después de haberme costado una fortuna, mi empresa fabricó menos coches que yo hijos”.²⁶



Noticia aparecida en la prensa del momento en la que se informaba de la actividad de J. Castro.

le expuso sus proyectos y la nueva dirección que estaba tomando la firma antes de cerrar. Lo cierto es que tras el fracaso de los vehículos eléctricos, Birkigt, contratado de urgencia, trabajó rápida y eficientemente en desarrollar dos modelos de automóviles con motor de explosión, ambos comercializados bajo la denominación de “Centaur”. Sin apenas tiempo para mejoras, algunos fueron vendidos: uno a don Francisco Seix, que más adelante jugaría un papel crucial

Lo cierto es que ni siquiera se sabe con seguridad cuantos vehículos fabricó en total La Cuadra. Es uno de esos misterios que ha quedado para la historia del automovilismo de nuestro país.

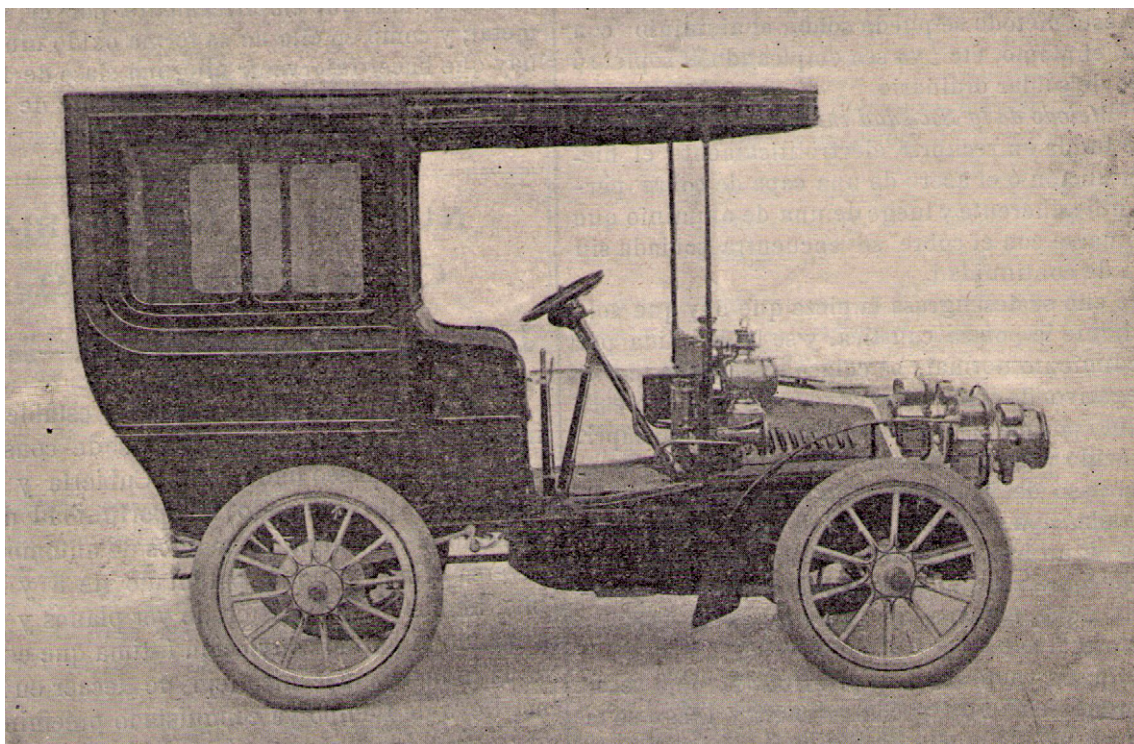
2.5.2. J. Castro

Si se conoce poco de la obra y milagros de Emilio de la Cuadra, J. Castro es todo un misterio. De José María Castro y Fernández se sabe que era un emigrante gallego, nacido en la aldea de Trevolle, en Lugo. Desde 1897 estaba domiciliado en Vich, a donde se había trasladado para hacerse cargo de la dirección de la sucursal del Banco Vitalicio.

Era uno de los mayores acreedores de la ruinosa aventura de La Cuadra, y decidió resarcirse de algún modo continuando con la empresa. En buena medida influyó la intervención de Marc Birkigt, que

²⁵ Ciuró, Joaquín. “Historia del Automovilismo en España”, Barcelona, Ediciones Ceac, 1994. pp 26.

²⁶ Polo García, Emilio. “Los Orígenes de una Leyenda 1899 – 1915”, Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 59.



en esta historia, otro al Garaje Términus y otro a don Javier Olozábal. Es posible que se vendiera alguno más, aunque al no existir archivos de La Cuadra, no es posible confirmarlo.

En cualquier caso, estas ventas en tan corto espacio de tiempo mostraban que existía una posibilidad de continuidad, si La Cuadra no hubiera estado ya lastrada con demasiadas deudas: los proveedores no servían, y esto retrasaba las entregas, con el natural descontento de los clientes. Como bien había sabido ver el militar, en esas condiciones era imposible continuar.

Birkigt hizo ver a José M^a Castro el interés despertado entre los aficionados en la última etapa de La Cuadra, y este logró a su vez involucrar a Ricart y a Gironés, un banquero y un comerciante con posibles para reflotar la empresa. Birkigt jugó una carta definitiva al involucrarse como socio comanditario, aportando sus conocimientos técnicos. Así se fundó la nueva “*Constructora Hispano-Suiza de Automóviles, J. Castro. Sociedad en Comandita*”

Los utillajes y herramientas fueron comprados a De La Cuadra, y muchos de sus obreros empezaron a trabajar en la nueva firma. Birkigt ostentaba el cargo de Director Técnico, y además era socio en la nueva aventura, aportando sus conocimientos.

A primeros de ese año de 1902 se anunció la París - Madrid, a celebrarse al año siguiente, y que despertó un vivo interés en todo el país. Sin duda este hecho venía a favorecer la nueva aventura, que sin embargo no duró demasiado. En realidad la causa ha de buscarse, fundamentalmente, en la precariedad financiera de la empresa.

J. CASTRO Fábrica Hispano-Suiza de Automóviles
Sociedad en Comandita LA PRIMERA Y ÚNICA EN ESPAÑA
Director técnico: M. BIRKIGT

Coches con motores perfeccionados desde 7, 10 y 14 caballos
PRECIOS desde 6.500, 11.000 y 15.000 Ptas.

Carrocerías de lujo
Cambio de velocidades
Sistema de frenos
Cuerpo de aluminio
Luz eléctrica
Cambio de marchas
Cambio de ruedas
Cambio de ejes

Carrocerías de lujo
Cambio de velocidades
Sistema de frenos
Cuerpo de aluminio
Luz eléctrica
Cambio de marchas
Cambio de ruedas
Cambio de ejes

La gama de automóviles de J. Castro es la misma con la que poco después arrancó la definitiva Hispano-Suiza

Los tres socios capitalistas habían aportado unas cincuenta mil pesetas cada uno, cantidad claramente insuficiente para la dimensión de la empresa que afrontaban.

Durante 1902 y 1903 se montaron los coches que habían quedado a medias de construir en la etapa de La Cuadra, aproximadamente ocho vehículos, que fueron vendidos satisfactoriamente, y que demostraron sus muchas virtudes en diferentes excursiones organizadas. Incluso las entregas fueron objeto de interés para la prensa, como demuestra la siguiente crónica de un viaje realizado para entregar uno de los Castro a Don Agustín Simón, residente en San Pol de Mar:

“Se emplearon, por el camino carretera de la Costa, aproximadamente dos horas, advirtiendo que durante todo el trayecto solamente permitió el estado del camino usar de la cuarta marcha dos o tres kilómetros, teniendo que relantir el motor en todo el resto del viaje.

El paso de las rieras hay que hacerlo a nado y sin haber agua, pero hay otra cosa peor, que es medio metro de arena y se necesita para salvar ésta una verdadera máquina de arar; esto es, lo que parecía el coche atravesando las rieras marchando sobre dos surcos profundos, y los hacía del mismo modo que si hubiera atravesado agua.

Al llegar a las cuestras de Canet de Mar fue donde también el coche pudo lucirse, como diciendo, “no me hacen mella”, y las subió tan desahogado que no hace falta más. Llegamos a San Pol de mar con gran satisfacción del conductor y de su nuevo propietario, Sr Simón, y demás compañeros de viaje.

*En San Pol cenamos, y a las 11 de la noche dijimos: vamos a tomar café a Calella, y tomando nuestro tren doméstico, que así puede llamarse el automóvil, y con cinco asientos, emprendimos aquellas descabreadas cuestras donde tantos apuros pasan la mayor parte de los automovilistas que por aquellas rocas se atreven a explorar, pues dichas cuestras las pasamos admirándose nuestros compañeros de viaje, y haciéndonos cruces del modo que el coche las subía, y se decían unos a otros: estos caballos son de verdadera sangre, al ver que el camino obligaba a salvar las irregularidades de las rocas, a saltar como un caballo desbocado, y al llegar a la boca del túnel, a la vista de Calella, allí fue donde se desplegó el automóvil Castro; aprovechamos aquel kilómetro para aflojarle las riendas, para volverlo a frenar en el momento que entrábamos en la población”.*²⁷

A principios de 1903 Birkigt desarrolló un nuevo modelo, más potente, con válvulas de admisión mandadas por balancines, y transmisión por árbol cardánico. Seguía montando una mecánica de dos cilindros, pero su rendimiento y manejabilidad eran netamente mejores respecto a los Centauros originales. Uno de ellos fue vendido a Francisco Seix, y también se logró establecer una agencia comercial, concretamente el Auto Garaje Barcelonés, sito en la Gran Vía 595.

En noviembre de 1903 Birkigt tenía listo el prototipo de otro nuevo modelo, esta vez con cuatro cilindros. Mecánicamente mucho más avanzado que sus creaciones anteriores, el Castro 14 HP montaba dos árboles de levas (uno para admisión y otro para escape) y un nuevo bastidor que permitía la supresión del semi-chasis que montaban los anteriores. En teoría, se trataba del primero y más modesto modelo de una nueva gama que Birkigt tenía la intención de desarrollar en los siguientes meses, y que demostró su amplia superioridad frente a sus antecesores y muchos de sus rivales comerciales en una excursión que tuvo

²⁷ “El Automovilismo Ilustrado”, septiembre de 1902, nº 80, pp 5.

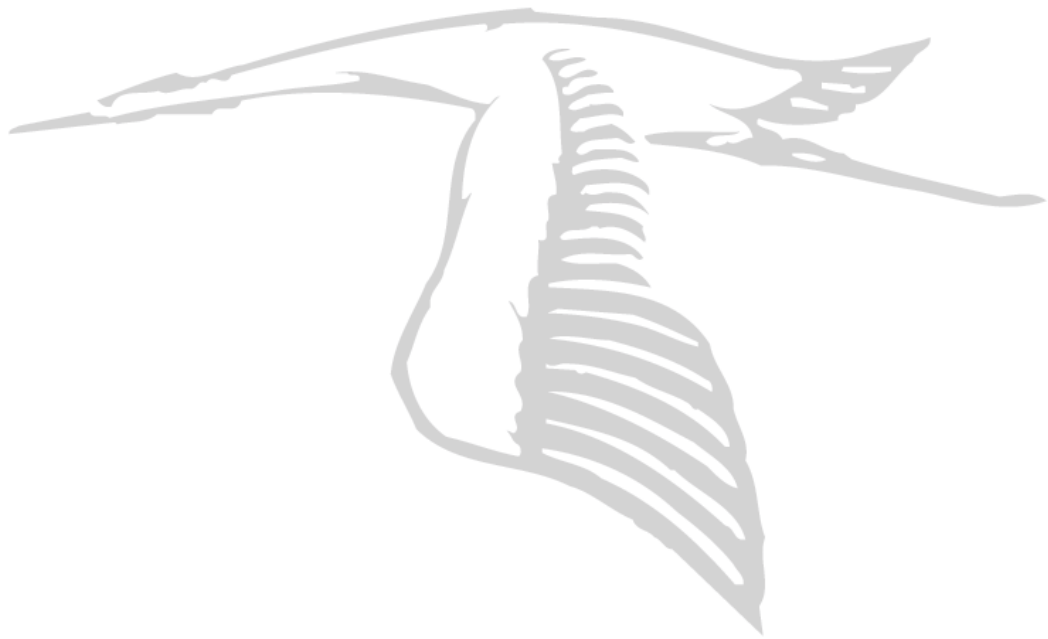
lugar el 22 de noviembre y que fue narrada por Pablo de Barnola para la revista *“El Automovilismo Ilustrado”*²⁸. El recorrido partió del Auto Garaje Barcelonés, e incluyó una ascensión a Montserrat, para más tarde volver a Barcelona.

En esta excursión, además de Birkigt con su 14 HP, participaron otro Castro de 10 HP, un De Dion Bouton y un Cotterau. Pese a no ser una carrera, Birkigt decidió probar a fondo su creación, y sacó dos horas de ventaja a sus compañeros, sin contar su manifiesta superioridad en la difícil subida a la montaña de la Moreneta.

En cualquier caso, y pese a la excelente factura de los automóviles Castro, las dificultades económicas se acentuaban cada día. Se buscaron nuevas fuentes de financiación, recurriendo incluso a los bancos, pero en aquellos años el negocio de los automóviles les resultaba más ajeno que hoy podría haber sido la construcción de naves espaciales de uso individual. Todo este trabajo, si bien no impidió el fin de la J. Castro, resultaría decisivo a la hora del nacimiento de la Hispano-Suiza.

Fundamental fue la labor de Francisco Seix, industrial catalán que ya había adquirido varios coches de la firma, y estaba convencido de su futuro: él convenció a un grupo de industriales barceloneses de la viabilidad del negocio del automóvil. Y entre este grupo estaba uno de los acreedores de J. Castro, Damián Mateu, un emprendedor industrial dedicado a la metalurgia y que, a la postre, terminó por alzarse como la figura fundamental de esta historia. Las deudas y las dificultades económicas acabaron llevando al cierre de la empresa, en marzo de 1904. Pero lo que podría haber resultado un fin, significó solamente un periodo de transición.

²⁸ *“El Automovilismo Ilustrado”*, noviembre de 1903, nº 98, pp 360.



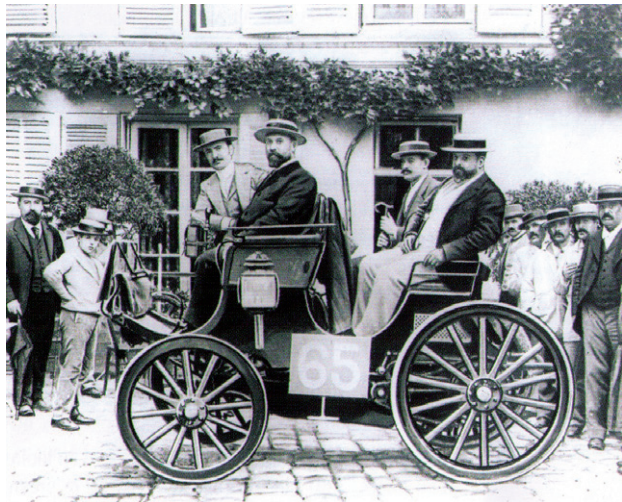
3. NACIMIENTO DE LA HISPANO-SUIZA

3.1. LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN 1904

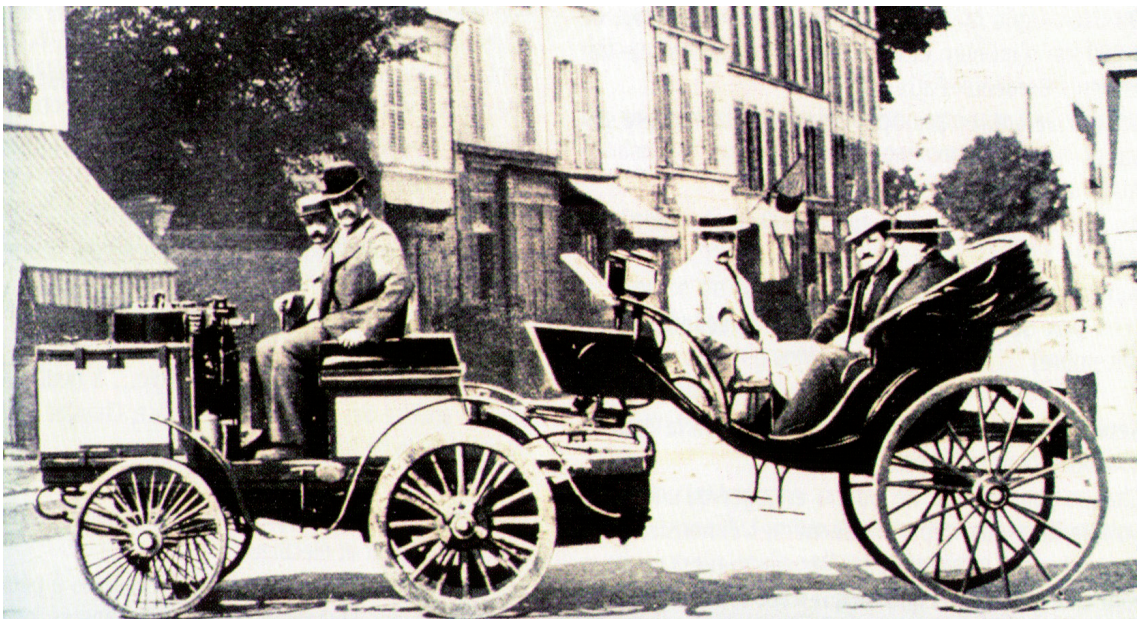
Como se deduce de lo expuesto en el capítulo anterior, la industria del motor a comienzos del siglo XX estaba en plena efervescencia: por un lado, ya se habían constituido grandes empresas, como la Panhard – Levassor, la Peugeot, Darracq, Packard, Pierce Arrow, Benz, Daimler, Opel, Wolseley, FIAT, Saurer... muchas de ellas capaces ya de producir docenas de vehículos semanalmente, que el mercado absorbía con avidez. Por otro lado, este caos creativo favorecía las pequeñas iniciativas de audaces emprendedores, como en el caso de Marcel Renault, cuyo primer taller fue una simple caseta de jardín, desde donde, gracias a su ingenio mecánico y a sus méritos deportivos no tardó en construir un importante emporio empresarial.

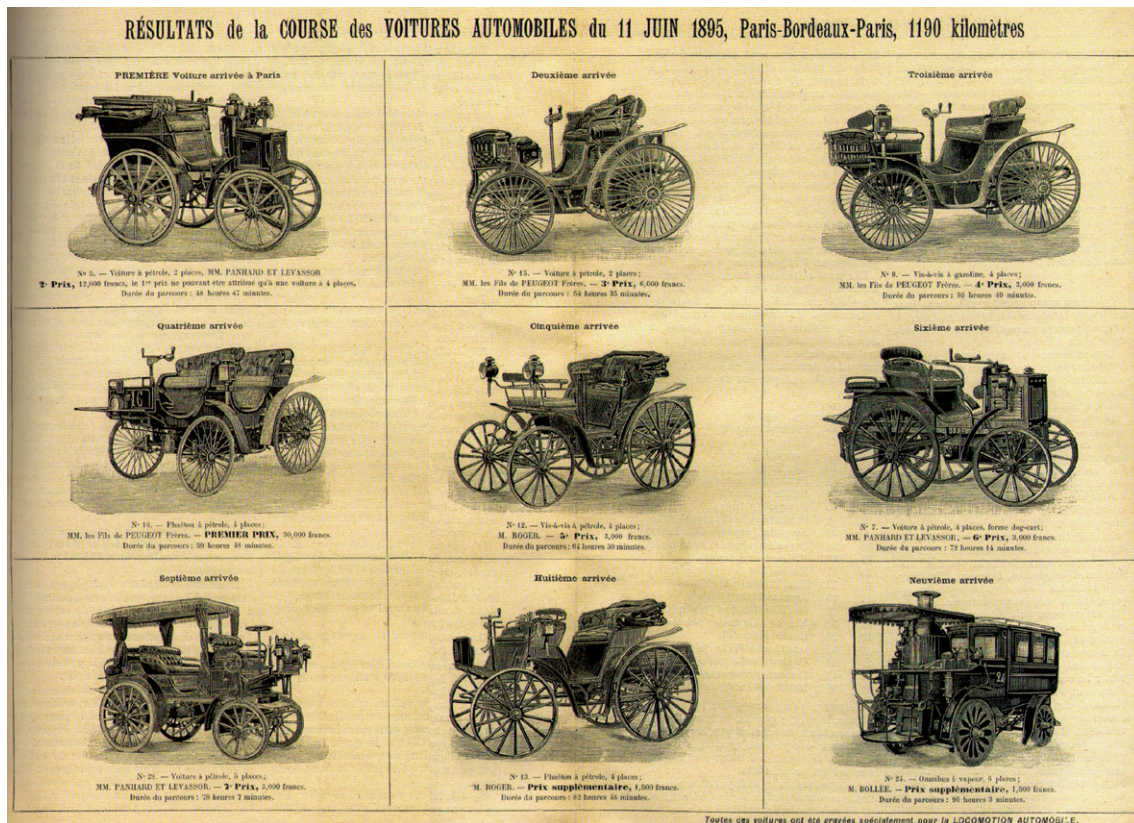
Por aquel entonces, y no está de más reseñarlo, ni los defensores del vapor ni los de la electricidad habían tirado la toalla, y durante esta década y la siguiente encontraremos avances significativos tanto en unos como en otros. Sin embargo el motor de explosión, más sencillo, económico y eficiente se impuso de tal modo que finalmente no dejó espacio a sus competidores.

La técnica avanzaba a pasos agigantados, aunque muchos de los presupuestos de partida llevaban décadas establecidos: Rudolf Diesel había construido su primer motor en 1893, y aún se hallaba en desarrollo, aunque desde la fábrica MAN estaba vendiendo docenas de ellos para



Participantes en la primera excursión automovilista organizada de la historia, la París-Rouen, que no tardó en desembocar en una carrera.





La París – Burdeos puede ser considerada la primera prueba de velocidad automovilista.

labores industriales. Otro de los grandes adelantos técnicos, la magneto de Robert Bosch data de 1887, y para 1896 el alemán llevaba vendidas más de 1.000 magnetos para motores estacionarios. En 1898 el Conde De Dion fue el primero en incorporarlo a sus vehículos, logrando una mejora espectacular en el rendimiento y fiabilidad del automóvil.

En estos primeros años podemos señalar tres factores importantes que contribuyeron al crecimiento y consolidación del automóvil en el mundo:

- a) **La competición.** Ésta creció de tal modo que desde 1899 incluso se constituyó como un modo de defensa del “honor patrio”. La Copa Gordon Bennet fue la primera competición entre naciones, y los fabricantes se encontraron incluso con presiones políticas y sociales para alzarse con el preciado trofeo.

Precisamente esta legendaria carrera fue una de las razones esgrimidas por Giovanni Agnelli ante los banqueros de Turín para que le apoyaran en su idea de fundar la FIAT.

La Copa Gordon Bennet debe su nombre a James Gordon Bennett; hijo del propietario del diario norteamericano New York Herald, contaba con importantes recursos económicos, que le permitían una vida de lujo entre los aristócratas franceses. Continuaba además con la labor de mecenas de su padre, que había financiado aventuras como la búsqueda del explorador Livingstone en África o una expedición al Polo Norte

Así, a James Gordon Bennett se le ocurrió patrocinar una carrera automovilística o, más concretamente, ofrecer un valioso trofeo como premio a una

sucesión de carreras²⁹. La trascendencia histórica de la Copa Gordon Bennett vino dada por varios puntos de su reglamento, redactado escrupulosamente por el Conde De Dion.

Durante los años siguientes franceses, alemanes, italianos, británicos y belgas compitieron con encono, dando lo mejor de sí y gastando cuando fuera necesario para mejorar los automóviles. En 1903 algunos de estos coches alcanzaban los 160 km/h, aunque su estabilidad y sistemas de frenado dejaban mucho que desear.

De tal modo se arraigó la competición automovilística que ni siquiera el desastre de la París – Madrid pudo frenar su desarrollo. Un desastre que trataremos con mayor profundidad un poco más adelante.



La Copa Gordon Bennett fue durante muchos años el trofeo automovilista más importante.

- b) **Otras aplicaciones del motor de explosión.** Si bien el motor de explosión como fuerza motriz se venía empleando desde la patente de Otto, el perfeccionamiento al que obligó el automóvil dio como resultado un abanico de negocio al suministrar mecánicas para todo tipo de usos: desde el movimiento de máquinas a la generación de electricidad, pasando por embarcaciones y, poco más tarde, la aviación.
- c) **El automóvil se diversificó,** dando lugar a camionetas, camiones y omnibuses, que precisaban de entregas de potencia e ingenios de transmisión diferentes. Esta sinergia de negocio hizo avanzar la técnica para adaptar los motores a todo tipo de circunstancias, a la vez que permitía a las fábricas de automóviles obtener importantes ingresos, y además familiarizaba a muchos legos con el funcionamiento de los motores de explosión.
- d) **La competencia.** Como ya indicamos en el capítulo anterior, al nacer el siglo coexistían más de quinientas marcas de automóviles, en un mercado que contaba con un limitadísimo número de clientes. Como consecuencia, la necesidad de destacar y las escasas ocasiones de hacerlo con una gran repercusión agudizó sobre manera el ingenio de los nuevos técnicos. Un claro ejemplo es Renault, quien logró imponerse en la París–Viena con un automóvil mucho menos potente que el de sus competidores, pero más ligero y manejable, fiable y proporcionado.

Por supuesto, esta carrera técnica dio lugar a numerosísimos disparates, y también a soluciones técnicas inaplicables entonces por la calidad de los materiales. Pero en cualquier caso, cuando se repasa esta fecunda época no deja de asombrar la capacidad técnica de los pioneros.

Así pues, en 1904 Francia continuaba siendo la patria del automovilismo, por calidad y cantidad de su producción. No asombra por ello que en 1904 el Ministerio de Comercio de Estados Unidos publicara un informe en el que reseñaba las importaciones de vehí-

²⁹ Rigouard, Jean Pierre. “*Courses Automobiles 1900 – 1914*”. Saint Cyr Sur Loire (Francia), Ed Alan Sutton, 2005. pp 9.



Otras aplicaciones del concepto de automóvil, como los camiones, surgieron muy pronto, ayudando a la difusión de los vehículos de explosión.

culos a dicho país, destacando Francia con 379 automóviles por un valor de 5.705.180 francos. La siguiente en esta lista fue Gran Bretaña, con... 21 automóviles por valor de 316.450 francos³⁰.

A estas alturas no eran pocos los empresarios que apostaron por el automóvil. Si bien, como ya hemos comentado, continuaban floreciendo las aventuras de modestos técnicos con un cobertizo por toda instalación, una parte importante de la iniciativa corrió de manos de grandes empresarios conscientes de que resultaba casi imprescindible una inversión económica muy fuerte para perdurar: Giovanni Agnelli logró convencer, como ya hemos mencionado, a varios banqueros de Turín sobre este punto, de modo que la Fabbrica Italiana Automobili Torino (F.I.A.T) nació con 12.000 metros de instalaciones y 150 obreros³¹ en el año 1900. En 1906 ya contaba con 42.000 metros cuadrados y 2.500 obreros.

Sin embargo, el caso de Agnelli puede ser considerado una excepción, sobre todo fuera de Francia:

“Comercialmente hablando, a principios de 1902, el Automóvil como negocio sólo podía ser emprendido por espíritus muy optimistas. El elevado precio a que resultaba cada unidad reducía su mercado a cifras insignificantes porque no bastaba con ser millo-

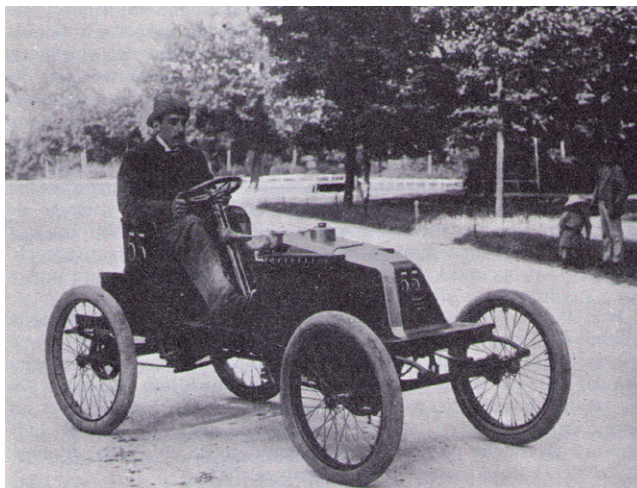
³⁰ “*El Automovilismo Ilustrado*”, nº 160, abril de 1904, pp 118.

³¹ de Castro Vicente, Miguel. “*Historia del Automóvil*”, Barcelona, Ediciones CEAC, 1969. pp 350.

nario para poseer un automóvil, era necesario que este millonario fuera deportista y tuviera un decidido amor al progreso para hacerse cargo de los gastos de manutención y de las incomodidades que el Automóvil había de proporcionarle. En estas condiciones se comprende que la venta de cada unidad resultara francamente difícil. Únase a esto la competencia de marcas, las dificultades de adquisición de repuestos y hasta incluso del combustible, la dificultad de hallar mecánicos entendidos, etcétera. No es pues de sorprender que el capital se hallara a la expectativa ante los mecánicos constructores que les proponían fundar una nueva sociedad para la fabricación de automóviles, y se hallara remiso a hacer inversiones importantes.³²”

Buena parte de las grandes fábricas de aquellos años nacieron de industrias potentes que encontraron en el automóvil una nueva línea de negocio: la familia Peugeot llevaba casi un siglo como potencia industrial, Emile Levassor y René Panhard eran propietarios de una próspera fábrica de sierras de acero. Louis Mors era propietario de una manufactura de componentes eléctricos, teléfonos y señalizaciones ferroviarias. Boleé llevaba décadas construyendo “diligencias a vapor”, que hacían rutas regulares por los caminos franceses, y Serpollet había vendido unas cuantas docenas de sus ligeros locomóviles, amén de máquinas de vapor industriales. De todos modos, también se dio el caso de quien invirtió capital propio, como el Conde De Dion o Alexandre Darracq, y quien convenció a su familia de que hiciera una apuesta importante, como en el caso de Louis Renault.

No faltó ya en aquel tiempo gente que supo vislumbrar que el futuro del automóvil estaba en la popularización del mismo, mediante vehículos más baratos y asequibles.

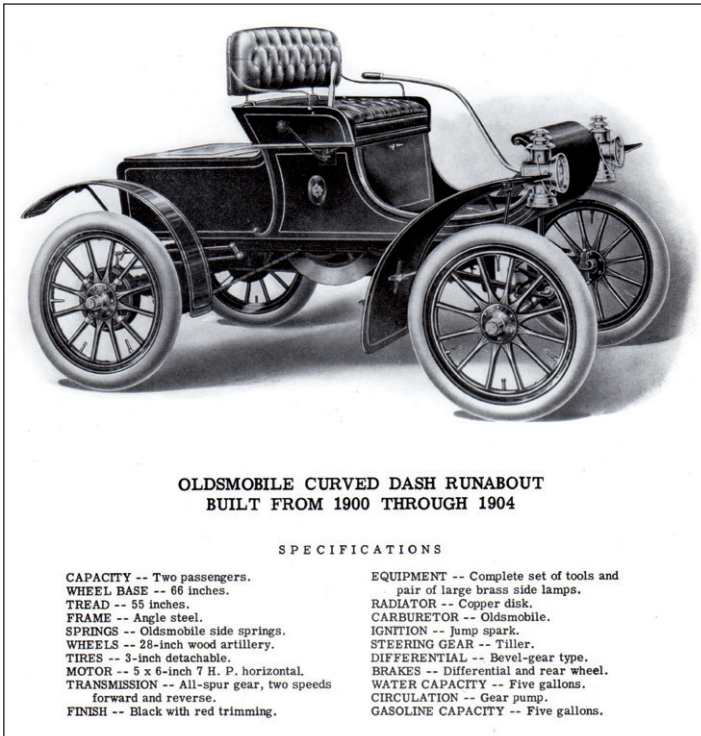


Louis Renault logró importantes éxitos comerciales y deportivos con sus pequeños automóviles, ligeros y maniobrables.



Giovanni Agnelli hizo de la FIAT una gran empresa desde su nacimiento, para lo que precisó del concurso de poderosos inversores.

³² de Castro Vicente, Miguel. “Historia del Automóvil”, Barcelona, Ediciones CEAC, 1969. pp 350.



El Oldsmobile Curved Dash fue el primer automóvil construido en serie, logrando así un precio de venta al público muy por debajo de sus competidores.

En este campo, y aunque la mayor parte de la gente piensa en Ford cuando nos referimos a esta política industrial, el pionero es Ramsom Eli Olds, fundador de la Olds Motor Vehicle Company, con base en Lansing, Michigan, y cuyo primer vehículo databa de 1897. Ramsom no sólo diseñó el primer vehículo “popular”, el “Curved Dash”, sino que ideó un sistema de montaje en serie gracias al cual en 1901 se habían producido 425 unidades, para pasar a 2500 en 1902 y 3924 en 1903. No sólo abarató la producción y por tanto sus coches gracias al sistema de fabricación en serie, sino que organizó una red de agentes que incluía cincuenta ciudades estadounidenses y dieciocho países extranjeros.

Los Curver Dash tenían un precio de 650 dólares, algo más de lo que ganaba un trabajador estadounidense en un año, y por tanto relativamente asequible para la burguesía media y alta.

Si nos atenemos a las cifras, en 1904 el automóvil ofrece algunos datos que pueden sorprender. En Francia circulaban 17.107 automóviles, en Alemania 2.214, en Estados Unidos 6.551 y en Gran Bretaña 12.611³³. En España estas cifras resultaban difíciles de comparar, y aún sin datos fiables, las estimaciones más optimistas hablan de medio centenar. Visto desde una perspectiva empresarial optimista, podía deducirse que en algún momento habría de producirse un despegue del automóvil en nuestro país, y que las cifras de ventas, si bien no podían acercarse a las del resto de países industrializados, debían por necesidad multiplicarse. Esta fe fue la que movió a Damián Mateu y a Francisco Seix a embarcarse en la aventura de la Hispano-Suiza

3.2. LA CARRERA PARÍS–MADRID Y SUS CONSECUENCIAS EN ESPAÑA.

El 23 de octubre de 1902 se reunió la plana mayor del Automobile Club de France para estudiar la posibilidad de organizar una gran prueba para 1903. A estas alturas contaban en su currículum con la París–Marsella, París–Ámsterdam, París–Berlín y París–Viena. En conclusión podría decirse que contaban con los medios y la experiencia necesarios para afrontar una nueva prueba.

A través del embajador, Quiñones de León, el Gobierno español había sondeado la posibilidad de que Madrid fuera la meta de la prueba de 1903. Quiñones de León entabló

³³ Fuente: “*La Vie del Auto*”, nº 437, febrero de 1910.

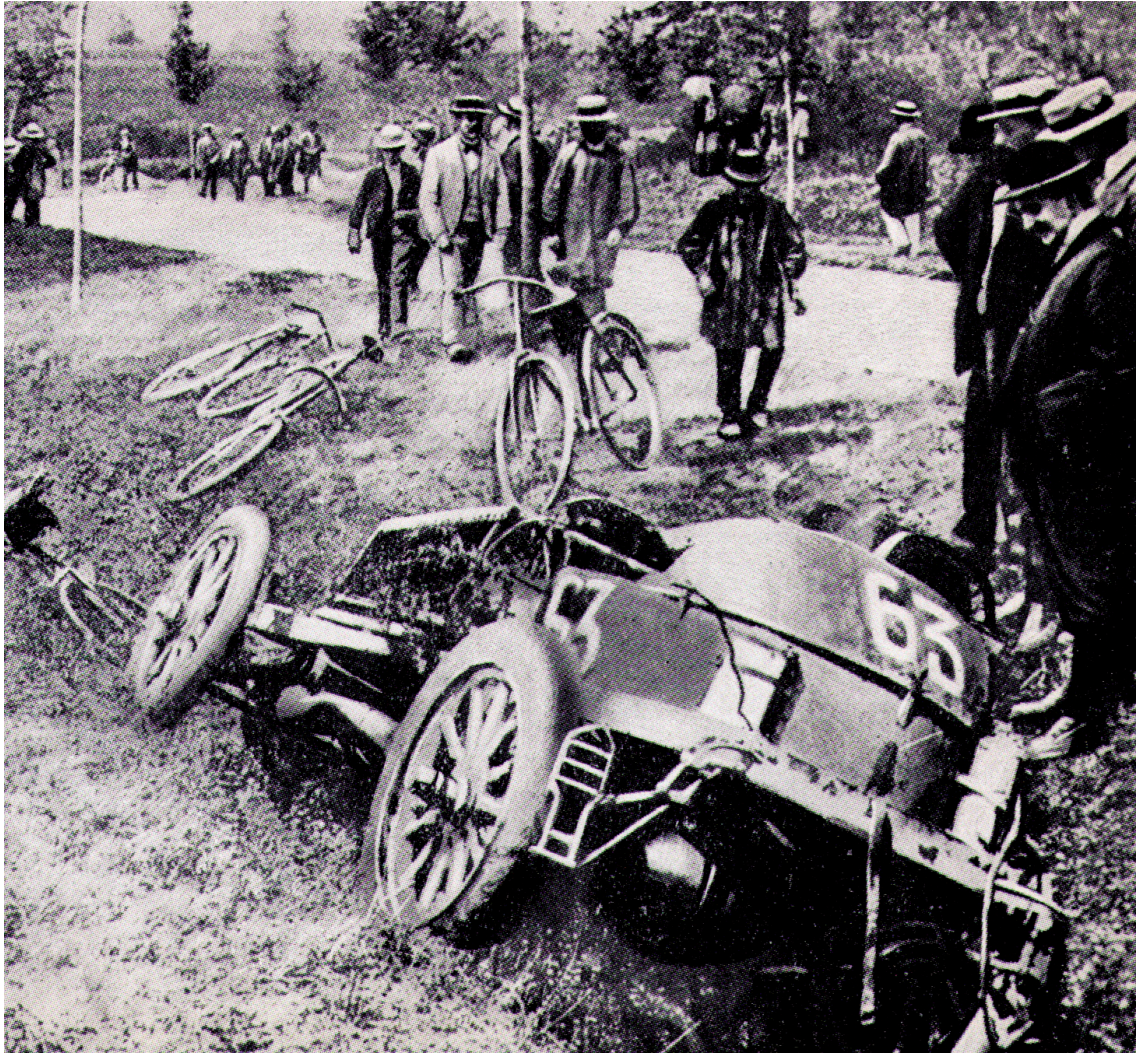


En 1903 los automóviles de carreras más potentes lograban velocidades cercanas a los 150 km/h, aunque eran muy difíciles de manejar. En la foto, un Serpollet durante la París-Madrid.

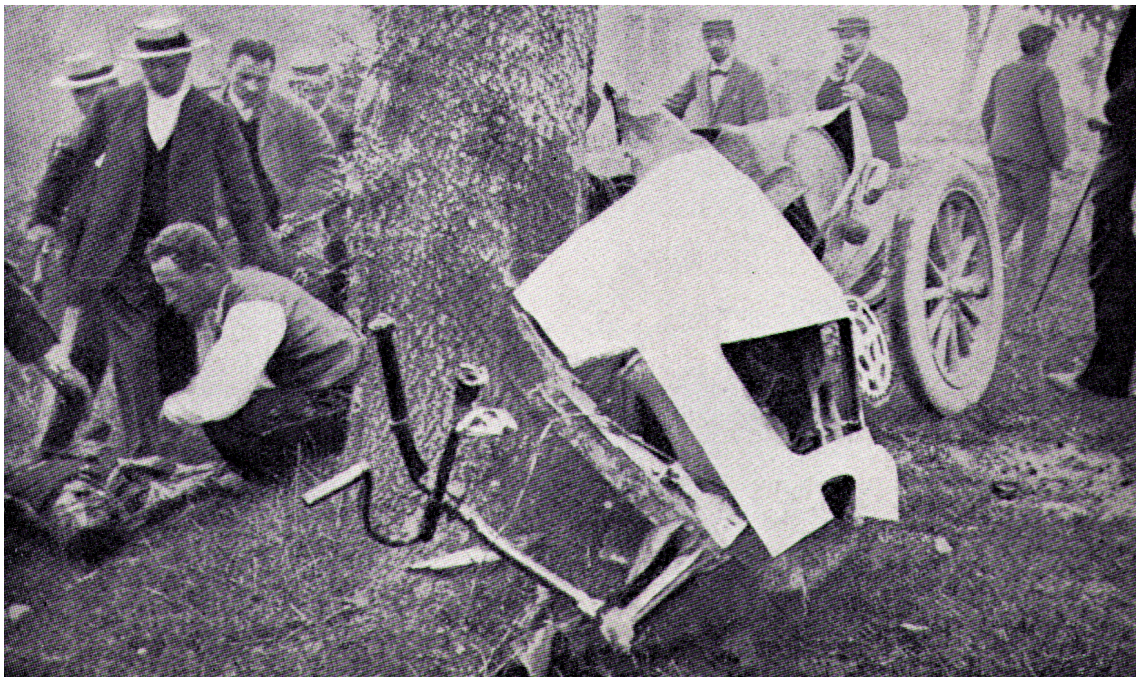
conversaciones con el Príncipe D´Aremberg, uno de los fundadores del ACF y miembro de su junta directiva, al que pareció una buena idea, a pesar de que España ni siquiera contaba con un club automovilista que se encargara de la organización en la parte de la carrera que discurriera por territorio hispano.

El Príncipe D´Aremberg propuso por tanto Madrid como destino, y tras asegurarse los organizadores de contar con el apoyo necesario en nuestro país, fijaron para el 24 de mayo de 1903 la fecha de salida. El itinerario, de 1311 km de recorrido, se dividió en tres etapas: París–Burdeos (552 km), Burdeos–Vitoria (343 km) y Vitoria–Madrid (416 km). Se fundó el Real Automóvil Club de España (RACE) el 24 de diciembre de 1902 y se implicó a gobierno, autoridades locales y al mismísimo Rey Alfonso XIII para garantizar el éxito de la prueba: se publicaron decretos, el Ministerio de Obras Públicas puso a trabajar a 2.000 peones camineros a arreglar los caminos de herradura, se movilizó al ejército para vigilar al público y a la Cruz Roja para atender las emergencias. Las compañías ferroviarias habilitaron trenes especiales, y se echó, en definitiva, toda la carne en el asador.

Las razones trascienden la mera práctica del deporte automovilista. Alberto Aguilera, entonces Alcalde de Madrid, manifestó que la prueba era una “*manifestación de civilización y cultura*”



Marcel Renault fue uno de los fallecidos en la París-Madrid.



Otros accidentes mortales fueron acumulándose a lo largo de la jornada, hasta provocar la suspensión de la prueba.

Emilio Polo, en uno de sus trabajos, puso de manifiesto algunas de las razones de este interés institucional: “... *entre la gente política existía interés por dar a los extranjeros una buena y moderna imagen de nuestro país, desprestigiado por los gobiernos de la Restauración que se sucedían con inusitada brevedad, incluso de escasos meses, en aquella etapa inicial del reinado de Alfonso XIII, hasta el punto de que el gracejo popular la denominaría “Periodo de las crisis Orientales” en alusión al nombre del Palacio Real*”³⁴.

En resumen, la París–Madrid se vio como un modo de dar un empujón a la modernización de España por parte de las instituciones (o al menos un sector de éstas) y los que veían en el automóvil un claro signo de progreso. El esfuerzo resultó colosal, hasta el punto de que se calcula la aportación del RACE a la organización de la carrera en más de 200.000 pesetas.

Por desgracia, la carrera que debía abrir un hueco en la difícil mentalidad media española supuso un durísimo varapalo. El 24 de mayo comenzaron a salir los más de doscientos participantes, entre un gentío que superaba el cuarto de millón de espectadores. Pero poco después comenzaba un desfile de trágicas noticias, en cuanto a los terribles accidentes que se iban sucediendo, y que afectaban a pilotos, mecánicos y espectadores. Pronto el Ministerio del Interior francés y el ACF se vieron desbordados por el reguero de muertos y heridos que estaba dejando la prueba a medida que avanzaba, hasta superar los cuarenta fallecimientos.

“Des agences de presse et des salles de rédaction, les nouvelles vraies et fausses gagnèrent la rue, y semina la terreur et l’indignation. Ces sentiments furent entretenus dans le public par les journaux du soir et les éditions spéciales.

Le ministre de l’Intérieur abati aussi reçu des préfets un grand nombre de dépêches guère plus précises, mais aussi alarmantes. Une conférence eut lieu au ministre dans l’après – midi. Les membres du gouvernement, président du Conseil en tête très inquiets

*Le ministère allait-il éter renversé? Sa position paraissait critique. Plus d’un ministre, sentant que son portefeuille était prêt à lui échapper, dut reprocher amèrement à M. Combes d’avoir donné son autorisation à la course malencontreuse”*³⁵

Francia entera estaba dolorosamente sorprendida; el día festivo se había convertido en una jornada de luto. Finalmente, a primera hora de la tarde el Consejo de Ministros francés hizo publicar el siguiente comunicado:

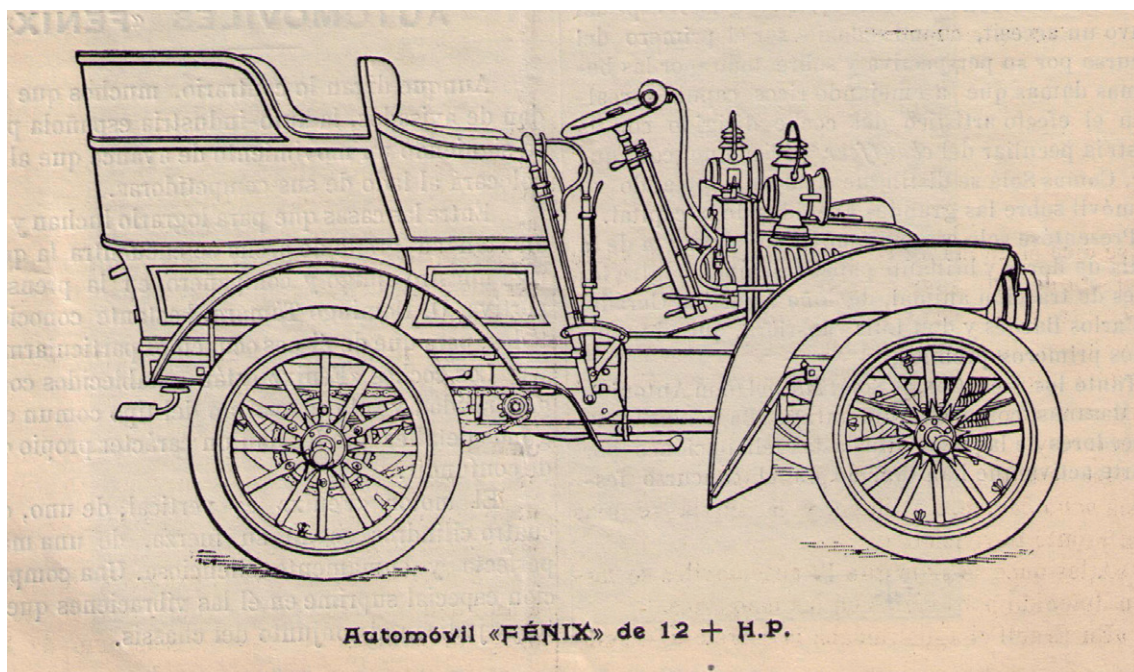
*“Dolorosamente conmovido por la noticia de los accidentes ocasionados por la carrera París–Madrid, el presidente del consejo ha retirado las autorizaciones concedidas a los organizadores. Se ha cursado instrucciones al prefecto de la Gironde para que haga cumplir a los conductores la prohibición anunciada”*³⁶

Se obligó a los automóviles que aún no habían llegado a Burdeos a ser remolcados por caballerías, y a las motos se les confiscaron las correas o las cadenas de transmisión. El ACF estuvo en permanente comunicación con el RACE, intentando incluso una solución de última hora, que hubiera sido transportar los automóviles en tren hasta la frontera y continuar la carrera por territorio español.

³⁴ Polo García, Emilio. “Nace la Afición”, *Motor Clásico* n° 33, octubre de 1990. pp 92.

³⁵ Dulier, Jean Robert. “La Grandiose et meurtrière course Paris – Madrid 1903”. Clermont Ferrand, (Francia), Ed Couty, 1966. pp 93,

³⁶ Polo García, Emilio. “La Pesadilla”. *Motor Clásico* 34, Noviembre de 1990, pp 91.



Fénix fue una marca española que anunciaba el inicio de sus actividades en 1903. No llegó nunca a ser una realidad.

Pero en una de estas conversaciones los españoles comunicaron que “*El Rey Alfonso, por cortesía al dolor de la vecina República de Francia, ha prohibido también la carrera por territorio español*”. Era el fin. En los diarios, la “Carrera del Siglo” trocó su nombre por la de “La Carrera de la Muerte”

Las consecuencias en Francia fueron un río de críticas vertidas desde diarios y revistas, como La Galois, La Lanterne o L’Intransigeant:

“Il a fallu que les grandes routes fussent jonchées de cadavres, de bras détachés du tronc et de mâchoires bisées pour que le ministere de l’Interior se décidât à intervenir. Cette fois encore, comme en politique, il a attendu que le mal fût fait”

“(…) Il y a aussi la satisfaction d’écraser des chiens, des femmes, des vieillards et des enfants, qui son broyés avant d’avoir aperçu la machina qui les broie, car ne croyez pas que por le vrai et irreconciliable automobiliste, cet aléa n’entre pas en ligne de compte. Eventrer un passant, puis éviter toute responsabilité en filant à toute vitesse, il paraît que rien n’est plus agréable (…). Alors, que faire? Je l’ignore, la défense tardivement opposée à la conyinuattion de la course Paris – Madrid n’étant pas unne solution, pour ce motif que les choffurs déçus essayeront de se rattraper, et finiront par traer en détail les malheureux qu’ils n’ont pas réussi à ecraser en gros”³⁷

Lo cierto es que visto con imparcialidad, los más de cuarenta muertos y las decenas de heridos justificaban la suspensión, el pánico de los políticos y hasta, en cierta medida, las críticas de los “anti –automóviles”. La París-Madrid había explotado en la cara de los organizadores, que no podían haber previsto un desenlace peor. Aparte de los espectadores inocentes – que por cierto, hoy siguen muriendo de tanto en tanto en las pruebas del tipo “rally” – la afición francesa perdió personajes de la talla de Marcel Renault o Lorraine Barrow, y sobre todo, la confianza de los gobernantes.

³⁷ Rochefort, Henri. “Massacres organisés”, “L’Intransigeant”, París, 23 de mayo de 1903, pp. 3.

Tras un breve periodo de unos días de reflexión, los miembros del ACF se reunieron para organizar la participación francesa en la Copa Gordon Bennett. Por aquel entonces, existían más de 150 marcas de automóviles en Francia, y 25.000 personas dependían de esta nueva industria. El automóvil producía en los franceses una fascinación que derivó en una afición multitudinaria que empujó la industria francesa del automóvil a la cabeza de la producción mundial, hasta la brusca irrupción de la industria norteamericana. Ni la París–Madrid, ni otros desafortunados episodios en los que el automóvil fue protagonista, como la Banda de Bonot, pudieron frenar la pujanza de esta afición.

“Décriez dans la rue, villipendés dans les journaux, attaqués au Parlement, l’automobile et le sport vont faire face. Il y va, non seulement de l’avenir des courses, mais la pérennité de nombreuses entreprises, sous – traitants et autres. C’est d’ailleurs en s’apuyant sur l’aspect social de la chose que M. Combes, non sans habileté ou rouerie politiciennes, sut apaiser ceux que le marquis de Dion a appelé les “vociferants” ... Événement impensable quelques semaines plus tôt, n’allait-on pas voir de Dion réaliser una sorte “d’union sacrée” avec M. Combes Politiquement, tout pourtant les séparait. Le bon sens debatió quand même prévaloir. Bien sûr, rien ne fut oublié ni résolu en un tour. Après avoir salué la mémoire des disparus, dénoncé les dangers de la vitesse et, apparemment maintenu ses interdictions, M Combes en vint à évoquer l’avenir en annonçant la création d’une Comisión extra – parlementaire chargée “de prendre toutes mesures utiles pour la circulation (sic) des véhicules à motear”. En clair, la course quant au fond était sauvée, il restait à en redéfinir la forme.”³⁸

Pero ¿y en España?. Aquí apenas malvivían tres o cuatro pequeñas firmas automovilísticas, y la afición estaba solamente sostenida por el Rey Alfonso XIII, el “primero de los conductores”, y los decididos miembros del RACE. Crónicas como la de Ángel Ganivet, desde luego, no ayudaron:

“No parece sino que la casualidad, una casualidad providencial, ha revestido la venerable figura de nuestro Hidalgo Manchego, y montada en su fantástico Rocinante se ha colocado en la frontera para no dejar pasar a la monstruosa legión de endriagos y véstiglos que venían del Norte, destrozándolo todo”³⁹

Al margen de anecdóticas ilusiones, lo cierto es que todas las fábricas españolas de automóviles que entonces estaban activas cerraron en menos de un año, y que la devastadora corriente pública en contra del automóvil arrinconó, en cierta medida, a la afición. El RACE tuvo que limitarse a organizar pequeñas carreras en cuesta, o pruebas de habilidad, sin demasiada repercusión para no despertar a la legión de enemigos del automóvil. Una legión que encontraba excusas en los menores incidentes, como el que sufrió el monarca durante una de sus excursiones. Durante cinco años, en España no se pudo – o no se debía – celebrarse una carrera de entidad internacional.

Poco después de suspenderse la París-Madrid cerraban sus puertas las firmas automovilistas J. Castro (diciembre de 1903), Anglada (agosto de 1904) y Hormiguer, (1904) y suspendían sus proyectos Sandfor, Bons, o Fénix. De un plumazo, toda nuestra industria automovilística desapareció. Las ilusiones puestas en el triunfo que suponía el gran espectáculo de la París – Madrid se quedaron en Burdeos, y con ellas el progreso. No resulta difícil establecer una relación causa – efecto, habida cuenta la línea temporal. La industria española del automóvil nunca se repuso de este golpe. De las cenizas de J. Castro se levantó, como una excepción a la regla, la Hispano-Suiza.

³⁸ Moity, Christian. *“Les Précurseurs de la Formule 1 (1895 – 1949)”*. Boulogne (Francia), ED ETAI. 2.000. pp 16.

³⁹ Ganivet, Ángel. *“La Carrera de la Muerte”*. *“Blanco y Negro”*. Mayo de 1903.



El Mors 70 HP de Fernand Gabriel, vencedor en la primera y única etapa de la París-Madrid, a una media superior a los 103 km/h

Como dice Emilio Polo en su obra sobre los inicios de la Hispano-Suiza: *“Otra vez la mala estrella aparecía en los destinos de nuestro desdichado país, pues el frustrado acontecimiento que podría haber sido un importante espaldarazo para las incipientes industrias supuso por el contrario un durísimo golpe, sirviendo de argumento contundente a los enemigos de las máquinas y del progreso. Una oleada de críticos acaparó los periódicos nacionales, con firmas incluso tan prestigiosas como las de Ángel Ganivet o Rubén Darío”*⁴⁰.

Merece la pena que hagamos una somera descripción técnica del coche vencedor, el Mors de Gabriel, que había logrado una media cercana a los 95 km/h en los 552 que separan París de Burdeos. El motor era un cuatro cilindros en V, con unas cotas internas de 145 x 175 mm, una cilindrada total de 11.559 cc, y una potencia de unos 120 HP. Las válvulas de admisión estaban comandadas por varillas, mientras la de escape lo era por empujadores. Su chasis era de acero, con una vía de 2,60 y un paso de rueda de 1,45. Las ruedas, por supuesto, eran de radios de madera, con medidas de 870 x 90 delante y 920 x 120 detrás. Lo más llamativo de este coche, inscrito con el número 168, era su carrocería de formas aerodinámicas, que le valió los apelativos del “Torpedo” o el “Delfín”. Su velocidad punta superaba los 150 km/h. Esta descripción hará ver al lector lo lejos que queda la imagen que hoy se tiene en general de los automóviles de esta época, pequeñas tartanas que se arrastraban a velocidades irrisorias petardeando y averiándose cada poco.

Para terminar, conviene analizar las causas del desastre. Evidentemente fueron varias y no una sola, como algunos han pretendido apuntar, siendo eficazmente replicados por investigadores serios:

*“A ese exceso de velocidad se va a atribuir – sin que sea esa la verdadera razón – el origen de la catástrofe que supuso la suspensión de la carrera París–Madrid celebrada en mayo de 1903, una tragedia que realmente obedeció a la imprudencia del público”*⁴¹.

⁴⁰ Polo García, Emilio. *“Los Orígenes de una Leyenda 1899 – 1915”*, Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 63.

⁴¹ Roca Maseda, Ramón. *“Los Comienzos del Automóvil”*. *“Humanismo y Automóvil”*. Madrid, Ed Fundación Luike, 1999. pp 21.

Algunas de ellas fueron señaladas en la época, aunque claramente ocultas por la tremenda pasión de su autor, Domingo Támara, pionero del periodismo del motor en España, y uno de sus más encendidos defensores. Cuando poco más tarde escribió la crónica de la Gordon Bennet, no pudo resistirse a introducir algunos comentarios sobre la desdichada París - Madrid.

“Como se ve, se han tomado todas las precauciones que le buen sentido aconseja para evitar toda clase de accidentes y si bien reconocemos que no es lo mismo el cubrir y cuidar los 200 kilómetros de la presente carrera (la Gordon Bennet), que los 1.219 kilómetros de la París ó ni siquiera los 552 de París Burdeos, también creemos que en la vecina República hubo un exceso de confianza que se tradujo en un defecto de vigilancia que ha dado lugar a la mayoría de las desgracias. Diganlo si no la mayoría de los corredores heridos; todos están de acuerdo en que su accidente fue debido ya al evitar un atropello de una persona en el camino, un perro, etc. Estamos firmemente convencidos que si se hubiera seguido la carrera, el número de desgracias acaecidas en España hubiera sido casi nulo y desde luego menor que el acaecido en Francia, y esto no hubiera sido debido al mejor estado de las carreteras, que están poco más o menos tan bien conservadas como las francesas, sino al gran lujo de precauciones tomadas, debido a las poderosas iniciativas del Real Automóvil Club de España, que no perdonó ni medio ni gasto a fin de lograr la mayor seguridad posible, y así pocas carreras se habrán hecho en que el trayecto haya sido tan bien custodiado como el trayecto Behovia –Madrid”⁴².

En conclusión, a nuestro juicio las causas de la altísima mortandad podrían resumirse en los siguientes puntos:

1 – La evolución de los automóviles fue verdaderamente impredecible. Los “Grandes Monstruos”, como se ha dado en llamar a estos automóviles de carreras, contaban con potencias de más de cien CV, y alcanzaban velocidades punta superiores a los 150 km/h. Pero la evolución se había centrado fundamentalmente en los propulsores: los bastidores, los frenos, la suspensión, la dirección... continuaban siendo iguales que poco antes, cuando los coches no alcanzaban los cien kilómetros hora. Los “Grandes Monstruos”, en consecuencia, eran muy difíciles de pilotar, exigían un enorme esfuerzo físico, y apenas permitían margen de error a sus pilotos.

2- También puede decirse que los automóviles habían evolucionado mucho más que las carreteras, que continuaban siendo de tierra y cal apisonada, poco más que caminos de herradura de mayor o menor anchura. Los automóviles no contaban apenas con agarre y, sobre todo, levantaban un tremendo polvo que dificultaba claramente la visión. A este respecto, la salida, que se produjo con una distancia de un minuto entre cada participante, se mostró claramente como un error, ya que salvo el primero, todos tenían inmediatamente delante a otro vehículo levantando polvo.

3– Los espectadores. Como Domingo Támara comentaba, muchos de los accidentes – aunque no todos – estuvieron provocados por imprudencias de los espectadores. Para una persona de principios del siglo XX resultaba muy difícil asimilar el concepto de la velocidad que estos vehículos alcanzaban. Acostumbrados a ver carros y carretas de tracción animal, o ciclistas, en muchas ocasiones se plantaban en medio de la carretera y no se apartaban hasta que ... era demasiado tarde. No menos fueron los que cReyerón que les daba tiempo a cruzar.

⁴² “El Automovilismo Ilustrado” nº 88, 30 de junio de 1903. pp 202.

4– Quizá deberíamos incluir en este apartado la “inocencia” del hombre de aquel tiempo, ilusionado con un progreso demasiado rápido. A este respecto resultan reveladoras las palabras de Charles Jarrot, como ya se ha mencionado, uno de los mejores pilotos de aquellos años:

*”The glorious uncertainty of everithing, capped by the intoxicating exhilaration of speed, would fascinate the most hardened sceptic. But these racing conditions are disappearing, and in the measure that they cease to exist so does the sport of motor racing decline. The terrific speeds of the latter day’s hard fought races and the deplorable disaster of Paris – Madrid ended what need never have been ended had there been ordinary foresigth shown in the organization of these events; and the only form of motor racing now possible is that which is confined to a circuit which the cars have to travel round and roun to complete the distance”*⁴³

3.3 CONTEXTO SOCIO – POLÍTICO ESPAÑOL EN 1904.

El Desastre del 98 supuso en la política y la sociedad española un revulsivo que afectó en cierto modo a todos los españoles. Entre 1898 y 1902 se produjo un replanteamiento total, y muchos fueron los intelectuales y políticos que meditaron sobre el pasado de España, sus estructuras sociales, económicas y morales y otros presupuestos que pudieran incidir sobre el desarrollo del país.

Políticamente, este periodo de cuatro años se enmarca entre dos fechas claves: la ya mencionada derrota en la Guerra Hispano–Americana y la coronación de Alfonso XIII. Podríamos resumir esos cuatro años como de cierta incertidumbre, fundamentalmente por la desaparición de los dos cabezas de partido de los dos grandes grupos que se alternaban en el poder: por un lado, Cánovas del Castillo, asesinado en 1897, dejó huérfano al Partido Conservador. Por otro lado Sagasta dejó la política en 1902, muriendo poco después.

Estas dos grandes figuras, que se habían alternado pacíficamente en el Gobierno de la nación durante veinticinco años, desaparecieron de modo muy distinto, aunque sin embargo produjeron pareja confusión en sus respectivas formaciones. Francisco Silvela se puso al frente del Partido Conservador, contando en un comienzo con el apoyo de las máximas figuras de su partido, como Fernández Villaverde, Polavie-



Tras la derrota sufrida en la Guerra de Cuba el país necesitaba recuperar prestigio internacional. El Rey Alfonso XIII empleó sus relaciones familiares con otras monarquías europeas. En la foto, el monarca español conversando con Guillermo II de Alemania a bordo del Giralda, en el puerto de Vigo.

⁴³ Jarrot, Charles. “Ten Years of Motors and Motor Racing”. Londres, Ed L Grant Richards, 1906. pp 26.



La visita del Primer Ministro Antonio Maura y del Rey Alfonso XIII a Cataluña fue tomada por los regionalistas como un desafío, pero logró aplacar los ánimos en buena parte de la sociedad catalana.

ja o Eduardo Dato, aunque no tardaron en aparecer las disensiones.

En el Partido Liberal Sagasta asumió su último gobierno – 1901–1902 – aunando a las figuras más destacadas, como Moret, Almodóvar del Río, el Duque de Veragua, Romanones o Miguel Villanueva. Tanto en uno como en otro partido figuras nuevas pugnaban por iniciar una nueva etapa, ahondando en los presupuestos democráticos para dar paso a una nueva etapa de regeneración de la misma Restauración.

El 17 de mayo tuvo lugar la coronación de Alfonso XIII. Ese mismo día cumplía la mayoría de edad, es decir, dieciséis años. Según la Constitución de 1876 el Rey contaba con amplios poderes, según el concepto de “co-soberanía” bajo el que se había alumbrado tal documento legal. Educado para ser monarca, Alfonso XIII decidió desde el primer momento no permanecer ajeno a los acontecimientos, despertando con ello recelo en unos y entusiasmo en otros. En lo que se refiere al automóvil, el tema principal de este trabajo, la afición de Alfonso XIII por las cuatro ruedas suscitó agrias polémicas, debates al más alto nivel y supuso el más claro apoyo institucional a la industria.

3.3.1 El Regeracionismo

Los primeros meses del reinado de Alfonso XIII fueron también los últimos del gobierno de Sagasta. En este tiempo se hizo patentes algunas de las disensiones dentro del Partido Liberal, como la marcha de José Canalejas, que abandonó primero el Gobierno y luego fue expulsado del partido, para acabar fundando su propia formación. Los problemas se acumularon, comenzando por la secularización, y prosiguiendo por el regionalismo catalán y las relaciones laborales, hasta que el 10 de noviembre Sagasta se vio obligado a una profunda crisis de gobierno, que de poco sirvió, porque el 3 de diciembre las Cortes se pusieron en contra, y el Rey llamó a Francisco Silvela a tomar el poder.

Se inició así una etapa que ha sido dada en llamar la de las “Crisis Orientales”, en clara alusión al Palacio de Oriente, residencia oficial del Rey. La razón es la rápida sucesión de gobiernos, tanto durante el mandato conservador (1902 – 1905) como durante el liberal que le siguió (1905 – 1907). En el primero, que es el que nos atañe ahora, hubo cinco gobiernos: Silvela (diciembre de 1902 a julio de 1903) Fernández Villaverde (julio de 1903 a diciembre de 1903), Maura (diciembre de 1903 a diciembre de 1904), Azcárraga (diciembre de 1904 a enero de 1905) y Fernández Villaverde (enero de 1905 a junio de ese mismo año).

Las diferencias en el Partido Conservador comenzaron fundamentalmente por los dos modos de ver la “Regeneración” de dos de sus principales figuras: por un lado Silvela

soñaba con mejorar las obras públicas, el sistema educativo y, sobre todo, modernizar el ejército y reconstruir la Armada. Fernández Villaverde, por su parte, soñaba con reconstruir... la Hacienda Pública, completamente devastada, como ya hemos mencionado en capítulos anteriores, y apuntillada tras los grandes gastos de la Guerra de Cuba. Por otro lado la figura de Antonio Maura, polémico por su afán democratizador y protegido de Silvela sembró la alarma entre algunos sectores del partido. Antonio Maura, Ministro de Gobernación, luchó por erradicar el caciquismo y su "*Ley de Administración Local*" fue vista con muchas reservas dentro de la formación. La "revolución desde arriba", que trataba de hacer el político mallorquín trajo a la vez las selecciones más limpias hasta entonces (26 de abril y 9 de mayo), aunque hubo claras diferencias de trato entre sus seguidores y los viejos conservadores, y el mayor triunfo hasta entonces de la Unión Republicana. Si bien el éxito de los republicanos fue relativo (36 escaños, frente a 230 de los conservadores y 93 de los liberales) alertó gravemente a muchos de los monárquicos, y no faltó quien atribuyó la caída de Silvela al disgusto de la Reina Madre por estos resultados.

Aunque el mismo Silvela desmintió una y otra vez tales rumores, el apelativo lanzado por un artículo de *El Liberal* caló de tal manera que las "crisis orientales" fueron sucediéndose en la prensa y los comentarios de la sociedad.

Tras la renuncia de Silvela, el encargado de formar gobierno fue Fernández Villaverde, que trató de integrar a los "silvelistas" como Maura y contaba de hecho con el apoyo de éste. El tema de la "trama palaciega" salió a relucir incluso en las Cortes, donde Silvela una vez más desmintió los rumores, confesando el agotamiento de su proyecto y su desencanto personal:

*"Hoy por hoy, el país no quiere escuadra, no quiere Ejército, no quiere instrucción pública..."*⁴⁴

Tal es así que Silvela anunció su retirada de la política, dejando en apariencia el campo despejado para Fernández Villaverde. El comienzo del gobierno de éste se vio pronto dificultado por la agitación social: el 2 de agosto fueron los sucesos de Alcalá del Valle, y en octubre la huelga de Bilbao. Otro frente fue la aprobación de los presupuestos, muy austeros, como cabría esperar en Fernández Villaverde, pero con concesiones a Maura o a Gasset. Aunque en principio el partido en el gobierno aceptaba a Fernández Villaverde, lo cierto es que la figura de Maura crecía a pasos agigantados, y a medida que avanzaba la legislatura se hizo más patente, hasta desembocar en la crisis de gobierno de 5 de diciembre, en la que el Rey optó por la salida más lógica, dando la jefatura del gobierno a Antonio Maura.

Antonio Maura llevaba como proyecto estrella personal la "*Ley de Administración Local*", que sin embargo no llegó a aprobarse por la urgencia de "apagar otros fuegos". Salvado el escollo de la aprobación de los presupuestos, no tardaron en aparecer el problema del padre Nozaleda y el de la visita del Rey a Barcelona. En el caso del primero, el nombramiento para la diócesis de Valencia encendió a los liberales, desde Canalejas a Romanones, que veían en el dominico – antiguo obispo de Manila – el símbolo de los errores eclesiales en las colonias, así como la falta de dignidad de los católicos, que eran capaces de traicionar a España para servir a Roma. Maura gustaba de la confrontación, hasta el punto de que Vega de Armijo declaró "*no parece sino que Maura se complace en encender hogueras junto a grandes almacenes de pólvora*⁴⁵". Maura no usó precisa-

⁴ Sánchez Mantero, Rafael y Montero, Feliciano. "*Historia de España, Revolución y Restauración*", Madrid, Ed. Espasa Calpe SA, 2004. pp 135.

⁴⁵ Seco Serrano, Carlos. "*La España de Alfonso XIII*". Madrid, Ed Espasa Calpe SA, 2002.

mente el tacto que se esperaba de un político al uso, y dijo que el obispo entraría en su diócesis *“aunque fuese preciso rodearlo de bayonetas”*⁴⁶.

Afortunadamente, Nozalada prefirió renunciar a la mitra, cerrando el engorroso asunto. Tras este problema, llegó el de los suplicatorios, durante los primeros meses de 1904. Tanto en un caso de delitos comunes – el diputado Bañón – como en varios “delitos políticos” (Blasco



“La carga”, de Ramón Casas, refleja la conflictividad social del momento.

Ibáñez, Soriano, Lerroux, Nougués y otros). La resolución de este problema de nuevo suscitó encendida polémica en la cámara, por la concesión o no de los suplicatorios. Aún en pleno debate llegó la cuestión de los encausados por los sucesos de Alcalá del Valle, en los que se había agredido a agentes de la Guardia Civil y se quemó el archivo municipal. La izquierda acusaba a la Guardia Civil de lograr confesiones mediante tortura, organizando una campaña que alcanzó nivel internacional. Para salvar el problema Maura ordenó la liberación de los detenidos, sin lograr con ello acabar con el problema, que coleó durante algún tiempo.

Y para terminar, en abril Maura anunció la visita del Rey a Barcelona, despertando la cólera de los regionalistas, los republicanos y otros descontentos. En realidad a estas alturas el Rey había visitado casi todo el país, y no acudir a Barcelona suponía reconocer *“de hecho, la existencia de un Estado – un Estado republicano – al margen del estado “oficial”; o aceptar implícitamente que Cataluña – el catalanismo – confundiese a la Corona – España – con Castilla”*⁴⁷

En ambos casos – el de Maura y el de Alfonso XIII – se trataba de una apuesta muy arriesgada. En Barcelona, además de un movimiento obrero bastante potente, las fuerzas políticas dominantes eran la Liga Nacionalista y la Unión Republicana de Lerroux, a los que se sumaban los numerosísimos votantes carlistas, terceros en las elecciones provinciales de 1903, y que por supuesto también eran hostiles a Alfonso XIII.

El Rey se presentó en su caballo, sin séquito ni escolta, y con ello desconcertó a los enemigos y animó a sus seguidores, que finalmente, según las crónicas, fueron muchos y entusiastas. Maura, por su parte, decidió dirigir sus elogios a los industriales y comerciantes, obligando a los regionalistas a aparcarse su planeada indiferencia. Su líder, Cambó, optó por el diálogo y esto desembocó en la salida de la Liga de los más intransigentes, que poco más tarde fundaron la Esquerza Republicana.

La parte negativa de esta visita fue el primer atentado contra la vida de Antonio Maura, cuando un supuesto anarquista le asestó una puñalada en el pecho que, afortunadamente, no resultó grave.

En el contexto internacional España trataba de recuperar prestigio, si bien la negociación para el reparto de Marruecos con Francia e Inglaterra llevaba a nuestro país

⁴⁶ Seco Serrano, Carlos. *“La España de Alfonso XIII”*. Madrid, Ed Espasa Calpe SA, 2002.

⁴⁷ *Ibidem*.

por unos derroteros que no parecían los más idóneos, primero por lo secreto de las conversaciones, y segundo porque algunos de los responsables políticos pensaban, y quizá con razón, que suponía meterse en otra aventura colonialista para la que España estaba escasamente preparada.

El programa de Maura era realmente ambicioso, pero a lo largo del año las diferencias dentro de su propio partido se hicieron cada vez más patentes, mientras la situación social se veía perturbada por las malas cosechas de aquel año. El fin de su gobierno llegó tras un claro enfrentamiento con el Rey por el nombramiento del Jefe del Estado Mayor del Ejército. Mientras el Ministro de la Guerra, Arsenio Linares, proponía al general Loño, el Rey se decantó por el general Polavieja, por el que sentía una especial predilección la Reina Madre. Así las cosas, el asunto acabó con la dimisión de Maura, en los estertores de este año de 1904.

No ha faltado quien señalara como causa de esta “Crisis Oriental” al automóvil. En su momento nos detendremos a estudiar por lo menudo esta cuestión, pero lo cierto es que Alfonso XIII era a estas alturas un avezado conductor, de tanto en tanto arriesgado, y esto no resultaba del agrado de la mayoría de sus ministros, que se oponían a que el Rey emplease el automóvil, y mucho menos conduciendo él, a tal punto que esta cuestión llegó a tratarse en el Consejo de Ministros, siendo incluso motivo de discordia entre el monarca y Rodríguez San Pedro. En realidad, en estos asuntos parece ser que la actitud de Alfonso XIII fue la de escuchar las “reprimendas”, asegurar que sería prudente... y luego hacer caso omiso. De cualquier modo, no puede situarse tan banal asunto como causa de la caída del Gobierno.

3.3.2. Conflictividad social. La creación de la federación obrera

En el anterior capítulo vimos la moderada y desigual expansión del movimiento obrero en España durante el final del siglo XIX. Es precisamente cuando arranca el siglo XX cuando estos movimientos comienzan a organizarse y a iniciar sus protestas. Y fue en Barcelona, la ciudad industrial por excelencia, donde más rápido y con más fuerza tomaron forma. En 1902 existían en la Ciudad Condal once sociedades obreras. Como respuesta, los patronos se organizaron en otras sociedades como la de Industriales Mecánicos, fundada en 1900.

A finales de 1901 estalló el primer gran conflicto obrero en Barcelona, cuando los operarios de cerrajería de toda la ciudad se alzaron en huelga para reclamar una jornada laboral de nueve horas, frente a las diez que estaban estipuladas. En días sucesivos se fueron adhiriendo otros obreros metalúrgicos. La respuesta de la patronal fue el mantenimiento de la jornada vigente, así como la creación de una “Comisión de Defensa”. Las posturas se radicalizaron mientras la mediación del Gobernador – primero – y del Ayuntamiento – después – no conducían a nada.

Para el 13 de enero los patronos comenzaron a amenazar con un cierre de las fábricas, con lo que amenazaban no sólo a los huelguistas, sino al propio Estado. El Gobernador se vio obligado a movilizar a la Guardia Civil, hecho que quedó reflejado en el famoso cuadro de Ramón Casas. La situación llegó a tal punto que el Gobernador fue destituido, y los anarquistas comenzaron a capitanear la huelga. El 16 de febrero se dieron 44 mítines en diferentes partes de la ciudad, y al día siguiente proclamaron la huelga general. El Capitán General de la región declaró el estado de guerra, y el Gobierno y las Cortes sancionaron la medida. Sin embargo, la escasa organización obrera hacía muy difícil el mantenimiento de la situación de modo indefinido, a la vez que la temida huelga

general arrastraba a muy pocos obreros, siendo considerada un fracaso en cuanto a su repercusión. Así las cosas, el 25 se terminó la huelga, de la que salieron más fortalecidas las sociedades patronales que las obreras.

Uno de los aspectos negativos fue que los patronos y las “organizaciones de defensa” que montaron, con el permiso resignado de las autoridades militares y civiles, cumplieron aceptablemente su cometido, convenciendo a muchos de ellos de que eran autosuficientes y para nada necesitaban de un Estado “blando”⁴⁸.

Por su parte, los instigadores del movimiento obrero también aprendieron la lección. Hasta 1903 los Congresos de Trabajadores de la Región Española no representaban más de 50.000 afiliados, sin que sirvieran para establecer una verdadera red nacional. Fue precisamente el fracaso de 1902 el que llevó a los anarquistas, verdaderamente reacios a abandonar la iniciativa personal, a fundar en 1904 la Federación Obrera en Barcelona. Con ello trataban de dar un giro que, de algún modo, les llevara a buscar a los obreros a las fábricas, y no a instigar a la lucha mediante grandes gestos. En un principio la Federación Obrera no tuvo una filiación política concreta, encontrándose en sus primeros afiliados a seguidores del socialismo e incluso del republicanismo de Lerroux. Este cambio de estrategia, junto con una publicación del mismo nombre comenzó a dar resultados, y las filiaciones crecieron rápidamente.

La UGT, sindicato oficial del Partido Socialista, contaba en toda España a comienzos de siglo con unos 30.000 afiliados. Mejor organizados, pero menos contundentes, la UGT creció durante el primer lustro del siglo, aunque luego comenzó una rápida decadencia que veremos en su momento.

3.4 LEGISLACIÓN ARANCELARIA EN 1904.

En las fechas en las que situamos el nacimiento de la Hispano-Suiza las tasas de importaciones se regían por el Arancel Cambó de 1891. Éste vino a sustituir al Arancel Figueroa, netamente liberal, y retornó a la vía del proteccionismo.

En lo que se refiere a la manufactura mecánica, el Arancel Cánovas resultaba altamente favorable para los intereses de los industriales. No en vano este tema había llevado a la formación de la Asociación de la Industria Siderúrgica en 1889, cuyo fin principal era lograr un cambio en la legislación arancelaria que protegiera a las industrias siderúrgicas y metalúrgicas españolas, tras medio siglo de debacle. En un primer momento estuvieron presentes es esta asociación “La Maquinaria Terrestre y Marítima” y la “Portilla & White”. En realidad la creación de dicha entidad vino dada por la urgencia tras la publicación de un Real Decreto, el 10 de octubre de 1889, para dar información oral y escrita respecto a la política arancelaria y a los tratados de comercio.⁴⁹ Los metalúrgicos no tardaron en abandonar la asociación, por discrepancias con los siderúrgicos, pero en el fondo los intereses de unos y otros estaban demasiado ligados como para no apuntar en la misma dirección.

Los días 19 y 20 de mayo se presentaron las conclusiones en el Ministerio de Hacienda: solicitaban mayor protección para hierros y aceros, para las manufacturas me-

⁴⁸ Ramos, G. y Bengoechea, S. “*La Patronal catalana y la Huelga de 1902*”. *Historia Social* N° 5, 1989. pp 77 a 96.

⁴⁹ Sáez García, Miguel Ángel, y otros autores, “*Aranceles e industria*”. “El arancel de 1891 y sus repercusiones sobre el desarrollo de la industria española”. Bilbao, Fundación BBVA, 2007. pp 128.



Los Talleres Nuevo Volcano, junto a la Maquinaria Terrestre y Marítima y otras empresas, tuvieron un peso importante en el cambio arancelario de 1904.

cánicas y la supresión de tarifas especiales para las compañías ferroviarias y empresas de obras públicas.

En los meses siguientes hubo conversaciones, que volvieron a unir a los metalúrgicos y siderúrgicos, logrando una pauta en sus reivindicaciones: a mayor transformación, mayores aranceles, beneficiando tanto el refinado del acero y sus derivados como las construcciones mecánicas. Además de La Maquinaria Terrestre, se sumaban a la unidad los Talleres

Nuevo Vulcano y la totalidad de la industria armera de Eibar (Guipúzcoa).

Tras un duro año de negociaciones, se logró incrementar los aranceles de la siderurgia en un 33% de media, diferenciándose entre diferentes productos de mayor o menor valoración y consumo. Los metalúrgicos lograron incrementos espectaculares en casi todas las partidas, salvo en algunos puntos relacionados con el ferrocarril.

En principio, el Gobierno se reservaba la capacidad de establecer tratados bilaterales con otras naciones para rebajar estos aranceles. Pero afortunadamente para los sectores implicados tanto Francia como Alemania impulsaron en las décadas siguientes un fuerte proteccionismo, que derivó en la incapacidad de los gobiernos españoles de llegar a acuerdos que hubieran perjudicado a los metalúrgicos.

Comparación de los aranceles de 1882 y 1891 con las propuestas presentadas en la reforma arancelaria de 1890 (clase undécima del arancel)

<i>Partidas</i>	<i>Arancel de 1882</i>	<i>Propuestas</i>		<i>Arancel de 1891</i>
		<i>Sección</i>	<i>Comisión</i>	
Máquinas agrícolas	0,95	17,00	14,00	14,00
Motores de todas clases con ó sin caldera, y las calderas sueltas	2,40		18,00	18,00
Locomotoras, locomóviles y máquinas para la Marina, con sus calderas o las calderas sueltas	2,40		28,00	28,00
Placas giratorias para locomotoras, vagones y carruajes, carros transbordadores, grúas, etc.	8,00	13,50	13,50	15,00
Carruajes de todas clases para viajeros en ferrocarriles y las piezas de madera concluidas para ellos	37,90	36,00	36,00	36,00
Vagones, furgones y vagonetas de todas clases para ferrocarriles, las vagonetas para minas....	10,85	23,00	23,00	23,00
Carruajes de todas clases para tranvías y las piezas de madera concluidas para los mismos	37,90	58,00	58,00	58,00
Embarcaciones de casco de hierro o de acero, y las de construcción mixta, de cualquier cabida	12,50	35,00	25,00	35,00

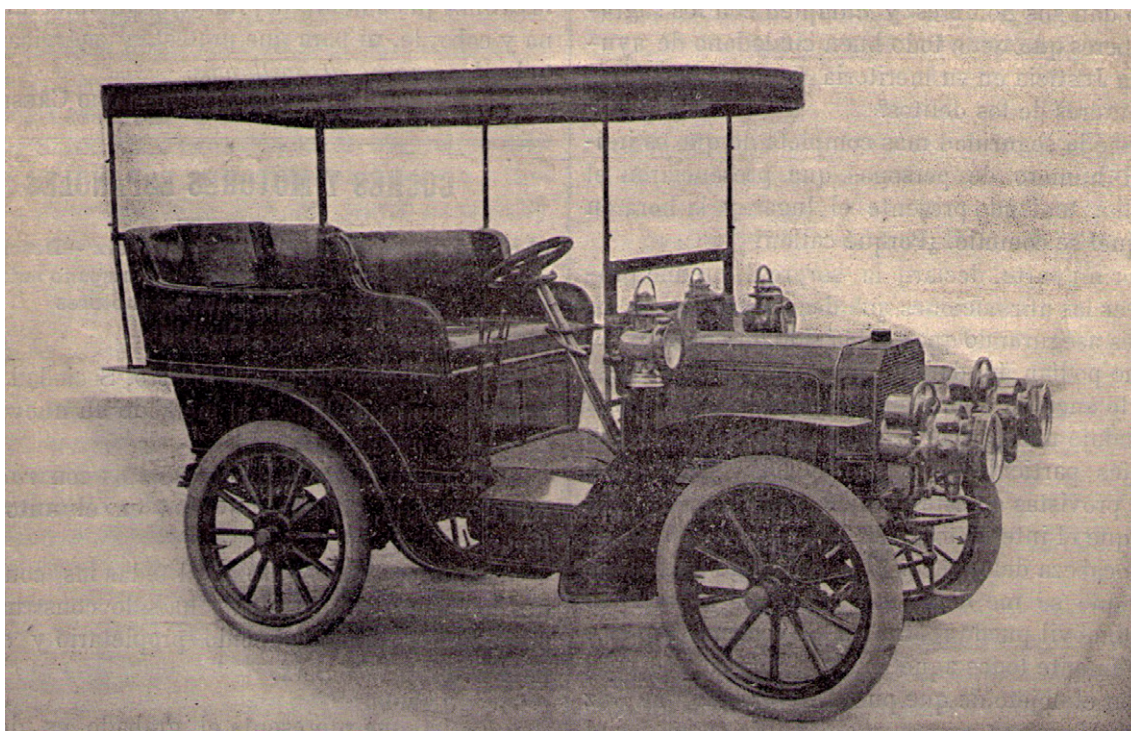
Fuentes: *La Reforma arancelaria* (1890) Martínez Alcubilla (1882-1892).

3.5 DISPOSICIONES FINANCIERAS FUNDACIONALES DE LA HISPANO-SUIZA.

Hemos expuesto la breve singladura de la J. Castro, y sus intentos por continuar con la empresa buscando nuevos socios capitalistas, hasta llegar a la quiebra en el mes de marzo de 1904. A estas alturas, y pese a que el señor Castro ya no podría sacar rendimiento de sus esfuerzos, éstos estaban a punto de dar frutos: entre los convencidos de la viabilidad de una constructora de automóviles estaba Francisco Seix y Zaya, que ya había adquirido dos de los vehículos diseñados por Birkigt y creía en él como ingeniero. Seix había intervenido a favor de la empresa en su círculo de amigos y financieros, y aunque la ayuda se demoró, lo cierto es que había convencido a algunos. Entre ellos estaba Damián Mateu, conocido en Barcelona como “Mateu el de los ferros” por dedicarse al suministro de éstos, y como tal reunía además la condición de acreedor de J. Castro, siendo uno de los más perjudicados por la quiebra de la empresa.

Damián Mateu no era entonces ni sería un apasionado del automóvil en el sentido que se suele dar a éste. No disfrutaba conduciendo, como Seix o Alfonso XIII, por poner dos claros ejemplos. Pero comprendió desde el principio lo que el automóvil representaba, y desde entonces se convirtió en un ferviente defensor del más claro signo de progreso que alumbró el tiempo que le tocó vivir. Era progresista y emprendedor, y tras estudiar las posibilidades del proyecto de fabricación de automóviles, decidió lanzarse a ello, secundado por un grupo selecto de personas capaces.

Además de contar con el ingeniero Birkigt, en cierto modo imprescindible en esta aventura, Mateu y su gente vieron muy rápido el talón de Aquiles de los dos intentos previos: era necesario contar con un capital importante que garantizara el desarrollo de la industria, a la vez que una política comercial que garantizara las ventas de lo producido. Para lograr el primero de estos fines en abril de 1904 se publicó una memoria que reproducimos en su parte fundamental textualmente:



Francisco Seix, admirador de Birkigt, amigo de Mateu y cliente de J. Castro inició las negociaciones para la fundación de la Hispano-Suiza. En la foto, el J. Castro de Francisco Seix.



Damián Mateu y Bisa, la mente empresarial sobre la que se cimentó la Hispano-Suiza.

“Las innumerables ventajas que todo medio rápido y fácil de transporte de personas y mercancías implica para las necesidades del tráfico y comercio y para las legítimas exigencias de la vida del Sport, que es signo de progreso y de cultura, han originado un extraordinario desarrollo de la fabricación de automóviles en Francia, Bélgica, Alemania, Inglaterra, Suiza, Italia, Estados Unidos y otras naciones.

Recibidos en España con simpatía y favor estos nuevos carruajes mecánicos, que han alcanzado un grado extremo de sencillez y de perfección, se movió la fecunda iniciativa privada, no muy diligente ni vigorosa, por desgracia, entre nosotros, para ensayar en Barcelona la fabricación de automóviles, buscando el provecho legítimo de la aplicación de los capitales en la implantación de la nueva industria

Después de vencidas las dificultades de carácter técnico y práctico que ofrecen la instalación y funcionamiento

de una industria nueva, resultado de lecciones y experiencias costosas, la sociedad “J. Castro en Comandita”, con la denominación de “Constructora Hispano – Suiza de automóviles”, ha logrado construir, bajo la inteligente dirección del ingeniero suizo D. Marcos Birkigt, unos coches automóviles de diez y catorce caballos, que por la solidez y resistencia del mecanismo, por sus marchas rápidas y bien graduadas, por su elegancia y muy particularmente por haber logrado suprimir en ellos la trepidación, convirtiéndolos en los más silenciosos que actualmente se construyen, compiten con los de las más acreditadas marcas extranjeras.

Obtenido este resultado, según puede comprobarse en varios automóviles construidos por dicha Sociedad que en Barcelona existen, y como enseñanza fructuosa del mismo, la sociedad “J. Castro en Comandita” al aquilatar concienzudamente el aspecto comercial de la industria, ha llegado a la conclusión de que el buen éxito de la empresa había de hallarse, por modo positivo, en una explotación en mayor escala que la que consenten actualmente sus elementos industriales y económicos, á fin de que, sin aumento sensible en los gastos generales del negocio, logre una mayor producción, que, abaratando el coste de los automóviles, facilite el sostenimiento de la competencia extranjera y deje un sobrante líquido remunerador

Constreñida por este motivo la sociedad “J. Castro en Comandita” a cesar resignadamente su negocio, con el orgullo legítimo de haber dado, con hermoso ejemplo, vigoroso impulso a la industria española, necesitada de nuevas orientaciones y aplicaciones que la modernicen, la Comisión que suscribe, bien penetrada de los antecedentes y factores atendibles, ha juzgado empresa, además de lucrativa, digna y patriótica, constituir una Sociedad anónima que se dedique resuelta y valientemente, con capitales adecuados, a la fabricación de automóviles, en la seguridad de que los amantes del progreso de este país han de acogerla con entusiasmo.

Asesorada por el experto ingeniero don Marcos Birkigt, que ha ofrecido resueltamente la cooperación de su inteligencia y dilatada práctica en esta industria, se ha estudiado, para proceder con mesura y prudencia, un proyecto de explotación del negocio bajo las bases: primera, de simplificar y reducir al límite los gastos de la fabricación, y segunda, de producir al menos tres automóviles al mes, aunque dando a los talleres y dependencias de la fábrica las condiciones de holgura bastante para que sin grandes sacrificios, puedan dedicarse, ya á la construcción de mayor número de carruajes, si cual es de esperar, la requiere el aumento del consumo, ya á organizar una sección de reparaciones de automóviles, ó de construcción de máquinas y aparatos similares.

Para la realización de estas bases, garantía firmísimo de un negocio próspero, se ha estimado bastante un capital de 500.000 pesetas, del cual se destinaría, como tipos aproximados, á saber: a) 200.000 pesetas a la adquisición de un terreno de 100.000 a 150.000 palmos, en las inmediaciones de la zona industrial de esta ciudad ó pueblos agregados; b) 50.000 pesetas a la construcción de cuadras para talleres y dependencias, dejando espacio holgado para las futuras exigencias del porvenir y sin perder de vista el seguro aumento del valor de los terrenos; c) 170.000 pesetas a la adquisición de maquinaria y enseres y a la compra de mercancías, y d) las restantes desde 240.000 a 500.000 pesetas como capital flotante para la explotación y buena marcha del negocio, según las necesidades del mismo

Los rendimientos de esta explotación, basados en la enseñanza de y experiencia de la sociedad “J. Castro en Comandita”, cuyos elementos técnicos de producción, a saber: máquinas, planos, dibujos, modelos, utillaje, contratos, etc., podrían fácilmente adquirirse y completarse, han de estimarse por lo demás halagüeños. Lo garantizan así los datos, minuciosos y completos, que la Comisión ha recogido y tiene á disposición de las personas que quieran conocerlos, apreciarlos y aquilatarlos

A la luz de estos datos, que no son el cálculo apriorístico, a menudo engañoso, del proyectista entusiasta, sino una enseñanza basada en la realidad positiva de los hechos, la Comisión que suscribe ha estudiado la creación de una Sociedad anónima, con arreglo a un Proyecto de Estatutos que, inspirándose en el ejemplo de trabajos similares, se considera garantía de una buena administración y régimen social y del respeto de los accionistas.

Deseosa de hacer una obra seria, ha estimado la Comisión que la Sociedad no podía formalizarse hasta tener adherido en firme cuando menos, una mitad del capital social, que auxiliado con el generoso ofrecimiento de terrenos hecho por D. Eusebio Güell, si en definitiva puede aceptarse, permita emprender con buen pie y positivas esperanzas de éxito la industria de que se trata

Predicando con el ejemplo, la Comisión espera que los amantes del desenvolvimiento y progreso de la industria española se asociarán al proyecto y se reunirá el capital necesario para su realización adecuada y completa, realizándose una empresa útil, productiva y honrosa⁵⁰”.

De este documento podemos deducir varias premisas:

- 1- La necesidad de capital era tan importante que para ello debían reunirse varios financieros en torno a una sociedad anónima. Con ello se garantizaba, como antes apuntamos, la pervivencia de la fábrica en tanto en cuanto la demanda de automóviles se extendiera.

⁵⁰ “Memoria para la suscripción del capital necesario con vistas a la creación de una nueva sociedad que continúe y amplíe las actividades iniciadas por la empresa de los Sr Castro y Birkigt”.

- 2- La necesidad de abaratar costes aumentando la producción. No deja de resultar curioso, sobre todo si tenemos en cuenta que se atribuye a Ford en buena medida la inspiración de esta premisa industrial. Al margen de que, como ya mencionamos, Raimond Olds la hubiera puesto en práctica mucho antes (el primer Ford T es de 1908), no deja de resultar llamativo que unos empresarios catalanes, ajenos a la industria del automóvil, fueran capaces de fijar así la mirada en el mayor problema que por entonces tenía el automóvil: su precio.
- 3- La clara apuesta por el progreso, muy en contraposición con lo expuesto por muchos de los representantes de la sociedad de la época.
- 4- La confianza depositada desde el primer momento en Birkigt, seguramente obra inicial de Francisco Seix, y que Mateu supo secundar y superar muy rápidamente.

El documento incluía el plan de fabricar una gama con cinco modelos, desde los 10 a los 30 CV, y esto refuerza la impresión de que estamos ante una apuesta muy firme y muy fuerte. Quizá una baladronada, de no hallarse tras ella personas de la solvencia de Mateu y Seix.

Tan convencidos estaba de lanzarse a esta aventura que el día de la constitución de la Sociedad, 14 de junio de 1914, apenas se habían suscrito 162.000 pesetas en acciones. Así pues, el 14 de junio de constituyó definitivamente La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles S.A. ante el notario de Barcelona don Carlos Soldevila. Al día siguiente se estrenó el libro de actas, y en su primera página quedaba clara la organización de la futura empresa:

“En la ciudad de Barcelona, a quince de junio de mil novecientos cuatro

Se reunieron en los bajos de la casa número sesenta de la calle Floridablanca los señores D. Damián Mateu y Bisa, D. Rodolfo Juncadella y Uliva, D. Román Batlló y Suñal, D Tomás Recolóns y Lladó, D. Francisco Seix y Zaya, D. Sixto Quintana y Tuset, D. Martín Trías y Doménech, y D. José Victor Solá y Andreu, que con D. Bernardo Garau y Cávanes, que se encuentra ausente de esta ciudad, forman el Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles, con arreglo a escritura pública...”⁵¹

El Consejo de Administración quedó constituido del siguiente modo:

Presidente: Damián Mateu

Vicepresidente: Francisco Seix

Secretario: Martín Trías

Administrador: Enrique Trías

Director Técnico: Marc Birkigt.

El contrato con Birkigt le asignaba 500 pesetas mensuales (un sueldo verdaderamente alto para la época), así como una participación de un 10 por ciento de los beneficios líquidos sociales. A su vez, el ingeniero traspasaba a la sociedad las patentes de invención ya adquiridas, así como todas las que obtuviese mientras desempeñaba su cargo.

⁵¹ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1904. pp1.

Desde ese mismo día la nueva Hispano-Suiza desplegó una actividad verdaderamente importante, que muy pronto dio resultados. Para empezar, se adquirió una pintura del conocido artista Ramón Casas (concretamente *La Dama del Visón*) que contaba con un motivo automovilístico, y que sirvió de base para toda una campaña publicitaria. Seguidamente se trabajó en buscar una red de distribuidores. Para el anecdotario queda que el primer Hispano-Suiza fue vendido en Argentina, siendo adquirido por el señor Ciriaco Irigoyen, que además adquirió la representación de los coches de la firma para un país tan pujante como era entonces aquel.

También se realizaron actuaciones para acudir al Salón del Automóvil de París, aunque la premura de tiempo finalmente lo impidió. Antes de concluir el año se habían vendido cuatro automóviles.



Marc Birkigt, el ingeniero suizo padre de la tecnología empleada en la Hispano-Suiza.

3.6. LA TÉCNICA EN LOS ORÍGENES DE LA HISPANO-SUIZA.

La idea general que se tiene de la técnica a comienzos del Siglo XX es que ésta era muy rudimentaria, poco más que el trabajo de un herrero. Sin embargo, esta es en realidad muy poco acertada; a estas alturas algunos ingenieros habían desarrollado muchas de las técnicas que se generalizarían muchas décadas más tarde, como las válvulas en culata, empleadas habitualmente por Bouchet, la refrigeración líquida, la culata desmontable, el árbol cardánico... la mayoría de las configuraciones de motor habían sido probadas ya, e incluso algunas condenadas a desaparecer. Sin embargo, a la hora de poner en práctica algunas de las técnicas más avanzadas los ingenieros, se encontraban con tres problemas fundamentalmente:

- 1 – La resistencia y calidad de los materiales. La metalurgia se encontraba en un estadio muy primitivo respecto a lo que hoy podemos considerar, de modo que algunos intentos, como el de una especie de válvula rotativa de admisión, chocaban con la fragilidad de un material incapaz de soportar el rozamiento hasta el nivel exigido para ser fiable.
- 2 – Las máquinas herramientas disponibles carecían de la precisión necesaria para lograr una mecanización que hubiera permitido mejores engrases o encajes perfectos de las piezas.
- 3 – La fundición, también muy rudimentaria, y realizada en su mayor parte “en arena”, poco precisa en sus resultados finales y que a menudo dejaban en el interior de los componentes bolsas de aire que restaban resistencia a las mismas. Las limitaciones en las técnicas de fundición resultaban a su vez limitaciones en la construcción automovilística, y a medida que la primera avanzó, la segunda pudo hacerlo también.

En el caso de la Hispano-Suiza, en el momento de constituirse heredó de J. Castro los modelos y proyectos en los que Birkigt había trabajado durante los años anteriores.

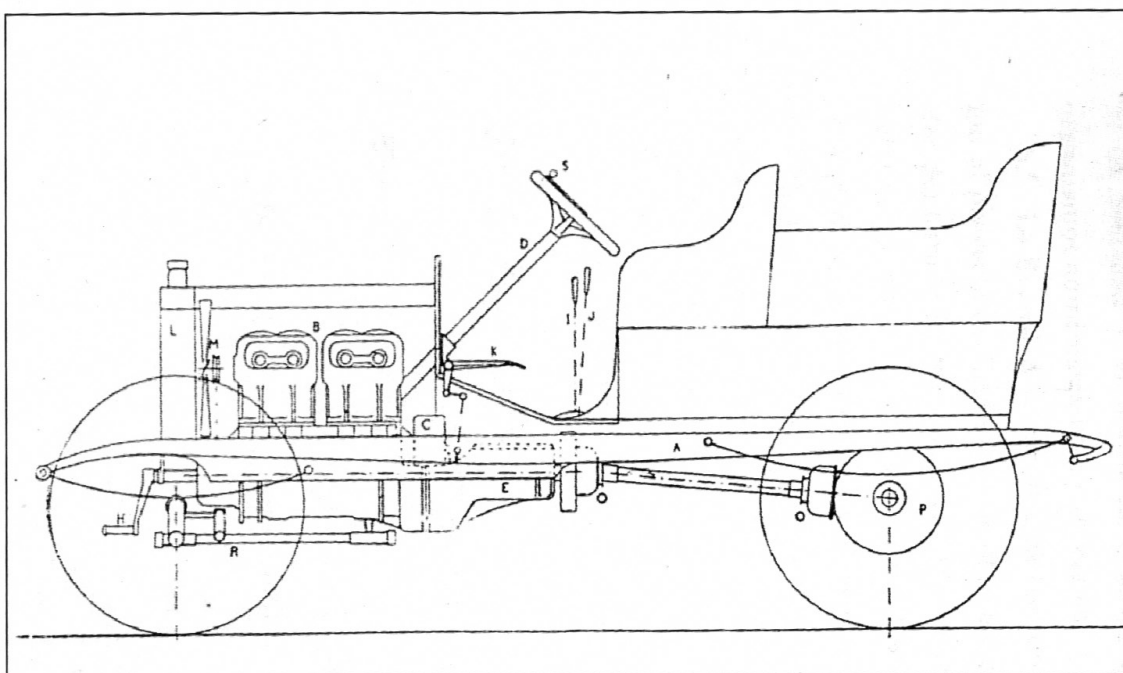
De hecho, y adelantándose a su tiempo, el suizo pensó en una gama de cinco motores que partían del mismo esquema, variando únicamente su tamaño. Las dificultades económicas de Castro retrasaron el lanzamiento de esta gama, que en el periodo 1902 – 1904 sólo vio el nacimiento del más bajo de la serie, el 14 HP.

Sin embargo, este modelo resultó fundamental para el nacimiento de la Hispano–Suiza, ya que su buen funcionamiento acabó por decidir sobre todo a Seix, pero también a los otros socios, por apostar por la manufactura de automóviles.

Esta gama comprendía, como hemos dicho, cinco modelos, todos ellos dotados de motor de cuatro cilindros, con diferentes capacidades: 10, 14, 20, 24 y 30 HP. Las especificaciones técnicas de estas mecánicas no resultaban especialmente avanzadas, pero dichas soluciones estaban muy probadas a estas alturas, ofrecían fiabilidad y un rendimiento más que aceptable.

El motor de cuatro cilindros contaba con dos bloques de dos cilindros de bloque ciego, con válvulas laterales y cámaras de explosión en T. Este sistema, aún resultando más engorroso que el del bloque único, era el adoptado generalmente por la mayor parte de los fabricantes, debido sobre todo a las dificultades que planteaba fundir un solo bloque, garantizando estanqueidad y resistencia. Las válvulas de admisión y escape eran idénticas, de tal modo que podían sustituirse unas por otras y facilitaba la provisión a la vez que rebajaba el coste de estos elementos. Estaban movidas por dos árboles de levas, con distribución por engranajes. El engrase se hacía por goteo regulable, con bomba de aceite, mejorando los “engrases a aceite perdido” que muchos constructores aún empleaban. El encendido empleaba baterías, bobinas y ruptor.

Ya en aquel momento Birkigt estaba trabajando en una de las novedades más sobresalientes de la primera época de la Hispano–Suiza: el denominado “chasis acorazado”; éste consistía en un bastidor dotado de unas bandejas que cerraban por debajo toda la parte del compartimento motor, protegiéndolo del polvo, el barro y las piedras habituales en las vías de aquellos años. Hasta ese momento se emplearon los bastidores tradicionales de acero con largueros de madera, pero las pruebas del chasis acorazado, mucho más sólido, permitió prescindir del refuerzo, dando más solidez y ligereza a los bastidores. Así comenzó la larguísima lista de aportaciones de Birkigt a la avanzada técnica de la Hispano–Suiza.



4. PRIMEROS PASOS DE LA HISPANO-SUIZA.

Podría decirse sin temor a equivocarnos que los fundadores de la Hispano-Suiza fueron hombres muy activos, y buena prueba de ello es que al día siguiente de crear la nueva sociedad, el 15 de junio de 1904 se reunieron de nuevo, para formar el Consejo de Administración, inaugurar el Libro de Actas y designar formalmente al Presidente y a otros cargos, fijar los sueldos y responsabilidades, adquirir la fábrica J. Castro Sociedad en Comandita por un total de 82.000 pesetas⁵² (sesenta y dos mil en metálico y el resto en acciones de la nueva sociedad), arrendar los locales donde estaban las instalaciones y otras tareas urgentes.

La siguiente reunión, fijada para el 1 de julio, mostraba avances significativos, ya que en apenas quince días se habían reorganizado los talleres, iniciado la construcción de varios chasis o aprobado partidas presupuestarias. En esta reunión se confirmaba el cumplimiento de las directrices marcadas, y se tomaban decisiones meramente rutinarias, como la apertura de una cuenta corriente o la solicitud de la instalación de teléfono. Pero además, ya en tan temprana fecha se pueden distinguir algunos detalles de lo que estaba destinado a crear “imagen de marca”.

4.1 ACCIONES PROMOCIONALES.

4.1.1. La primera publicidad.

La octava de las anotaciones del Libro de Actas de este primero de julio recoge expresamente el deseo de que el presidente, el vicepresidente y el secretario “elijan un modelo para las acciones de la sociedad y resuelvan todo lo relativo a su impresión y tiraje”⁵³.

Las acciones eran unos documentos que se recortaban a medida que se cobraban los dividendos. Estas acciones eran, por así decirlo, los primeros folletos publicitarios de la marca, y así lo entendieron los responsables. De este modo, adquirieron nada menos que una obra original del pintor Ramón Casas, titulada “*la Dama del Visón*”, y que vino a convertirse no sólo en la imagen de las acciones, sino también de los primeros carteles publicitarios de la firma. La adquisición, se confirmó en la cuarta reunión del Consejo de Administración, con fecha del 16 de septiembre, y así quedó reflejado en el libro de actas.

Ramón Casas era ya por entonces un pintor muy reconocido, y aficionado al automóvil, empleán-



Las acciones de la Hispano-Suiza estaban ilustradas con la obra “*La Dama del Visón*”, del conocido pintor modernista Ramón Casas.

⁵² *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Sociedad Anónima “Hispano – Suiza, fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1904, Tomo 1 pp 4 y 5.

⁵³ *Ibidem*, pag 5.



La Dama del Visón, adquirida por la Hispano-Suiza con fines publicitarios.



dolo como motivo con frecuencia en sus obras. Vinculado al RACE desde el nacimiento de esta entidad, se mostró también como un excelente conductor.

La preocupación por la publicidad y la promoción de la marca se ve también con claridad en la tercera reunión de dicho Consejo, el 23 de julio. Cuando aún no estaban completadas las series de chasis que se estaban construyendo, el primer punto del día fue el encargar al administrador que se pusiera en contacto con una agencia de publicidad (Roldós y Cía) un modelo de anuncio a insertar “en periódicos, revistas y otros medios de propaganda”. Asimismo se encargaba la suscripción a medios españoles y franceses relacionados con el automóvil, para estar al tanto de la competencia.

En la misma reunión en la que se adquirió el cuadro de Ramón Casas, el Consejo comisionó al señor Seix para que firmara un contrato con la agencia Roldós y Cía que colgara cien carteles publicitarios de la Hispano-Suiza en las estaciones de ferrocarril más importantes del país. También se encargó a dicho consejero la redacción de catálogos y prospectos, así como “un proyecto de anuncios en periódicos y Revistas, y otros medios de propaganda para dar a conocer los automóviles que se propone construir “La Hispano-Suiza”.⁵⁴

El 30 de septiembre se reunió de nuevo el consejo, y el primer punto del orden del día fue acordar una cantidad fija mensual para invertir en publicidad. Se decidió dedicar trescientas pesetas a esta partida, una cantidad a tener en cuenta, si consideramos que el sueldo del administrador, Enrique Trías y Domenech, era de 250 pesetas mensuales. También en esta reunión se discutió la posibilidad de acudir a la Exposición del Automóvil de París, la más importante del mundo. Si bien finalmente no hubo tiempo material para ello, el hecho de sopesar seriamente la posibilidad,

a pesar del enorme gasto que suponía para una empresa como la Hispano-Suiza que todavía no contaba con el capital previsto inicialmente, da la medida de la importancia que sus gestores concedían a la promoción de la marca.

⁵⁴ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Sociedad Anónima “Hispano – Suiza, fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1904, Tomo 1 pp 6.

De hecho, en estos primeros meses no hubo una reunión del Consejo en la que la promoción no tuviera su hueco. El 17 de octubre se aprobó una modificación de los carteles publicitarios, para que se hicieran más grandes y se incrementara la tirada hasta los dos mil quinientos ejemplares.

Antes de acabar el año se publicó el primer anuncio de la Hispano-Suiza, insertado dentro de la revista “*Mercurio*”⁵⁵. En estos anuncios solía incluirse un texto explicativo, quizá muy largo para los cánones actuales, pero habitual en aquellos años, en el que se subrayaban las virtudes de los modelos de la firma y sus avances técnicos, como el “Chasis acorazado”

4.1.2. La red comercial.

Pese a la escasa edad del automóvil como producto, a estas alturas se había configurado la comercialización de un modo muy parecido al de nuestros días, con concesiones y representaciones. Mateu y el resto de directivos trataron desde el primer momento de poner en marcha una eficaz red de agentes. El primero que tuvo el honor fue además su primer cliente: Ciriaco Irigoyen adquirió un 14 HP, y acto seguido solicitó ser el distribuidor de la nueva marca para Argentina⁵⁶. En Barcelona, la ciudad donde se encontraba la firma, se entablaron negociaciones con el más prestigioso de los distribuidores de coches, Francisco Abadal. El citado empresario se contaba entre los pioneros del país en el mundo del motor, y en 1901 abrió el Auto Garaje Central, en la calle Consejo de Ciento de Barcelona, destacando no sólo por ser una novedad, sino por la calidad y modernidad de sus instalaciones. Además de Abadal, y dado que la ciudad se consideraba plaza vital en estos primeros años, se concedieron parejos derechos a Domingo Balet y Salvador Miracle.

Esta primera y limitada red comercial se aprobó en los cuatro meses de vida de la marca. En 1905, con las ventas de automóviles en franca expansión, se decidieron acciones mucho más ambiciosas, buena muestra también de hasta qué punto los gestores se habían informado acerca del mundo del automóvil. España como plaza comercial resultaba difícil en tanto escasa y limitada en conocedores del automóvil. La gama que la Hispano-Suiza pretendía poner en valor desde sus comienzos incluía coches avanzados técnicamente, sólidos y bien terminados, y por ello su precio era medio – alto. A eso debía sumarse la nutrida competencia, especialmente francesa, de marcas que ya gozaban de un merecido prestigio, como en el caso de Clement, que el mismo Abadal representaba para España.

Así las cosas, desde tan temprana edad de la firma, Mateu y el resto de gestores, entre los que cabe destacar a Birkigt, percibieron que el futuro de la Hispano-Suiza pasaba por su expansión internacional. A tal efecto, y aprovechando la ambición de Birkigt, sus habilidades de conductor y su poliglotía, en agosto de 1905 comisionaron a su director técnico a emprender un viaje por Europa sobre su mejor creación hasta el momento, el modelo 20 HP, con el fin de recabar nuevos distribuidores⁵⁷. Su compañero de viaje, Ernest Stofler, actuaba de agente comercial, y había sido nombrado recientemente repre-

⁵⁵ La profesora Carmen López de Aguilera comentó en su trabajo el inusual tamaño de este anuncio (página completa) que acabaría por convertirse en una constante de la firma a lo largo de los años, así como la compra de espacios privilegiados dentro de la revista (contraportadas e incluso portadas). Consultar Carmen López de Aguilera, “Evolución de los mensajes publicitarios de la Hispano-Suiza, desde su nacimiento hasta su colectivización”. “*Questiones Publicitarias*”, vol. 1nº 14, 2009.

⁵⁶ Polo García, Emilio. “*La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda*”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 76.

⁵⁷ Polo García, Emilio. “*La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda*”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 76.

AUTOMOVILISTAS:

Antes de comprar coche
fijarse en los nuevos modelos

de la

SOCIEDAD HISPANO-SUIZA

los más prácticos
y los únicos
de construcción exprofeso para
nuestras carreteras

Pueden verse
en casa del concesionario para la venta

F. S. ABADAL
Consejo de Ciento, 343
BARCELONA

Francisco Abadal, distribuidor de Hispano-Suiza en Barcelona, fue uno de los más activos propagandistas en los primeros tiempos.

sentante. Birkigt entabló conversaciones con Lucien Pictec, un empresario de Ginebra que tenía intenciones de levantar una fábrica de automóviles en dicha ciudad. La jugada del ingeniero de la Hispano-Suiza no fue la de venderle un coche, sino las patentes para construir los suyos, un negocio que en los años siguientes nutrió profusamente las arcas de la firma. Además de Ginebra, Birkigt realizó demostraciones en Zurich, Francfort y París, en un trayecto que totalizó 5.600 km.

Para 1906 la firma tenía importantes delegaciones en Europa, como la Pastori y Cía de Milán, y se recibían solicitudes como la del señor Pujó, solicitando acreditaciones para Argel y Túnez.

Además de la búsqueda de agentes comerciales, la firma inició una astuta campaña comercial, consistente en la oferta de comisiones a todos los clientes que atrajeran a otros clientes nuevos, aprovechando la natural expectación que el nuevo automóvil debía despertar entre el círculo de amigos del satisfecho propietario. Continuando con esta campaña de comisiones, que oscilaba entre el 5 y el 15 % del valor del chasis, se establecieron contactos con la mayor parte de los carroceros catalanes, ofreciéndole asimismo una comisión por cada chasis vendido a su red de clientes.

De todos modos, el ansia de crecimiento nunca fue más importante que la buena imagen de la firma, como muestra la retirada de la concesión a Domingo Balet en febrero de 1905: tras constatar que dicho representante aplicaba unas tarifas que poco tenían que ver con las oficiales dictadas por la Hispano-Suiza, y tras consultas con el citado señor Balet, que no negó los hechos, el Consejo en pleno decidió romper el contrato que los vinculaba, con el fin de mantener una imagen seria de marca, más importante que los beneficios obtenidos por la venta de algunas unidades⁵⁸.

En un corto plazo de tiempo esta política dio sus frutos: no sólo los clientes sabían a qué atenerse: también los comerciales estaban seguros de establecer relaciones con una empresa seria y con vocación de continuidad. Así, en los primeros meses de 1906 la red de concesiones creció exponencialmente: Bernardo Pareja y Muñoz Garrido en Granada, Lisardo Calvo en Madrid, o Luis Abadía (asociado con Abadal) en Toulouse. La juventud de la empresa atrajo a gente ambiciosa, decidida a lograr éxitos comerciales, y así, por ejemplo, Mateo Lasarte logró arrebatarse a Alfonso Ciria su concesión para Aragón, dado que éste a estas alturas no había hecho progreso alguno.

Una vez logrado el viejo anhelo de presentar la marca en el Salón del Automóvil de París, llegaron numerosas solicitudes de concesión, siendo las primeras procedentes del Reino Unido. La British & Colonial State solicitó ser la distribuidora en Gran Bretaña, comprometiéndose a adquirir un mínimo de treinta y seis chasis al año. Por su parte, la Barnett's Motors Limited solicitó la concesión para Birmingham, con un compromiso de adquirir diez chasis anuales, y ofreciendo un depósito adelantado de 1.000 francos por chasis. La apertura exitosa del mercado británico, sin que se hubiera hecho un claro esfuerzo por llegar a él en concreto demostró la importancia de acudir a los grandes eventos del automóvil.

Si bien la firma optó por dejar en manos de la iniciativa particular el crecimiento de la red de distribuidores, hubo incluso en estos primeros años excepciones, como ocurrió en Madrid. Ya hemos mencionado el nombramiento de Lisardo Calvo, quien en marzo de 1907 dejó de representar a la Hispano-Suiza por motivos que

⁵⁸ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 77.

desconocemos. Poco después se concedió dicha distribución a Ramón Roca, pero en junio de 1907 se le rescindió el contrato por no cumplir con las ventas. Tras este nuevo fracaso, la firma decidió que la representación en la capital de España merecía un esfuerzo adicional, y por ello debía ser la propia empresa quien se encargara de montar unas instalaciones adecuadas. Para ello se arrendaron unos locales en la calle de Alcalá, poniendo al frente del establecimiento a Enrique Lorarrain, con un sueldo de 300 pesetas al mes.

4.1.3. Reuniones y concentraciones.

Otro modo de lograr repercusión mediática era lo que hoy podríamos denominar “concentraciones”, y que entonces se conocían como excursiones automovilistas. El automóvil continuaba en aquellas fechas como una especie de fenómeno, que llamaba poderosamente la atención sobre todo en el ámbito rural. De modo que reunir una docena o más de automóviles era motivo suficiente para lograr la atención de los medios: desde los diarios a las revistas de información general, como “*Nuevo Mundo*” o “*Blanco y Negro*”, fuentes a las que es necesario recurrir ante la práctica inexistencia de publicaciones específicas.

Así las cosas, para celebrar el primer aniversario de la empresa, el 14 de junio la Hispano-Suiza celebró una de estas excursiones cuyo destino fue Olea de Montserrat. A ella se apuntaron los propietarios de dieciséis automóviles y una motocicleta, todo un acontecimiento en la Barcelona de 1905. Los organizadores decidieron admitir no sólo a los propietarios de automóviles Hispano-Suiza, sino a todo aquel que quisiera participar. Y de este modo, además de once coches de la marca, en la caravana podemos encontrar tres Clement, un Darracq y un Boyer. Cabe especular que la intención de los organizadores, entre los que se encontraba el astuto Abadal, era mostrar el excelente funcionamiento de los Hispano-Suiza y su superioridad mecánica, especialmente en el caso del nuevo modelo 20 HP⁵⁹.

En este periodo inicial es la única reunión organizada por la Hispano-Suiza, pero desde luego, podemos hallar en las crónicas de la época la asidua presencia de Abadal y otros distribuidores de la firma a cualquier excursión que se organizara de modo abierto. Seguros de la excelente factura de sus coches, los representantes de la marca catalana podían así lucir sus mecánicas, despertar envidias y por tanto la atención de potenciales compradores.

Otra de las grandes reuniones que es necesario mencionar fue la que tuvo lugar con motivo de la boda del monarca, Alfonso XIII, con Victoria Eugenia de Battenberg. La idea original partió, una vez más de Francisco Abadal, incansable en su proselitismo automovilístico. No tardaron en sumarse la Cámara Sindical Española de Ciclismo y Automovilismo, y el RACE, que a fin de cuentas había sido creado para una carrera que no llegó a celebrarse en España (la París–Madrid). En poco tiempo se celebró una reunión para convertir esta pacífica excursión en una carrera Barcelona–Madrid. A tal efecto se congregaron Abadal, presidentes de diputaciones y delegados civiles, el club automovilista catalán y el mismo Birkigt, en representación de la Hispano-Suiza⁶⁰.

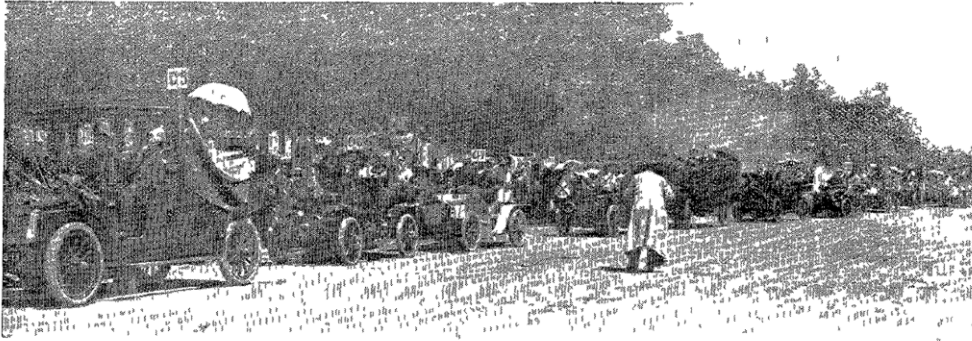
⁵⁹ Polo García, Emilio. “*La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda*”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 86

⁶⁰ Polo García, Emilio. “*La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda*”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 95.

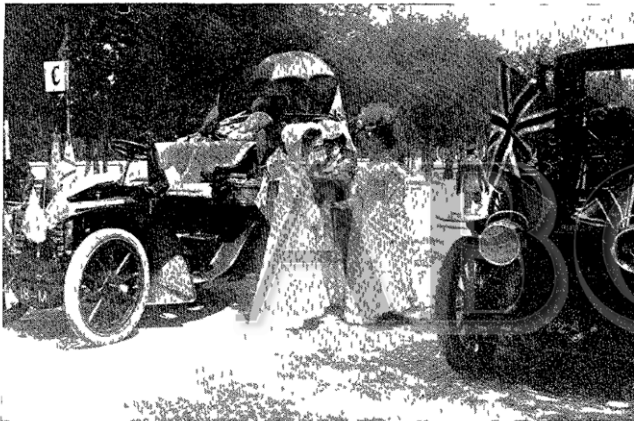
A la iniciativa se sumó el Gobernador Civil de Barcelona, el RACE... al final no pudo ser, porque el responsable de inspeccionar las carreteras, el señor Miret, trajo un informe demoledor sobre su estado. Si se suma a esto la premura de tiempo, resulta fácil comprender que se desechara la idea de la competición.

A B C. MARTES 29 DE MAYO DE 1906. PAG. 7. EDICION 1.ª

LA CARAVANA AUTOMOVILISTA



LOS AUTOMÓVILES FORMANDO EN LA CASTELLANA PARA EMPRENDER LA MARCHA HACIA EL PARDO



UN DETALLE DE LA FORMACIÓN DE LA CARAVANA

que no harían por el príncipe más poseedor de la tierra. ¡Qué día para Juanita, para Lucila, para Pagés! Hay pocas señoras que se sepan peinar solas, y las doncellas sirven para aviar el pelo, para recogerle en un peinado sencillo; pero el arte supremo y delicado de colocar las joyas, de prender las plumas, de acomodar las diademas heráldicas de modo que no se tambaleen, ese le poseen muy pocas.

—¡Mi reino por un caballo!—exclamó en una situación apurada un monarca

—¡Lo que me pidan por una peinadora!—dicen en estos días muchas damas.

—Dígale usted á la señora cuquesa que si quiere que la peine, tiene que levantarse á las cinco, y que me preste el coche.

—A la señora condesa, que á las seis estará en su casa; pero que no puedo esperar ni un minuto.

Esto dicen las buenas peinadoras y son obedecidas puntualmente; pues todo lo soportan con resignación las señoras, menos ir mal peinadas á las ceremonias.

UN MADRILEÑO

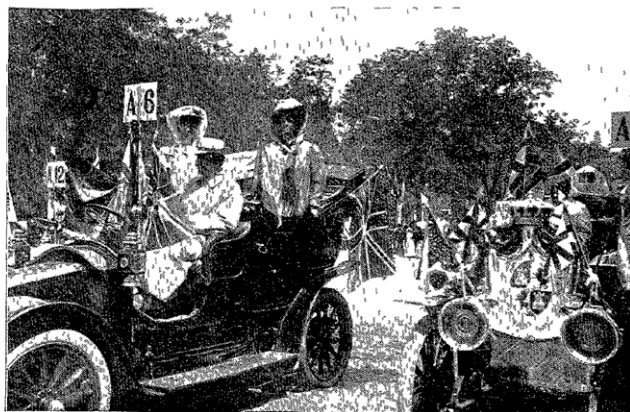
LA PEINADORA

Hay en estos momentos en Madrid un personaje que, para las señoras que tienen que ocupar privilegiado puesto en las festividades de la boda regia, tiene excepcional importancia: la peinadora.

Claro es que se trata de las que han llegado á un alto grado de perfección en su oficio, de las que son una especialidad para colocar entre los rizos de las onduladas cabelleras las diademas y las plumas, de las que saben hacer primorosamente los peinados para los trajes de Corte y para los tocados de baile. Y como son pocas, están solicitadísimas.

La víspera del día de la boda comenzarán á trabajar por la tarde, y habrá algunas señoras que tendrán que pasar la noche sentadas en un sillón y acomodadas con almohadas para no descomponerse el peinado, como hacían sus respetables antepasadas del siglo xviii.

Otras, interrumpiendo sus costumbres de comodidad, se levantarán al despuntar el día para recibir á la peinadora, lo



EXPEDICIONARIOS DE LA CARAVANA DE AYER ESPERANDO EL MOMENTO DE LA PARTIDA
Fots. A B C

ABC (Madrid) - 29/05/1906, Página 7
Copyright (c) DIARIO ABC S.L. Madrid, 2009. Queda prohibida la reproducción, distribución, puesta a disposición, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de esta web, en cualquier forma o modalidad, sin previa, expresa y escrita autorización, incluyendo, en particular, su mera reproducción y/o puesta a disposición como resúmenes, reseñas o revistas de prensa con fines comerciales o directa o indirectamente lucrativos, a la que se manifiesta oposición expresa, a salvo del uso de los productos que se contrate de acuerdo con las condiciones existentes.

Las escasas reuniones y concentraciones de automóviles solían aparecer en prensa, y la Hispano-Suiza no dudó en aprovechar este tipo de propaganda.

De este modo el proyecto original resurgió con fuerza, y contando con el apoyo de aficionados e instituciones, la salida tuvo lugar finalmente el 25 de mayo. A ella acudieron de Barcelona doce automóviles, de los que cuatro eran Hispano-Suiza, más dos coches taller enviados por la firma barcelonesa con recambios y mecánicos.

Era un modo efectivo y sencillo de contribuir al éxito de este evento, a la vez que se hacía proselitismo entre los participantes, ya aficionados al automóvil. Por el camino se incorporaron seis coches más, de los que tres eran Hispano-Suiza. La entrada en Madrid resultó apoteósica, porque entre los que se fueron sumando y los que esperaban en las afueras de la capital para recibirlos se juntaron ciento cincuenta automóviles, un espectáculo inédito en la España de aquellos años. El mismo Rey se sumó a la comitiva a los mandos de su Panhard & Levassor 50HP. Otros cinco coches de Casa Real también se sumaron, y el enorme grupo se trasladó hasta El Pardo, donde los automovilistas fueron recibidos y agasajados por el Rey⁶¹.

En resumen, un acontecimiento que acaparó portadas y páginas de revistas de información de España y de toda Europa, amén de periódicos y otras publicaciones. Y en el centro de esta vorágine, una vez más, estaban los Hispano-Suiza, destacando por la importancia de sus pilotos, sobre todo Abadal, que había sido el organizador y alma del evento.

4.1.4. Los viajes y demostraciones. Las primeras competiciones. Francisco abadal.

Ya hemos mencionado que uno de los métodos más efectivos para la venta de automóviles en aquellos años eran las demostraciones. A menudo la presencia de un vehículo despertaba la atención de aquellos que ya se habían interesado por la automoción, y la posibilidad de desplazarse en uno acababa en un contrato de compra.

Mateu, cuya visión comercial siempre fue sobresaliente, estableció un sistema por el que la firma prestaba coches a gente confianza, y estos hacían sus viajes demostrativos a la “caza” de clientes. La firma, escrupulosa y serie desde el comienzo, reconocía las comisiones no solo a las ventas logradas inmediatamente tras el viaje, sino a lo largo de un periodo de un año en la zona por la que el recorrido publicitario había tenido lugar.

De entre los agentes comerciales de la Hispano-Suiza el más activo y eficiente en este tiempo fue sin duda Francisco Abadal. Tanto en la prensa de la época como en el mismo Libro de Actas del Consejo de Administración de la firma encontramos continuas referencias a sus viajes de demostración, incansable a la hora de buscar nuevos clientes. Y tan ardua labor tuvo una recompensa inesperada al lograr incorporar a su cartera al mismísimo monarca, Alfonso XIII, uno de los más destacados pioneros de la automoción en España.

En uno de sus primeros viajes de demostración, en Valencia, coincidió con Alfonso XIII. Abadal pilotaba uno de los primeros 20 HP, según las crónicas, de competición⁶².

“D. Alfonso, que iba lleno de polvo, se dirigió en Bétera al señor Abadal, haciéndole varias preguntas sobre la fábrica y alabando las buenas condiciones de la máquina. Ésta, que como hemos dicho era sólo de 20 caballos de fuerza, hizo el viaje de Porta-Coeli a Sagunto en cincuenta minutos, dejando atrás a todos los carruajes de marca extranjera,

⁶¹ “ABC” 29 de Mayo, edición 1º . pp 7.

⁶² “El Automovilismo Ilustrado”, Año 7, nº 132, 30 de abril de 1905, pp 123

siendo el único que logró subir al castillo, por lo que llamó la atención de todos los viajeros, especialmente del Monarca, quien al salir de Sagunto, felicitó al campeón Sr Abadal haciéndole nuevamente varias preguntas sobre la construcción del mismo”

Con ello había logrado despertar el interés del Rey, y antes de que terminara el año remató, por así decirlo, la faena.

Para difundir el nuevo 20 HP, emprendió varios viajes, primero a Francia, donde participó en la Copa de los Pirineos, luego a Aragón, y en noviembre de 1905 a Madrid. Allí coincidió⁶³ de nuevo con el monarca, aprovechando que el barcelonés llevaba de copiloto al Conde de San Román, próximo a éste. Interesado de nuevo por aquel coche que tan buen papel viera hacer en Valencia, Alfonso XIII solicitó una prueba, para la que se citaron al día siguiente. Dada la excelente calidad del

auto, el Rey no dudó en encargar uno para su uso personal, circunstancia que Abadal no tardó en difundir por la corte. De este modo, Abadal hubo de prolongar la estancia, porque no hubo noble en Madrid que no solicitara una prueba, y una parte significativa de ellos acabó por encargar uno, de modo que la cartera de pedidos del avispado catalán crecía día a día⁶⁴.

Por si esto fuera poco, antes de regresar a Barcelona Abadal invitó a la prensa deportiva de Madrid a una excursión en su coche, de modo que se pasó el día llevando a unos y otros en el Hispano-Suiza, sacrificio de sobras compensado con la excelente propaganda que los entusiasmados periodistas hicieron del vehículo en sus crónicas.

En cuanto a la competición, en estos primeros años no fue la Hispano-Suiza muy prolija, algo comprensible cuando tenían tantos frentes abiertos. Sin embargo, dieron todo el apoyo posible a los particulares que, como Abadal, disfrutaban compitiendo y en algunos casos ganaban con ello clientes. Precisamente a Abadal se atribuye el primer triunfo deportivo de la Hispano-Suiza, al ganar la Subida en Cuesta a la Rabassada en enero de 1905, estableciendo de paso un nuevo récord

La intervención de Abadal en este arranque de la firma resultó decisiva, por su actitud comercial, su entrega y disposición, y su astucia. La decidida política expansiva de la Hispano-Suiza, unida a la eficiencia de sus distribuidores con Francisco Abadal a la cabeza planteó a corto plazo un nuevo problema al Consejo de Administración de la firma: la producción, que no podía atender la demanda, acumulándose los pedidos.



Abadal acudió con sus Hispano-Suiza a las primeras pruebas automovilísticas españolas, logrando buenos resultados. En la foto, en la Subida en Cuesta a la Rabassada.

⁶³ “*El Automovilismo Ilustrado*”, Año 7, nº 147, 15 de diciembre de 1905, pp 347.

⁶⁴ Polo García, Emilio. “*La Hispano-Suiza. El Origen de una Leyenda*”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 90.

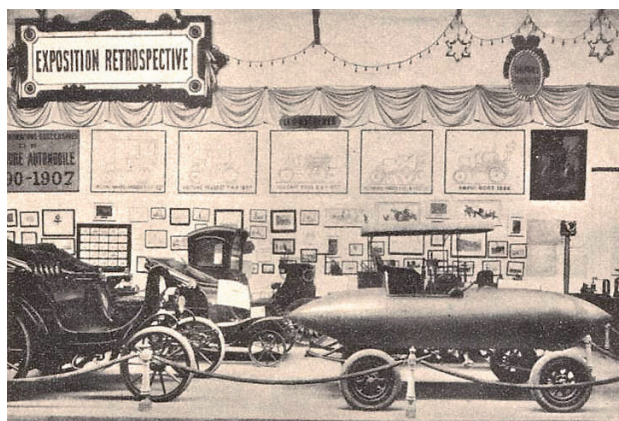
4.1.5 La exposición del Automóvil de París.

A estas alturas debe haber quedado claro que el centro del automóvil mundial era Francia, y más concretamente París, como capital de la nación. No sólo el ACF era el club con mayor prestigio, y Francia la nación que más competiciones acumulaba; sus automóviles eran objeto del mayor de las reputaciones, y su industria automovilista era poderosa, estaba consolidada y ocupaba un lugar a tener en cuenta tanto en el PIB del país como en su balanza comercial exterior. Francia exportaba automóviles, motocicletas, motores y componentes avanzados, contando no sólo con una potentísima industria del motor, sino con otra eficiente y consolidada industria auxiliar. Para los conocedores del impac-

to social del automóvil en el aspecto laboral no resulta difícil hacerse idea de lo que esto suponía, de los miles de puestos de trabajo creados y del crecimiento económico producido en las zonas de implantación.



La Hispano-Suiza acudió al Salón del Automóvil de París por primera vez en 1906, logrando un buen número de pedidos.



La máxima expresión de este extraordinario desarrollo era el Salón del Automóvil de París, al que concurrían no sólo la mayor parte de los fabricantes, entre los que se encontraban aquellos que estaban desarrollando técnicas punteras y servían de guía a los demás, sino también los productores de elementos auxiliares, entonces más o menos complicados de fabricar como magnetos, faros, bocinas, neumáticos, etc., todos ellos imprescindibles y que a menudo no resultaba sencillo de encontrar en países como España, como bien había descubierto José Villalví, el primer fabricante de motos españolas, que hubo de cesar en su empeño ante la dificultad de adquirir las magnetos necesarias⁶⁵.

Ya hemos mencionado en un apartado anterior que el Consejo de Administración de la Hispano-Suiza tenía clara la necesidad de acudir a este Salón como paso importante en su expansión internacional. En la junta de septiembre de 1905 ya se trató este tema, llegándose a encargar a Farré una carrocería sobre un chasis de un 14 HP con el fin de que éste coche ocupara un stand de la firma en dicho Salón. La falta de tiempo necesario

⁶⁵ Herreros, Francisco y Aznar, José Luis. "Historia del motociclismo en España". Barcelona, Ed RACC, 1998. pp 16.

para los preparativos hizo que finalmente se desestimara esta opción, aunque se comisionó al ingeniero Birkigt para que acudiera con el fin de hacer contactos y preparar el terreno para la siguiente ocasión.

En 1905 el exceso de trabajo, y el ingente número de pedidos fueron los responsables de que la ansiada presencia en el Salón de París hubiera de demorarse de nuevo, aunque se envió una comisión formada por Birkigt, Seix y Batlló que asentaron sus reales a la puerta del Salón, y realizaron demostraciones a los que acudían a interesarse por los Hispano-Suiza. Una manera económica de realizar la propaganda, pero sobre todo una salida a la frustración que el Consejo sentía por una nueva ausencia.

Así pues, no fue hasta 1906 cuando la Hispano-Suiza pudo debutar en el más importante certamen del automóvil en aquella época, ocupando un buen espacio en el Grand Palais. La “puesta de largo” fue preparada con la prudencia y solidez que presidía todos los actos de la firma, y así a París se desplazaron los directores comercial y técnico (Puntas y Birkigt), además de Francisco Seix y el mecánico y chófer Paolo Zuccarelli, y otras personas de confianza de la fábrica. Para afianzar tan importante acontecimiento también acudió Abadal y su chófer de confianza, León Dery. En el stand se mostraron bastidores de los modelos 20 y 40 HP, siendo éste último la novedad de la firma, un modelo que aún no había entrado en producción. Fuera se ubicaron varios automóviles carrozados, incluyendo un enorme 40 HP carrozado en limousine-coupé por el artesano catalán Juan Molist.

El esfuerzo mereció la pena, como Mateu había supuesto. Por encima de los pedidos y solicitudes de concesiones la Hispano-Suiza se ganó el favor de uno de los más influyentes y conocidos periodistas del motor en Francia, y por tanto del mundo. Se trataba de Charles Faroux, que desde sus líneas en la revista “*L'Auto*” fue determinante para el progreso de muchos fabricantes, y entre ellos la Hispano-Suiza, de la que desde entonces Faroux se mostró un incondicional.

4.1.6. Otros salones

El éxito logrado en el Salón de París decidió al consejo rector de la Hispano-Suiza a concurrir a más eventos de este tipo, tratándose por supuesto de regresar al de París y acudir al Olympia de Londres. Pero entretanto surgió una nueva oportunidad, la convocatoria del 4 al 19 de mayo del primer Salón del Automóvil de España. Promovido por la Cámara Sindical Española de Ciclismo y Automovilismo, contaba con el apoyo del RACE, además de los clubes de Francia, Gran Bretaña, Alemania, Bélgica, Italia y Estados Unidos. Ni que decir tiene que la Hispano-Suiza se sumó a la iniciativa, preparando para ello un stand lo más llamativo posible. El director de ventas José Puntas fue enviado a Madrid para contratar el mejor espacio, mientras Seix, Mateu y Vilá pasaron a componer una comisión responsable del éxito de la marca en el evento. Como primera medida encargaron al artesano Francisco Vidal la decoración del stand, con un considerable presupuesto de veinte mil pesetas. También se prepararon cuatro bastidores, dos del tipo 20 HP y otros dos 40 HP, todos ellos carrozados, además de un bastidor completo y un conjunto de motor y cambio. Asimismo se prepararon dos automóviles para las demostraciones en el exterior.

Durante la exposición se presentó asimismo el último modelo, el 60HP, que constituía el modelo más avanzado y potente de la gama, dotado de una mecánica con más de 11 litros y una velocidad superior a los 120 km/h. Su precio ya lo situaba por encima del Rolls-Royce 40-50 HP, aunque por debajo de los carísimos Itala, Mercedes o De Dietrich.

La I Exposición Internacional del Automovilismo, Ciclismo y Deportes resultó todo un éxito, a la que asistieron tanto miembros de la familia real como del Gobierno. El Rey estaba muy ocupado, porque precisamente en aquellos días vino al mundo su primer hijo, aunque recibió a un automovilista francés, M. Sorel, que había llegado de París en el tiempo de 28 horas a los mandos de un potente De Dietrich.

En esta muestra la Hispano-Suiza recibió por parte de la organización una medalla de oro, que también recibieron la FIAT italiana y la francesa Delaunay – Belleville. Y por supuesto, los elogios de la prensa y un buen número de pedidos, que a fin de cuentas es lo que necesitaba la firma.

4.2. NECESIDADES FINANCIERAS.

La Hispano-Suiza había quedado constituida, teóricamente, con un capital social de 500.000 pesetas distribuidas en 1000 acciones de 500 pesetas cada una. Sin embargo, una buena parte de estas acciones no fueron suscritas, concretamente 176, con lo que el capital inicial se redujo a 162.000 pesetas.

Con ese dinero se comenzó a trabajar, teniendo en cuenta el desembolso que supuso la adquisición de J. Castro y su maquinaria, la contratación de técnicos y el pago de nóminas... a finales de año se habían construido y comercializado cuatro automóviles, por un importe que rondaba las 12.000 pesetas cada uno, aunque en algún caso (como el de Don Enrique Bartroli) parte del pago se hizo mediante la entrega de un automóvil viejo. Por otra parte se firmaron once contratos de venta, si bien el ritmo de construcción no permitió la entrega de los autos hasta 1905.

La firma, como ya hemos visto, no se mostró reacia a invertir en cualquier medio que permitiera llegar a los clientes, y esto supuso un importante gasto. Pero por otra parte, se logró un importante éxito, consolidando las ventas en 1905 con la entrega de 32 bastidores. Ya en este año la demanda superaba con creces la oferta, de modo que la empresa se vio en la tesitura de invertir rápidamente para hacer crecer la producción hasta duplicarla. En febrero de 1905 el Consejo de Administración se vio obligado a tratar de modo urgente varios temas relacionados con la producción, como el “cambio de fuerza de los talleres”. En aquellos años la producción eléctrica distaba mucho de ser regular, de modo que se formó una comisión formada por Birkigt, Batlló y Vilá con el fin de estudiar la conveniencia de instalar un motor de vapor o de gas que moviera la maquinaria de la fábrica. A estas alturas también se había adquirido maquinaria nueva por valor de 85.000 pesetas, y se planteó la necesidad de techar un gran patio anejo a los talleres para instalar dicha maquinaria.

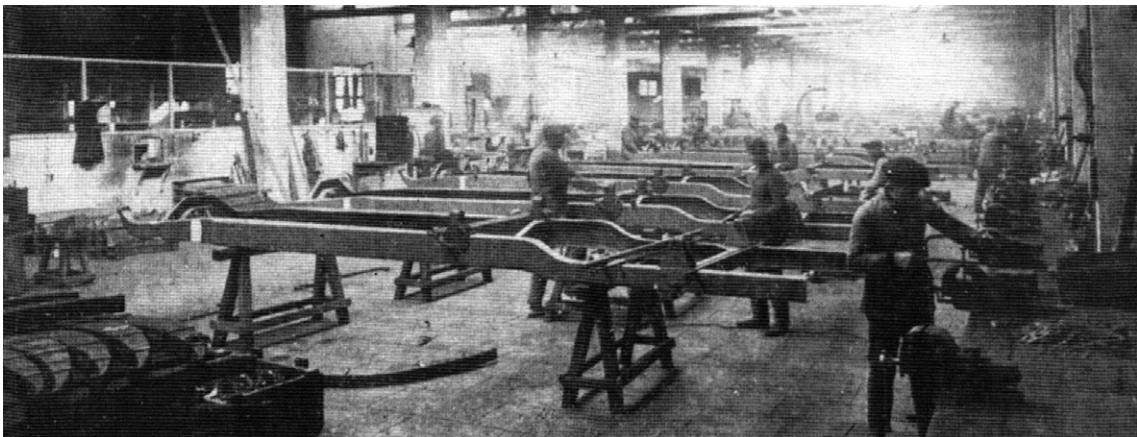
De todos modos, esto resultó sólo un alivio temporal, porque el 5 de mayo de nuevo el Consejo de Administración hubo de aprobar una propuesta de Birkigt para adquirir nueva maquinaria, concretamente un torno revólver, dos tornos cilíndricos y un motor eléctrico, cuyo importe sumaba otras 19.450 pesetas. La fábrica estaba abarrotada, y en esta misma reunión⁶⁶ se trató la posibilidad de alquilar un terreno contiguo a la fábrica, un chaflán en el que confiaban ampliar sus instalaciones.

⁶⁶ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Sociedad Anónima “Hispano – Suiza, fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1905, Tomo 1, pp 30 y 31.

Para financiar esta ampliación, en reunión del 23 de junio se liberaron las acciones de la primera emisión que no se habían vendido, siendo suscritas rápidamente. Pero los éxitos acarrearaban nuevos pedidos, y estos a su vez nuevas solicitudes de maquinaria. Así las cosas, en noviembre de 1905 el Consejo se vio ante una nueva petición de maquinaria, por un importe de 16.900 pesetas.



El éxito comercial conllevó una constante necesidad de ampliar las instalaciones, así como de adquisición de nueva maquinaria.



Durante los siguientes meses el arrendamiento de nuevos locales y más peticiones maquinaria se convirtieron en una constante, a la vez que nuevos contratos de venta y distribución se firmaban. Así, no es de extrañar que en la reunión cuadragésimo sexta del Consejo de Administración, celebrada el 2 de junio de 1906⁶⁷ se propusiera en firma una ampliación de capital, que finalmente se concretó en una nueva emisión de 500 acciones, con un valor unitario de 500 pesetas. Si bien en la primera emisión hubo problemas para colocar las acciones, ahora se suscribieron rápidamente, dada la buena marcha de la empresa, la seriedad de sus gestores y la excelente propaganda desarrollada por la firma. Buena prueba de ello es que en 1906, al cerrar el balance del año anterior y pese a los continuos desembolsos, la marca pudo repartir unos beneficios de 42.384 pesetas, es decir, un 6 % a las acciones suscritas. Y se trataba del primer año completo de existencia de la firma.

Este crecimiento paulatino podía satisfacer a la mayoría de los accionistas, pero no a Damián Mateu, que comprendió desde el principio que la supervivencia de una mediana empresa, y más en el sector del automóvil, resultaba cuando menos complicada. En el horizonte surgían continuas amenazas, como el cambio de política arancelaria anunciado para 1906, y que llevaba tiempo preocupando a los gestores de la Hispano-Suiza. Así las cosas, Mateu convocó una Junta General de Accionistas el 10 de julio de 1906, en la que expuso la necesidad de crear una empresa potente y con sobrada solvencia económica. De este modo se acordó una nueva emisión de 2000 acciones de 500 pesetas cada una, que en la práctica doblaba el capital social de la firma. Con ello se proponía contar con la liquidez necesaria para acometer varios proyectos que le rondaban la cabeza, como la adquisición de unas instalaciones propias en la que contarán con espacio para crecer sin necesidad de estar continuamente preocupados a medida que la empresa se desarrollaba.

En 1907, y de nuevo pese a los importantes gastos que habían supuesto las ampliaciones, la maquinaria y la presentación en París hubo de nuevo beneficios, merced a los 37 chasis entregados. Los beneficios fueron de 94.138,75 pesetas, y de nuevo parecía solo el comienzo.

Porque lo cierto es que pese a las ampliaciones y a la compra de maquinaria la cifra de bastidores construidos resultaba muy similar a la del año anterior. La productividad, que tanto preocupa ahora, ya preocupaba a Mateu y al Consejo de Administración. Se trataba, en el fondo, de un problema de organización, muy difícil de mejorar constreñidos en las instalaciones del paseo de Floridablanca. De nuevo Mateu había mostrado una visión sobresaliente al apuntar con anterioridad la necesidad de unas instalaciones propias y grandes.

Entre otras razones, la demanda de nueva maquinaria parecía una constante, y solventado el problema de financiación, lo que preocupaba realmente era el espacio. La productividad no dejaba de dar quebraderos de cabeza, de lo que resulta una buena muestra la reclamación de Francisco Gurt⁶⁸, que esperaba con retraso la entrega de chasis comprometidos. Así las cosas, el Consejo decidió por fin secundar a Mateu y comprometerse en la adquisición de una propiedad en la que instalar una factoría definitiva.

Como vemos, las necesidades económicas y financieras de la firma crecieron exponencialmente, a la vez que lo hacía el número de pedidos. La continua inversión, tanto

⁶⁷ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Sociedad Anónima "Hispano – Suiza, fábrica de Automóviles"*. Barcelona, 1905, Tomo 1 pp 68.

⁶⁸ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Sociedad Anónima "Hispano – Suiza, fábrica de Automóviles"*. Barcelona, 1905, Tomo 1 pp 102.

en maquinaria como en publicidad, eventos y viajes fue obtenida mediante la emisión de acciones y el crecimiento del capital social de la empresa, del que socios como Damián Mateu o Francisco Seix mantuvieron una parte significativa, acudiendo sistemáticamente a las ampliaciones. Cuando los problemas de liquidez fueron inmediatos, Damián Mateu y otros socios socorrieron a la sociedad con sus propios fondos, muestra de la confianza absoluta depositada en la empresa.

Esta confianza se vio a menudo justificada, como el 25 de junio de 1907, fecha en la que tuvo lugar una reunión en las oficinas de la empresa, en la que se recibió a una comisión británica con miembros de la Barnett's Motor, un "solicitor" y otros representantes de la firma Aubrey Troughton. El motivo de este encuentro era que la primera compañía había llegado a un acuerdo con la segunda para cederle los derechos de distribución de la Hispano-Suiza en Gran Bretaña. A su vez, la Aubrey Troughton no sólo quería el visto bueno al cambio, sino la ampliación para Irlanda, Canadá y la India Británica. A cambio se comprometía a adquirir seiscientos chasis en un periodo de diez años, (lo que obligaba a la Hispano-Suiza a la entrega de sesenta chasis anuales sólo a este distribuidor), y ofrecía un depósito de ocho millones de francos franceses (ocho millones novecientas treinta y cuatro mil cuatrocientas pesetas⁶⁹). El contrato se firmó el 4 de julio de ese mismo año, ante notario.

Aún así, el crecimiento de la firma absorbió cada vez más capital, hasta el punto de que en 1907, y a propuesta del consejero Tomás Recolons, se decidió abrir una póliza de crédito en el Banco Alemán Transatlántico. Dicha póliza interesaba un montante de 100.000 pesetas, y estaba destinada a la adquisición de materiales de reserva, de modo que la firma pudiera hacer frente a las acostumbradas huelgas, u otros acontecimientos que hubieran podido desabastecer a la fábrica. La idea era buena, pero como veremos en el siguiente capítulo el momento no resultó el más adecuado.

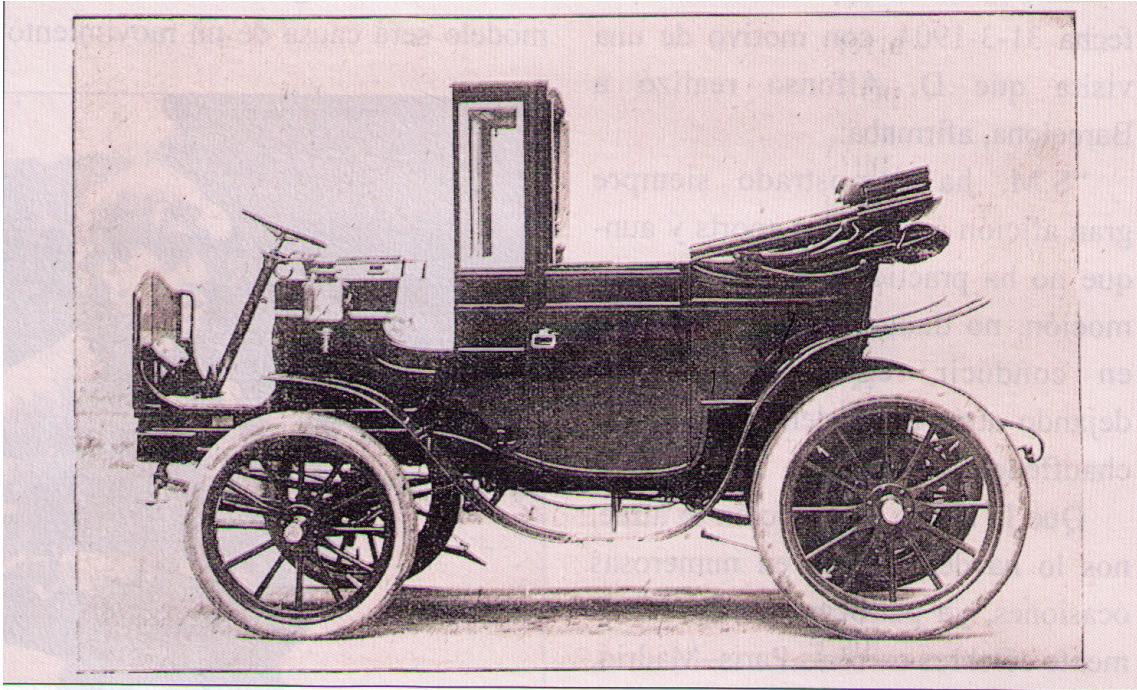
En resumen, si bien en estos primeros años la empresa necesitó de grandes fondos, y para ello se suscribieron importantes ampliaciones de capital, se recurrió al patrimonio personal de algunos socios e incluso al empréstito bancario, no deja de ser menos cierto que siempre se dieron beneficios, y reparto de dividendos, garantía suficiente para que las ampliaciones de capital y la emisión de acciones no resultara un problema para la empresa.

4.3 ALFONSO XIII Y SU INFLUENCIA AUTOMOVILISTA

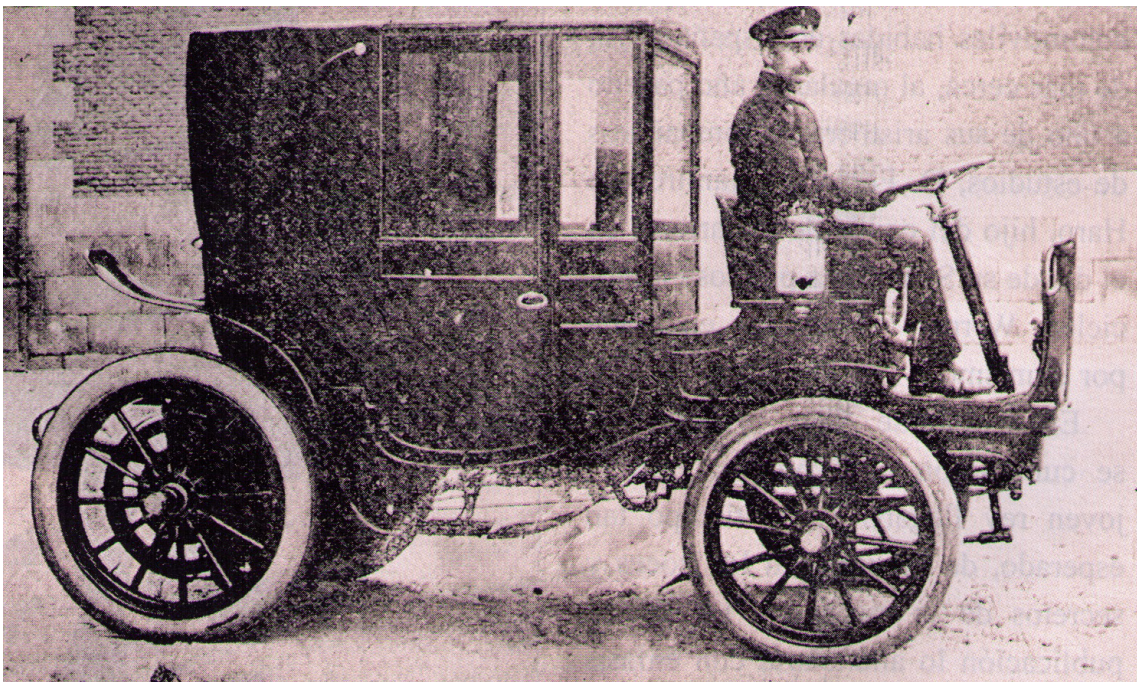
A finales del siglo XIX y principios del XX España estaba considerada por el resto de las potencias occidentales como un país atrasado, apegado en exceso a sus tradiciones. A lo largo de los capítulos precedentes hemos visto que en algunos aspectos la actitud de Francia o Gran Bretaña era casi colonial, y el Desastre del 98 no ayudó precisamente a mejorar nuestra posición.

Y sin embargo, la paradoja fue que España tuvo al primer monarca conductor del mundo. La Casa Real encargó, en 1896, un automóvil eléctrico diseñado por el ingeniero Julián, del que no ha trascendido más información, ignorándose siquiera si ese era su nombre o su apellido. Cuanto ha sido posible averiguar apareció en "*La Locomotion Au-*

⁶⁹ Paridad peseta franco obtenida de Martínez Méndez, P. "*Nuevos datos sobre la evolución de la peseta entre 1900 y 1936. Información Complementaria*", Servicio de Estudios, Documento de Trabajo nº 9011, Banco de España, Madrid, 1990.



Primer automóvil adquirido por Alfonso XIII, un Gallia eléctrico de origen francés.



tomobile”, revista francesa decana de la prensa del motor en el mundo, y la información no pasó de una mera nota, por lo que no sabemos quién era ese ingeniero Julián, y apenas unas cuantas características de este automóvil: eléctrico, con baterías de un nuevo tipo, velocidad máxima de 16 km/h y autonomía de 60 horas. Resulta evidente que este último dato es absolutamente imposible, por lo que el resto de características también resultan merecedoras de un cierto escepticismo. Sin embargo podemos afirmar que el “Julián” – así fue bautizado el automóvil – existió, y que con él hizo sus primeras armas Alfonso XIII en los jardines del Palacio Real, seguramente instigado por el Duque de Santo Mauro, muy próximo a la Casa Real y considerado el “primer chofer de España”. Para cuando llegó el Julián a Madrid, Santo Mauro tenía en sus caballerizas ocho vehículos automóviles, varios de ellos a vapor y alguno de combustión interna. La labor de proselitismo de

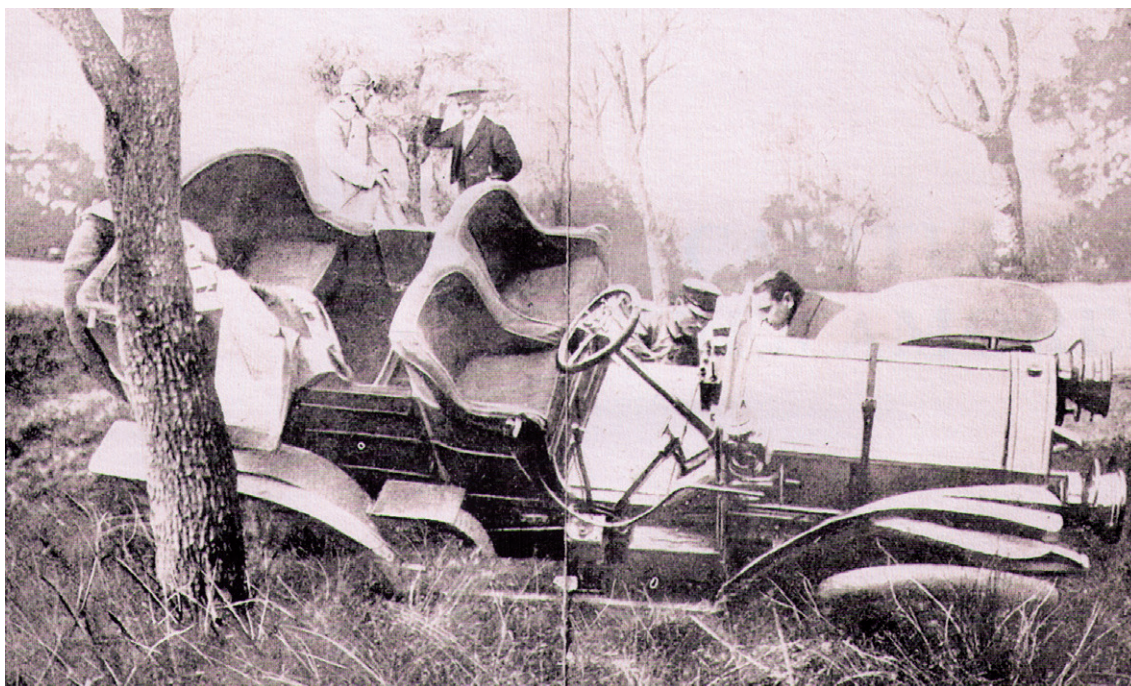
este noble atrajo a otros importantes como el Marqués de Viana, el Duque de Alba o el Marqués de Salamanca, además del mismo monarca.

Pero mientras para buena parte de ellos el automóvil era una diversión, un deporte, el Rey supo adivinar las inmensas posibilidades de este nuevo ingenio. Tras el Julián adquirió otro aparato eléctrico, un Krieger alemán, y uno de los primeros automóviles españoles, un Anglada de 24HP.

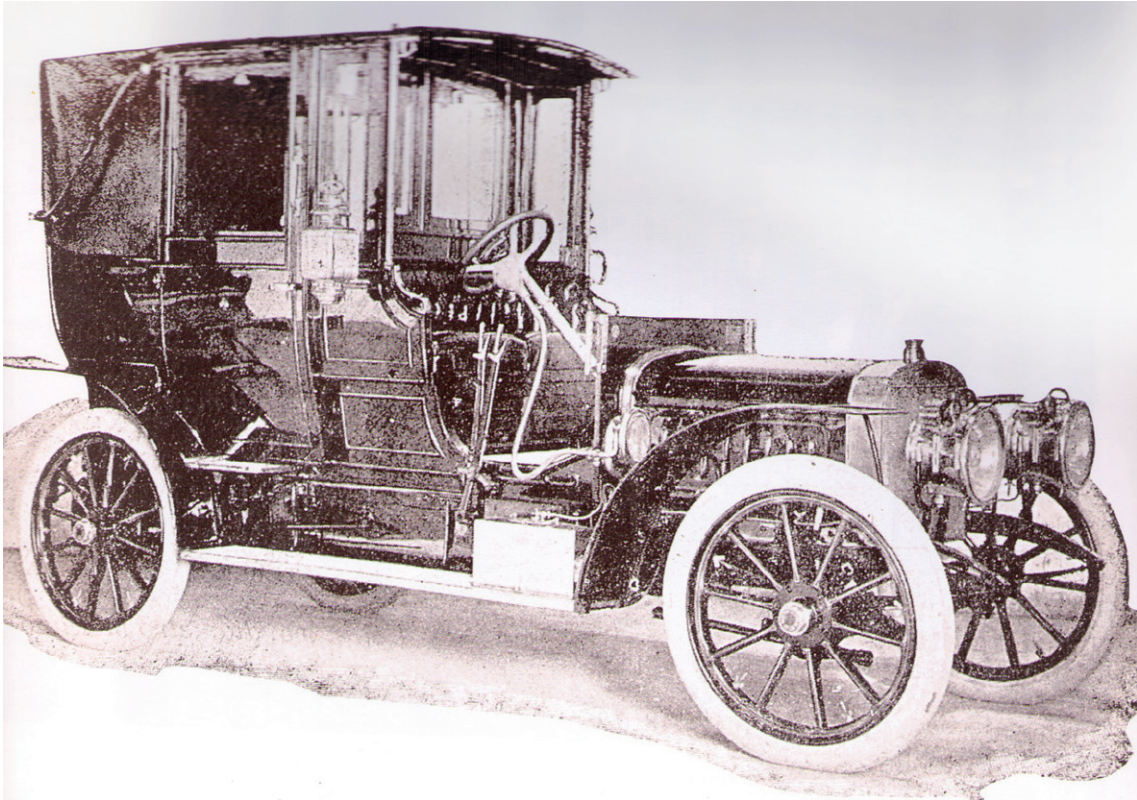
Apoyó decididamente, y dentro de sus posibilidades, la celebración de la París–Madrid, aunque hubo de plegarse a la suspensión de la misma cuando la catástrofe era tan evidente que ni los más entusiastas pudieron mirar hacia otro lado.

También resulta curioso que el joven monarca esperara a la mayoría de edad “real” antes de lanzarse a la carretera. Antes de 1904, año en el que cumplió los 18, la Casa Real había adquirido los vehículos antes citados, pero en ese mismo año Alfonso XIII en persona adquirió tres: un Galia eléctrico, que apenas pudo usar por sus limitaciones, un Panhard & Levassor de 8 HP, y más tarde otro Panhard & Levassor, de 24 HP. Con el segundo de los autos citados se entregó a un completo aprendizaje, asistido primero por el marqués de la Mina, caballerizo mayor y excelente chofer, y un veterano chofer francés del que desconocemos el nombre. El francés fue sustituido pronto por Antonio Sambeat, que además de instruir al monarca permaneció a su lado incluso en el destierro.

Apenas se sintió seguro, Alfonso XIII comenzó sus excursiones por los alrededores de Madrid, llegándose al Pardo, a la Casa de Campo, y a las poblaciones cercanas, como Getafe. Sin escoltas, sin fanfarrias, el Rey llegaba a las poblaciones y de este modo conocía de primera mano la realidad del país en el que reinaba. Precisamente esa es una de las más importantes posibilidades que Alfonso XIII había logrado entrever en el automóvil. Si para los primeros aficionados el automóvil aportaba velocidad, y con ello la posibilidad de acortar distancias, para el joven monarca a esta se sumaba la independencia y la libertad. Hasta entonces los monarcas viajaban rodeados de su corte, o buena parte



La afición de Alfonso XIII por el automóvil fue objeto de enconadas polémicas, sobre todo tras accidentes como el de la foto, que se saldó sin mayores consecuencias para el monarca y sus acompañantes.



El primer Hispano-Suiza adquirido por Alfonso XIII, un 20 HP carrozado por Francisco Vidal, fue el inicio de una larga relación.

de ella, en tren o en carruajes, y por ello las posibilidades de conocer la situación real de su país estaban limitadas a las zonas bien comunicadas y las opciones permitidas en el protocolo.

Las excursiones reales en automóvil fueron distanciándose rápidamente del Palacio de Oriente, culminando pronto con un gran viaje por zonas menos desarrolladas de nuestro país. Efectivamente, en la primavera de 1904, y ya provisto del Panhard & Levassor 24 HP, el Alfonso XIII hizo su famoso viaje primaveral por Castellón, Valencia, Alicante, Ciudad Real, Badajoz y Cáceres, incluyendo la subdesarrollada zona de Las Hurdes, que le causó un profundo impacto. Evidentemente, sin las innumerables posibilidades del automóvil habría resultado imposible, o al menos muy difícil, que un Rey de España visitara Las Hurdes, alejadas de trenes y de cualesquiera otro medio de locomoción aceptablemente rápido. También pareció quedar claro, tras las imágenes publicadas de esta visita real, que ni Alfonso XIII ni ninguno de sus ministros podía imaginar que ciudadanos españoles en el siglo XX podían vivir en tan miserables condiciones.

Por supuesto, no todo el mundo estaba de acuerdo con la nueva afición del Rey, y su faceta automovilista despertó enconados enfrentamientos, que llegaron incluso a producirse en el Consejo de Ministros. Según Carlos Seco se llegó a atribuir la “Crisis Oriental” de 1904 a los enfrentamientos entre Alfonso XIII y el gobierno por la insistencia de sus ministros en que renunciara a los automóviles.

A este respecto cita intervenciones de Rodríguez San Pedro que sugirió que *“aquellos juguetes novísimos, (llamados quizá a desaparecer muy pronto, por inútiles y peligrosos) no serían nunca artículos de primera necesidad, puesto que los hombres en general, y él personalmente, habían podido vivir muchos milenios o decenios sin cono-*

cerlos o echarlos de menos. Concluyó proponiendo aconsejar a Su Majestad que desistiese de introducir en las caballerizas del Palacio vehículos tan dispares de los que allí tenía para su uso tradicional y tan desacordes de con la histórica gravedad de los Reyes de España”.

Martínez Cuadrado hace referencia a la Crisis Oriental mencionando que se debió “*al despecho del Rey porque los ministros se negaron a votarle los créditos para la compra de automóviles*”. Un motivo absurdo, puesto que es sabido que el monarca contaba con rentas propias, y no precisaba de subsidios gubernamentales para adquirir automóviles ni otros bienes. Y de hecho los automóviles adquiridos lo fueron con su patrimonio.

La afición del monarca saltó a las publicaciones de la época, y la batalla entre los defensores y detractores del automóvil y su uso por parte del Rey trascendió la órbita palaciega, sobre todo al producirse los primeros incidentes propios de la conducción. Así, en diciembre de 1904 el Rey chocó con su Panhard 24 HP contra un guardacantón, rompiendo una ballesta. De este accidente sin importancia surgió una ola de comentarios, tanto en defensa como en contra del “monarca automovilista”. *ABC*, por ejemplo, comentaba en una columna que como consecuencia de esta avería “*el vuelco hubiera sido indispensable*”. Replicaron con contundencia medios como *El Automovilismo Ilustrado* diciendo que tal afirmación resultaba gratuita y propia de quien desconoce por completo la dinámica del automóvil. Y aún más, ya que el diario afirmaba haberse asesorado, el medio especializado ponía en cuestión a dichos expertos y el hecho mismo de documentarse.

Poco después el Rey, durante una excursión por los alrededores del Madrid, se quedó atascado en una zona embarrada de uno de los lamentables caminos que componían la red española de carreteras. Dado que estaba cerca de El Pardo, se envió al Real Sitio a por una pareja de bueyes que en un momento lograron sacar al Panhard a flote, y Alfonso XIII y sus acompañantes regresaron a Palacio quedando el incidente en una anécdota que el monarca comentaba jocosamente. Pues bien, de nuevo esto sirvió para que arriesgaran los ataques, con comentarios como “*¿Cuándo se ha visto a un Soberano pringado de grasa y lleno de barro hasta los...?*”⁷⁰

De todas maneras el Rey continuó con su afición, perfeccionando su técnica, animado por gente de su confianza que eran además algunos de los mejores chóferes del país. Es el caso del Marqués de Viana, de carácter arriesgado, protagonista de uno de los últimos duelos celebrados en España, moderno y audaz. El marqués de Viana adquirió, por ejemplo, el Mors con el que Fernand Gabriel ganó la única etapa celebrada de la París–Madrid, por la fabulosa cifra de entre 70 y 100.000 pesetas (no se sabe con exactitud) cuando un coche de gama media alta rondaba las 10.000 pesetas, y aún esa cantidad representaba toda una fortuna.

Este aristócrata concluyó hazañas como completar el trayecto Madrid–Cartagena en doce horas, batiendo por una al tren del Rey. Con ello logró demostrar que el “*ferrocarril es en la actualidad un procedimiento verdaderamente arcaico*”. Hasta tal punto era el aristócrata defensor del automovilismo.

Por otro lado a medida que Alfonso XIII adquiría destreza, se volvía más audaz, y comenzó a disputar pequeñas carreras con algunos de sus amigos y allegados, como el Duque de Santo Mauro o el señor Beistegui. También se incrementaron los incidentes, como el sufrido en la carretera de Sevilla a Villamanrique. *El Economista* publicó un

⁷⁰ Polo García, Emilio. “*Alfonso XIII y el Automóvil*”. Madrid, Ed. Cie SL Dossat 2000. 1996. pp 59.

Hispano Suiza THE CAR OF KINGS and the KING OF CARS.

Capable of speeds varying from 8 miles per hour to 77 miles per hour on top speed. Economical to run and wonderfully powerful on hills. Let us arrange a trial run and you will be charmed by the silent sweet running of this car.

Sole Concessionaires for Great Britain and Ireland— **A. G. BROWN & CO., LTD.**,
 118, Shaftesbury Avenue, London, W.
 Works— 12, High Street, Fulham, S.W.
 Manchester— 18, Mount St. Liverpool— 42, Castle St.

Telegrams— "Hispanocar, Piccy, London." "Hispanocar, Manchester." "Hispanocar, Liverpool."
 Telephones: London— Gerrard 8348, Kensington 3006. Manchester— Central 4032.
 Liverpool— Central 8739.

All Chassis sold by us are manufactured at our French Works: 27, Rue Cave, Levallois-Perret (Paris).

El permiso concedido por Alfonso XIII para usar su nombre en uno de los modelos de Hispano-Suiza fue inteligentemente empleado por la fábrica, que utilizó el eslogan “El Rey de los coches y el coche de los Reyes” para su publicidad.

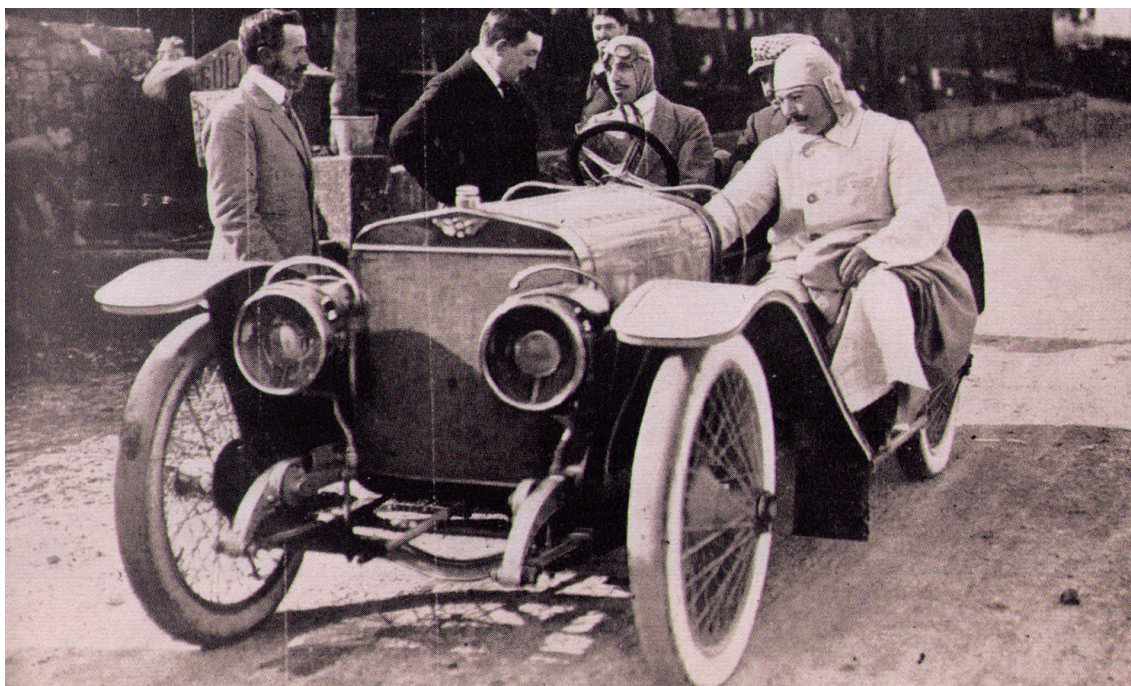
artículo donde se analizaban detenidamente *“las consecuencias políticas y financieras que pudieran derivarse, en el caso de que D. Alfonso fuera víctima de algún desgraciado accidente causado por el automóvil”*, y ponía de relieve *“el peligro constante en que vive nuestro Monarca”*⁷¹.

Todo este revuelo no logró que decayera el interés de Alfonso XIII por el automóvil, y no estamos hablando sólo de su versión más “divertida”, la de conducir. Su apasionamiento le hizo ahondar en la técnica de los motores y mantenerse al tanto de los últimos avances, siendo testigo de algunas pruebas experimentales de diferentes inventos. Como persona moderna, con una firme fe en el progreso, veía en el automóvil el más preclaro signo de éste. Ya en 1905 visitó la Panhard & Levassor, aprovechando una de sus visitas a París, empapándose de los procesos más avanzados de construcción de automóviles de una de las fábricas punteras a nivel mundial.

Desde estos primeros momentos de su reinado manifestó en muchas ocasiones sus deseos de contar en nuestro país con una potente industria automovilística. Es más, como militar – Al parecer siempre se consideró a si mismo sobre todo un soldado, con todo lo bueno y lo malo que habría de implicar esto – fue de los primeros en impulsar la motorización en el ejército, si bien el ejército español, pobre en recursos y en luces, hipersensible por la derrota del Desastre del 98 y por ello poco receptivo a consejos gubernamentales, no jugó o no pudo jugar esta baza que habría dado sustanciales ventajas en el conflicto que en el segundo lustro de esta primera década tendría lugar en Marruecos.

A lo largo de los años siguientes, y sin manifestar claramente su preferencia por razones obvias, Alfonso XIII adquirió automóviles de una buena parte de las

⁷¹ Polo García, Emilio. *“Alfonso XIII y el Automóvil”*. Madrid, Ed. Cie SL Dossat 2000. 1996. pp 59.



Alfonso XIII al volante de su Hispano-Suiza 45 HP “Alfonso XIII”

marcas con vocación de continuidad que surgieron en nuestro país, como en el caso de Elizalde o David. Aún así, y por razones que tampoco es necesario subrayar, se convirtió en cliente asiduo de la Hispano-Suiza desde que probó un coche de la firma por segunda vez, y con el tiempo invirtió incluso en la empresa, convirtiéndose en accionista de la misma. En 1905 el Rey adquirió tres nuevos automóviles (un Panhard & Levassor 35 HP, un Renault 14/20 HP y un Renault 20/30 HP) y un Hispano-Suiza 20 HP que le fue entregado en 1906, año en el que adquirió también un Panhard & Levassor 50 HP.

Durante los años siguientes, y hasta el fin de su reinado Alfonso XIII adquirió un total de 19 automóviles de la marca, si bien en ocasiones recurrió a la práctica de entregar uno viejo como parte de pago del nuevo. Y cumplió la promesa que le hizo a Abadal al adquirir el primero “...y le prometo a V. que le haré mucha propaganda”⁷².

Pese a su predilección por Hispano-Suiza, el monarca a lo largo de su reinado adquirió automóviles de las marcas Elizalde, David, Landa, España y CEYC, entre los pocos intentos de producción española. Siempre tuvo presente lo manifestado en 1904:

*“El Rey desea ver desarrollarse en España, la nueva industria que tantos beneficios reporta a otros países y que tantos habrá de producir al nuestro, evitando así la sangría suelta que representa en España la compra de automóviles al extranjero, al que dejamos unos cuantos millones cada año”*⁷³

Es evidente que en este aspecto el monarca resultó un visionario, aunque España hubo de esperar a la segunda mitad del siglo para que esta visión se viera hecha realidad. Y por desgracia, con tecnología extranjera que ha aportado importantes ingresos a firmas foráneas.

⁷² *El Automovilismo Ilustrado*, nº 147, Año 7º, Tomo VI, 15 de diciembre de 1905, Barcelona.

⁷³ Polo García, Emilio. *Alfonso XIII y el Automóvil*. Madrid, Ed. Cie SL Dossat 2000. 1996. pp. 65.

De todos modos, no se le pueden negar a Alfonso XIII los esfuerzos en este campo: accionista de la Hispano-Suiza, su intervención resultó determinante para, por ejemplo, la creación de la Hispano Guadalajara, y para la adquisición de importantes partidas de vehículos para el ejército. Su gestión en cuanto a la industria nacional del automóvil resultó meritoria y esforzada, si bien hemos de considerar que los automóviles constituyeron una de sus mayores pasiones.

Y para concluir, conviene hacer patente que no sólo trató de impulsar el automovilismo; Alfonso XIII, como ya hemos señalado, cReyó en la técnica como forma de progreso, y de modernización de este país. Por ello prestó su imagen y su apoyo a cuanta manifestación técnica se dio en su reinado, siendo habitual verlo en pruebas de aerostación o de aviación junto al coronel Vives, verdadero pionero nacional en este campo, por poner un ejemplo.

En resumen, la influencia de Alfonso XIII en la difusión del automovilismo en España resultó un factor, cuanto menos, a tener en cuenta. Como modelo a seguir por una parte importante de la población, su imagen habitual al volante de su automóvil, su constante presencia en las revistas de información general y en diarios, e incluso las polémicas que levantaron sus vicisitudes automovilistas ayudaron a hacer del automóvil un objeto “conveniente y deseable” para los españoles, y decidió a muchos de los pudientes a adquirir uno. Su influencia para el establecimiento de nuevas fábricas como La Hispano Guadalajara está fuera de discusión, y su figura tras importantes contratos de suministro a administraciones públicas no es demostrable, pero parece lógica.

4.4. CAMBIOS EN LA POLÍTICA ARANCELARIA. EL COMIENZO DE UNA LUCHA.

Los aranceles fueron determinantes para el escaso desarrollo de la industria del motor en España. Ya hemos visto en el capítulo anterior que en el momento de la fundación de la Hispano-Suiza la política arancelaria se regía por las disposiciones de 1891, conocido como Arancel Cánovas. Éste favoreció en buena medida la manufactura siderúrgica, y por tanto el desarrollo de la industria de la automoción en estos primeros años. Pero la situación no tardó en cambiar, y de ello encontramos los primeros avisos en el Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza. Ya en su 42º reunión, celebrada el 14 de abril de 1906 hallamos una entrada en la que se encargaba al secretario de dicho consejo la redacción de *“una razonada instancia, que se elevará enseguida al Excmo. Sr Ministro de Hacienda interesando la rectificación y unificación de los epígrafes del proyecto de Aranceles de Aduanas, recientemente publicado en la Gaceta”*.

En aquellos momentos el Presidente del Gobierno era Segismundo Moret, a la cabeza del turno liberal tras la dimisión de Montero Ríos en diciembre de 1905, como consecuencia de los sucesos de Barcelona y la reacción de los militares. Moret puso al frente de Hacienda a Amós Salvador, que había de hacer frente tanto a una situación problemática – las repercusiones del Arancel de 1891 y la Crisis del Algodón – como a la vieja doctrina librecambista “a la inglesa” que presidía el pensamiento político de Moret.

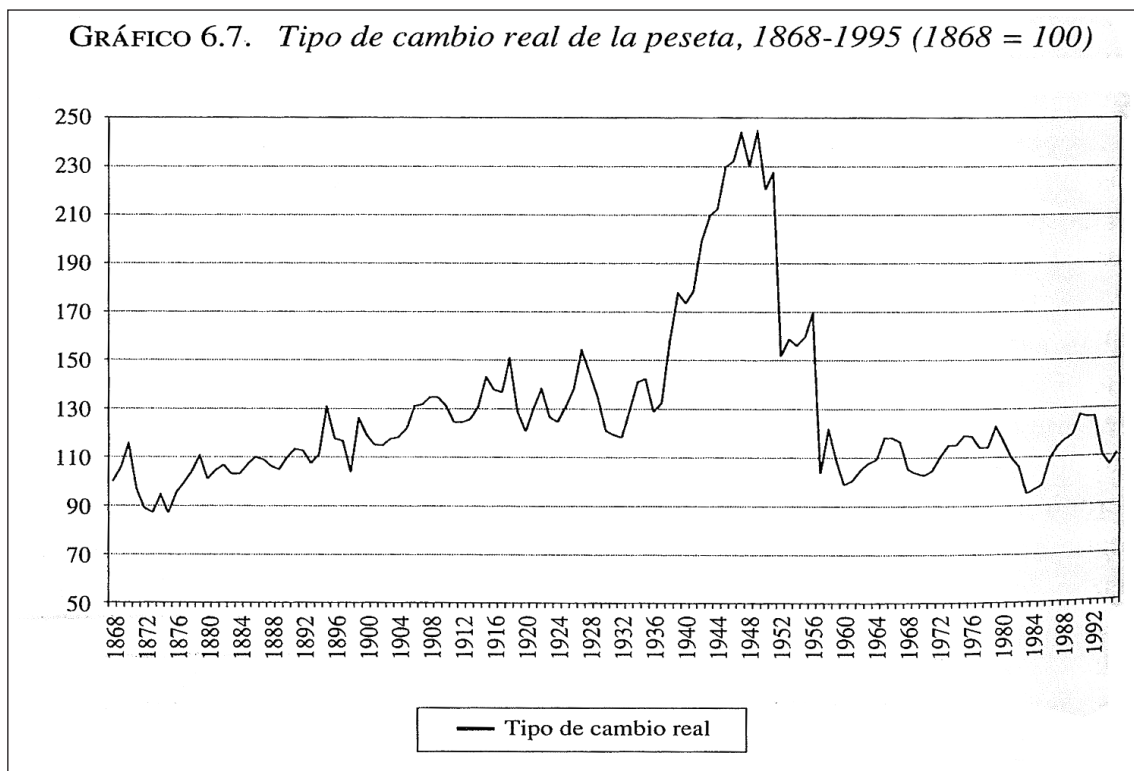
Como señala Carlos Seco⁷⁴ *“Después de redactado por los conservadores el arancel proteccionista de 1891, que alejó la amenaza de la famosa “base quinta” de Figuer-*

⁷⁴ Seco Serrano, Carlos. *“La España de Alfonso XIII”*, Madrid, Ed. Espasa Calpe SA, 2002. pp 86.

rola, Moret, en 1893, como Ministro de Estado, sin derogarlo de facto, había conseguido desvirtuarlo mediante una serie de convenios internacionales que provocaron la reacción de industriales y agricultores, agrupados en la Liga de Productores. Cuando el problema pasó a las cortes, en 1894, la resistencia que en el Senado hallaron, para su legalización, los tratados firmados por Moret, fue tal que acabó por dar al traste con el Gobierno”.

Ya hablamos de la difícil situación que en el sector industrial, y concretamente en el textil a consecuencia de la crisis del algodón, se registró en los primeros años del siglo. El problema debía preocupar, lógicamente, a un experto como Fernández Villaverde, que en septiembre de 1903 había pedido a las Cámaras de Comercio su opinión y asesoramiento. Tanto la Liga Vizcaína de Productores como el Fomento del Trabajo Nacional se dirigieron entonces al Gobierno “razonando la necesidad de una previa información pública y la conveniencia de una reforma arancelaria que actualizase la de 1891, envejecida a su juicio”. En esta misma línea desarrolló su labor Osma, Ministro de Hacienda con Maura en 1904: dio orden de que la Junta de Aranceles llevase a cabo una revisión del régimen vigente; la información pública se abrió a través de corporaciones, sociedades y particulares. Se recibieron 208 informes, en un sentido resueltamente proteccionista. Pero el proyecto redactado por la Junta no llegó a ser de ley, dado el rápido ocaso de la situación conservadora; por el contrario, la vuelta de los liberales al poder fue mirada como una amenaza por los propulsores del nuevo arancel. Esa amenaza adquirió caracteres de “catástrofe” cuando Moret sustituyó a Montero Ríos...”⁷⁵

Y sin embargo, el problema suscitado por la Ley de Jurisdicciones parece que inclinó a Moret a compensar a Cataluña con una satisfacción económica. De modo que “El proyecto que Amós Salvador, Ministro de Hacienda, llevó a las Cortes era casi en su integridad, y con ligeras modificaciones, el mismo dictamen aprobado por la Junta de Aranceles”



⁷⁵ Seco Serrano, Carlos. “La España de Alfonso XIII”, Madrid, Ed. Espasa Calpe SA, 2002. pp 88.

Por lo que respecta a la industria del automóvil, prácticamente representada en exclusiva por la Hispano-Suiza, se logró la inclusión de un epígrafe dedicado a los automóviles, que resultaba favorecedor para el desarrollo y crecimiento de la firma. Así quedó expresado en el acta correspondiente a la 44 reunión del Consejo de Administración, el 4 de mayo de 1906. La primera entrada dice textualmente:

*“Quedar enterado con satisfacción de la evolución favorable que por Real Orden del 20 de Abril último del Ministerio de Hacienda ha obtenido el recurso interpuesto por la sociedad respecto de la creación de un epígrafe especial en la tarifa correspondiente de la contribución de industria y de comercio relativa al tributo de los talleres de construcción y reparación de automóviles”*⁷⁶

Sin embargo, este tema continuó coleando en los meses siguientes, porque en realidad, y aunque aprobado el 23 de marzo mediante un Real Decreto, se abrió un plazo de un mes para presentar y de dos meses más resolver éstas quejas. Amós Salvador se encontró con un aluvión de quejas, de modo que antes de terminar el proceso hubo de cambiar los derechos de 128 partidas, en las que sólo hubo doce variaciones al alza: carbón, metales preciosos, colofonias y breas vegetales, varios tipos de manufacturas de madera, máquinas de calceta y coronas de flores y plantas. El resto de las rectificaciones, a la baja, se dieron en manufacturas metalúrgicas, productos químicos, hilados y tejidos de diferentes tipos, material eléctrico, maquinaria y embarcaciones⁷⁷.

En general podemos considerar que el arancel suponía una mejora respecto a las disposiciones anteriores, y así lo entendieron los responsables de la Hispano-Suiza. Sin embargo, no todo resultaba positivo, ya que por un lado la importación de maquinaria y bienes de equipo se encareció, y por otro también el de componentes que resultaban necesarios importar, dado el poco desarrollo de la industria auxiliar nacional. Con todo, el verdadero problema surgió en los meses siguientes, debido a la paridad peseta – oro. En palabras de Marcela Sabaté⁷⁸: *“La Ley de 1906 sobre pago en oro de los derechos de aduana no incluía, como hiciera su homónima en 1902, ninguna escala de reducciones que permitiese salvar en la liquidación aduanera la diferencia que separaba la peseta corriente de la paridad áurea”*

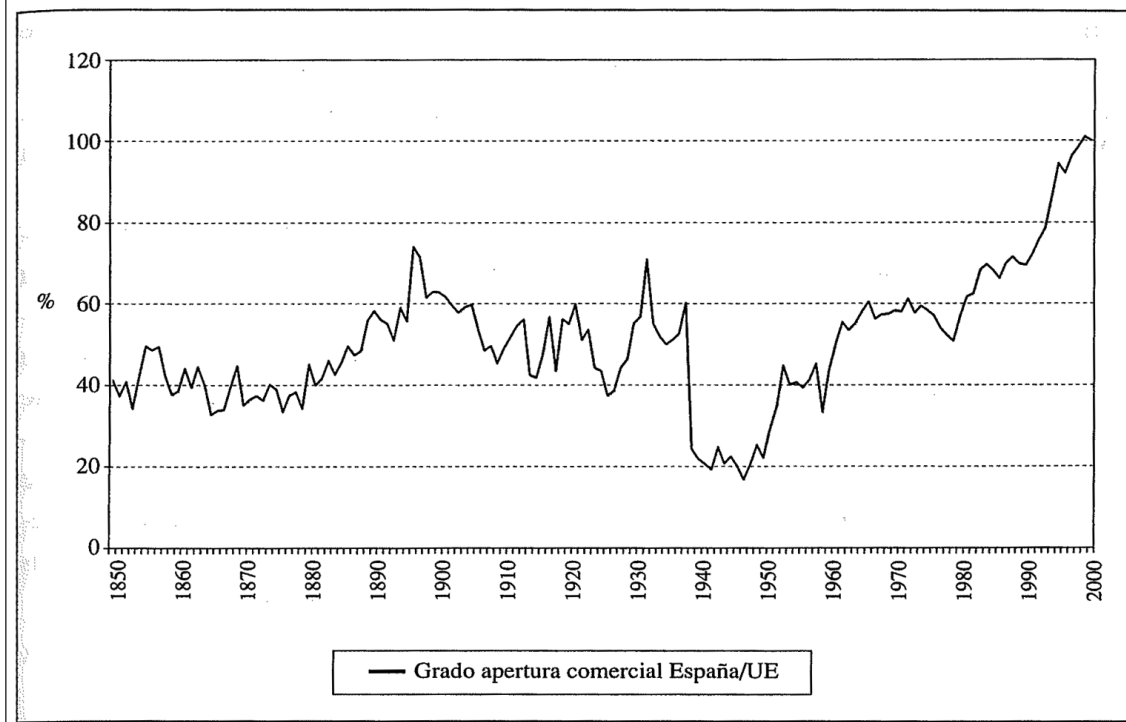
Así, la inmediata división de los datos que suministran las estadísticas – recaudación e importaciones – al poner en relación un numerador pesetas – oro con un denominador en pesetas-plata, hubiese minusvalorado los cálculos de protección en cantidad equivalente a la prima áurea de nuestra moneda. Como consecuencia tanto del incremento de presión arancelaria como de la conversión de la peseta las importaciones sufrieron un encarecimiento medio del 16,7 %, con el que se mantenía una política general ampliamente proteccionista, que afectaba sobre todo a la industria textil catalana – principal beneficiaria – pero también a las manufacturas siderúrgicas como la Hispano-Suiza. De todos modos, y como hemos apuntado, los problemas de conversión peseta – oro / peseta real y el incremento en los precios de maquinaria y componentes auxiliares importados marcaban una clara distancia en los beneficios frente a las hilaturas.

⁷⁶ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano Suiza, Barcelona, 1906. Tomo II, pp 64.

⁷⁷ Comín, Francisco, Martín Aceña, Pablo y Vallejo, Rafael. *“La Hacienda por sus Ministros: la etapa liberal de 1845 a 1899”*. Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2006.

⁷⁸ Sabaté Sort, Marcela. *“La imprenta industrial de la reforma arancelaria de 1906”*, Revista de Historia Industrial nº 7, 1995, pp 81 - 108.

GRÁFICO 11.6. *Grado de apertura de la economía española en relación al de la Unión Europea, 1850-2000 (en %)*



De cualquier modo, estaba claro que mientras la Hispano-Suiza fuera la única fábrica de automóviles de relevancia en España, el mantenimiento de un arancel especialmente beneficioso resultaría imposible, ante la demanda creciente de automóviles y la presión de los grandes fabricantes extranjeros y sus distribuidores en España. Y desgraciadamente, este panorama no tenía visos de cambiar en un futuro inmediato.

Pero antes de cerrar este apartado hemos de mencionar, siquiera someramente, otra de las disposiciones legales que vino a beneficiar a la Hispano-Suiza, y fue la promulgación, el 14 de febrero de 1907, de la Ley Protectora de la Industria Nacional, desarrollada posteriormente mediante el reglamento del 23/2/1908.

En palabras de Ramón Tamames esta fue el comienzo de una “política de apoyo directo” a la industria española⁷⁹, que no se había dando antes en líneas generales de un modo tan claro. En principio esta ley estaba más orientada al desarrollo de comunicaciones marítimas e industrias navales. Pero en resumen, la ley dictaba que en los contratos con el Estado sólo habían de admitirse artículos de producción nacional, entendiendo como Estado cualquiera de las administraciones públicas. Aunque de rebote, y sin que se diera por parte de la Hispano-Suiza gestión alguna en este campo, se encontró de alguna manera en una situación privilegiada, al ser la única empresa capaz de suministrar vehículos. Luego veremos que en realidad esto era sobre el papel, y hacer cumplir la ley llevó a la firma a innumerables reclamaciones y pleitos.

⁷⁹ Tamames Gómez, Ramón. “*la Autarquía española y las rémoras para el crecimiento económico posterior*”. ICE. *75 Años de Política Económica Española*. Noviembre 2005.

4.5. LOS PROBLEMAS DE PRODUCCIÓN. HACIA UNA GRAN FÁBRICA

La Hispano-Suiza comenzó sus actividades con las instalaciones adquiridas a J. Castro, sitas en la calle Floridablanca 54 al 60. Al fundar la Sociedad, además, se logró una importante rebaja en los alquileres merced a un contrato por cinco años, en los que el alquiler quedaba fijado en cinco mil quinientas pesetas durante los dos primeros años, seis mil el tercero y seis mil quinientas los dos últimos. De este modo, se vinculaba el futuro inmediato de la firma a los talleres mencionados.

De la parte industrial, en su totalidad, recaía la responsabilidad sobre Birkigt, considerándole capaz para la organización de los talleres, las solicitudes de compra de la maquinaria necesaria – subordinando las compras, claro está, al Consejo de Administración – así como el nombramiento de jefes de taller y otras funciones organizativas.

Durante los primeros meses la firma se limitó a montar los chasis ya existentes y a ordenar la construcción de dos nuevas series: una de dos unidades del 14HP y la segunda de cuatro automóviles del nuevo modelo de 20 HP.

En los presupuestos fundacionales se mencionaban expresamente, las condiciones de explotación que pasaban:

- a) Simplificar y reducir al último límite los gastos de la fabricación
- b) Producir al menos tres automóviles al mes.

En los primeros meses parecía un objetivo fácil, tanto que en septiembre de 1904 ya se ordenaba la manufactura de dos series nuevas – aunque las dos primeras no estaban terminadas, pero sí muy avanzadas – con tres chasis de 14 HP y seis de 20 HP. En realidad, al concluir el año, la firma había logrado entregar cuatro chasis, una cifra anecdótica si atendemos al excelso trabajo de reorganizar los talleres por completo y el trabajo adicional del desarrollo de nuevas mecánicas, siendo Birkigt insustituible en ambas tareas, y especialmente en la última.

El problema al que se enfrentaban, y que se haría cada vez más acuciante era que el número de chasis vendidos excedía con mucho el de chasis producidos. El 19 de noviembre de 1904, con el nombramiento de David Dufour como jefe de talleres⁸⁰, se consideró la reorganización concluida, aunque la tozuda realidad se encargó de demostrar que quedaba muchísimo por hacer.

En 1905 la sociedad hubo de hacer frente a la ampliación de los talleres mediante el techado y pavimentado del patio, y el arriendo de nuevos locales adyacentes. Con todo ello, además el desembolso en maquinaria, se concluyó el año con la entrega de treinta y dos chasis, es decir, 2,66 al mes, con lo que ni siquiera se alcanzaba la cifra propuesta inicialmente de tres chasis mensuales. Y lo malo es que la demanda, merced a la excelente campaña de mercadotecnia desarrollada, no paraba de crecer, a la vez que las posibilidades de crecimiento de la fábrica se iban terminando.

De cualquier modo, convendría informar, siquiera de modo sucinto, los procesos de producción de un automóvil en aquellos años. Éste comenzaba con la fundición de buena parte de las piezas: bloques de motor, cárteres, pistones, carcasas de la caja de cam-

⁸⁰ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano Suiza*. Barcelona, 1904, Tomo 1, pp 11.

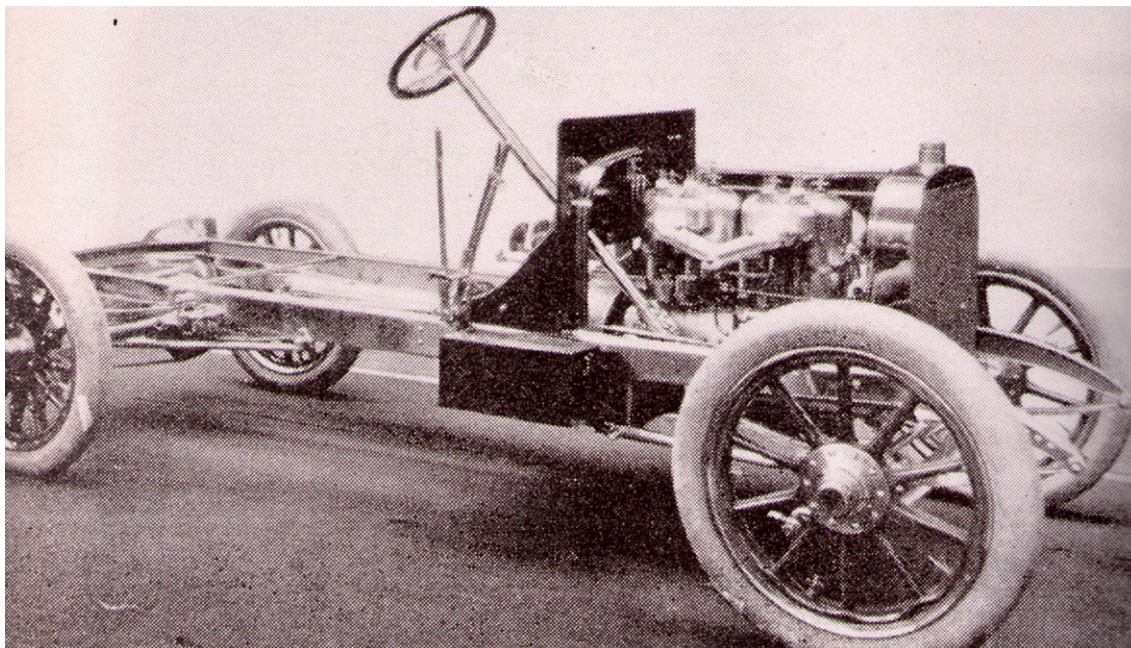


Imagen de un Hispano-Suiza 40 HP tal y como lo entregaba la fábrica al cliente.

bios, etc. Esta fundición se hacía en arena, con poca precisión y materiales bastos. Como consecuencia, los mecanizados exigían una mayor labor hasta lograr el acabado final.

Los bastidores de esta época se lograban mediante estampado y templeado de chapas de acero, que luego eran remachadas con hierro para la unión final. Buena parte de este trabajo era también manual.

El montaje y ajuste de cada pieza necesitaba de la pericia de un mecánico, que mediante diferentes herramientas – limas, gubias, etc – lograba una terminación perfecta, o lo más próximo a ésta. Una vez terminados los chasis – con la mecánica completa montada -, era necesario probarlos para acabar de corregir los posibles defectos. Este proceso, como puede colegirse, era largo y engorroso, y sobre todo precisaba de un importante incremento de plantilla y maquinaria para lograr una mayor productividad. Es decir, en estos primeros tiempos ya quedó claro que el crecimiento de la sociedad pasaba por un entorno de mayores dimensiones en el que adecuar la producción a la demanda. Pese a los esfuerzos que en este campo se hicieron en 1906, el año concluyó con la entrega de treinta y siete chasis, cinco unidades más que en 1905.

Ante esta tesitura existía un número limitado de soluciones. Una, propuesta por el Consejo de Administración, era contratar la fabricación de piezas y componentes que la Hispano-Suiza estaba manufacturando a otras empresas y talleres, nacionales o extranjeros. Con ello se lograría paliar en parte el problema, al liberar obreros y máquinas. Pero Damián Mateu, con gran visión, defendió el crecimiento como única garantía de supervivencia. En aquellos primeros años de difusión del automóvil la pervivencia de los talleres y fábricas y la calidad de su manufactura era a menudo cuestionable.

Así las cosas, era más lógico establecer una gran factoría en la que poder mantener la calidad que estaban dando, pero en una escala mucho mayor. Como ya hemos narrado, así surgió finalmente la compra de “La Sagrera”, que con el devenir de los años se alzó como centro de la gran multinacional Hispano-Suiza.

4.6. LA GAMA DE HISPANO SUIZA EN 1904 A 1907. EL CAMINO A LA EXCELENCIA.

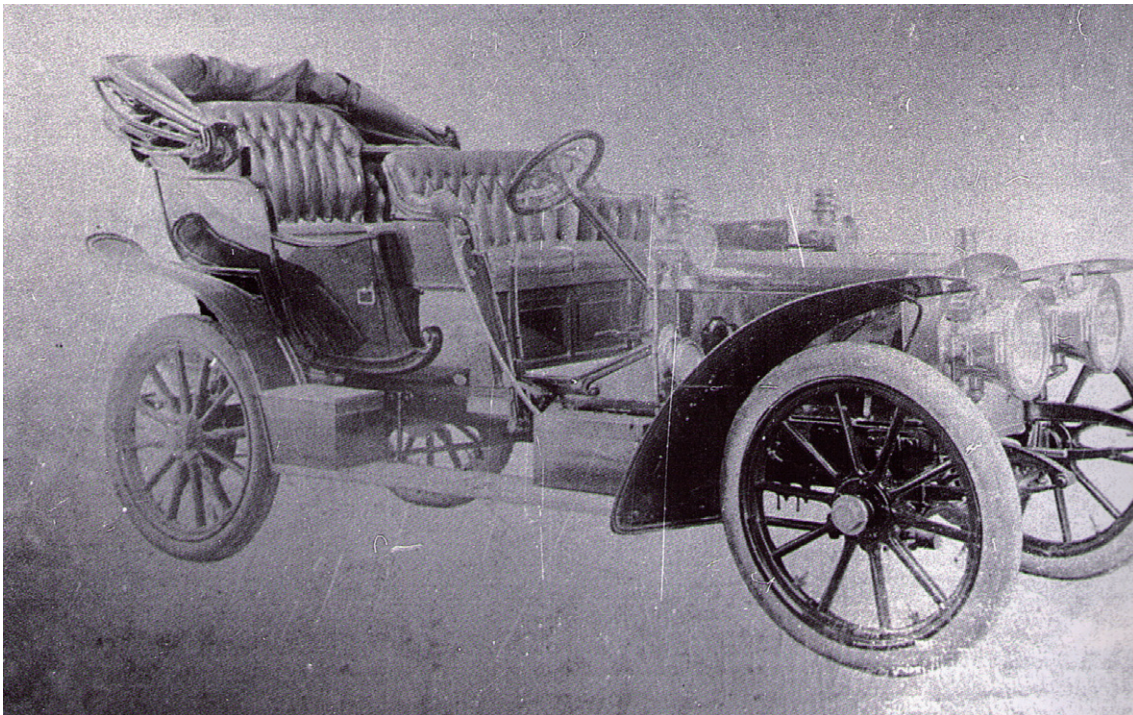
El primer modelo producido por la Hispano Suiza fue el 14 HP, a su vez novedad de la extinta J. Castro. En realidad el 14 HP supuso un escalón importante en el progreso técnico de Birkigt en esta primera fase de su desarrollo como ingeniero. En palabras de Emilio Polo:

“Se basa (...) en los célebres 10 HP, de los que ha tomado la estructura básica, como por ejemplo el chasis recto, con dos largueros de madera armada por ángulos de hierro”.

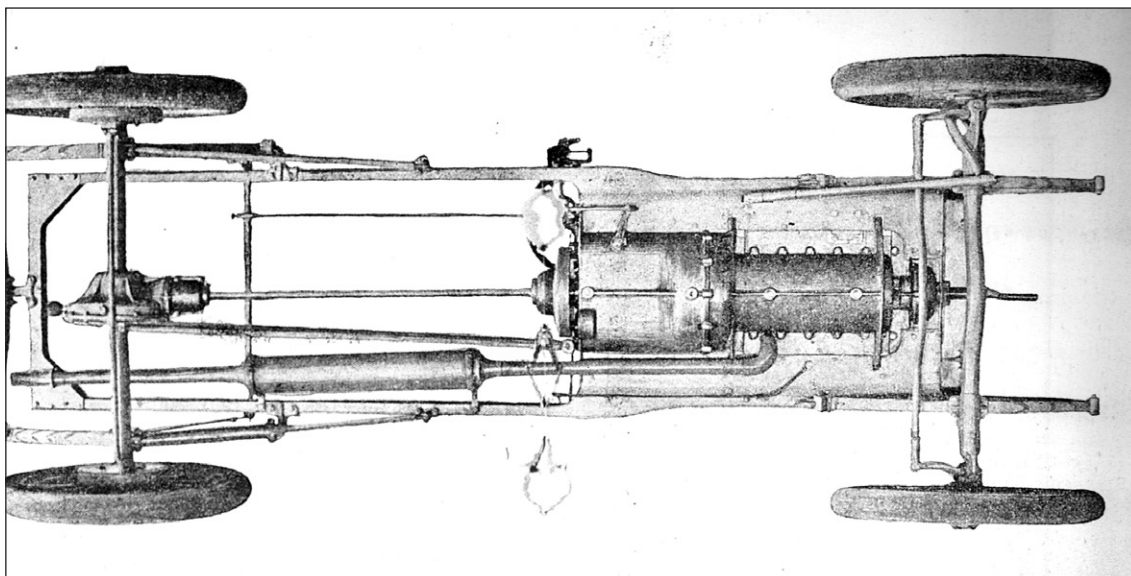
Heredaba buena parte de la estructura de su antecesor, incluyendo los ejes, la dirección, la caja de cambios o la transmisión. Pero a su vez incorporaba novedades como la eliminación definitiva del semichasis interior. En el 14 HP el motor y la caja de cambios se sujetan directamente a los largueros del bastidor mediante unas prolongaciones o patas fundidas en los cárteres. También se trataba del primer propulsor de cuatro cilindros diseñado por Birkigt, con una cilindrada de 2.545 cc y unas cotas internas de 90 x 100 mm.

Dentro del propulsor resultaba novedoso el empleo de dos árboles de levas, uno para las válvulas de admisión y otro para las de escape, situadas tanto unas como otras debajo de las cámaras de explosión en T, configuración habitual en aquellos años. Este tipo de distribución se hizo habitual en todos los Hispano-Suiza de primera época, debido a su buen rendimiento y fiabilidad.

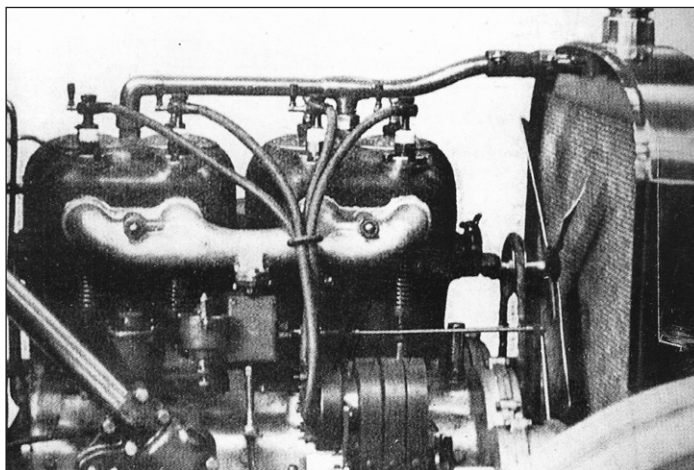
En realidad, el 14 HP fue el primero y más pequeño de una gama que Birkigt estaba desarrollando para J. Castro, y que vería la luz bajo la marca Hispano-Suiza en cinco tamaños distintos.



El más pequeño y con el diseño más antiguo de este primer catálogo de Hispano-Suiza, no aportaba sino solidez y fiabilidad, en una época en la que no eran tan comunes.



El 20 HP fue un gran éxito comercial, y además incorporó uno de los avances más famosos de Birkigt en aquel momento, el “Chasis acorazado”. En la foto pueden apreciarse las bandejas que cierran por debajo el compartimento motor.



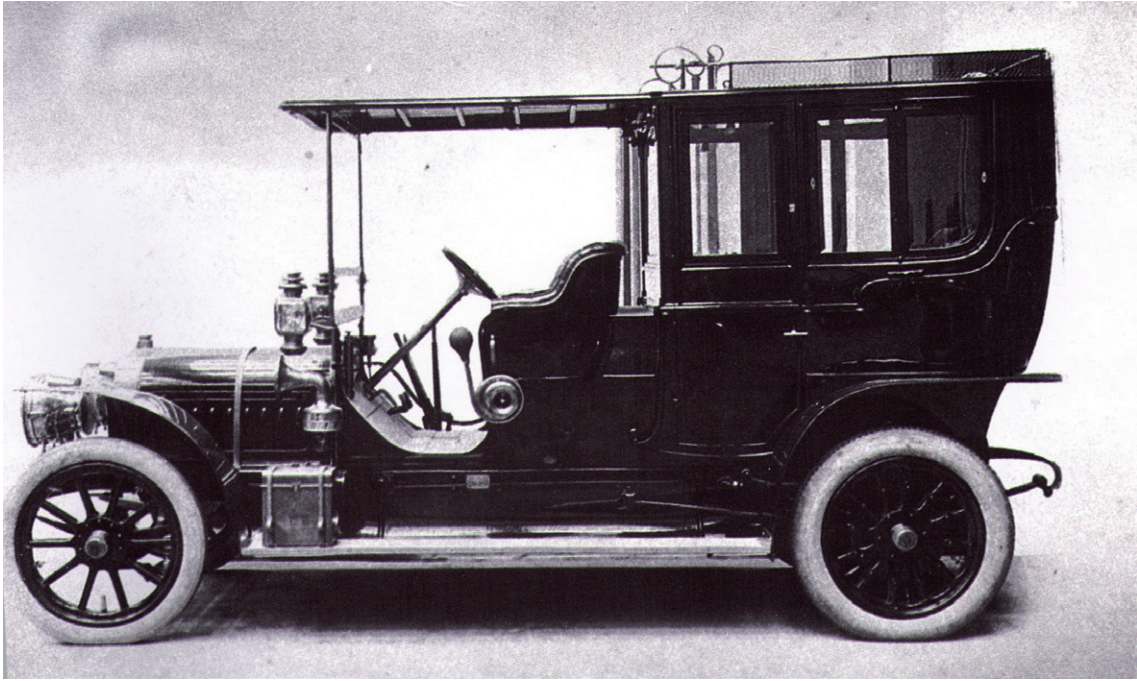
El 14 HP podía desarrollar 60 km/h en llano, y estaba concebido como un automóvil de gama media-baja. Se produjo entre 1904 y 1908, en número de 14 unidades.

El siguiente modelo fue el 20 HP, también conocido como 20/24. Era el siguiente paso en el escalón citado de modelos con el mismo esquema, pero lo cierto es que resultó un paso cualitativo. Emilio Polo comenta en su obra⁸¹ que *“La base más importante del éxito inicial de La Hispano –Suiza había sido el modelo 20 caballos, cuyo primer ejemplar fue entregado a comienzos de enero de 1905. Un coche verdaderamente excepcional para su época; sólido y equilibrado...”*

El esquema del motor era el mismo que el del 14 HP, pero sus cotas internas de 100 x 120 mm cubicaban 3.768 cc, confiriéndole una potencia efectiva de 30 CV a 1.400 rpm. Su propulsor no sólo le permitía lograr los 80 km/h, sino salvar fuertes pendientes – virtud muy apreciada en los automóviles hasta la aparición de las autopistas – y por ello puertos de montaña.

Las primeras unidades todavía montaban el viejo bastidor de madera, pero desde 1905 pasaron a equipar los “chasis acorazados” con suspensión trasera por ballesta trans-

⁸¹ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 81.



Pensado para introducir a la firma en el mercado de alta gama, el tipo 40 HP de Hispano-Suiza superaba los 100 km/h.

versal. En apenas dos años (1905 – 1907) la Hispano-Suiza vendió 116 unidades de este modelo, una cifra que habla a las claras no sólo de sus bondades técnicas, sino también de sus virtudes comerciales.

El último de los modelos de cuatro cilindros fue el 40HP, lanzado en 1906. Se trataba de un modelo que podríamos definir de “gama alta”, gracias a su mecánica de 7.440 cc y su potencia de efectiva de 45 CV. Este modelo superaba con holgura los 100 km/h, y heredaba tanto el chasis acorazado como la suspensión por ballestas de tres cuartos de elipse de las últimas series del 20 HP. Construido entre 1906 y 1907, se comercializaron 32 unidades, cifra que no está nada mal, habida cuenta su alto precio.

Debemos tener en cuenta el alto grado de innovación de la Hispano-Suiza, que en apenas dos años lanzó dos nuevos modelos, y tenía preparados otros tres en desarrollo. Pese a que algunos autores – fundamentalmente franceses – insisten en conceder todo el mérito a Marc Birkigt, no cabe duda alguna de que sin el apoyo total y sin condiciones de los miembros del Consejo de Administración tal ritmo de innovaciones hubiera resultado imposible. Hay que tener en cuenta el importante gasto, en materiales y mano de obra, que precisaba la creación de cada nueva mecánica, y a los que los miembros del Consejo nunca expresaron reticencias o negativas.

En resumen, estos tres modelos representan una rápida evolución en el modo de ver los automóviles del ingeniero Birkigt, y su búsqueda de productos de alta gama, que continuará en los dos años siguientes con los grandes modelos de seis cilindros. El alto grado entendimiento entre Mateu y Birkigt en estos primeros años, y su mutuo respeto, llevaban a la Hispano-Suiza no sólo hacia una gran fábrica, sino una fábrica de grandes automóviles.

5. LA CONSOLIDACIÓN

5.1. LA ADQUISICIÓN DE “LA SAGRERA”.

En el capítulo anterior pudimos ver la aspiración de Damián Mateu de montar una gran fábrica como solución a los problemas, hasta que finalmente el Consejo de administración comisionó a Mateu en su reunión del 29 de enero de 1907 para la búsqueda de *“una gran finca o de una extensa superficie de terreno dentro de una de las zonas industriales de esta ciudad en donde se puedan construir holgados talleres y dependencias a propósito para una fabricación de automóviles en grande escala, quedando autorizados para invertir en la adquisición hasta la cantidad de quinientas mil pesetas”*.

Este asunto no se demoró en demasía, porque en la 69 reunión del Consejo de Administración, celebrada el 16 de febrero de 1907 – es decir, diecisiete días después de nombrar la comisión – ya se trató la adquisición de una finca situada en San Martín de Provencals, en el número 279 de la calle de La Sagrera. Se trataba de una propiedad de 750.000 palmos cuadrados, que en conversión a métrico decimal supondría unos 25.333 metros cuadrados⁸², dentro de los cuales se encontraba una antigua fábrica de harinas, la Farinera Grau, que aún conservaba elementos como un gran generador de vapor y otros útiles. La escritura de compra se firmó pocos días después, el 24 de febrero, ante el notario Carlos Soldevilla, y el precio de compra fue de 450.000 pesetas. A la firma del contrato se pagó la mitad, con dinero adelantado de su patrimonio personal por Damián Mateu (125.000 pesetas) y el consejero Tomás Recolons (100.000 pesetas), comprometiéndose la sociedad a devolverles dichas cantidades cuando se vendieran las acciones de la última emisión que habían quedado en cartera. El resto del importe quedaba aplazado un año con garantía hipotecaria.

Como vemos, Damián Mateu no dudaba en desembolsar grandes cantidades de dinero propio para sacar adelante los proyectos más cruciales de la Hispano-Suiza. Hechos de este tipo se producirán en adelante con cierta frecuencia, a pesar de la buena marcha de la empresa. Financieramente, la solvencia de Mateu resultó el respaldo que necesitaba la marca en los momentos más difíciles, y que no hubiera encontrado en entidades como los bancos, hecho que sí ocurría en otros países⁸³.

Así se cerró la adquisición de la gran fábrica que pronto fue conocida como “La Sagrera”, cuya importancia trascendió a la Hispano-Suiza, siendo también la primera factoría de ENASA–Pegaso, aunque para eso serían necesarios muchos años, una Guerra Civil y otra Mundial.

De cualquier manera, en la compra del edificio y los terrenos se encontraba solamente el pistoletazo de salida. Era necesario acondicionar e instalar la maquinaria, organizar la factoría por secciones y departamentos, etc. En un principio la responsabilidad de tal organización debía recaer sobre Marc Birkigt, en tanto director técnico de la firma. Pero Mateu supo ver rápidamente que el suizo se encontraba agobiado de trabajo, tanto

⁸² Se ha usado para la conversión la tabla de medidas agrarias de la provincia de Barcelona en aquellos años.

⁸³ Ford y FIAT son dos buenos ejemplos. El primero logró financiación a medida que crecía, mientras la segunda contaba con apoyo bancario desde su fundación, siendo varios bancos italianos socios fundadores.



La adquisición de la fábrica de la Sagrera fue una apuesta de Damián Mateu por la consolidación de la Hispano-Suiza.

por el desarrollo de nuevos modelos como por la continua reorganización de las instalaciones de la calle Floridablanca. Así las cosas, optó por instar al consejo a convocar un concurso para encontrar arquitectos o ingenieros industriales que se hicieran cargo del proyecto, y lo llevaran a cabo con la máxima celeridad.

Como habíamos mencionado antes, La Sagrera se adquirió con un inquilino cuyo contrato expiraba en diciembre de 1910. Fue necesario esperar, por tanto, a la salida del señor Rabel (el arrendatario) para tomar posesión de la nueva propiedad de la marca. De cualquier modo los preparativos habían resultado acertados, de modo que en mayo de 1911, sólo cuatro meses después recibir las llaves de La Sagrera, las obras de acondicionamiento estaban concluidas y se pudo iniciar el traslado de maquinaria, que sólo duró un mes.

No acabaron ahí los problemas, pues los imponderables suelen surgir, especialmente en todas las aventuras ambiciosas por ser más los elementos en juego. Así, el 8 de julio se averiaron de gravedad los sistemas de transmisión de la maquinaria de los talleres. Ante la posibilidad de que la reparación se prolongara durante varias semanas, se decidió alquilar varios generadores eléctricos, cuyo coste era de 50 pesetas mensuales. Las averías se sucedieron, dando nuevos quebraderos de cabeza, de modo que el 18 de septiembre el Consejo decidió interponer una demanda judicial contra la empresa instaladora, la Compañía de Construcciones Mecánicas y Eléctricas de Barcelona.

Este fue el comienzo de un periodo complicado para la marca, que analizaremos en detalle en los siguientes apartados. Si hemos querido iniciar el capítulo con La Sagrera es porque supone la culminación de un proceso y el inicio de otro, y en definitiva, el establecimiento de “la casa” de La Hispano-Suiza hasta el final de su historia. Fue aquí donde se gestaron los mayores logros de la marca y, aún cuando las factorías francesas alcanzaran mayor tamaño y reconocimiento, la gestión y dirección del grupo se tomaron desde allí. Es más, la casualidad quiso que Birkigt retornara a La Sagrera para realizar el último diseño de la Hispano-Suiza, el camión G66, que a la postre resultó el primer Pegaso.

5.2. EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE EN ESPAÑA.

Del 4 al 19 de mayo de 1907 tuvo lugar, en el Palacio de Bellas Artes de Madrid el I Salón del Automóvil o, más concretamente, la “Primera Exposición Internacional de Automovilismo, Ciclismo y Deportes”. El acontecimiento supuso un hito, dada la importancia del evento y el retraso con el que respecto a otras naciones se producía. La iniciativa partió de la Cámara Sindical Española de Ciclismo y Automovilismo, presidida por Hilario Crespo. Rápidamente se sumaron a ella personalidades, entidades y empresas, comenzando por la Casa Real y continuando por el RACE. El mismo presidente del primer club automovilista de nuestro país, el Conde de Peñalver, fue elegido para presidir la comisión organizadora del certamen. El resto de los integrantes fueron Hilario Crespo, el marqués de Santa Cruz, del Marqués de Rafal, el Duque de Zaragoza, el señor García Rivero, el Conde del Valle, Don Guido Guiarreta, el señor Pérez de Guzmán, don Francisco Lozano y don León Thierry. Fue nombrado asimismo un Comité de Honor, presidido por D. Alfonso XIII, y completado con los clubes automovilísticos de Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Italia y Estados Unidos.



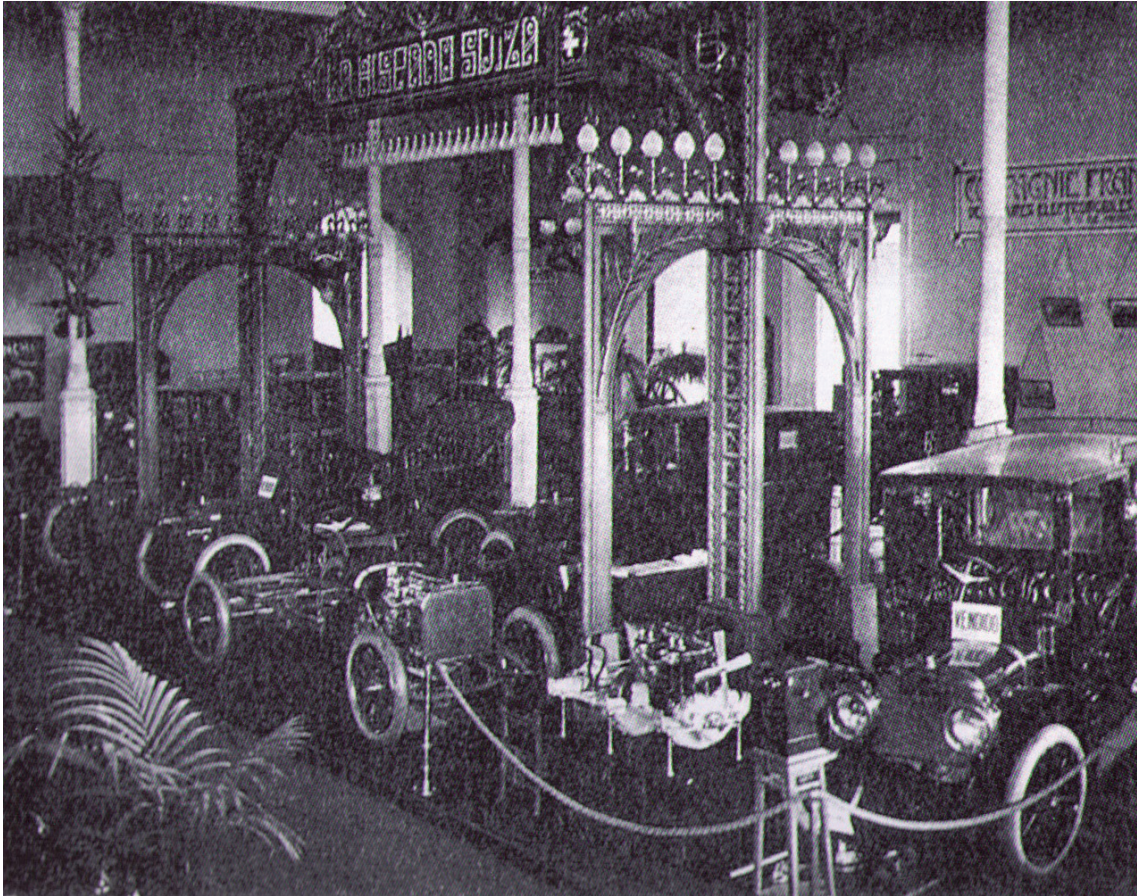
Como curiosidad podemos señalar que la entrada costaba una peseta, salvo los sábados y los domingos. El salón contaba con servicio de cafetería, salón de lectura, correos y telégrafos, etc. La decoración general del pabellón se encomendó a los señores Juncu y Jallot, de París, que entre otros elementos emplearon 2.000 banderas⁸⁴.

Ochenta y cuatro expositores acudieron a este salón, y entre ellos se contaban fabricantes de automóviles de todo el mundo, así como productores de aceites y fabricantes de neumáticos, faros y otros elementos auxiliares. La flor y nata de la industria francesa hizo acto de presencia, con fabricantes tan destacados como Charron, Panhard & Levasor, Renault Freres, Motobloc, Delahaye, Berliet, Darracq, Peugeot, De Dion Bouton, etc. También estaban presentes las primeras espadas alemanas, de la mano de Mercedes, Benz y Daimler, además de otras menos conocidas como SAG o Protos. Los italianos mostraban sus modernos FIAT o Bianchi, y los británicos los Daimler, Iris y Austin.

La representación española corría a cargo de Hispano-Suiza y de una nueva marca, Iberia, que mostraba en su stand dos chasis, un doble phaeton con carrocería de junco construida por Baró y una doble berlina con carrocería de Trigo. Por supuesto, la Hispano-Suiza había prestado la máxima atención al evento, comenzando por enviar al director comercial, José Puntas, para que contratara un estand grande y bien situado. Tal como hemos contado, la firma presentó cuatro automóviles:

“Esta sociedad, que en poco tiempo ha dado muestras tan brillantes de su vitalidad, presenta en soberbia instalación de hierro forjado, que llama poderosamente la atención, magníficos modelos de su fabricación, que nos demuestran los progresos de la industria nacional de automóviles.

⁸⁴ *Gran Vida*. Año V, Nº 47, Madrid, abril de 1907.



La Hispano-Suiza apoyó la celebración de la primera exposición automovilista española, en la que montó un cuidado stand.

El chasis de exposición de 40 HP es justamente admirado, y a su lado, montado al aire para su cómodo examen, un grupo motor 20/24 HP nos muestra la sencillez de su mecanismo.

En el mismo stand contemplamos una limousine 40 HP, de irreprochable carrosserie Vidal, un landaulet 40 HP, un landaulet limousine 20/24 y un doble phaeton 20/24.

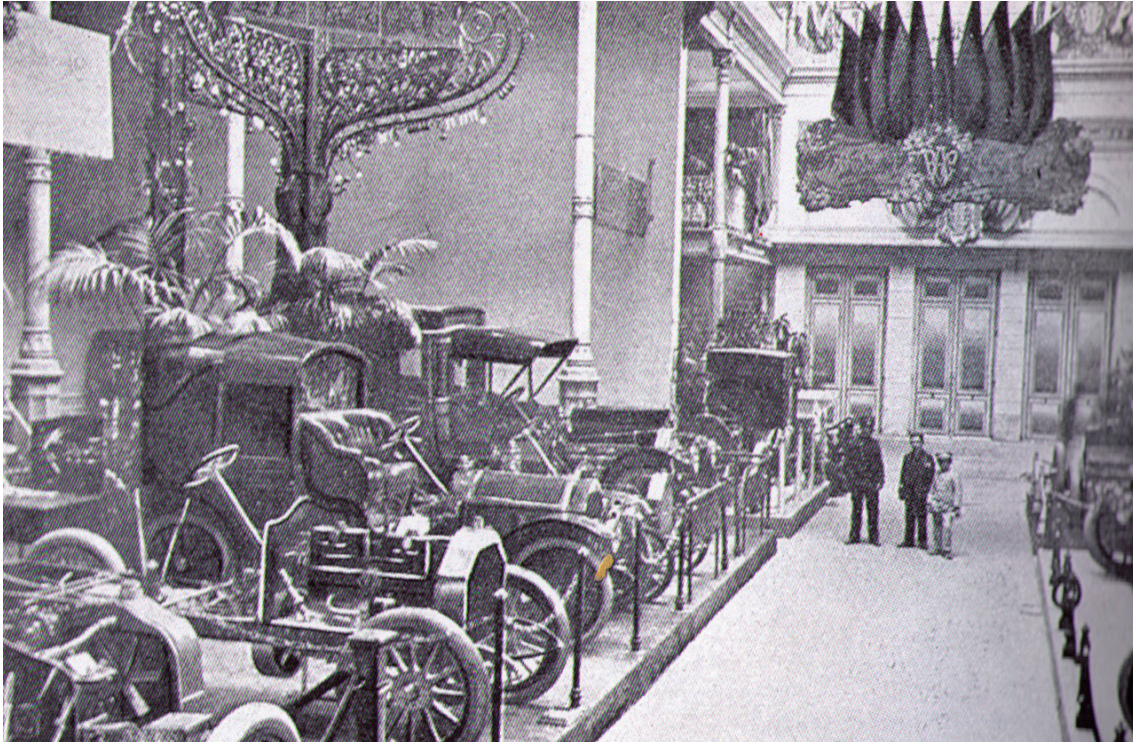
*Además de estos modelos, los visitantes podrán admirar un nuevo coche seis cilindros, que estará a disposición de cuantos los deseen”.*⁸⁵

La descripción, si bien breve, pone de relieve el empeño de la Hispano-Suiza para apoyar el certamen y a su vez para darse a conocer como constructora de prestigio. La decoración, realizada en forja, consistía en un gran arco con un peso de seis toneladas y estaba construido en hierro, y adornado al estilo “Belle Epoque” con bronce, madera de roble y cristales de Baccarat y Cloissoné. Tal exceso, si podemos considerarlo así, costó la nada despreciable cantidad de 20.000 pesetas⁸⁶.

Por lo demás, el Salón fue considerado un éxito: la afluencia de público se hizo notar, y los constructores recibieron numerosos pedidos, aunque netamente inferiores a los logrados en salones con más tradición. La Hispano-Suiza, que además de

⁸⁵ “Gran Vida”. Año V, N° 47, Madrid, abril de 1907.

⁸⁶ Polo García, Emilio. “La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 112.



los coches del estand trasladó dos para demostraciones en la calle, también saldó el evento con una buena impresión.

Pero en definitiva, se trató de un hito, puesto que estamos hablando del primer Salón del Automóvil celebrado en España. Y salvo la ficticia Iberia, que finalmente no pasó de una buena intención, la única constructora nacional presente fue la Hispano-Suiza.

5.3. CONTEXTO SOCIOPOLÍTICO DE 1907.

En apartados anteriores tuvimos ocasión de ver los graves problemas a los que hubieron de hacer frente los líderes del Partido Liberal, y sus consecuencias. Fundamentalmente, la herencia que recibió Antonio Maura el 27 de enero de 1907, cuando fue llamado a formar Gobierno como jefe del Partido Conservador era compleja, con temas como la famosa “Ley de Jurisdicciones” (1906), la creación de la Solidaridad Catalana, la renovación de la violencia anarquista – destacando el atentado de Mateo Morral contra el Rey - y el Arancel Salvador. En su programa regeneracionista Maura tenía muchos otros asuntos importantes sobre los que trabajar, contando entre sus proyectos la “Ley Electoral”, el descuaje del caciquismo y o la deuda de la Guerra de Cuba, pero algunos de los problemas mencionados anteriormente finalmente absorbieron mucho de su tiempo y energía

5.3.1 Victoria electoral de la Lliga Regionalista y Solidaridad Catalana. Auge del nacionalismo.

El 14 de abril se hizo público el “Manifiesto del Tívoli”, es decir, el programa electoral de Solidaridad Catalana. Este documento marcaba cuatro objetivos fundamentales: la derogación de la Ley de Jurisdicciones, la creación de organismos regionales (con hacienda

propia) responsables de la educación, la beneficencia y las obras públicas, la restitución de los municipios a su función de sociedades culturales autónomas y el estudio de “las renovaciones que la evolución de los tiempos aconsejan realizar en el cuerpo del derecho civil⁸⁷”

Entre la publicación del manifiesto y las elecciones, un nuevo atentado vino a complicar aún más las cosas: Cambó, líder de la Solidaridad Catalana, fue herido en Hostalfrancs por partidarios violentos de Lerroux. Todo parece indicar que esto acabó por decantar la balanza de los votantes, que acudieron en masa a las urnas, de modo que Solidaridad Catalana logró el 71 % de los votos en Barcelona, y el 57 % en el resto de Cataluña.

En teoría este hecho no debía complicar demasiado la gestión de Maura, que ya tenía en mente, antes de acceder a la Presidencia, un proyecto de su “Ley de Bases de la Administración Local”, cuyos fines eran altamente descentralizadores. Sin embargo, Maura hubo de enfrentarse a un programa Solidario muy difuso a la hora de concretar las reformas, y la hostilidad de los viejos liberales como Moret. Logró, sin embargo un acercamiento a Cambó, que hizo concebir esperanzas. Sin embargo, parte de la Solidaridad, los más extremistas como la Esquerra Republicana, se opusieron a éste y otros proyectos, especialmente en el proceso de aprobación de la Ley Antiterrorista.

Cambó, por no romper la imagen de la Solidaridad, hubo de alienarse con el resto de formaciones catalanas, tratando a la vez de hacer malabarismos en su deseo de entenderse con Maura.

En el último trimestre Maura ya había aceptado que su proyecto de “Ley de Administraciones” no iba a tener, precisamente, una tramitación rápida. Falsas acusaciones de corrupción vinieron a enredar más aún las cosas, aplazando el que debía haber sido proyecto estrella de Maura, y en parte una solución a las reivindicaciones catalanas, tras 5.500 discursos en las Cortes, y nada menos que 2.800 enmiendas⁸⁸.

5.3.2. Solidaridad Obrera. reorganización anarquista.

Hemos de destacar que mientras en el resto de Europa una parte importante del movimiento anarquista comenzaba a reprobador los atentados terroristas y los métodos violentos —el mismo Kropotkin, eminente partidario de la “propaganda por el hecho”— había acabado por admitir que “*Una estructura basada en siglos de historia no puede ser destruida por unos cuantos kilos de explosivos*”. Sin embargo, en España y Portugal una parte de los anarquistas continuaban defendiendo las tesis de Malatesta, Cafiero o Brousse. Incluso anarquis-



⁸⁷ Seco Serrano, Carlos. “*La España de Alfonso XIII*”. Madrid, Ed Espasa Calpe SA, 2002.

⁸⁸ Montero, Feliciano y Tussell, Javier. “*Historia de España. El Reinado de Alfonso XIII*”. Madrid, Ed Espasa Calpe SA. 2004. pp 238.



El recrudecimiento de la violencia anarquista tuvo su punto álgido en el atentado de Mateo Morral contra Alfonso XIII, el día del enlace real.

tas “intelectuales”, de una extracción social más alta que los militantes habituales – obreros manuales y jornaleros – como era la familia Montseny o Francisco Ferrer, sin cometer atentados, los justificaron a menudo. Aún hoy se especula con la relación entre Mateo Morral y Ferrer, que sin llegar a ser concluyente, siempre resulta orientativo.

El anarquismo fue creciendo como problema a medida que avanzaba el segundo lustro de la primera década del Siglo XX. En España, además de los magnicidios o los intentos de estos, comenzó una campaña de terrorismo con bombas colocadas aleatoriamente en las calles, con protagonistas tan despreciables como Joan Rull y Queraltó. A esto se sumó la preocupación por atentados tan relevantes como el asesinato del Rey de Portugal, Carlos I y su heredero el príncipe Luis Felipe en un atentado, en el que también resultó herido el infante Manuel.

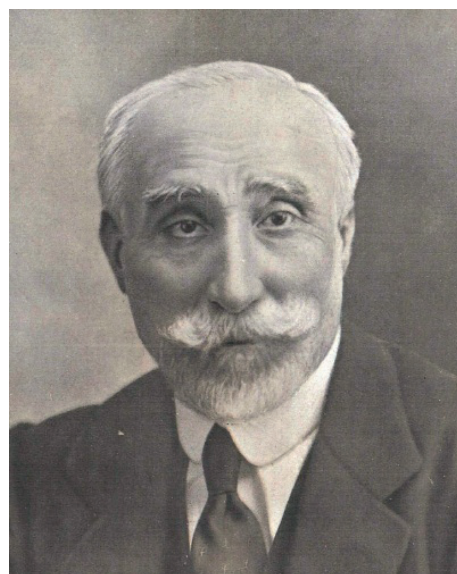
Pero en realidad el anarquismo distaba mucho de estar organizado, y la mayoría de los atentados corría a cargo de individuos o pequeños grupos que actuaban por iniciativa propia, sin órdenes directas o conexiones con una organización. En la primera década del siglo el anarquismo había encontrado dos semilleros especialmente fructíferos en el campo andaluz y en las fábricas catalanas. Con todo, en 1903 no contaban con más de 50.000 afiliados en toda España. En realidad, la falta de organización era más una cuestión interna, de rechazo a la autoridad y por ello a la formación de entidades estructuradas, que obra de sus enemigos, cuya labor se limitó más a la lucha callejera.

Sin embargo, este estado de cosas no estaba llamado a continuar así. En 1904 los grupos anarquistas crearon un embrión de sindicato denominado Federación Obrera. En 1907 dieron un paso más, al crear la Solidaridad Obrera, que trascendía al mismo ideal anarquista, al unir las ideas de Bakunin y las del sindicalista francés Fernand Pelloutier agrupando más de 50 sociedades obreras barcelonesas, e integrando incluso republicanos radicales y a socialistas, con el fin común de sustituir el capitalismo por una organización obrera transformada en régimen de trabajo⁸⁹. De este modo se dio un paso más, en una organización que en 1910 era ya absolutamente ácrata, dando lugar, como veremos, a la Confederación Nacional del Trabajo, la forma definitiva del sindicato anarquista que se mantuvo hasta el final de la Guerra Civil. Figuras de gran renombre entre las filas ácratas, como Ángel Pestaña, lideraron esta etapa de “sindicalismo revolucionario”. La organización de las huelgas ganó en eficacia, y éstas se fueron recrudeciendo a medida que pasaban los años.

⁸⁹ Núñez de Arena, M. y Tuñón de Lara, M. “*Historia del Movimiento obrero español*”. Barcelona, Ed Nova Terra. 1979. pp 77.

5.3.3. El gobierno de Maura.

En enero de 1907, como ya hemos mencionado, Antonio Maura fue llamado por el Rey a formar gobierno, ante el agotamiento y división de los liberales. Considerado un regeneracionista de la Restauración, accedió al poder con un programa serio que intentó llevar a la práctica, convencido de que el régimen contaba cada vez con menor apoyo popular. Era consciente de que la alternancia dejaba fuera de toda opción a los regionalistas – nacionalistas, a los republicanos, a los carlistas, a los socialistas... y además, las viejas costumbres caciquiles amañaban las elecciones hasta el punto de que en muchas zonas los resultados distaban de ser representativos. También era muy consciente de la decadencia del país, y contaba con el pleno apoyo de su partido – algo que en los últimos tiempos no había sido habitual, ni entre liberales ni entre conservadores – aunque en su contra jugaba su carácter vehemente, su tozudez y su audacia, defectos reseñables en un político que, como Maura, rara vez rehuía la confrontación.



Antonio Maura, cabeza del Partido Conservador, y Presidente del Gobierno entre 1907 y 1909.

Desde la misma formación de gobierno, con significados “villaverdistas” y “silvelistas” y exclusión de “gamacistas” se puede apreciar la intención de Maura de lograr un mandato estable y consensuado, al menos en su partido, para hacer frente a su programa. Dentro de las reformas urgentes para él estaban la “Ley de Bases”, con la que intentó





La Semana Trágica de Barcelona marcó social y políticamente el final de la década

acabar con el caciquismo y de paso descentralizar el Estado, y la reforma de la desaparecida Marina de Guerra, con la reorganización de la Armada y la adquisición de una flota compuesta por tres acorazados modernos, tres cruceros, veinticuatro torpederos y cuatro cañoneros. La nueva Ley electoral buscaba unos comicios limpios, y logró su aprobación muy rápidamente, igual que la “Ley para la Protección de la Industria Nacional”, de la que ya hemos hablado.

Sin embargo, el político conservador hubo de hacer frente a otros problemas, con los que no había contado, y a la postre acabaron con su Gobierno. La publicación de falsos escándalos, promovida por la oposición republicana fue el primer golpe. Pero la primera crisis real llegó con uno de los primeros enfrentamientos de España en el Rif.

La cuestión de África llevaba coleando desde el Desastre del 98. La nueva política imperialista de casi todas las potencias europeas – incluidas Alemania, Italia y Portugal – y Estados Unidos tuvo como consecuencia varias crisis – la más conocida en Fashoda - y una reordenación de las posesiones africanas de los países europeos, incluidos Portugal o Bélgica.

En general, los gobernantes españoles fueron reticentes a ampliar las plazas de Ceuta y Melilla, Guinea y el Río de Oro, ante el ambiente general de desánimo, antimilitarista y poco dado a aventuras. Por otro lado, en el ámbito internacional la debilidad de España podía suponer un “desguace” del país, como ocurriera con Polonia. La mención de lord Salisbury a nuestro país como “nación moribunda” suponía un claro peligro. Se llegó a mencionar en la Conferencia Internacional de la Haya de 1899 la posibilidad de compensar a Francia por sus pérdidas de Alsacia y Lorena cediéndole Cataluña, Aragón

y parte de Navarra. En principio era un disparate, pero tales declaraciones no dejaban de sembrar la preocupación en un país con el Ejército gravemente mermado y desmoralizado, y su Armada extinguida.

Así pues, la reticencia a ampliar las posesiones españolas en torno a Ceuta y Melilla hizo que se desaprovecharan las ventajosas condiciones ofrecidas por Francia en el tratado fallido de 1902. El convenio de 1904 era claramente peor, lo que trató de remediarse en la Conferencia de Algeciras de 1906. Paralelamente, España logró el apoyo de Francia e Inglaterra para la defensa de sus islas, puertos y puntos de costa, ante la agresiva política exterior alemana. Mientras Francia iniciaba acciones de ocupación en Marruecos, España continuó básicamente reticente a toda acción militar, salvo pequeñas acciones destinadas a proteger sus plazas o a evitar el contrabando. De todos modos, la tensión por la situación interna de Marruecos y las agresiones a obreros de concesiones mineras españolas en los alrededores de Melilla acabaron por estallar el 9 de julio, con enfrentamientos armados entre el ejército español y los rifeños. Acababa de empezar la llamada Guerra de Melilla.

En principio esta no debía haber supuesto un problema excesivamente grave. Los problemas de verdad surgieron cuando el general Marina, Comandante General de Melilla, solicitó refuerzos. El Ministro de la Guerra Fernando Primo de Rivera, viendo el cariz que tomaba el asunto, había dejado preparada una División Reforzada que tras su cese, en marzo, fue disuelta por el nuevo Ministro, Arsenio Linares.

Se movilizó a los Cazadores de Barcelona, una unidad que contaba en sus filas con numerosos reservistas, casados y padres de familia. El resultado fue una huelga general que desembocó en una vorágine de disturbios conocida como “La Semana Trágica de Barcelona”.

Los gravísimos incidentes subieron un escalón con la aplicación de la Ley de Jurisdicciones. Pero la campaña internacional desatada por anarquistas, socialistas y republicanos contra las sentencias y ejecuciones subió de tono hasta ser excesiva. Y por otra parte, Moret, con una clara falta de visión de Estado, decidió sacar partido y debilitar al Gobierno de sus naturales rivales.

Durante el resto del verano la atención estuvo centrada en la campaña de Melilla, que se saldó con victorias españolas en los pocos hechos de armas reseñables que hubo. En tal situación, lo lógico hubiera sido retrasar la apertura de Cortes, pero rehuir el combate no iba con la personalidad de Maura, de modo que acudió con normalidad, para encontrarse una sólida oposición y la respuesta titubeante de su propio partido. El ataque de los liberales, capitaneados por Moret, fue de una contundencia inusual. Finalmente, el 21 de octubre de 1909, Maura presentó su dimisión, aunque como mera formalidad, convencido de que el Rey ratificaría su confianza. No fue así, y además de provocar la caída del gobierno de Maura, llenó de resentimiento al político y de decepción al monarca.

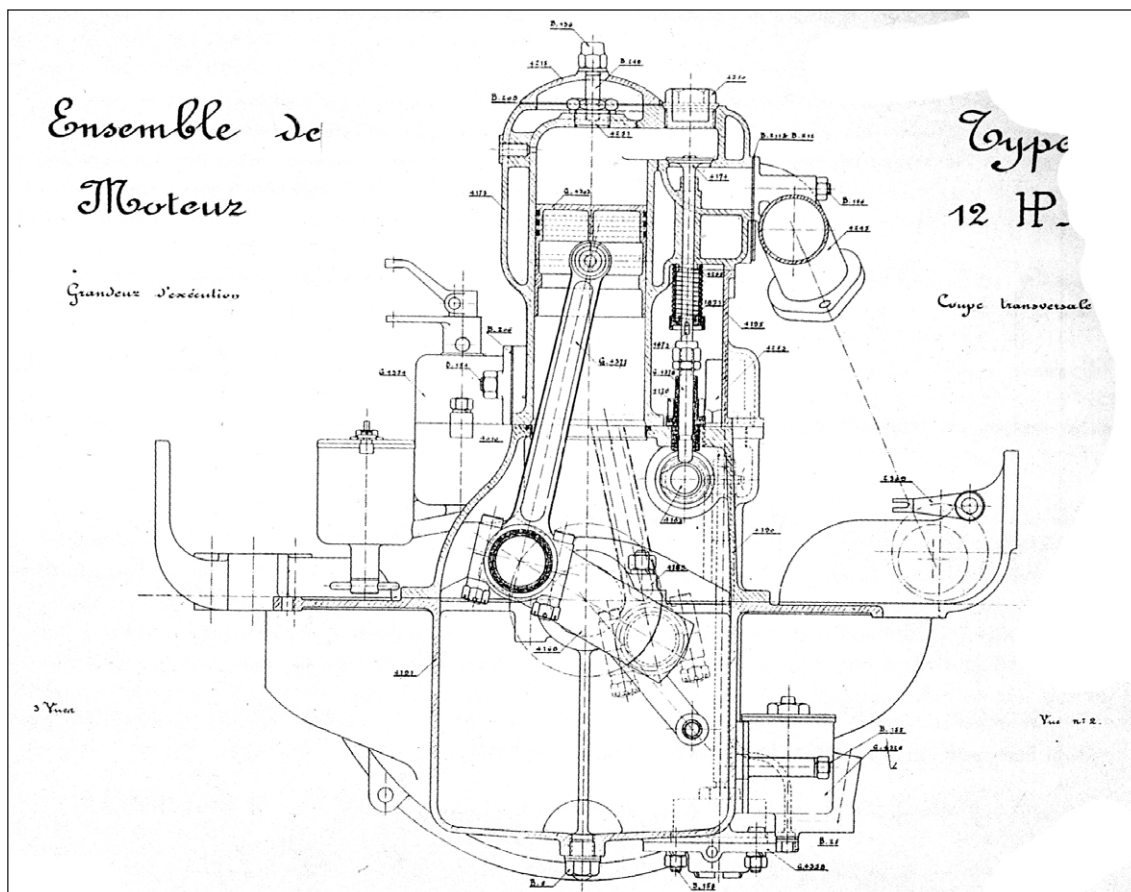
El inicio de las guerras en Marruecos, que se prolongaron en el tiempo hasta la Dictadura de Primo de Rivera, forzaron la modernización del ejército, que entre otras cosas comenzó a fijar su vista en los modernos camiones y automóviles como modo de acelerar los desplazamientos de tropas y el suministro de material. Gracias a ello, Hispano-Suiza encontró en los años posteriores un cliente cuyas demandas fueron creciendo hasta alcanzar una importancia cierta. Por otro lado, la inestabilidad creada por la dimisión de Maura y los problemas derivados en años posteriores por los incidentes de la “Semana Trágica” afectaron no sólo a la Hispano-Suiza, sino a buena parte de la industria barcelonesa, como veremos en apartados posteriores.

5.4 LA TÉCNICA EN LA HISPANO-SUIZA.

En 1907 el catálogo de la firma barcelonesa recibió una completa remodelación, con el lanzamiento de nuevos modelos y la aplicación de mejoras sustanciales en los antiguos. Para empezar, fue finalmente comercializado el modelo de seis cilindros 60/75 HP, a la vez que se presentó otro seis cilindros más pequeño, cuya manufactura inicial estaba prevista para 1908, y que recibió la denominación de 30/40 HP. A la vez que aseguraba la gama alta, la firma decidió lanzar un coche más popular, el 12/15 HP, que debía sustituir al 14 HP, uno de los más antiguos del catálogo. En la zona media se mantuvieron los 20/30 y el 40 HP.

La aportación más importante de Birkigt a estas mecánicas fue el engrase a presión, un salto cualitativo importante sin ser esencialmente innovador. La sustitución del viejo engrase a barbotaje permitía un mayor régimen de motor a la vez que simplificaba la conducción. Básicamente, el barbotaje consistía en un depósito de aceite con una tubería que pasaba por el cuadro de instrumentos, y en el que el chófer regulaba mediante un grifo el paso del lubricante al motor, incrementándolo o reduciéndolo a medida que se subía o bajaba el régimen de motor. Con el engrase a presión, era la misma bomba de engrase la que regula el caudal del lubricante, que no circula fuera del motor, al hacer de depósito el mismo cárter.

Pero además, en el nuevo 12/15, Birkigt pudo construir motores monobloque, gracias a la mejora en las técnicas de fundición. Esto suponía una clara mejora respecto a las mecánicas de un bloque por cilindro, al hacer más compacto y resistente el propulsor.



Esquema del motor de 12 HP de la Hispano-Suiza, con engrase a presión y un solo bloque.

Los precios de estos modelos eran bastante contenidos para su calidad, e iban desde las 9.000 pesetas del modelo inferior, a las 28.000 del más potente. El lector debe entender que estamos hablando sólo del precio de los chasis, y que el comprador debía acudir después a un carroceros que vistiera esta mecánica, una práctica usual para los fabricantes de automóviles en aquella época.

5.4.1. Ejemplos de la competencia internacional automovilista.

El automóvil avanzaba técnicamente a pasos de gigante en aquellos años, empujado en buena manera por una demanda creciente, y a su vez obligaba a evolucionar la técnica en otras áreas, como la metalúrgica. Los Hispano-Suiza, a estas alturas eran automóviles fiables y de excelente rendimiento, pero conviene situarlos en el panorama internacional para comparar sus ventajas e inconvenientes respecto a su competencia.

Comenzaremos por echar un vistazo al país que más esfuerzos puso en el desarrollo del automóvil: Francia. En nuestro vecino la voz cantante continuaban llevándola las “viejas” marcas, como Panhard & Levassor, De Dion Bouton, Delahaye, Mors o Renault. En esencia sus coches eran bastante similares a los Hispano-Suiza en cuanto a técnica: el Panhard & Levassor X1, lanzado en 1907, es un buen ejemplo. Este automóvil contaba con una mecánica de cuatro cilindros en cuatro bloques, y mantenía el engrase a barboteo. También mantenía el bastidor de madera forrado de chapa estampada, más anticuado, pesado y menos eficiente que el “chasis acorazado” de la Hispano-Suiza.

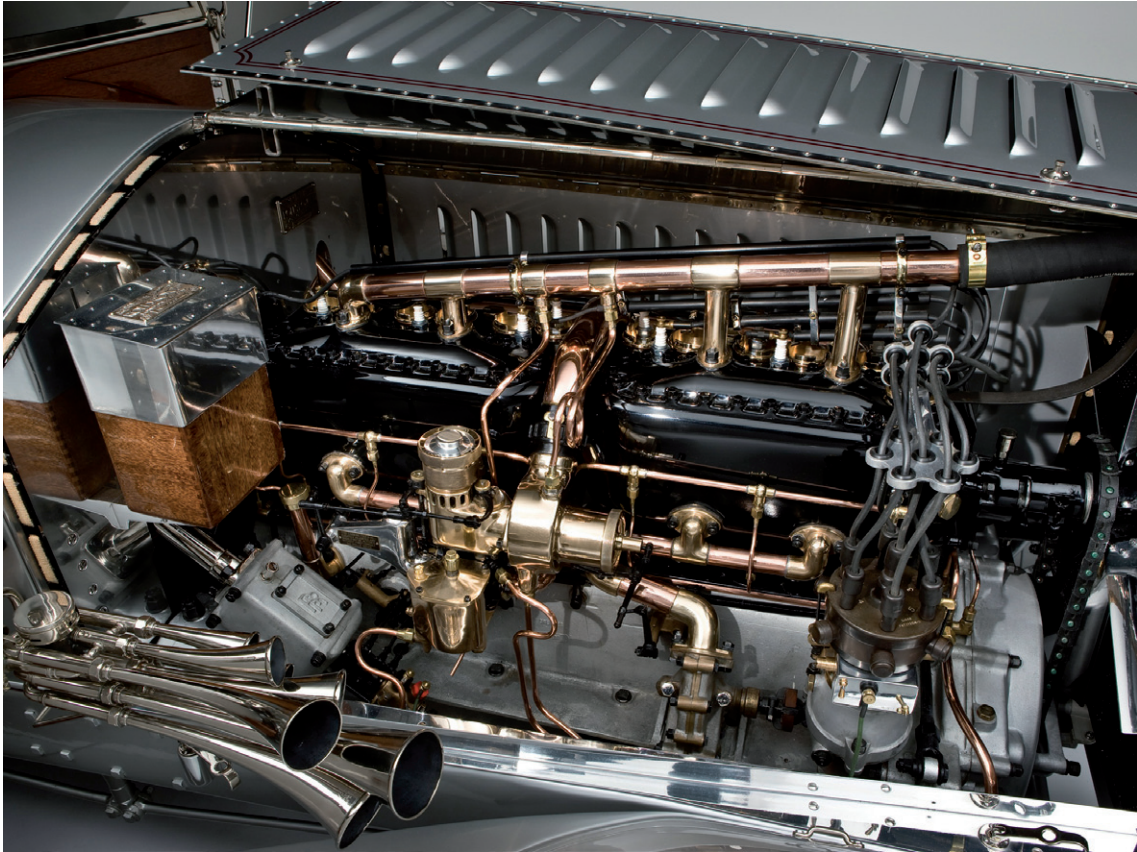
En Gran Bretaña se hace imprescindible fijar la vista en la Rolls – Royce, una firma nacida en el mismo año que la Hispano-Suiza, es decir, en 1904. Henry Royce era un excelente técnico que tras sus primeros pinitos como constructor se asoció con Charles Steward Rolls, un aficionado al automóvil, de desahogada economía y con muchos contactos entre la clase pudiente británica. Para 1907 su modelo 40/50 Silver Ghost había sido proclamado por la revista Autocar como el “mejor coche del mundo”⁹⁰. Básicamente se trataba de un



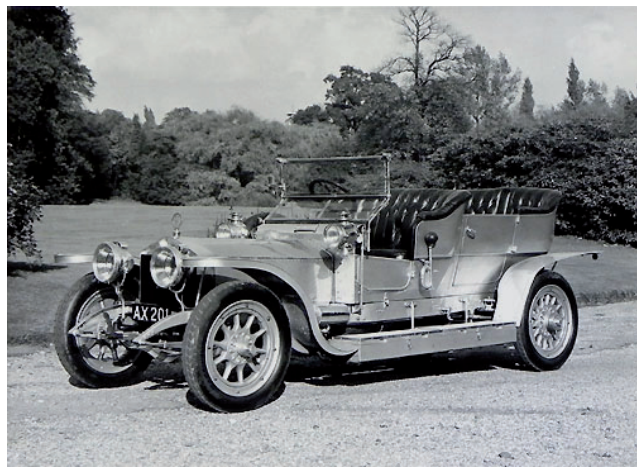
Panhard & Levassor continuaba siendo una marca de prestigio. En la foto, un Tipo X1.

seis cilindros en dos bloques de tres cilindros, con válvulas laterales y cámaras en L. Su chasis era de dos largueros metálicos, y desde su lanzamiento se caracterizó por la suavidad de su mecánica y la excelente potencia que proporcionaba el gran motor de 7.036 cc, que además resultó sólido y fiable, hasta el punto de que existen ejemplares con un millón de kilómetros recorridos sin que hayan precisado reparaciones a fondo. Con el 40/50 HP la técnica británica dio un salto de gigante, no tanto por innovación sino por perfección de la ingeniería desarrollada hasta entonces, y sobre todo por el prestigio logrado respecto a sus sempiternos competidores galos.

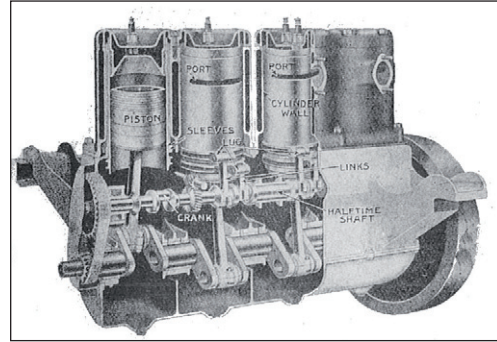
⁹⁰ Georgeano, Nick. “*The Beaulieu Encyclopedia of the automobile*” Vol 1, London, Fitzroy Dearborn Publishers, 2000, pp 1354.



El Silver Ghost era un gran coche, que hizo ganar una fama imperecedera a Rolls-Royce.



En Alemania las firmas más destacadas eran, como es lógico, Benz y Daimler. La primera basaba su gama en mecánicas de cuatro cilindros convencionales, diseño de Hans Nivel. Como otros constructores, buscó prestigio en la perfección más que en la innovación, aunque en esta época también desarrolló potentísimo automóviles de carreras, como el Blitz-Benz, que ostentó todos los récords de velocidad durante años. En 1909, sin embargo, adquirió la patente Knigh para motores sin válvulas o “de camisetas”. Se trataba de una mecánica muy novedosa diseñada por el norteamericano Charles Yale Knight, que a pesar de funcionar bajo el principio de los cuatro tiempos prescindía de las válvulas, sustituyéndolas por unas camisetas móviles que hacían coincidir unas lumbreras de admisión y escape en los momentos pertinentes. Este motor presentaba varias ventajas, como su silencioso funcionamiento, su mayor eficacia volumétrica, incremento del régimen motor y durabilidad, aunque también era más caro de construir, necesitaba un mantenimiento muy estricto y tenía un consumo muy alto de aceite.



Benz 37/70 HP. Esquema del motor Knight sin válvulas, profusamente empleado por fabricantes europeos como Benz y Daimler.

Por otro lado encontramos a Mercedes, la marca comercial de Daimler, que en 1907 sufrió la salida de Wilhelm Maybach, su jefe de diseño, siendo sustituido por Paul Daimler. La firma había logrado un prestigio internacional difícil de igualar gracias a su modelo Simplex, de cuatro cilindros en dos bloques, que es considerado por muchos como el primer automóvil moderno, o el primero que no era “un carro motorizado”, aunque a estas alturas el diseño tenía seis años. A partir de 1908 Mercedes adoptó también la mecánica Knight, aunque mantuvo sus modelos de cuatro y seis cilindros convencionales (45 y 37/70 HP).

AMERICAN MERCEDES
70 H. P. Demi Limousine Touring Car
\$10,000.00

This is the Handsomest Car in the World. Something Entirely New. Immediate Delivery
DAIMLER MFG. CO., Factory, Long Island City, L. I.
SALESROOM, 1777 BROADWAY, NEW YORK
AMERICAN MERCEDES

En Italia crecían varios constructores, entre los que destacaban FIAT, Itala, Issota-Fraschini o Lancia. En el país transalpino las marcas no proliferaron en el número que lo hicieron en otras naciones, aunque a cambio en su mayoría producían automóviles de altísima calidad. En aquella época la más potente de las firmas era FIAT, que en 1907 lanzó su primer modelo de seis cilindros, con más de 11.000 cc. Hasta 1908 no fabricó un “coche popular”, siendo este un cuatro cilindros de 2.200 cc, que se vendió muy bien en todo el mundo como taxi. La gama de FIAT era muy completa, con seis modelos, la mayor parte de ellos – salvo el seis cilindros – con motores de cuatro cilindros en dos bloques. Asimismo FIAT se había labrado una buena reputación en las carreras, gracias a potentes modelos de cilindradas como el 60HP de 11.000 cc.

Daimler era la otra gran empresa germana, aunque comercializaba sus coches bajo la marca Mercedes.

Por último trataremos a Estados Unidos, país en el que la industria automovilista había crecido de una manera exponencial, aunque sus fabricantes se mostraban muy conservadores en cuanto a la técnica. Buena prueba de ello es que Charles



En 1907 y 1908 se sucedieron las victorias de FIAT en pruebas de toda Europa, dando a la marca italiana un importante renombre.

Yale Knight, a pesar de ser norteamericano, no logró vender la patente de su motor a ninguno de sus compatriotas, encontrando mucho más receptivos a británicos, alemanes o franceses, como ya hemos visto. Un claro ejemplo de la simplicidad técnica norteamericana es la historia de Cadillac, que desde 1903 hasta 1909 sólo produjo mecánicas de un cilindro basadas en el diseño de Henry Leland. Sus cifras de ventas, verdaderamente sobresalientes resultarían inverosímiles para un europeo, viendo lo primitivo de los diseños de la marca de Detroit. No fue hasta 1909, cuando Cadillac había fabricado ya más de 16.000 coches, cuando lanzó su primer cuatro cilindros.



Aunque su producción en 1907 era importante en número, una marca de prestigio como Cadillac sólo ofrecía una mecánica de un cilindro, muy rudimentaria técnicamente.

5.5. LA CRISIS DE 1907 Y SUS CONSECUENCIAS.

Poco conocida hoy, por sus escasos efectos en España, la Crisis de 1907 tuvo consecuencias dando lugar a soluciones cuyos efectos aún están vigentes. Básicamente se trató de una de las primeras crisis graves del capitalismo moderno, tras la de 1873, por lo que podría decirse que pilló por sorpresa a la sociedad norteamericana, a sus políticos y financieros, y supuso un antecedente claro de crisis posteriores.

La Crisis de 1907 tuvo lugar en un escenario de crecimiento de un 7% aproximado en la economía norteamericana, aunque el terremoto de San Francisco de 1906 había provocado tan graves daños que en general podríamos decir que creó una cierta vulnerabilidad de dicha economía, cuyos efectos llevaban varios meses notándose. Básicamente, entre septiembre de 1906 y marzo de 1907 el mercado de valores cayó un 7,7 %, y a lo largo del mes de marzo se produjo otra caída de un 9,8%, en un proceso que fue conocido como “el pánico del hombre rico”. Cuando llegó septiembre, las pérdidas acumuladas alcanzaban el 24,4%, y se habían extendido a otras Bolsas, como la de Tokio o la de Hamburgo. La crisis, sin ser aún verdaderamente grave, llevaba meses creando desconfianza y miedo, retrayendo el consumo y la inversión.

En este escenario, a mediados de octubre, un conocido financiero, F. A. Heinze, que había hecho una inmensa fortuna especulando con el cobre, decidió realizar una arriesgadísima operación especulativa, al lanzar lo que hoy conocemos como una OPA sobre United Cooper Company. Dado que sus propios recursos y los del banco que presidía, el Mercantile National Bank eran insuficientes, involucró a sus contactos hasta lograr el respaldo de Knickerbocker Trust Company, el tercer mayor fondo financiero del país. La operación, sin embargo, fracasó, y tras haber invertido su capital y el de sus socios en la Cooper, las acciones de la compañía bajaron espectacularmente en tan sólo dos días, perdiendo en la operación cincuenta millones de dólares. No sólo se arruinó él, sino también el banco que presidía, de modo que cuando el día 21 de octubre la situación se hizo pública, miles de ahorradores corrieron a retirar sus fondos. Pero además, conocidas la implicación del Knickerbocker en la operación, los inversores de este Trust retiraron el día 22 más de ocho millones, creando una absoluta insolvencia en ambas entidades⁹¹.

⁹¹ Swarch, A.J. y Friedman, M. “El Pánico de 1907 y la Reforma bancaria posterior”. *La nueva historia económica: lecturas seleccionadas* / coor por Peter Temin 1984, pp 353- 374.

El pánico se extendió, y diez bancos más vieron como sus clientes reclamaban sus ahorros hasta acabar con sus fondos, a pesar de que el día anterior eran perfectamente solventes para los estándares normales de entonces de un banco.

Para salvar la situación entró en acción J.P. Morgan, que esa misma noche reunió a algunos de los hombres más ricos de país, a los presidentes de los mayores bancos y al Secretario del Tesoro, que acudió desde Washington. John Rockefeller, George Baker o James Stillman escucharon del mayor financiero del mundo que la única manera de salvar el sistema era la aportación personal de los presentes; si los ahorradores que acudían a sacar sus fondos podían retirarlos con normalidad, la crisis pasaría rápidamente. Por desgracia, no todos los bancos podían ser salvados, de modo que fueron seleccionados aquellos que contaban con mayor solvencia.

Entre todos aportaron ocho millones de dólares, más los diez aportados por Rockefeller y el compromiso del Secretario del Tesoro de que el Gobierno pondría 25 millones más.

Esta inyección económica paró el primer golpe, pero no fue suficiente, como se hizo patente a la mañana del día posterior, cuando la Bolsa de Nueva York se encontró de nuevo al borde del colapso. Morgan reaccionó rápidamente, y logró reunir otros veintitrés millones en menos de una hora. Al acabar la semana Morgan informó a la prensa de que lo peor ya había pasado – no era cierto, pero se trataba de crear confianza – e incluso habló con las instituciones religiosas para que en las misas dominicales se predicara la calma.

Pero aún le quedó un grave problema por resolver, y que no podía esperar a la apertura de la Bolsa el lunes: una de las corredurías más importantes del país se encontraba también a las puertas de la ruina, debido a que solicitó grandes préstamos empleando como aval acciones de la Tennessee Coal, Iron and Railroad Company, que a su vez cayeron drásticamente durante esa semana. La única solución posible, a su modo de ver las cosas, fue que la US Steel Corporation, una firma de su propiedad, absorbiera a la Tennessee antes de que la Bolsa abriera de nuevo. El problema es que la suma de ambas firmas superaba el setenta por ciento de la cuota de mercado de acero, y esto entraba en colisión con la política antimonopolio del presidente Theodore Roosevelt, una de las claves de su reelección. Mediante una maniobra extrema, logró que el presidente recibiera a dos enviados suyos en la madrugada del domingo. Enfrentado a la absorción o la quiebra del sistema financiero del país, Roosevelt hubo de ceder.

No falta quien apunta que en realidad toda la crisis fue iniciada por Morgan, cuyos agentes hubieran difundido intencionadamente información sobre la debilidad de la Knickerbocker. Lo cierto es que al acabar la Crisis, Morgan se había enriquecido notablemente, y además logró una de sus más viejas aspiraciones: la creación de un Banco Central, la Reserva Federal, que vio la luz en 1913. Se estableció una comisión del Congreso para establecer si tanto en la Crisis de 1907 como en el funcionamiento financiero del país había prácticas plutocráticas por parte de Morgan y otros potentes banqueros, pero no se concluyó nada en su contra. El banco más potente del mundo salió de la Crisis con mucha más fuerza de la que tenía⁹².

Pese a que la Crisis no tuvo una duración muy extendida, sus efectos fueron devastadores en Estados Unidos, y no tardaron en extenderse a Europa, aunque sin llegar

⁹² Walton, Gary M y Rockoff, Hugh. *“History of the American Economy”*. Boston, Massachusetts, Cengage Learning, 11 edition, 2009

en ningún momento a ser tan grave como en USA, pero afectando especialmente a Gran Bretaña y Alemania, y sus negocios de transporte marítimo y textil, aunque en otros sectores no se notó tanto. La caída de la demanda norteamericana en todos los productos manufacturados – incluidos los automóviles, por supuesto – crearon en estos dos países sobre todo una crisis de sobreproducción, con grandes cantidades de productos almacenados, y una lógica caída de precios. España no fue ajena, y las consecuencias afectaron gravemente a la Hispano-Suiza.

5.5.1. La primera crisis financiera de la Hispano-Suiza. Problemas y soluciones.

A lo largo de los anteriores apartados hemos visto como el crecimiento constante y pronunciado de la Hispano-Suiza conllevó un sobreesfuerzo financiero continuado, que incluso forzó a adelantos económicos de algunos de los socios. Recapitulando, podemos ver la compra de La Sagrera, ingentes compras de maquinaria, incrementos de personal, apertura de concesionarios como el de Madrid, grandes inversiones en publicidad y promoción, e incluso empréstitos para contar con una reserva de materias primas.

En medio de este entusiasmo el jarro de agua fría no fue de golpe, pero no tardaron en llegar los incumplimientos de contratos de los distribuidores, incluyendo algunos de los más importantes como la inglesa Aubrey Troughton o la Pastori italiana. Pronto comenzaron a acumularse los chasis invendidos, y como consecuencia también las discrepancias entre los miembros del Consejo de Administración, y también entre socios con distintos pareceres. Esta primera crisis resultó una excelente muestra de la talla humana y empresarial de Damián Mateu, a quien autores como Emilio Polo consideran “la verdadera alma de la Hispano-Suiza”, incluso por encima de Birkigt, la parte más aclamada por autores galos e incluso alguno de los españoles.



August Heinze considerado el responsable de la Crisis de 1907.

Los pasos a seguir por el Consejo que capitaneaba Mateu pueden seguirse perfectamente en el Libro de Actas, y comenzaron el 16 de agosto. En tan temprana fecha, y ya antes del estallido de la crisis, la situación norteamericana había preocupado tanto al sagaz Mateu que quiso tomar precauciones. En esta fecha se acordó:

1 - *“Encargar al administrador señor Campmany, y al director técnico, señor Birkigt la formalización de un estado detallado, que a modo de inventario extraordinario, se enumeren, clasifiquen y valoren las máquinas, útiles y géneros instalados y existentes en nuestros talleres y almacenes...”*

2 - *“Interesar del director técnico D. Marcos Birkigt la extensión de un estado en que se reseñen todas y cada una de las piezas que entran en los diversos tipos de chasis adoptados en nuestros talleres, con las indicaciones relativas a la clase y procedencia del*

Gastos	240,000	
Disponibilidades	192,000	
Déficit	<u>48,000</u>	

Gasto actual de la Sociedad //

Mano de obra	3,500	}	9,500	}	25,000.
Materiales	6,000				
Benina Aceite etc. un mes	1,000				
Dirección, Admon. y sueldos	6,000				
Gastos generales, contribución	4,000				
Alquiler, alumbrado, fuerza motriz	4,000				
Propaganda y anuncios, por lo menos	1,000				
	<u>25,000</u>				

Reducciones que podrían hacerse.

Mano obra	3,000	}	9,000	}	21,000.
Materiales	6,000				
Benina, aceite etc.	500				
Admon. Dirección y sueldos	5,000				
Gastos generales, contribuciones etc.	3,000				
Alquiler, fuerza motriz	3,000				
Propaganda y anuncios	500				
	<u>21,000</u>				

Se acuerda estudiar los antecedentes estados y en su día re-
venir.

Si adoptan los acuerdos que constan en el acta reservada.
Sin otros asuntos se levanta la sesión a las 11:30

El Secretario

José M. de Sentmenat

DE HISPANO SUIZA
FABRICA DE AUTOMOVILES
El Presidente del Consejo de Administración

Juan María Ratero

El Libro de Actas del Consejo de Administración refleja el ahorro que la Hispano-Suiza se impuso en 1907.

material, si son de fabricación directa o adquiridas, expresando en este caso su origen y precio, y consignando los demás datos convenientes a la preparación y fabricación regular de las diversas series de coches”

3- *“Encargar al director técnico, D. Marcos Birkigt la clasificación, ordenación y archivo en la Administración de todos los planos relativos a la fabricación de nuestros chasis”*

4- *“No introducir modificación alguna en los tipos de chasis fabricados por la Sociedad, sin que el Consejo apruebe las modificaciones y determine cuando y en qué condiciones debe aplicarse”*

5- *“Delegar en el vocal D. Bernardo Garau e infrascrito secretario para que intervengan y procuren el inmediato cumplimiento de los anteriores acuerdos”⁹³*

Como podemos estar, estas primeras medidas están destinadas a organizar por completo la parte industrial, realizando inventarios de maquinaria, materiales, repuestos, planos... y por supuesto, la tasación de los mismos. Pero quizá el punto más interesante es el 4, que de hecho supone la paralización del desarrollo técnico, en el que la firma había invertido grandes cantidades de dinero desde su misma fundación.

Menos de un mes más tarde, el 11 de septiembre, el señor Capmany presentó el famoso inventario, acompañándolo de un informe en el que resaltaba la urgente necesidad de dinero líquido. Tras analizar diferentes opciones, se llegó a la conclusión de que el único modo de salvar la empresa era recurrir al crédito personal de los miembros del Consejo. Y esta solución no gustó a todos⁹⁴.

Durante las reuniones siguientes fue subiendo el tono, hasta que el 15 de octubre se llegó al enfrentamiento definitivo, con la dimisión de tres de los consejeros: Bernardo Garau, Tomás Recolons y Román Batlló. Esta fue la ocasión que esperaba Damián Mateu, que forzó la dimisión de todo el Consejo y la convocatoria de una Junta Extraordinaria de accionistas para el 25 del mismo mes. En esta Junta, celebrada en el domicilio social de la firma, y a la que acudieron quince accionistas que ostentaban *“un total de mil ochocientos noventa acciones, y hallándose en circulación dos mil setecientos noventa y tres, se declaró legalmente constituida la junta por concurrir a ella las dos terceras partes exigidas por el artículo 17 de los Estatutos sociales”⁹⁵*.

A la junta no acudieron ni Bernardo Garau ni Tomás Recolons, aunque sí Román Batlló, el único presente de los dimisionarios. Mateu expuso que *“al adoptar esta resolución tuvieran presente los Consejeros renunciantes primero que por virtud de sucesivas emisiones de acciones se hallaba una gran parte del capital social en poder de personas que tenían vivo interés en la buena marcha y prosperidad de nuestros negocios y era justo que fueran llamados a administrarlos y segundo que el estado económico de la sociedad ante el gran desembolsamiento dado a la industria que, aunque floreciente, tiene que sostener fuerte lucha con la extranjera en plétora de producción, exigía en el Consejo toda la fuerza moral necesaria para la adopción de las medidas y acuerdos que el estudio y la experiencia aconsejan”⁹⁶*

⁹³ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano Suiza*. Barcelona, 1907, Tomo 1, pag 139

⁹⁴ *Ibidem*.

⁹⁵ *Libro de Actas de las Juntas generales de accionistas de la Sociedad anónima “La Hispano – suiza – Fábrica de Automóviles*. Barcelona, 1907. pp 22.

⁹⁶ *Ibidem*.



Acción de la United Cooper Company, cuya fallida adquisición supuso el detonante de la Crisis

Sixto Quintana y Martín Trías fueron reelegidos en sus cargos, y se nombró consejeros a Adolfo Solá, Miguel Ciudad, José de Sentmenat, José Vila y Luis López, todo ellos decididos a secundar a Mateu.

Se dividió el trabajo del Consejo, asignando diferentes campos para cada consejero. Así Seix y López asumieron la dirección del Régimen interior, el personal de talleres y almacén y el orden en la fabricación y pruebas. Mateu junto con Ciudad, fueron nombrados responsables de pedidos y aduanas, pagos, caja y contabilidad. Solá y Quintana se encargarían de la propaganda, las exposiciones, las ventas, las entregas de coches nuevos y las representaciones y agencias. Y por último, Vilá y Senmenat debían regir las reparaciones, la entrega de coches reparados y las facturas de estos.

Las medidas drásticas urgían, hasta el punto de que inmediatamente Damián Mateu y Sixto Quintana libraron letras aceptadas por la Hispano-Suiza por valor de 35.000 pesetas cada una. Unos días más tarde se abrió una cuenta de crédito en el Banco de España, garantizada personalmente por todos los consejeros, por valor de 180.000 pesetas. Se culpó del estado de las cuentas al administrador, señor Capmany, si bien el libro de actas refleja que por su “*desacertada gestión y no por falta de honradez*”⁹⁷, y por ello fue despedido, siendo su sustituto el consejero Francisco Seix, si bien de modo interino y sin ninguna remuneración.

A Seix le tocó una labor ardua y poco agradable: para empezar reorganizó todos los departamentos de la fábrica, buscando rebajas los costes de producción en tanto fuera posible, aunque para ello hubo de despedir a un buen número de trabajadores. En las reuniones del Consejo se habla en algunas ocasiones de ello, sin que se llegue a cuantificar el número exacto.

Seix extendió el ahorro a todos los campos en los que fue posible, ponderando, eso sí, la necesidad de mantener la propaganda en su justa medida. Así, mientras cancelaba

Esta “arenga” venía a llamar a la elección de un nuevo Consejo en el que los implicados estuvieran dispuestos a arriesgar más de lo considerado prudente, es decir, aquello a lo que se habían negado los tres dimisionarios iniciales. En buena medida, con ello dejaba claro que la situación era extraordinariamente difícil, pero también puso su indudable prestigio de empresario al servicio de la salvación de la Hispano-Suiza, circunstancia que sin duda arrastró a los nuevos Consejeros a aceptar el reto. Al finalizar la Junta, Damián Mateu, Francisco Seix,



Folleto del Knickerbocker Trust Company, considerado tercer mayor fondo de inversión de USA antes de la crisis.

⁹⁷ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza, Barcelona, 1907, Tomo 2, pp 156.

un pedido de alfileres de corbata o rescindía el contrato con el agente de París, (M. Ciswick), mantenía el montaje de la distribuidora de Madrid, cuya decoración tenía un presupuesto de 5.000 pesetas, que fue inaugurada antes de terminar el año, colocando al frente a Enrique Worms, persona recomendada por el consejero José Ciudad, aunque bajo la supervisión de un comité formado por el marqués de Villaviciosa, el conde de san Román y Manuel Gómez Amezúa y Mayo. Y también confirmó la presencia de Hispano-Suiza en el Salón de París, que siempre había dado excelentes resultados.

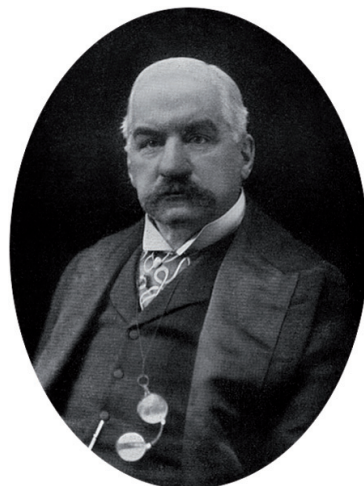
El reparto de la asignaciones directivas no tardaron en tener repercusiones, y así el 12 de noviembre Senmenat hacía llegar al Consejo su petición para reorganizar los talleres de reparaciones, con personal y contabilidad propia, así como la creación de un almacén de piezas con todas las existencias de modelos antiguos. El Consejo dio aprobación para este plan.⁹⁸

En el informe de cuentas pudo verse que los gastos de la sociedad ascendían a 25.000 pesetas mensuales, de las cuales mano de obra (3.500) y materiales (6.000) sumaban 9.500. La dirección, la administración y los sueldos costaban a la empresa otras 6.000 pesetas mensuales, mientras los gastos generales, la contribución, los alquileres, el alumbrado y la fuerza motriz de la fábrica contribuían con 8.000 pesetas. No se olvidaban otras partidas menores, como la gasolina y el aceite lubricante (1.000 pts.) o la publicidad (otras 1.000 pts.).

El esfuerzo de Seix logró rebajar estos gastos lo suficiente como para mantener a flote la empresa: 500 pts. mensuales en mano de obra, otras 500 en benzina y aceite, 1.000 pts. en administración, dirección y sueldos, 1000 en gastos generales, 1000 en el alquiler de la fuerza motriz y otras 500 en publicidad⁹⁹. En total, 4.500 pesetas de ahorro, lo que representaba casi un 20% del presupuesto de la empresa. Además adoptó decisiones como la construcción de la última serie del exitoso modelo 20/24 HP, para aprovechar un importante excedente de piezas que se encontraban en los almacenes.

Por otro lado, la crisis supuso un empujón definitivo para el lanzamiento de un modelo de gama media – baja, el 12/15 HP, que el Consejo ordenó empezar a fabricar en su reunión del día 31 de diciembre. En esta misma reunión se decidió pedir una hipoteca sobre el terreno de la Sagrera, de modo que se incrementara la tesorería sin que los accionistas hubieran de hacer más sacrificios.

Las conclusiones de esta difícil etapa fueron a la postre muy positivas para la firma. La primera, a la vista de las cuentas del año, es que en realidad la Hispano Suiza había continuado siendo rentable incluso en los momentos más duros. Al final del ejercicio el activo de la sociedad superaba al pasivo en 138.235,26 pesetas. Aunque se destinaron 114.832,61 a amortizar la deuda, todavía quedó un beneficio de 23.402,65 pesetas¹⁰⁰. El



El mayor banquero del mundo en 1907, J.P. Morgan, salvó la situación aunque en el proceso logró importantes beneficios.

⁹⁸ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza*, Barcelona, 1907, Tomo 1, pp153.

⁹⁹ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano Suiza*, Barcelona, 1907. Tomo 2, pp 160.

¹⁰⁰ *Libro de Actas de las Juntas generales de accionistas de la Sociedad anónima "La Hispano – Suiza – Fábrica de Automóviles*. Barcelona, 1907, pp 28.

problema, como el de tantas empresas en esa y en posteriores crisis, había sido de liquidez en un momento concreto, una situación que fue salvada gracias a la visión empresarial, decisión y audacia de Damián Mateu y sus más estrechos colaboradores. No fueron pocas las empresas automovilistas que, en este contexto, se vieron obligadas a cerrar o condenadas a ser absorbidas por otras en mejor situación

La segunda conclusión fue la reordenación de la sociedad y de la fábrica, con un Consejo de Dirección más firme y leal, y un centro fabril mejor estructurado y más productivo. Ambas lecciones serían pilares en los que asentarse cuando la firma inició su gran despegue.

La tercera fue que a pesar del cese temporal de la experimentación tecnológica, no tardó en volver a apostarse por la innovación, lanzando un nuevo modelo cuando aún no había concluido el año. La tecnología de vanguardia continuaba siendo un valor a cuidar en la firma.

Y la última fue la austeridad, que a partir de entonces presidiría buena parte de las acciones de la marca, si bien sin renunciar en ningún momento a los gastos que fuera menester para la publicidad y la propaganda, entendida como una inversión, y que no se suspendió siquiera en lo más duro de la crisis.

6. DESPEGUE EMPRESARIAL.

6.1 LOS PROBLEMAS DE LA HISPANO-SUIZA EN 1908.

6.1.1. La salida de la crisis financiera.

En el capítulo anterior dejamos a la Hispano-Suiza encarrilada para dejar definitivamente atrás la crisis de 1907. Aún así, la situación de la tesorería dejaba mucho que desear, de modo que se buscó incrementar las ventas forzando incluso las operaciones. Así, por ejemplo, se firmó un contrato para un viaje de demostración con Luis Barral, que recorrió Zaragoza, Burgos, Logroño, Valladolid, Salamanca, Cádiz, Sevilla, Córdoba, Málaga, Jaén, Granada, Almería, Murcia, Albacete y Alicante. La firma, aprovechando las sinergias, encargó a Barral que además de atender a los compradores potenciales, buscara personas serias y competentes que se convirtieran en representantes de la firma en las distintas provincias.

Otro buen ejemplo es la aceptación de un pedido de chasis adaptados especialmente para rodar sobre raíles en Bilbao, o la venta, con un descuento del veinte por ciento, de seis chasis al señor Payá, de Sevilla. Se trataba de vender reduciendo los beneficios al mínimo, si era necesario, aunque en ningún momento se planteó la posibilidad de vender sin ningún beneficio, o por debajo de coste¹⁰¹. Este saneamiento de la sociedad continuó durante el resto del año, concluyendo con una operación de venta de cuatro chasis (dos del modelo 20 HP y dos del nuevo 12/15 HP) a la Compañía Blanco y Trill de Manila

Pero las consecuencias del ciclón económico vivido en 1907 no pararon en la parte financiera de la empresa. Como hemos visto, las enseñanzas tuvieron un alcance mucho mayor, y se llegó a una reforma de los Estatutos, que buscaba una mayor agilidad en la toma de decisiones. En general, los nuevos Estatutos no sólo conferían un mayor poder al Consejo de Administración, sino que se creó un órgano nuevo, denominado “La Dirección”, formado por el presidente, Damián Mateu, y dos de los vocales, que debía reunirse semanalmente para tener un mayor control de los problemas de la empresa. Se trataba, en definitiva, de estar más atentos, más preparados ante posibles sobresaltos como el acontecido. Los nuevos Estatutos fueron aprobados en la reunión de la Junta General de Accionistas que tuvo lugar el 29 de febrero¹⁰²

Antes de ello, y en la misma línea, el anterior 18 de febrero el Consejo de Administración admitió la dimisión del abogado Martín Trías, siendo sustituido en el Consejo por el más joven y dinámico marqués de Lamadrid.

¹⁰¹ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1908, Tomo 1, pp 180

¹⁰² *Libro de Actas de las Juntas generales de accionistas de la Sociedad anónima “La Hispano– Suiza – Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1908, pp 29 a 43.



Abadal acudió en representación de la Hispano-Suiza a la Subida al Monte Igueldo. En la foto con el nº 16.

6.1.2. La competición.

En los comienzos de este trabajo establecimos las victorias en competición como uno de los factores determinantes del crecimiento de las empresas automovilísticas de esta época. Efectivamente, el ser una marca ganadora resultaba condición sino imprescindible, si muy importante para llegar a la afición, y cada gran victoria tenía un efecto inmediato en las ventas. A este respecto, muchos años después uno de los grandes hombres del motociclismo español, Francisco X. Bultó, fundador de Montesa y más tarde de Bultaco, enarboló como lema su sentencia “*el mercado sigue la bandera a cuadros*”, considerándose esta decidida apuesta como una de las claves de su éxito.

Pero en la España de 1907 el tema no estaba tan claro, y a ello hemos de achacar el poco interés demostrado por la firma hasta este momento por las competiciones automovilistas. De cualquier modo, en nuestro país eran tan escasas que la creación de una estructura deportiva resultaba dudosamente rentable. Fue precisamente en la búsqueda de nuevas ventas cuando los directivos de la Hispano-Suiza decidieron dar el paso. Con la prudencia que caracterizaba a Mateu y su equipo, contaron con un veterano en estas lides, Francisco Abadal, que no dudó en poner al servicio de la marca su propia experiencia y la de sus conductores.

Una de las iniciativas de la Hispano-Suiza cercenada por la crisis había sido una escuela de conductores, que debía haber iniciado sus actividades en 1907, y que hubo de ser suspendida. Así las cosas, se llegó a un acuerdo con Abadal en el que la Hispano-Suiza se comprometía a aportar los coches y sufragar los gastos, salvo los ocasionados a

los pilotos en caso de accidente, una eventualidad que asumía el propio Abadal. Por su parte, la sociedad renunciaba a los premios en metálico y primas de salida que los pilotos lograrán.

El estreno de este acuerdo tuvo lugar el 22 de abril de 1908, con la inscripción de dos automóviles – un 20 y un 40 HP - en la Subida al Monte Igueldo de San Sebastián. En realidad, esta prueba ha sido considerada la primera de la historia de nuestro país, tras el fracaso de la París - Madrid¹⁰³.

Incluso un diario serio como *Mundo Deportivo* la consideró así en su tiempo, dando a la prueba una importancia extraordinaria como pionera de un deporte que había sido negado a nuestra nación¹⁰⁴. En realidad, se convocaron algunas pruebas menores, como carreras del kilómetro lanzado, con pocos participantes y ninguna repercusión¹⁰⁵. Por eso la Subida la Monte Igueldo, organizada por el Real Club Automovilista de Guipúzcoa, y en la que se confirmó presencia nacional e internacional, fue la primera en lograr el relieve necesario para lograr el estatus mencionado.

Así, entre los inscritos se encontraban españoles como Eliseo Trevisan, Enrique Lamprecht, o Abadal, pero también pilotos llegados de fuera como Garnier, de Cartassac, Derny, de Varennes o Laffite, contándose entre ellos pilotos de gran talla¹⁰⁶. Y entre los automóviles, además de los Hispano-Suiza, encontramos FIAT, Alcyon, Sizaire Naudin, Standard, Peugeot, Berliet, Hotchkiss, Panhard & Levassor, Bianchi, o los Hispano-Suiza que los suizos fabricaban bajo licencia, y comercializaban como Piccard – Picket¹⁰⁷.

La victoria absoluta fue para Trevisan y su Rapid¹⁰⁸, aunque Abadal logró la cuarta plaza general y la victoria en su categoría, lo que en definitiva suponía un excelente estreno para nuestra marca protagonista.

De cualquier modo, esto supondría sólo un test para lo que se avecinaba, porque ya circulaban por toda España las noticias de la organización de una gran prueba deportiva por parte de un grupo de aficionados catalanes. Sería la Copa de Cataluña, un trofeo trascendental en nuestra historia.

El mitin del Monte Igueldo

A la hora que escribimos estas líneas debe estar verificándose en San Sebastián la carrera en cuesta organizada por el Real Club Automovilista de dicha población, para el cual se han inscrito los siguientes coches:

SEGUNDA CATEGORÍA

Un cilindro, hasta 105 mil. de alesage

1. Hidalgo, Alcyon.

TERCERA CATEGORÍA

4 cilindros de 90 mil. de alesage

1. Roxas, Vivinus.
2. Echeverría, Panhard Levassor.
3. Muela y Villar, Standard.
4. Amuedo, Gillet Forest.

CUARTA CATEGORÍA

4 cilindros de 105 mil. de alesage

1. Ametzoy, F. I. A. T.
2. Comte Gerard, Peugeot.
3. Fessaat, Mieusset.
4. Derny, Hispano-Suiza.
5. Claverie, Gobron Brillié.
6. Díaz, F. I. A. T.
7. Pinaud, Berliet.

QUINTA CATEGORÍA

4 cilindros, de 130 mil. de alesage

1. Garnier, Piccard Pictet.
2. Bruley de Varennes, Pilain.
3. Abadal, Hispano-Suiza.
4. Claverie, Gobron Brillié.
5. Cervera, Bianchi.
6. Monreal, Berliet.
7. Laporte, Berliet.
8. Duanip, Berliet.

SEXTA CATEGORÍA

4 cilindros, más de 130 mil. de alesage

1. Trevisan, Rapid.
2. Darnaudet, Panhard Levassor.

Esta prueba despierta verdadero interés por ser la primera que se celebra en España y por haber acudido a disputarla nuestra marca nacional y las extranjeras, más conocidas y acreditadas en nuestra nación, por lo que hemos encargado a nuestro corresponsal nos telegrafe los resultados que, de llegar oportunamente, publicaremos en la sección de Última hora.

El Mundo Deportivo se hizo eco de la Subida a Monte Igueldo, a la que dio la categoría de primera carrera automovilista celebrada en España.

¹⁰³ Del Arco Izco, Javier. "Història de l'automobilisme a Catalunya". Barcelona, Editorial Planeta, 1990

¹⁰⁴ *El Mundo Deportivo*, 23 de abril de 1908, núm. 117

¹⁰⁵ Cayón García, Francisco y Ortega Gutiérrez – Maturana, Pilar. "RACE. Desde 1903 al servicio de los automovilistas". Madrid, Ed RACE, 2003.

¹⁰⁶ *Los Deportes*. Año VII, distintos números de 1908

¹⁰⁷ *El Correo de Guipúzcoa*. Año XI, distintos números de 1908

¹⁰⁸ *El Liberal*. 23 de abril de 1908, año XXX, núm. 10408

6.2. LA COPA DE CATALUÑA. TRASCENDENCIA.

6.2.1. La Copa de L'auto

En anteriores apartados hablamos de la París–Madrid y las causas de su fracaso, así como de las consecuencias de su suspensión. Una de las más importantes fue el nacimiento, en 1905, de la Copa L'Auto: El gran periodista e impulsor del automóvil, Charles Faroux, decidió convocar desde su periódico, *L'Auto*, una copa para “voiturettes” o coches ligeros. El elaborado reglamento fue el primero en la historia que incluyó limitaciones reales, más allá del peso. Establecía tres categorías principales – coches de uno, dos y cuatro cilindros – con un diámetro de pistones y un peso máximo por categoría. Con ello trataba de lograr una competición relativamente segura, alejada de la incontrolable potencia de los “Grandes Monstruos” y las increíbles velocidades que estos desarrollaban. Con su reglamento, primaba la habilidad del piloto y el desarrollo de la ingeniería, más que el incremento puro y duro de la cilindrada.

Curiosamente, en la primera edición, y en las siguientes, los toscos monocilíndricos desarrollados por Sizaire et Naudin se mostraron imbatibles, frente a otros automóviles técnicamente superiores como los Peugeot. Faroux, hábilmente, también optó por el circuito cerrado como escenario de sus carreras. Y el lugar elegido fue uno que llegaría a sonar mucho a los aficionados: Boulogne.

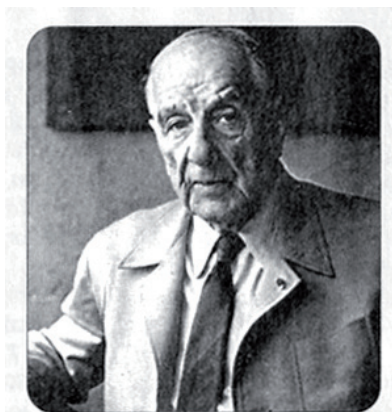
Pese a que algunos historiadores han apuntado 1906 como fecha para la primera edición de la Copa de L'Auto, una crónica encontrada en la *Locomotion Automobile*, nº 46, correspondiente al 17 de noviembre de 1906, dice textualmente:

“Notre confrère l'Auto vient de faire couir pour la DEUXIÈME fois la Coupe des Voiturettes”

De lo que no nos queda más remedio que deducir, dada la seriedad y veracidad contrastada de este medio, que en 1906 ya andaban por la segunda edición. Pero sigamos con la crónica.

“et cette épreuve, malgré le mauvais temps, a obtenu un franc succès. Quinze concurrents étaient en ligne au départ; sur ce nombre vous a relever un tiers environ de défailants. La proportion est grande, mais si l'on se rend compte de l'état des routes, de la fatigue de l'épreuve – il ne faut pas oublier que les concurrents devaient marcher à plus de 30 kilomètres à l'heure y compris le temps des ravitaillements – on est obligé de reconnaître comme naturelles ces défailances. Et encore, ceux qui se sont trouvés hors

d'état pour continuer la course, l'ont été par accident, et pour d'autres causes qui n'enlèvent rien à la valeur de leur voiture.



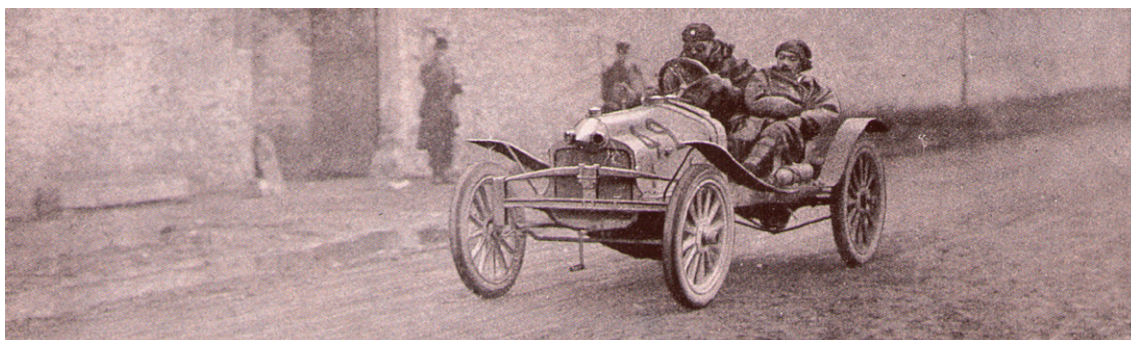
El periódico *L'Auto* daba nombre a esta Copa que rápidamente alcanzó gran popularidad. Charles Faroux, gran impulsor del automóvil y organizador de la Copa de L'Auto.

Et c'est cette quasi – perfection de l'automobile, ainsi que le mode actuel de courses, qui rendent l'acheteur hésitant et l'empêchent bien souvent de se décider pour la meilleure marque. Il faut dire que personne n'est plus avancé que lui.

Si l'on veut établir un guide de l'acheteur, afin de pe-

pettre au client futur de s'adresser à la marque Reine, il faut subiré de très près toutes les épreuves et arrêter son choix sur la machina qui aura gagné le plus souvent, tout en ayant fait montre du maximun de résistance.

Cela se peut-il à l'heure actuelle? Il serait difficile de le pretender, car toutes les voitures qui prennent part à une épreuve quelconque s'en tirent avec beaucoup d'honneur. Ou alors, nous nous trouvons en présence de certains fabricants qui condensent lans efforts à préparer une ou deux grandes épreuves et qui, ensuite, se reposent sur leurs lauriers”¹⁰⁹ La Copa de l'Auto ganó muy pronto en popularidad. En cierta manera, ofrecía las mismas emociones que las grandes carreras, pero en cambio limitaba notablemente el riesgo. Pronto otras copas, fiel reflejo de la Copa de l'Auto, nacerían por toda Europa: La Copa de Sicilia, la de Ostende y la de... Cataluña.



Maurice Sizaire y Louis Naudin, ganadores de la Copa de L'Auto de 1906 a 1908 compitiendo en una de sus creaciones.

6.2.2. La Copa de Cataluña. Reglamento y promoción.

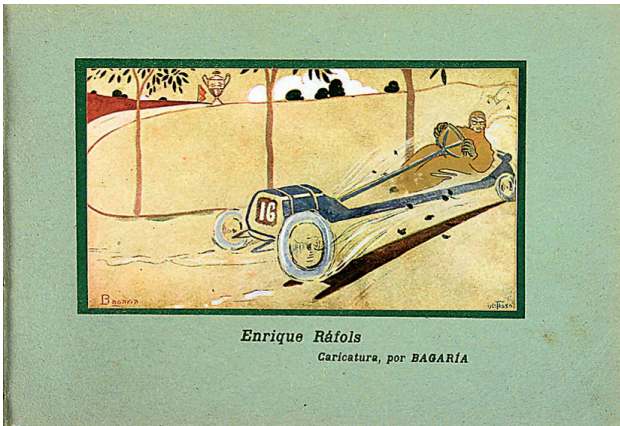
Cinco años habían transcurrido desde el fracaso de la París-Madrid. Como ya naríamos, en España nadie se atrevió en ese periodo a plantear una prueba con entidad, de carácter internacional; en definitiva, un gran espectáculo que diera un empujón definitivo al automovilismo hispano y lo sacara de sus pequeños reductos aristocráticos. El temor al daño que pudieran causar los “Grandes Monstruos” aún persistía, pero la creación de las Copas de l'Auto y de Sicilia, con sus reglamentos, abría una nueva puerta. En efecto, los pequeños bólidos eran tremendamente efectivos y espectaculares, pero no alcanzaban los 150 km/h ni pesaban 1.000 kg. En los tres años que contaban este tipo de pruebas no habían ocurrido incidentes mortales. En definitiva, se trataba de una segunda oportunidad.

Esa segunda oportunidad fue vista por Don Enrique Rafols, un aficionado catalán, que pronto se vio secundado por un eficaz grupo de colaboradores. La coyuntura quiso que, además, la Copa de Cataluña tuviera una repercusión mayor de la esperada, puesto que el año en que se planteó, y en el que fue organizada la primera de las pruebas, se hallaban prácticamente en suspenso las carreras de “fórmula libre”, y los aficionados de toda Europa se tuvieron que “conformar” con la emoción contenida de las carreras de voiturettes.

La propuesta de Rafols fue rápidamente acogida por el RACE y su presidente, el Duque de Arión. Al fin y al cabo, el RACE había nacido para organizar una carrera que no llegó a celebrarse¹¹⁰. Durante estos años no habían permanecido inactivos, celebrando

¹⁰⁹ *Locomotion Automobile*, nº 46, 17 de noviembre de 1906.

¹¹⁰ Cayón García, Francisco y Ortega Gutiérrez – Maturana, Pilar. “RACE. Desde 1903 al servicio de los automovilistas”. Madrid, Ed RACE, 2003.



Caricatura de Enrique Ráfols, promotor de la Copa de Cataluña, aparecida en el programa oficial de la misma.

pequeñas pruebas, como la Subida de la Cuesta de las Perdices, o del Alto del León. No resultaban tan resonantes, pero sí divertidas, y fueron, a la postre, una buena manera de curtirse en la organización de eventos automovilísticos. Buena parte de estas “fiestas automovilistas” fueron reflejadas en los “Ecos de Sociedad”, en buena medida porque los participantes en ellas eran la flor y la nata de la sociedad de aquellos años.

De todas maneras el fracaso de la París-Madrid aún escocía entre los miembros de la más destacada afición española. Y esto queda patente cuando leemos el programa oficial de la Copa de Cataluña, en el que dice textualmente:

“... se emprendió una activísima propaganda para que en el extranjero sonase el nombre de esta, que, por fracaso de la París–Madrid, había de ser la primera carrera de automóviles que se corriesen en España”.

De nuevo se hablaba de la París–Madrid, cinco años después de su interrupción

También se sumo entusiastamente a la propuesta el joven Real Automóvil Club de Barcelona, presidido por el Duque de Marianao. Inmediatamente se pusieron manos a la obra, eligiendo presidente del Comité Ejecutivo a D. Manuel Garriga y Roig, y miembro del comité de honor al Duque de Arión. Se trataba de organizar una prueba de voiturettes, por lo que partieron – o más bien, copiaron literalmente en la mayoría de su contenido – el elaborado por Charles Faroux en 1905 para la Copa de l’Auto. Este reglamento, como ya se ha comentado, limitaba el diámetro del pistón, y no su carrera, con lo que la cilindrada quedaba en parte abierta, pero cerraba por completo la posibilidad de los grandes monstruos de siete, ocho o quince litros.

La novedad articulada por los españoles fue una parte del reglamento que, a la postre, resultó el fin de la Copa de Cataluña. Estas fueron las disposiciones sobre la adjudicación del Trofeo, concedido definitivamente a aquel que venciera dos ediciones consecutivas. Esta parte del Reglamento fue inspirada, sin duda, por el Reglamento de la Copa Gordon Bennett, de modo que podríamos decir que el reglamento de la Copa de Cataluña era fruto de los dos reglamentos más influyentes de la primera década del siglo. Pero veamos algunos puntos de reglamento, extraído del programa oficial de la primera convocatoria:

Artículo 1º: Con el nombre de Copa Catalunya se instituye una carrera para automóviles (voiturettes) que este año se correrá el 28 de Mayo próximo. Esta carrera se regirá por el Reglamento general de carreras adoptado por el “Real Automóvil Club de España”.

Artículo 2º: Para poseer en definitiva la Copa, será menester que un mismo conductor la gane dos veces; más si transcurren tres años a partir del presente, sin que vuelva a tener lugar esta carrera, quedará de propiedad del que la posea

Si se corriera dos ó más veces y fuera ganada por distintos conductores, transcurridos tres años a partir de de la fecha en que se hubiere corrido por última vez, quedará la Copa en poder del que la hubiese ganado últimamente.

- a) *La Copa se adjudicará al conductor del coche que gane la carter con las prevenciones señaladas en los párrafos anteriores y, hasta que tenga derecho a su posesión, quedará depositada en la forma y lugar que sus donantes determinen¹¹¹.*

Además de de los artículos referentes a la adjudicación del Trofeo y de la limitación del diámetro del pistón (sobre los que volveremos a menudo), resultan llamativos otros, como los que tratan sobre la distancia mínima entre ejes, la reparación de averías, la prohibición de publicidad o la obligatoriedad de que los coches tengan cuatro ruedas¹¹². Esto último puede parecer una perogrullada hoy en día, pero tal vez el redactor de este reglamento tuviera presente la concurrencia habitual de triciclos como los De Dion pocos años antes, con unos resultados más que aceptables.

Para no dejar nada al azar, el Comité Organizador trasladó sus oficinas a Sitges y desde allí el secretario del mismo, el señor Salazar, trabajó de modo infatigable para que todo fuera por buen camino.

El circuito – cerrado, naturalmente – fue bautizado como el del Bajo Panedés; totalizaba 27,885 km, y discurría por la carretera de Sitges a Igualada (km 56 al 45), de Cañellas a Villanueva (km 11 al 7) y de Barcelona a Santa Cruz de Calafell (km 46 al 38), uniendo las villas de Sitges, San Pedro de Rivas, Cañellas y Villanueva y la Geltrú. Este circuito debía ser recorrido por los participantes nueve veces, completando un total de 250,956 km, tal como estipulaba el reglamento.

Antes de la carrera el intenso trabajo desarrollado por el Comité ya había dado sus frutos, creándose en la zona un ambiente especialmente automovilístico:

“Sitges presentaba durante los dos últimos días un aspecto de animación extraordinaria, los principales garajes de Barcelona habían establecido, en la misma Carretera o en calles próxima, sucursales, de las que salían a cada momento los corredores a probar el circuito, a tratar de disminuir el tiempo necesario para recorrerlo, y los automovilistas barceloneses acudían a admirar los preparativos, destacándose los coches de los miembros del comité, por sus banderolas verdes, que de tanto tiempo venían ondeando por las carreteras de la comarca”.

6.2.3. Primera edición de la Copa de Cataluña. Sin Hispano-Suiza

La lista de inscritos de esta primera prueba fue de 19 corredores, destacando la ausencia de los famosos Sizaire et Naudin, dominadores de la Copa de l'Auto en 1905, 1906, 1907 y 1908. Quienes sí se presentaban era los experimentados corredores Giuppone y Boillot, ambos del equipo Peugeot, la casa que más empeño había puesto en la lucha contra Sizaire et Naudin en la lucha por las copas de voiturettes, y que a estas alturas había desarrollado potentes y efectivos aparatos.

Con la misma marca competían varios españoles, entre los que destacaba el conocido “sportman” Francisco Abadal, importador de varias marcas y eficiente colaborador de la Hispano-Suiza.

¹¹¹ Reglamento de la Copa de Cataluña.

¹¹² Para ver completo el Reglamento de la Copa de Cataluña, consultar Anexo 1.



La primera edición de la Copa de Cataluña fue un gran éxito de público, como puede apreciarse en la foto.

Como era de esperar, el Rey Alfonso XIII demostró una vez más su tremenda afición, colaborando con los organizadores de la prueba, y donando tres de los trofeos que se entregarían a los participantes. Los trofeos de esta primera edición quedaron establecidos del siguiente modo:

Copa de Cataluña (al vencedor absoluto)

Copa de S.M. Don Alfonso XIII

Copa de S.A. la Infanta Doña Isabel

Copa del Comité Ejecutivo (establecida como premio a la regularidad)

Parece ser además que las autoridades se habían tomado su parte muy en serio, y los caminos se encontraban en las mejores condiciones posibles de uso¹¹³. Como dice un texto de la época *“El estado de la carretera era perfecto; del piso, sólido y regado continuamente, se levantaba la menor cantidad posible de polvo, a pesar de lo calmoso de los días”*. Los vecinos de la zona agradecieron vivamente aquella mejora en las precarias infraestructuras. Tanto que según los cronistas del momento, en pueblos como Viladecans o en el mismo Sitges se levantaron arcos del triunfo para homenajear a los participantes.

El día 27 se procedió al pesaje de los vehículos participantes. La báscula, había sido diseñada por el señor Puigjaner y construida específicamente a tal efecto. La operación de pesaje fue dirigida por el mismo Sr Puigjaner, mientras los comisarios López y Fabra llevaban a cabo la inspección técnica. Ninguno de los automóviles que se presentaron estaba fuera de los parámetros exigidos por el reglamento, aunque hubo de lamentarse la ausencia de cuatro de los inscritos.

En Sitges, esa noche, el ambiente fue de fiesta mayor: *“En toda la población la concurrencia era enorme, haciendo los habitantes verdaderos prodigios para tan inmensa muchedumbre quedara atendida. (...) En las Sociedades Recreativas el Prado y el*

¹¹³ Seguimos hablando de caminos de herradura, es decir, de tierra. Las carreteras pavimentadas no llegaron a España hasta mediados de los años veinte.

Retiro, las funciones teatrales y sesiones cinematográficas se vieron concurridísimas a pesar de los precios elevados de las localidades”.

Posiblemente muy pocos hubieran cuantificado con acierto la gran expectación que esta carrera había despertado. Miles de personas se desplazaron hasta Sitges, y a este respecto son muchas las referencias que podemos encontrarnos, aunque la extensa descripción que reproducimos a continuación será, seguramente, la que mejor refleje los momentos previos a la carrera:

“... fue en los trenes de la madrugada la gran afluencia de gente desde la vecina capital. Antes del que tiene fija la salida a las 5,20, partió un tren especial para recoger los pasajeros que esperaban en el Paseo de Gracia, pues dicho tren estaba ya atestadísimo. Los demás, tanto ordinarios como extraordinarios, que salieron durante las primeras horas de la mañana, fueron tomados igualmente por asalto, viéndose obligada la Compañía a cerrar las puertas del Apeadero varias veces, dejando infinidad de descontentos.

Además de los automóviles, cuya circulación se reguló de manera perfecta, se movilizaron en Barcelona todos los carruajes imaginables, paniers, breaks, jardineras, ómnibus, para trasladarse al circuito, y, a pesar de ello, no hubo que lamentar ni un solo accidente. (...)

(...) También fueron en gran número los que se trasladaron al circuito por mar, en los vapores Rioja y Cataluña o en remolcadores, balandros y canoas automóviles”

El día 28 de mayo, a las 8 de la mañana, los coches y sus pilotos estaban preparados. La salida estaba preparada en Santa María del Vinyet, una aldea dependiente, administrativamente, del Municipio de Sitges.

A las siete y media de la mañana ya estaba todo el mundo dispuesto, y las tribunas abarrotadas. Es de destacar la presencia de los señores Hunziker y Salomón, designados como cronometradores por el Automóvil Club de Francia, y cuya presencia daba validez mundial a la carrera. Poco antes de las ocho salió el coche piloto, con el comisario Sr López, para anunciar el comienzo de la prueba y cerrar el circuito.

A las ocho en punto de la mañana el juez ordenó la salida del primero de los competidores, Francisco Abadal. Tras él partió Giuppone, y después el resto de los corredores. Ya en la salida se produjo el primer problema, ya que el piloto Brausoles se encontró con la negativa de su mecánica a ponerse en marcha, un problema que fue solucionado en apenas seis minutos.

Al concluir la primera vuelta Giuppone encabezaba la prueba. Además, los espectadores pudieron ver como Ráfols adelantaba a Brausoles delante de las tribunas. Antes de concluir la segunda vuelta los telégrafos avisaron que Marsans había sufrido una avería, cerca de la localidad de Cañellas. Giuppone rodaba a un ritmo excelente, haciendo valer su experiencia y la superioridad de su mecánica, y antes de pasar por meta ya había doblado a Dubouy.

Durante la tercera vuelta hubo que lamentar la avería del piloto español que más posibilidades tenía a priori, Francisco Abadal, que se vio obligado a detenerse también cerca de Cañellas. De nuevo Giuppone fue el primero en entrar en la meta, pero la nota más emocionante la estaba poniendo Brausoles, que tras sus problemas mecánicos y tras la humillación de ser adelantado frente a las tribunas, pasaba segundo por meta, dejando atrás al resto de los competidores. El tercer puesto había sido ocupado por el español

Rodríguez Ortiz, que compensaba sus problemas con una de sus ruedas con las virtudes mecánicas de su Lion Peugeot y con una regularidad matemática. Abadal se había reincorporado a la carrera, pero perdiendo cinco puestos, por lo que ahora rodaba séptimo.

En quinta y sexta posición, por detrás de Ráfols, pasaron Grillet y Dupont, en animada liza. Y mientras ambos continuaban con la pugna, en el transcurso de la cuarta vuelta se produjo el primer accidente de la prueba, cuando en el kilómetro 3 de Cañellas, Dubouy sufrió una salida de pista, con el resultado de una clavícula rota para él y diversas heridas de poca consideración para su mecánico.

Dubouy y su mecánico Vidal fueron inmediatamente atendidos por los doctores Soler, Roig y Cardenal. Los accidentados tuvieron la suerte de que en el lugar de la salida de pista estuviera situada una ambulancia, con lo que el socorro llegó de modo inmediato.

No terminaron aquí los incidentes, ya que en Villanueva el piloto Romeu embistió con su POA las vallas, dañando seriamente su coche, aunque afortunadamente ni él ni su mecánico sufrieron heridas de importancia. Cuando esta vuelta concluyó, las cuatro primeras posiciones permanecían inalteradas, pero Dupont ocupaba la quinta plaza, por delante de Grillet.

No hubo cambios en las vueltas quinta y sexta, pero la séptima deparaba una mala sorpresa a Ráfols: un reventón hizo perder la cuarta plaza que con tanto ardor había estado defendiendo. Pese a solucionar el problema en la citada media hora, la proximidad del fin de la prueba le dejaba muy pocas posibilidades de remontar.

Hemos olvidado mencionar que la carrera podía ser seguida pormenorizadamente por los espectadores de tribuna gracias al “*tableau d’affichage*” dispuesto por los organizadores, y a cuyo cargo estaban los Sres Camps, Rodríguez, Canovas, Samsó, Aguilar, Comas, Cammany y Trullás. Gracias al teléfono y al telégrafo, los tiempos marcados por los corredores y las incidencias de carrera eran reflejados “*minuto a minuto*”, para regocijo de los espectadores de tribuna. Una organización, como podemos ver, ejemplar en todos sus aspectos.

Si Ráfols había perdido toda opción de victoria, aún peor podría haberle ido a Giuppone: durante la octava vuelta sufrió un reventón a la salida de Villanueva. La emoción se incrementó, aunque el problema mecánico fue solucionado tan rápidamente por el piloto de Peugeot y su mecánico que pudieron reincorporarse a la carrera sin perder su privilegiada posición. La experiencia de piloto y mecánico, capaces de sustituir el neumático en un tiempo récord, junto a una bajada del ritmo de Brausolles, habían hecho que la clasificación en la cabeza permaneciera inalterada.

Así, y tras completar la novena y última vuelta, a las 12 horas, 26 minutos y 30 segundos Giuppone del día entró vencedor en la meta, con ... ¡una vuelta completa de ventaja sobre Baussolles!. Fue recibido con una gran ovación. Giuppone había invertido un tiempo de 4 horas, 23 minutos y 30 segundos. Su Peugeot monocilindro, de cambio de reja y transmisión por cadenas, habría logrado una velocidad media de 57,143 km/h. El italiano había logrado La Copa de Rey, la Copa de Cataluña, 5.000 pts. en metálico, el Premio Barcelona, la Medalla de Oro de El Mundo Deportivo y la Medalla de Oro de D.G.R. Peñalver.

Pocos minutos después, a las 12 horas 45 minutos y 7 segundos pasaba por meta Antonio Brausolles a los mandos del De Dion Bouton número 14, con lo que se alzaba con la Copa de S.A.R. la Infanta Doña Isabel, cedida por el Real Automó-

vil Club de Barcelona, 3.000 pts. en metálico, Premio de la Diputación Provincial, la Medalla de Plata de D. Juan Macaya y 600 pts. de los fabricantes de los neumáticos Continental. Hay que apuntar que además del tiempo perdido por la avería, Braussolles había perdido dos minutos y tres segundos en el paso a nivel del Vinyet... ¡esperando a que pasara un tren!

Nueve minutos y cuarenta y tres segundos después entró el piloto Rodríguez Ortiz, sobre Lion Peugeot, completando el magnífico resultado de la marca francesa. Como tercer clasificado, al piloto español le correspondió la Copa de S.A. el Infante D. Carlos (cedida por el Real Automóvil Club de Barcelona), 2.000 pts. y la Medalla de Plata de Juan Mayaca. De este piloto también hemos de puntualizar un incidente. O tal vez sea mejor transcribir las crónicas, que reflejan su coraje... y su suerte:



El vencedor, G. Giuppone, sobre su Lion Peugeot.

“Rodríguez confirmó las esperanzas que todos tenían puestas en él, pues hizo una carrera brillantísima, a pesar de que en la primera vuelta sufrió una avería en la rueda al efectuar un viraje, saltando varios radios de la misma durante la carrera, al extremo de que, al terminar ésta y pasar ante el jurado, le quedó completamente deshecha, esto le impidió obtener mejor clasificación”

El cuarto puesto fue para Dupont y su De Dion Bouton número 18, que cruzó la meta a las 13 horas, 13 minutos y 13 segundos (no es broma, son datos sacados de la crónica oficial de la carrera). Como premio a sus esfuerzos le fueron entregados *“un objeto de arte, de D. Juan Ráfols; 1.000 pesetas del R.A.C. de E; medalla de plata del Club Deportivo y 300 pts. de la casa Continental”*

Y en quinto lugar hizo su entrada Francisco Abadal, que se alzó, como representante de Lion Peugeot en España, con la Copa de Regularidad de S.E. el Capitán General de Cataluña, cedida por el Real Automóvil Club de Barcelona. También se llevó el “objeto de arte” ofrecido por D. José Bertrand, por haber dado la vuelta más rápida entre los pilotos españoles, ya que en la segunda logró un crono de 29 minutos y 47 segundos.

La ausencia de accidentes graves fue uno de los aspectos fundamentales del éxito de la carrera, ya que como decía el cronista oficial:

“Sólo se llevaron una dolorosa decepción los que esperaban emociones fuertes, los que, bien por una morbosa complacencia en el dolor ajeno, bien por buscar argumentos contra un deporte detestado, acechaban impacientes la catástrofe sangrienta, el coche que se despista, la carne humana magullada y sin vida”

En efecto, los enemigos del automóvil, que en España eran muchos y armados de plumas de prestigio, habían esperado una carnicería semejante a la de la París–Madrid para verter todas sus opiniones en los más importantes diarios del país. Sin embargo, se quedaron con las ganas. Y el pueblo llano, la mayoría de la gente que vivía en un país agitado por políticas cambiantes e inestables, encontró en el deporte automovilista unos momentos de solaz y de emociones. Incluso la prensa generalista, apartada de la ciega afición que podemos presuponerle a los cronistas especializados del motor, reflejó con alegría y entusiasmo la feliz celebración de la prueba. Una publicación tan poco sospechosa de “partidismo automovilista” como *La Il·lustració Catalana*, narraba en su página 4:

“COPA CATALANA. La carrera de cotxets automòvils celebrada'l dia 28 28 del pasta en el circuit mal anomenat del Baix Penadès, resultà una esplèndida festa al ayre lliure, com poques vegades s'hagi nostra terra en haches gente

L'alegría d'una festa en plena ir, se vey a totes les cares, y axó junt ab les esplèndides toilettes de tots els gustos que allí hi havían, feyan un conjunt encisador.

La part sportiva resultà magnífica, y podem ben be dirho sensé limitacions, donchs, sortirem quinze corredors, número forza important, y'l guanyador en V. Giuppone, Italia, que corre per la marca francesa Peugeot, fue una velocitat mitra de més de 57 km/h, lo qu'es ben remarcable. Guanyarem, además, premis, en Broussolles, altre extranger, en P Rodríguez y en Dupont.

Una de les coses més importants a fer observar, que dio moltíssim en favor de la esplèndida organisió del Comité, que tothom tingue ocasió de probar, es que, ab tot y tractarse d'una carrera de aquesta mena, no hi hagé més que dos accidents y de ben poca importancia. Cal dir que tot estava previst y portat ab un tacte extraordinari, y tothom ho reconogué asís.

Els extrangers que presenciavan la carrera y que ja n'havian vist moltes d'altres en diferents piazos, asseguraban que enlloch s'ha vist una més esplèndida organisió que aquí, hont tot era previst, tot estava pensat, y tot aná realmente be; l'ordre fou una de les principals victories del Comité organizador, quals President senyor Garriga y secretari senyor Salazar, junta ab els demás individus que hi aportaren el seu treball, han rebut unànimens elogis.

Es de resaltar que además, la portada de esta revista se abría con una foto de Giuppone en su automóvil, con un pie de foto que decía: “*Lo senyor Giuppone ab la seva voiturette. Guanyador de la Copa Catalunya*”.

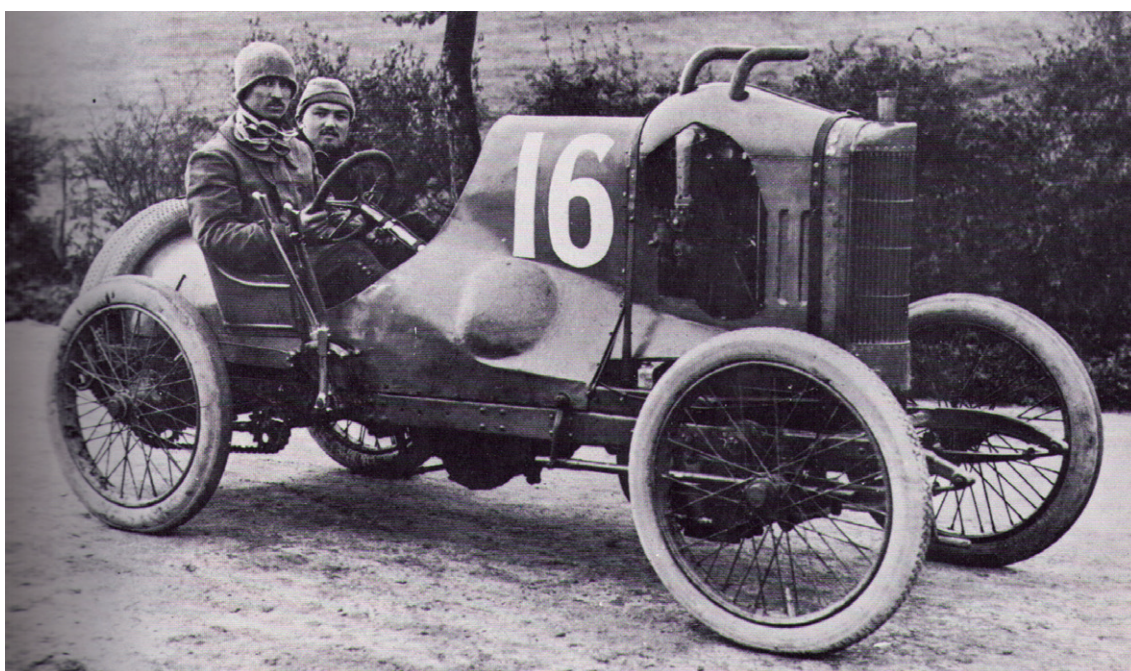
La parte negativa fue la ausencia de la Hispano-Suiza. Como hemos visto, los responsables de la Sociedad habían decidido este mismo año comenzar a competir, pero para ello contaban sólo con la base de sus modelos comerciales. El reglamento de la Copa de Cataluña exigía parámetros concretos que los automóviles Hispano Suiza no podían cumplir, y en el tiempo del que se disponía desde la convocatoria de la prueba hasta su celebración no había tiempo material para que Birkigt desarrollara mecánicas adecuadas. De cualquier modo, la repercusión de la prueba y su éxito hicieron como veremos, que la Hispano Suiza se planteara seriamente la creación de “voiturettes” de competición con las que disputar no sólo la Copa de Cataluña, sino otras pruebas de este tipo que estaban ganando, como ya hemos mencionado, popularidad en toda Europa.

6.2.4. La segunda edición. Las “voiturettes” Hispano-Suiza.

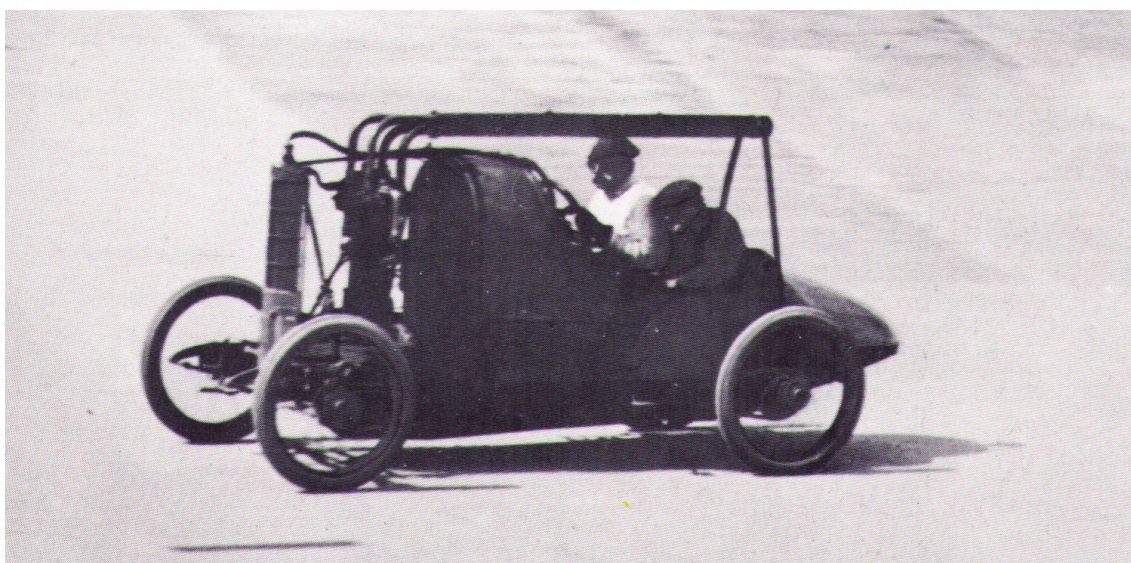
La segunda edición resulta mucho más sencilla de seguir en la prensa del momento, gracias al éxito que había tenido la primera. El 18 de mayo de 1909, dos días antes de la celebración de la prueba, la revista *Crónica* ya anticipaba:

“El público está vivamente interesado por este suceso deportivo, que tendrá sin duda un éxito completo, superior al grandioso que alcanzó el año pasado, pues el número de marcas inscritas es crecido, figurando las mejores del extranjero y estando dispuestos para la reñida competencia renombrados carreristas, tales como Giupone, vencedor del año pasado, Boillot, Goux, Sizaire y otros¹¹⁴”

Buena prueba de ello es que también se habían incrementado los trofeos y los premios en metálico, quedando establecidos de la siguiente manera:



Los favoritos para la segunda edición de la Copa de Cataluña: los Lion Peugeot.



¹¹⁴ *Crónica*, nº 147 del 18 de mayo.

Copa de Don Alfonso: al piloto que cubra las nueve vueltas en menos tiempo

Primer premio: C de C, 5.000 pts, Premio Barcelona

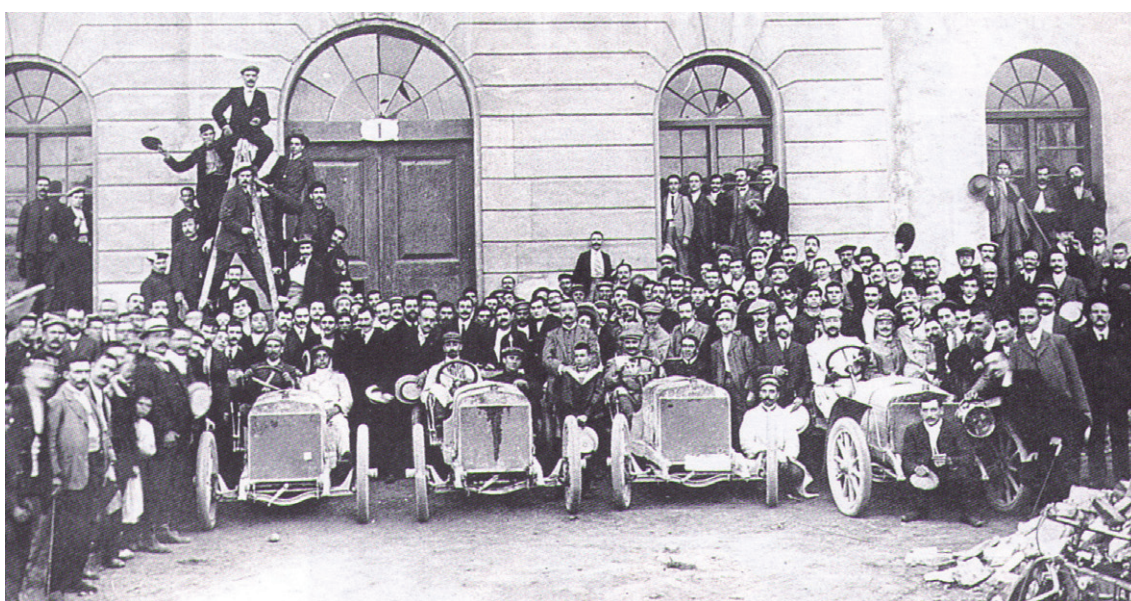
2º Premio: Copa de Dª Isabel: 3.000 pts de la Diputación de Barcelona

3º Premio: Copa de la Cámara Sindical del Automovilismo y del ciclismo: 2.000 pts de las sociedades del Recreo y Deportivo

4º Premio del AC de Valencia. 1.000 pts del AC de E

Premio de Regularidad: Copa del Comité ejecutivo. Al equipo de dos coches de una misma marca.

Premios especiales: Copa Catasús: cronómetro de oro de la Vacuum Oil Company



Todo el personal de la fábrica Hispano-Suiza se implicó en la participación de la firma en la Copa de Cataluña.

Los beneficios de la Copa de Cataluña para la zona en la que se celebraba iban mucho más allá de un mero repaso de los caminos. Y sobre todo para la localidad de Sitges, que ya por aquellos años despuntaba por su explotación del turismo o, como era llamado entonces, la “*industria del forastero*”.

La afluencia de público, ya de por sí muy numeroso en la primera edición, fue sustancialmente superior en la segunda. Esto obligó a aumentar la capacidad de las tribunas, a la par que se incrementaba la comodidad de las mismas. Instituciones como el Club Deportivo Barcelona instalaron un camping para sus socios, en el que pudieron pasar, alegremente, la noche del 19 de mayo. De este modo se evitaban las aglomeraciones y los atascos de tráfico – posiblemente los primeros de la historia de España – de la madrugada del 20, día de la carrera.

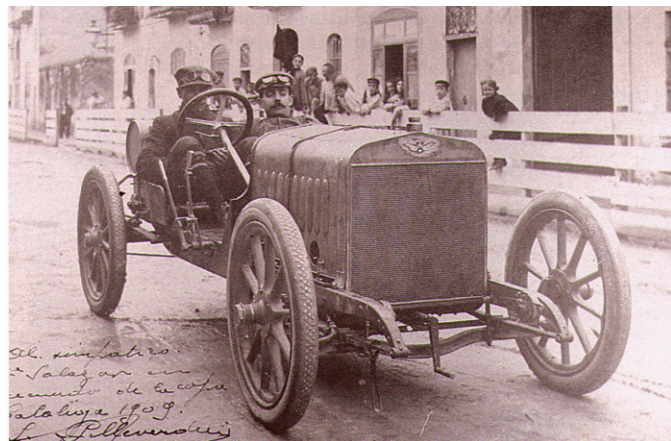
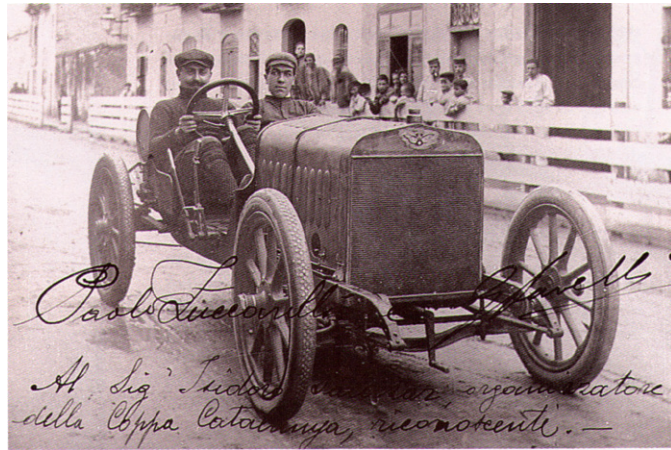
El público se agolpaba impaciente en las proximidades del Circuito del Bajo Penedés. Incluso en medios internacionales la prueba había despertado una gran expectación, como lo demuestra la presencia de varios reporteros franceses de la revista *La Vie au Grand Air*, que fueron llevados hasta el circuito a bordo de un Hispano Suiza 24 HP, y que más tarde contarían en su crónica

“... todo Barcelona elegante y mundano se había dado cita en las tribunas, donde se encontraban también las colonias francesa, inglesa y alemana, que estaban brillantemente representadas”.

De nuevo, los más firmes candidatos a la victoria eran los Peugeot de la fábrica de Valentigney, hábilmente guiados por experimentados pilotos franceses, conocedores de las particularidades de estos “artilugios”. Y nos atrevemos a emplear este adjetivo por las curiosas características de los Peugeot competidores, y en los que merece la pena que nos detengamos unos instantes:

Desde el comienzo de la Copa de l'Auto, los constructores más destacados se decantaron por los monocilíndricos limitados, como ya se ha mencionado, a 100 mm de diámetro de pistón y un peso mínimo de 500 kg. Ya apuntamos que la falta de limitaciones de la carrera del pistón fue el camino escogido por los técnicos, que vieron en este “hueco” la posibilidad de ganar por ahí la cilindrada que perdían por el otro lado. Sizaire et Naudin, indiscutible dominador de las primeras ediciones de la Copa de l'Auto, llevó la carrera de sus monocilindros hasta los 200 mm. Pero Peugeot, tras cuatro años de trabajos, había rizado el rizo, desarrollando un motor de... 250 mm de carrera, con una cilindrada de 1.962 cc y seis válvulas. El espectacular motor confería a los Peugeot un aspecto singular e inconfundible, ya que la parte delantera de estos coches alcanzaba una altura casi irracional. Para acabar de rematar el asunto, las grandes válvulas sobresalían por encima del motor, impidiendo, literalmente, una visión normal de los pilotos, que se veían obligados a guiar inclinados hacia un lado. Con estos automóviles se aprestaban a competir Giuppone, Boillot y Juval. El cuarto de los pilotos de la casa, Goux, se presentó con un bicilíndrico desarrollados por el ingeniero Michaux, mucho más equilibrado, con unas cotas internas de 80 x 192 mm.

En este mismo mes de mayo los Peugeot habían vencido en la Copa de Sicilia, continuando con su paseo triunfal por las competiciones de voiturettes. La revista francesa *La Vie au Grand Air* había narrado a bombo y platillo la gran victoria de Peugeot :



Zuccarelli, Pilleverdier y Dery, los tres pilotos oficiales de la Hispano-Suiza, al volante de sus autos.

“Six voitures avaient pris le départ: Olsen (de Dion Bouton), Goux (Lion Peugeot), Ravetto (De Dion Bouton), Boillot (Lion Peugeot) Giuppone (Lion Peugeot), Caraviolo (De Dion Bouton). Le premier tour fut couvert par Giuppone en 3h. 2m. 34 s, gagnant la Cope de Palerme, du record du tour, et frisant de près le temps fait par Sizaire en 1908 (3h. 25 m). Il est suivi par Goux, Boillot, Caraviolo, Olsen, Ravetto.

Voici, de reste, les temps, tour par tour:

<i>1° Tour</i>	<i>2° Tour</i>
<i>Giuppone 3h. 2m. 34 s</i>	<i>Goux 3 h. 23 m.</i>
<i>Goux 3h. 25m. 34s</i>	<i>Giuppone 3 h. 50 m.</i>
<i>Boillot 3h. 27 m.</i>	
<i>Olsen 3h. 44m. 55 s</i>	

Soit pour le temps total

Goux 6h. 48 m. 34 s

Giuppone 6h. 52 m. 34 s.

Le vainqueur réalise la moyenne de 44 kil. 100 à l'heure.

Giuppone, sur son premier tour, a fait 49 kilom. 500 de moyenne.¹¹⁵

Afrontaban, pues, la Copa de Cataluña con un gran entusiasmo, y mucha fe en su victoria. Pero les aguardaba una sorpresa: la mayor expectación, por la parte que nos toca, era la inscripción de los “novatos” de la Hispano-Suiza, con tres coches a concurso pilotados por Zuccarelli, Dery y Pilleverdier.

El primero era un hombre conocido por su jovialidad, y había sido *chaffeur* de la Hispano-Suiza, contratado, como tantos otros, por la falta de chóferes en España. La mayoría de los pocos conductores con los que España contaba, a estas alturas del siglo, eran aristócratas difíciles de “fichar”. Esta escasez era tan notoria que resultaba habitual que cuando los españoles compraban un coche en Francia, pedía que se les enviara con un chófer dispuesto a entrar a su servicio, por lo que las agencias de automóviles acababan ejerciendo también como agencias de contratación... especializadas.

Pilleverdier era un experimentado conductor, que trabajaba en la Hispano-Suiza como jefe de talleres. Sus cualidades al volante habían decantado, por lógica, a los responsables de la marca para sacar el máximo provecho de aquellas mecánicas que conocía mejor que nadie.

El tercero de los pilotos, Dery, era un conocido corredor... ciclista. También había destacado en las primeras pruebas motociclistas celebradas en Francia, siendo considerado uno de los pioneros en este deporte. Con los años incluso acabó siendo constructor, y hasta hace muy poco tiempo las motos empleadas en las carreras de bici tras moto eran Dery. Por entonces también era un experimentado conductor de automóviles, que trabajaba a las órdenes de Francisco Abadal en su Auto – Garaje Central.

¹¹⁵ *Vie au Grand Air* 15 de mayo de 1909.

Más que los pilotos, el interés sobre la Hispano-Suiza estaba centrado en sus nuevos coches, claramente diferentes de los demás. Birkigt mantuvo su criterio de construir un coche equilibrado y más fácil de pilotar. Posiblemente también flotara en su ánimo el deseo de trabajar en un motor que, de un modo u otro, se pudiera llevar posteriormente a la serie. Estaba claro que los monstruosos monocilindros Peugeot no tenían ninguna salida comercial, por lo que podría considerarse que la inversión de su desarrollo sólo daba beneficios publicitarios. Eso sí, siempre que se lograsen victorias o puestos destacados.

Birkigt no tenía experiencia alguna en coches de carreras, pero contaba con la importante baza de ser un consumado conductor, con miles de horas al volante. De hecho, eran conocidos sus numerosos viajes a Suiza, su patria natal, a los mandos de sus Hispano-Suiza. Así se explican sus cuantiosos aciertos en el diseño de los Hispano-Suiza 15/20 Copa de Cataluña, aciertos sólo explicables por la intuición. En cierta medida, el mismo camino que había llevado a Jellinek, pocos años antes, a cambiar la historia del automovilismo cuando marcó los parámetros del diseño de su Mercedes.

El suizo optó por una configuración de cuatro cilindros, con cotas internas de 65 x 140 mm. Estos propulsores eran denominados en la fábrica como “*motores intensivos de fuego central*”, y su rendimiento en las pruebas llevadas a cabo fue excelente, aunque no se podía igualar al de sus rivales. Se trataba de un motor monobloque con cámaras de explosión en T y válvulas en ambos costados, mandadas por dos árboles de levas que iban alojados en el cárter superior, uno para la admisión y otro para el escape. Un esquema mecánico muy frecuente en aquella época, y que Birkigt había utilizado mayoritariamente en los Hispano-Suiza de turismo desde 1904. También mantenía el sistema de engrase a presión, con una bomba de paletas, así como la alimentación de combustible al carburador por aire comprimido inyectado en el depósito trasero.

Para aumentar el rendimiento, se incrementó sensiblemente la compresión y el régimen de giro, desde las 1.400 rpm (máximo en los motores anteriores) hasta las más de 2.000 en los motores que nos ocupan. La ignición también fue mejorada gracias al empleo de una Magneto Bosch de alta tensión, y al colocar las bujías en el centro de las cámaras en lugar de ubicarlas a un lado. La potencia estimada rondaba los 30 o 35 CV, realmente importante para aquellos años (en voiturettes) y para el peso total (menos de 600 kg) de los Copa de Cataluña

Por otra parte, el motor “intensivo” permitió construir un automóvil de líneas elegantes y equilibradas, muy superior estéticamente a los “engendros” franceses. Birkigt demostró en estos coches una intuición realmente genial, palpable en detalles como la posición del motor, muy retrasada para la época, pero que equilibraba el reparto de pesos dando mayor estabilidad al conjunto.

Pocos se han parado en sopesar el gran esfuerzo que le supuso a la Hispano-Suiza presentarse a la Copa de Cataluña. Una firma que se encontraba en un momento de crecimiento, siempre necesitada de nuevas inversiones, y asfixiada por la estrechez de sus talleres de la calle Floridablanca, que pronto serían sustituidos por la emblemática fábrica de la Sagrera. Como cita Emilio Polo en su libro “El Origen de una Leyenda”, el dinero necesario salió de una fallida asistencia al Salón de París, y un suspendido intento de récord Barcelona-París:

“aunque acordaron que el dinero destinado a estos planes publicitarios en París, que entre unas cosas y otras ascendía a un pico considerable, se emplearía en su lugar para financiar los gastos de participación en la Copa de Catalunya de la próxima primavera¹¹⁶”

El último gran rival a batir, con grandes posibilidades, era el también francés Sizaire, que se presentaba con un coche de su propia construcción. Su experiencia y palmarés en este tipo de carreras le convertía en un rival peligroso, muy a tener en cuenta. Sin embargo, hay que señalar que a estas alturas los Peugeot estaban volviendo las tornas, como se había demostrado con la victoria en Sicilia de Goux, y otras ya mencionadas.

Continuando con la historia, los organizadores de la prueba, ante la avalancha de público, extremaron las medidas de seguridad. Conocían muy bien las funestas consecuencias que para la carrera – y para el automóvil en España – habrían supuesto un posible accidente grave. Así, fueron dispuestas cinco ambulancias, en distintos puntos del trazado, y la Guardia Civil recorría este para mantener el orden. El circuito era el mismo del año anterior, aunque se aumentó el número de vueltas desde 9 hasta 13, con lo que el recorrido a completar se incrementó hasta los 364 km, 111,35 más que el año anterior.

Cada control de la Guardia Civil, cada puesto de socorro, cada puesto de avituallamiento y cada metro del circuito fue verificado por los comisarios para constatar que todo estaba en orden. A las ocho de la mañana, con el circuito cerrado, se declaró oficialmente abierta la carrera. De nuevo el ACF envió sus cronometradores, señores Hunziker y Gaudichard, con lo que se dotaba oficialmente a la Copa de Cataluña de carácter internacional:

El Vinyet fue otra vez el escenario de la salida, y de nuevo los motores a escape libre rugieron mientras se calentaban, enardeciendo al público. Y si trece eran las vueltas, también 13 fueron los inscritos que, en principio, saldrían en el orden siguiente:

- 1 Giuppone (Lion Peugeot)
- 2 Zuccarelli (Hispano-Suiza)
- 3 Dessy (De Dion Bouton)
- 4 Goux (Lion Peugeot)
- 5 Soyer (Werner)
- 6 Sizaire (Sizaire et Naudin)
- 7 D´AvaRey (Le Gui)
- 8 Juval (Lion Peugeot)
- 9 Pilleverdier (Hispano–Suiza)
- 10 Demeester (Demeester)
- 11 Derny (Hispano-Suiza)
- 12 Boillot (Lion Peugeot)
- 13 Magre (Gregoire)

¹¹⁶ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 143.

Existen discrepancias entre la hora exacta de salida del primero de los participantes. La crónica oficial dice que esta se produjo a las ocho y un minuto, mientras que algunas de las revistas de la época se citan las 7:45. Lo cierto es que parece más razonable, dado el cuidado con el que se había preparado la prueba, la primera de las horas citadas, y por ella nos decantamos. De cualquier modo, fue Giuppone el encargado abrir la prueba. El resto de los corredores fue saliendo después, resultando anecdótico que el orden de salida no coincidiera con el de las numeraciones; tras el italiano salieron Dery, Goux, Soyey, Joval, etc.

Al término de la primera vuelta Giuppone conservaba su primera posición, habiendo rebajado su marca hasta los 25 minutos 30 segundos (por 28 minutos y 14 segundos de 1908). Tras él, a más de un minuto, pero con un tiempo de 23 minutos y 48 segundos, avanzaba Goux. El ritmo impuesto por el francés auguraba una buena liza en la cabeza, y esto enardecía al público, que coreaba el nombre del francés para animarle.

La tercera y la cuarta plaza eran para los Hispano-Suiza de Zuccarelli y Pilleverdier. Sin embargo, delante de las tribunas el segundo de ellos fue adelantado por Boillot, pilotando el tercero de los Lion Peugeot en unirse a la lucha. Entre Boillot y la cabeza Zuccarelli aguantaba el tipo, demostrando unas actitudes de piloto verdaderamente notables. De hecho, había salido en sexta posición, remontando con un coche teóricamente inferior por su falta de desarrollo en competición.

Tras este disputado grupo de cabeza pasaron Soyey, Dery y Demeester. El público nacional tenía grandes esperanzas depositadas en Dery, por defender los colores de una marca española y por su importante palmarés en competiciones ciclistas y motociclistas. Así, en esta su primera vuelta también recibió vítores y gritos de ánimo. El veterano Sizaire se había detenido por una avería, y el francés Dessy inauguró el parte de incidentes, con una salida de pista en la que rompió las ruedas delanteras de su bólido, aunque afortunadamente sin consecuencias para él o su mecánico.

En la segunda vuelta Giuppone aumentó aún más el ritmo, pero la distancia con Goux se reducía por minutos. El bicilíndrico del segundo se mostraba mucho más estable, permitiéndole un ritmo endiablado. Zuccarelli conservaba su tercera plaza, acosado por Boillot que decidido a conseguir un buen puesto estaba “*guiando de una manera arrojadísima; su paso da la sensación del relámpago*”. El quinto puesto era para Dery, el sexto para Soyey y el sexto para D’Avaray. Demeester había sufrido una avería grave, y la incógnita era si podría continuar y, en ese caso, cuánto tiempo se vería obligado a perder.

La tercera vuelta resultó muy emocionante y accidentada; Boillot pagó las consecuencias de su “*arrojadísima conducción*”, sufriendo un aparatoso accidente que le dejaba fuera de carrera de modo definitivo. Otro de los participantes, el número 13 (Marne), también abandonó por los mismos motivos.

Mientras, en el grupo de cabeza la lucha enconada mantenida en las dos primeras vueltas estaba dando un sorprendente vuelco a la situación: Goux rodaba en la primera posición, y además Giuppone veía amenazada su segunda plaza por el acoso de Zuccarelli, que empezaba a mostrarle la coraza de su Hispano Suiza.

Pero si la tercera vuelta había resultado emocionante, la cuarta supuso el delirio para los miles de aficionados allí congregados: el italiano Zuccarelli pasó primero por meta seguido de su compañero de equipo, Dery. El público rompió en una sonora ova-

ción, emocionado por la magnífica actuación del único equipo español presente. En tercer lugar marchaba Goux, con serios problemas en el radiador de su Peugeot, que incluso le obligaron a detenerse para repostar agua.

Al mismo tiempo, y para confirmar el aparente “desastre Lion Peugeot” se anunció el abandono de Giuppone, que ha roto los radios de madera de sus ruedas traseras al tomar una curva a toda velocidad. También se confirmó, de modo definitivo, el abandono de Deemester, cuando Sizaire llegó al Vinyet remolcando el coche de este, y además al piloto Dessy.

Y aún continuó el anecdotario, puesto que Sizaire, una vez “descargado”, y analizando la situación de la carrera, creyó posible lograr un buen resultado. Su avería era relativamente leve, puesto que al igual que al igual que Giuppone había roto varios radios de una de sus ruedas traseras en un derrapaje. Habiendo conseguido llegar a meta, tenía posibilidades de hacer una reparación rápida y con garantías. Así, tras haber abandonado, remolcado a un coche averiado y llevar a un colega, Sizaire volvió al circuito.

Cuando concluyó la quinta vuelta el Hispano-Suiza de Zuccarelli seguía primero y aumenta su ventaja. Durante esta vuelta dobló a Juval, con problemas en su Lion Peugeot, que finalmente tuvo que abandonar por avería. Goux, sabiéndose único superviviente de su equipo, trató de mantenerse en carrera y aún de ganar posiciones. En su contra tenía una avería grave, ya la parte baja del radiador de su coche se había desoldado. Tanto valor o más mostraba Duvernoy, su mecánico, ya que para mantener el moto refrigerado no dudaba en alimentar el radiador mientras Goux rodaba a un ritmo trepidante. Para ello iba recostado sobre el capot del coche, echando con cuidado el agua para limitar en lo posible las paradas. Pero sus esfuerzos no eran suficientes, y Goux debía pararse a menudo para repostar agua, a pesar de lo cual el motor estaba rozando su temperatura límite.

Cuando mejores se las prometía el equipo Hispano-Suiza, comenzaron los problemas. En la sexta vuelta Dery, que había mantenido su privilegiada posición, se vio obligado a abandonar por avería. En la siguiente vuelta el desencanto y la frustración llegaron con el abandono de Zuccarelli, por rotura en el cigüeñal. Pilleverdie, con una rueda rota, se mantenía en carrera. Cuando llegó a la zona de mecánicos, sustituyó la rueda averiada y salió de nuevo a la carrera, dispuesto a defender el buen nombre de la Hispano-Suiza

La carrera estaba resultando mucho más dura de lo que los participantes habían previsto. Nada que ver con la del año anterior, que alguno de los pilotos había descrito como “*Ce n'est pas une course. C'est une balade*”, quizá con un poquito de suficiencia. Apenas rebasado el ecuador, solo seis de los trece inscritos seguían rodando. Y de ellos dos (Sizaire y Soyer), habían vuelto tras abandonar.

De los otros cuatro, dos (Goux y Pilleverdie) tenían serios problemas mecánicos, y no se veía claro que logran finalizar. Antes de completar la novena vuelta, el Le Gui de d'Arvaray rindió el alma, sumándose a la lista de abandonos.

La decisión de Sizaire de volver a la lista se mostró muy acertada. No en vano el piloto francés era uno de los más experimentados. La larga lista de “caídos”, junto al fuerte ritmo que había impuesto tras su retorno, le situaron en la segunda posición, algo impensable pocas vueltas antes. Goux, por su parte, mantuvo el tipo, y la distancia respecto a Sizaire era realmente mucha, por lo que pudo conservar su puesto a la par que conservaba su mecánica, aunque sin bajar la guardia. Finalmente, logró entrar el primero, a las 14 h, 26 minutos y 6 segundos de ese día.

La difícil victoria de Goux fue muy aclamada por el público. Nada más cruzar la meta, la banda arrancó con los primeros compases de La Marsellesa, y *“una salva nutridísima de aplausos con el que el público desahoga su admiración por el valiente conductor y su mecánico, que tan valerosamente le ha secundado”*

Tal es así que *“los más entusiastas se llevan en hombros al vencedor, pero los fotógrafos protestan y Goux es devuelto a su inconfortable baquet para ser fotografiado, cinematografiado y ovacionado otra vez”*

Detrás de él continuaba la pugna. Sizaire mantenía su segundo lugar, con cuatro minutos de ventaja sobre Soyer. Cuando todos mantenían la atención sobre estos dos corredores, saltó la sorpresa: Pilleverdie pasó como una exhalación, logrando un tiempo en su duodécima vuelta de 27 minutos, 58 segundos, con una media superior a los 60 km/h. Tal vez el probador de la fábrica española se había dado cuenta de que sus dos rivales iban “tocados”, y de que tenía relativamente poco que perder, puesto que otro abandono no hubiera supuesto una catástrofe mucho mayor para su querida fábrica y, sin embargo, un segundo o un tercer puesto la hubieran lanzado a la gloria con mucha más facilidad que un cuarto. Su coche no estaba en las mejores condiciones, ya que sus dos ruedas traseras estaban severamente dañadas, circunstancia que añadía valor a este fin de carrera del piloto francés.

Finalmente, no pudo ser. Sizaire defendió bravamente su segundo puesto, y Soyer peleó tanto que sólo veinte segundos le separaron de su predecesor. Tanto el público como los responsables de la Hispano Suiza reconocieron el arrojo de Pilleverdie, así que *“Su llegada produce una verdadera explosión de entusiasmo; sus compañeros de la Hispano se lanzan como locos sobre el coche; Zuccarelli le abraza y besa repetidas veces loco de entusiasmo, dando una prueba de gran compañerismo. Pilleverdie, más muerto que vivo, pues acaba de realizar un verdadero “tour de forcé”, es arrancado de su coche y llevado a hombros, mientras a los acordes de la marcha real el público le aclama con frenesí, prodigándole una ovación merecida y entusiasta, que da la medida de lo que hubiera sido si los coches españoles llegan a clasificarse en primer lugar, como se cReyó durante varias vueltas, en que, con gran ventaja sobre los demás, marcharon en primero y segundo lugar”*

Así pues, Jules Goux se llevó la Copa de Cataluña, la Copa de SM el Rey, la Medalla de Oro del Círculo del Liceo, el reloj pulsera del Gran Hotel Continental, además de 5.000 pesetas en metálico (Premio Barcelona).

Por su parte, Sizaire obtuvo la Copa Infanta Doña Isabel, la Copa Catases, el cronómetro de oro de la Vacuum Oil Company, 3.000 pesetas (Premio Exc. Diputación de Barcelona, y 400 pts (Premio del fabricante de los neumáticos Klein).

Soyer fue galardonado con la Copa de la Cámara Sindical de Automovilismo, y 2.000 pesetas (premio de las Sociedades Deportivas y de Recreo).

El reparto terminó en Pilledervier, que recibió la copa del Real Automóvil Club de Valencia y 1.000 pts, Premio del Real Automóvil Club de España.

Debido a los numerosos abandonos, quedó sin adjudicar la Copa de Regularidad ofrecida por el Comité, y la de los neumáticos Peters, marca que no había calzado ninguno de los coches.

“En resumen, la carrera, este año, pudo resultar del gusto de los aficionados a las emociones fuertes, pues además de la infinidad de peripecias ocurridas a los corredores, hubo que lamentar un incidente grave sobrevenido en Cañellas a un ciclista, que exigió su transporte en camilla hasta Sitges (...) Por lo demás, el conjunto de los espectadores guardó en absoluto la compostura y civilidad proverbiales de esta región y los servicios funcionaron con perfecta regularidad, demostrándose lo utilísimo del apeadero que la Compañía de M.Z.A. improvisó a ruegos del Comité Ejecutivo, dotándolo de muchas comodidades de las estaciones definitivas”

Respondiendo a lo que al principio hemos indicado, los tiempos fueron rebajados de mucho respecto al año anterior. El total de las nueve vueltas fue recorrido a razón de 57,762 kilómetros, por hora, en lugar de los 57,142 de 1908, pero la vuelta más rápida del año anterior, recorrida en 27 minutos, 13 segundos (61,150 kilómetros por hora) quedó muy atrás con los 23 minutos, 37 segundos (71,135 kilómetros por hora) que empleó el que la dio más de prisa en 1909.”

Nosotros, con la objetividad y la perspectiva que dan casi cien años de distancia, podemos hacer, además, otra lectura: los Peugeot confirmaron su supremacía, los Sizaire Naudin su declive. E Hispano-Suiza mostró sus grandes posibilidades. La juventud de sus coches y la poca experiencia en competición había pasado factura, pero los Hispano-Suiza se habían mostrado como automóviles rápidos y estables. Birkigt tenía un año por delante para perfeccionarlos, algo que, como ya veremos, no resultaría tan sencillo. Además, quizá por la falta de conductores experimentados, que llevaba a la Hispano-Suiza a una búsqueda entre sus técnicos extranjeros y personas ajenas a la fábrica, se aprobó finalmente en diciembre de 1909 la creación de la escuela de “chauffeurs”¹¹⁷ que había sido planeada antes de la crisis de 1907, y suspendida temporalmente ante los problemas económicos.

La prensa del momento contó el éxito de esta segunda edición. Un éxito en todos los sentidos, ya que hubo numerosísimo público, y la carrera reunió todos los alicientes para ser un buen espectáculo. Así lo contaba la revista *Crónica*¹¹⁸.

“No era infundada la presunción que consignábamos en nuestro número anterior: la carrera internacional de cochecitos automóviles, celebrada el día 20 en el circuito del Bajo Panadés, ha resultado un éxito” (...) “bien lo acreditó la distinguida y numerosa concurrencia que en el espacio cercano al Vinyet se congregó transportada por trenes, embarcaciones, carruajes, automóviles y bicicletas, ganosa de apreciar los incidentes del acontecimiento deportivo. En ese concepto la carrera resultó una magnífica fiesta primaveral. Gentío extraordinario, animación desbordante y luego la seguridad de que se habían tomado todas las precauciones para la mayor regularidad de la lucha, evitándose contratiempos y desgracias”

“Además de las vallas que impedían el paso a través de la carretera, se habían escalonado parejas de la Guardia Civil y ciclistas del cuerpo de Seguridad, para evitar que los espectadores el sitio destinado a los carruajes inscritos, que a las ocho menos cuarto, emprendieron la marcha...”

De este texto nos llaman la atención varias cosas. La primera, la cantidad de medios movilizados para transportar a los espectadores, bien de modo privado, bien por

¹¹⁷ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza. Barcelona, 1909, Tomo II, pag 40.

¹¹⁸ *Crónica*, nº 148, 25 de mayo de 1909.

compañías de transportes. Lamentablemente, no hemos encontrado estimaciones veraces del público asistente, pero por las fotografías de época debió ser mucha, mucha gente. Afortunadamente, el español comenzaba a sentir la emoción del deporte del automóvil, sin miedos atávicos. Los numerosos accidentes, propios de una carrera automovilista de entonces, se habían saldado sin daños físicos graves, y el público los había aceptado como alicientes y riesgos propios de la competición. La lectura que se extrae de ello es que la vieja imagen de España como país en el que el automovilismo no tenía vocación popular es falsa. La mayoría de la población no tenía posibilidades de adquirir un coche, pero eso no quiere decir que por ello detestara el nuevo ingenio. Es más, posiblemente ese fuera en muchos casos su inalcanzable objeto de deseo. Respecto a la diferencia entre el número de automóviles que circulaban en España y otros países europeos, tal vez sea necesario reflexionar sobre la ausencia en nuestro país de una clase media lo suficientemente numerosa para igualar las cifras. La gran mayoría de los habitantes de la vieja piel de toro pertenecían a la clase baja, y sus posibilidades de adquirir un automóvil eran remotas. La tradición histórica, en cierto modo manipulada, dice que por ello el automóvil era odiado, y tomado como un símbolo de ostentación. La gran presencia de público en la Copa de Cataluña demuestra, al menos en parte, que esto no era cierto, y no lo sería hasta el advenimiento de la II República.

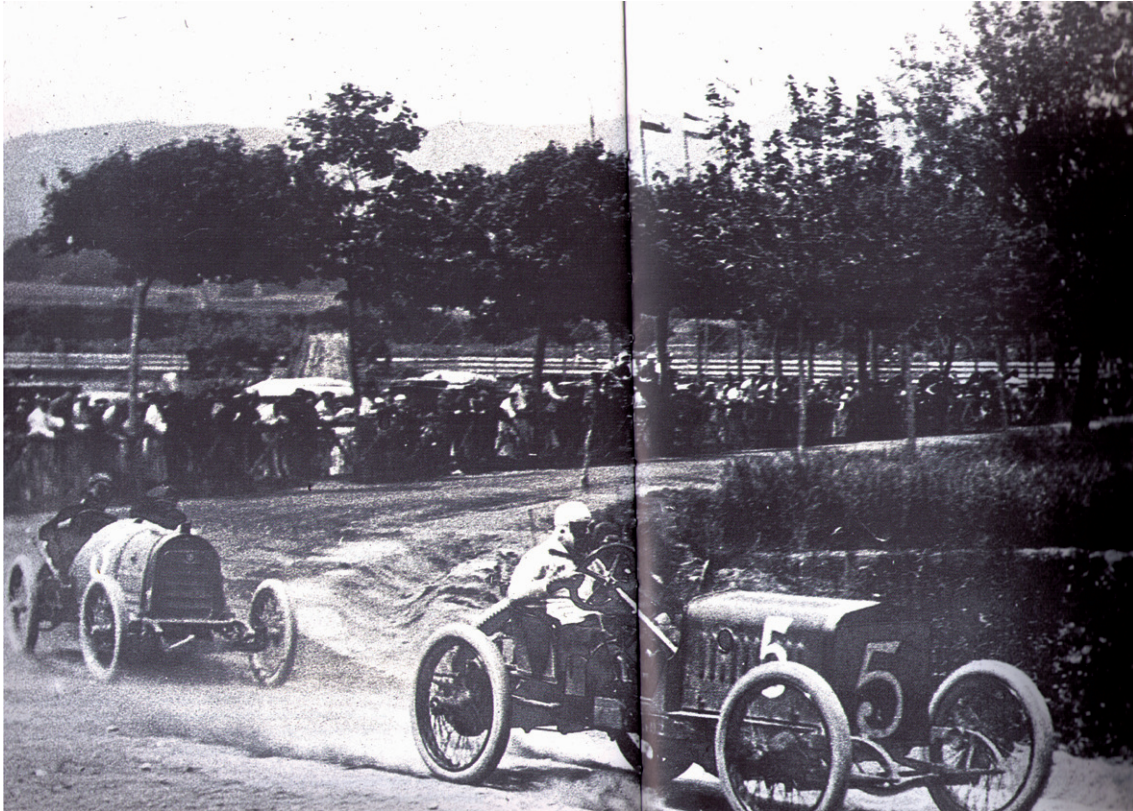
6.2.5. La tercera edición. La decepción de la Hispano Suiza.

La tercera edición de la Copa de Cataluña iba a deparar muchas sorpresas. La cantidad de asistentes y la dureza del trazado en la anterior edición llevó a la dirección del Real Club Automovilista a cambiar el circuito del Bajo Panedés por otro en la zona del Maresme, al norte de Barcelona. En esta mudanza también influyeron poderosamente el mejor firme con el que contaban las carreteras de esta zona, y la favorable orografía, que permitía a los espectadores dominar una parte importante del circuito sin necesidad de acercarse peligrosamente a la calzada. Además, esta zona estaba mejor comunicada y era más cercana a la capital que la otra, con lo que todo se antojaban ventajas. Los barullos organizados en torno a los medios de transporte no habían sido reflejados totalmente por los medios de comunicación, pero en una de las crónicas oficiales encontramos lo siguiente:

“hubo que lamentar (...) el vuelco de un automóvil a la ida a Sitges, por la mañana, y la desgracia de la señorita doña María Nicolau, jovencita distin-



El Hispano-Suiza pilotado por Chassagne toma la salida.



El vencedor, Jules Goux, con su Lion-Peugeot tras el Hispano-Suiza de Chassagne.

guidísima que fue precipitada debajo de las ruedas de uno de los trenes de vuelta a Barcelona, teniendo que sufrir la amputación de ambos pies, lo que no la salvó de la muerte. Esta nota triste, que no podíamos dejar de consignar, fue sólo producida por el gentío aglomerado con motivo de la fiesta, y lo mismo se hubiera dado cualquiera que hubiese sido el carácter de esta¹¹⁹”

Las palabras del cronista no pueden ser más ciertas. Pero no menos cierto era que este incidente había ocurrido en la “fiesta automovilista”, y ya conocemos el celo con el que la organización había tratado de evitarlo. Así, el trazado quedó formado por las carreteras que unían las poblaciones de Vilasar de Mar, Mataró y Argentona. Concretamente, las carreteras “ocupadas” por la organización de la carrera fueron las siguientes: de Madrid a Francia (por la Junquera), km 648 al 654. Carretera de Mataró a Granollers, km 1 al 3,5. De Vilasar de Mar a Argentona, km 1 al 3,5. La cuerda de este nuevo circuito era de 15 km, y el recorrido total de la prueba de 350.

Para mayor lucimiento de la prueba, se repararon las carreteras, se montaron pasarelas para permitir a los espectadores cruzar las calles en Mataró, se modificaron los virajes más peligrosos (como el de Vilasar), etc. De todo ello daba buena cuenta la prensa del momento. Y esto resulta una buena muestra de cómo la carrera había ganado en popularidad, puesto que si las ediciones anteriores se habían tenido que conformar con una simple nota antes de la celebración, y una crónica posterior, en esta ocasión abundaron las noticias dando buena cuenta de los progresos y novedades de los preparativos de la prueba.

¹¹⁹ Programa Oficial de la Copa de Cataluña 1910.

Así pues, de nuevo la revista *Crónica*, sección “La Actualidad Deportiva”, comentaba

Copa Cataluña – Van adelantando con actividad los trabajos de preparación. Se ha acordado establecer el apeadero junto a las tribunas y a 1 kilómetro de la estación de Vilasar. Se dispondrán de suerte que podrá verse toda la carrera desde la pendiente de Argentona hasta el viraje.

Es casi segura la participación de las casas Hispano Suiza, SAG, Lión Peugeot, Sizaire et Naudin y varias otras que han pedido datos al Comité antes de la inscripción de sus coches.

La medida oficial del circuito es de 15 km 900 metros¹²⁰

Poco después, la misma revista, en un número posterior, continuaba informando de los progresos:

Automovilismo – Copa de Cataluña – Se trabaja con gran actividad en el arreglo de las carreteras que conducen al circuito. El restaurant se establecerá a la orilla del mar, y para que puedan ir hasta él los que estén al otro lado, se construirán unos pasadizos subterráneos. Las personas que utilicen los trenes especiales para presenciar la carrera, descenderán en el apeadero que se está construyendo dentro del mismo recinto.

El plazo de inscripción para los corredores, se ha prorrogado hasta el 10 de mayo.

Se pueden dar como ciertas las inscripciones de tres coches Hispano Suiza, un Sizaire et Naudin, tres Lyon Peugeot, dos SAG y dos Pilain, siendo en mayor número las casas que desean tomar parte en la carrera, la cual a juzgar por los preparativos promete ser una magnífica fiesta deportiva¹²¹.

Peugeot buscaba repetir un triunfo que le parecía cierto. Pero los ingenieros de Valen-tigney ya habían calibrado el peligro que representaban los Hispano-Suiza. Tras el aviso de la segunda edición de la Copa de Cataluña, ambas marcas habían vuelto a medirse en la Copa de l’Auto, en Boulogne. En esta ocasión, y en casa, los Peugeot habían barrido a la competencia, terminando acaparando las tres primeras posiciones. Pero el equipo Hispano-Suiza había terminado la carrera en pleno, si bien en quinta sexta y séptima posiciones. Esta modesta clasificación había reportado a la marca española la Copa Pavillon Imperial (de velocidad), la Copa Delage (regularidad) la Medalla del Consejero General, M Guyot (al automóvil extranjero mejor clasificado) y el premio Farcot (a la mejor construcción). Los problemas de fiabilidad de los Hispano-Suiza parecían haber desaparecido (aunque ya veremos que esto no es cierto). Pero dejando aparte los hechos acaecidos en la Copa de Cataluña en 1910, que serán revelados más adelante, hay que valorar que la marca española había logrado unos resultados realmente buenos en un país que puede considerarse como la cuna del automovilismo. Basta echar un vistazo a las inscripciones ya reflejadas en esta investigación, para ver un buen número de marcas galas, algunas con bastante más experiencia en estos trabajos. En la decisión de presentarse a tan difícil prueba había influido decisivamente el Rey, y su interés en el fomento del automovilismo nacional. Según una nota de la Dirección de la Hispano-Suiza, fechada el 5 de junio de 1909¹²²: “En vista de que S.M. indicó en su visita a esta fábrica la conveniencia de que se tomara parte en alguna carrera de automóviles en el extranjero, se ha acordado

¹²⁰ *Crónica*, nº 195, 26 de abril de 1910.

¹²¹ *Crónica*, nº 196, 3 de mayo, de 1910.

¹²² *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza*. Barcelona, 1908, Tomo II, pag 44 .

comunicar a S.M. que cumpliendo sus indicaciones se ha resuelto concurrir al Gran Premio de voitures del circuito de Boulogne”

Para acabar con este preludio a nuestra Copa de Cataluña, aclararemos que esta nota es de sólo... ¡dos semanas anterior a la carrera francesa! Ésta se celebraría el 20 de junio, y en ese tiempo no existía la más mínima posibilidad de mejorar los motores, tan sólo de repararlos. Y por ello, los pilotos del equipo Hispano-Suiza rodaron con muchas precauciones, buscando conservar las mecánicas.

Pero tanto Mateu como Birkigt eran plenamente conscientes de que la necesaria experiencia sólo se adquiere compitiendo. Por ello, además de la Copa de l'Auto, la Hispano-Suiza se presentó a las subidas en cuesta de Mont Ventoux y del Monte Igueldo, consiguiendo en ambas claras victorias.

El consejo de administración había respaldado plenamente y desde el principio esta política, tal como refleja un acta del 22 de mayo de 1909, tan sólo dos días después de la celebración de la Copa de Cataluña:



Jules Goux posa tras la victoria lograda.

“Vista la potencialidad de nuestros motores, si bien por la rotura de alguna pieza no pudieron terminar dos de ellos, llegando el otro en el cuarto lugar, se ha acordado, para lo sucesivo, concurrir al mayor número de concursos posible y compatible con nuestra fabricación, y al efecto, se ha facultado a la Dirección para que se proponga a los chauffeurs Zuccarelli y Deryn su ingreso al servicio de esta Compañía para pilotar los coches que tomen parte en aquellos concursos, y

en su defecto para ocuparse de los servicios que se les indiquen, propios de su profesión de chauffeurs”

“Asimismo se resolvió pagar las cuentas de gastos y manutención de los conductores y demás personal ocasionados con motivo de la Copa de Cataluña, a pesar de ser calificadas de “exorbitantes” por lo que reconviniere severamente al encargado, señor Salazar”¹²³”

Pese a las moderadamente buenas actuaciones de los Hispano-Suiza, Birkigt conocía las carencias de sus creaciones, y buscó resolverlas de algún modo. Así, para 1910 el ingeniero suizo preparó tres nuevos coches que presentaban mejoras importantes: ruedas de radios metálicos, desmontables y de sistema Rudge Widwort (para soportar la fuerza ejercida en los derrapajes), y aumento de carrera hasta los 180 mm, alcanzando una cilindrada de 2.384 cc.

Como decíamos antes, los responsables de Peugeot no menospreciaban el peligro que los Hispano-Suiza podían representar. Por ello, el ingeniero Vernet había trabajado a fondo en un motor de dos cilindros, con unas cotas internas de 80 x 280 mm. Además de estos bólidos, el ingeniero Michaux había diseñado otro motor, un bicilíndrico con las mismas cotas y cilindrada que el de Vernet, pero con válvulas laterales, resultando mucho más compacto y equilibrado. Este sería el coche de Jules Goux.

¹²³ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza. Barcelona, 1909, Tomo II, pp 64.

Los nuevos Lion Peugeot habían sido probados con acierto durante 1909 en la Copa de Normandía y en el Meeting de Ostende, y en 1910 en la Copa de Sicilia. Ambos rivales estaban pues, aparentemente preparados para ofrecer un buen espectáculo deportivo.

Cinco días antes de la carrera, casi todo estaba ya preparado. Se esperaba con verdadera expectación la llegada del día 29, como comentaba *Crónica* en su sección “*La actualidad Deportiva*”

Copa Cataluña. Ya está casi terminado el arreglo del virage de Vilasar, que en la forma que ahora queda, permitirá el paso de los coches a toda velocidad.

Las tribunas ya están montadas, y esta semana empezarán los trabajos de montaje de los puentes para el cruce de las calles de Mataró.

Las inscripciones recibidas hasta el sábado pasado son las siguientes:

Hispano Suiza I (Jucarelli) - Hispano Suiza II (Pibleverdie) - Hispano Suiza III (Chassaigne) - Sizaire et Naudin I (Alvaro de Loma) - Lion Peugeot I (Giuppone) – Lion Peugeot II (Goux) – Lion Peugeot III (Boillot) – Crespelle I (de Svaray)¹²⁴

Una casa alemana también ha solicitado la inscripción de un coche - Se ha puesto a la venta el magnífico programa editado por la casa Oliva. – A los muchos premios ya recibidos hay que añadir: Copa de la Sección de Sports del Centro de Viajantes y Representantes, Copa de los señores Catasús, Copa del Real Automóvil Club de España¹²⁵.

Finalmente, los inscritos fueron 11:

Giuppone (Lion Peugeot)

Goux (Lion Peugeot)

Boillot (Lion Peugeot)

Zuccarelli (Hispano Suiza)

Pilleverdie (Hispano Suiza)

Chasagne (Hispano Suiza)

Carreras (Hispano Suiza)

D’AvaRey (Crespelle)

De Dion Boston

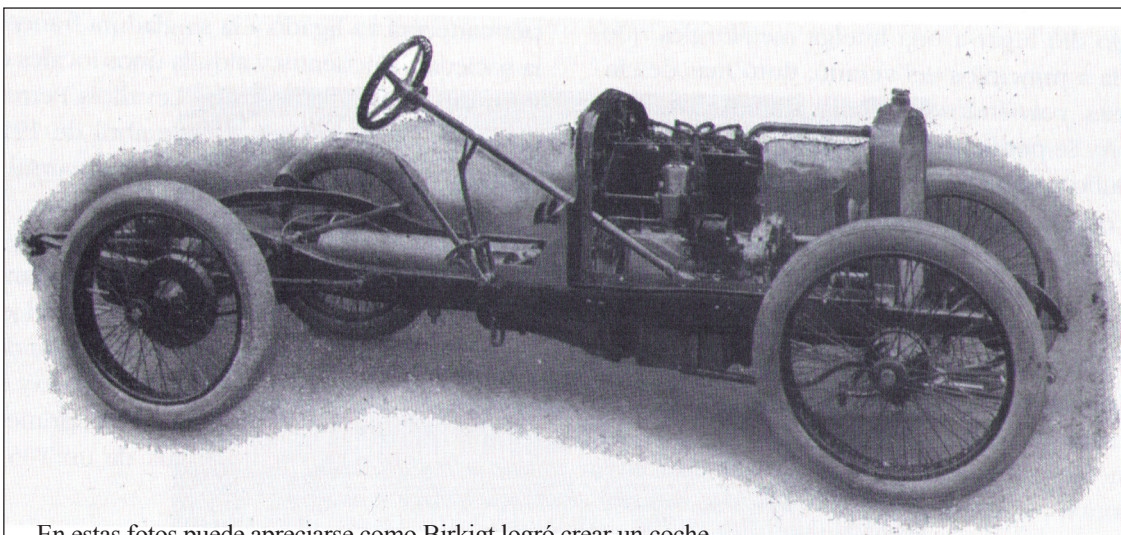
Gregoire

Sizaire.

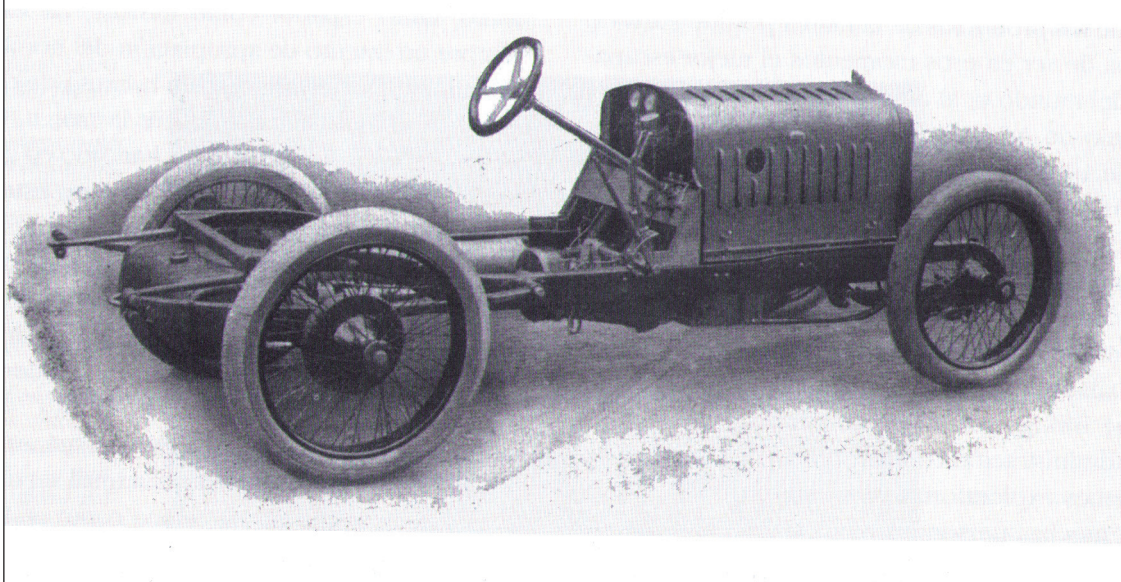
Desconocemos el nombre de los tres últimos pilotos, aunque sí sabemos que Deryn había sido sustituido por Chassagne, y que a última hora se había agregado al equipo oficial Hispano Suiza el joven Luis Carreras, que participaría con un coche del año anterior.

¹²⁴ El texto se ha reproducido textualmente, incluyendo los errores en los nombres de los pilotos.

¹²⁵ *Crónica*, nº 198, 24 de mayo de 1910.



En estas fotos puede apreciarse como Birkigt logró crear un coche más equilibrado y técnicamente avanzado que sus rivales.



A las ocho en punto, y ante las tribunas instaladas en Vilasar de Mar, salió en primer lugar D'Avarey con su Crespelle. El segundo en lanzarse a la carrera fue Zuccarelli, y lo hizo a un tren realmente fuerte. Durante once de las veintidós vueltas, es decir, la mitad del recorrido, rodó en primera posición, ganando además distancia respecto a sus perseguidores. Pero en la undécima vuelta el motor del Hispano-Suiza volvió a sufrir la rotura del cigüeñal que le había obligado a abandonar en 1909. Destacaremos que por su hazaña había logrado, a estas alturas, la Copa de S.M. el Rey por las 11 vueltas más rápidas de la carrera.

Lo cierto es que su retirada espoleó al equipo Peugeot. Goux se hizo entonces con la cabeza de la carrera, y ya no la abandonó hasta el final, pese a la presión de su compañero de equipo Giuppone, que corría con uno de los antiguos monocilindros. Tras ellos, los Hispano-Suiza de Luis Carreras y Jean Chassagne. Goux invirtió 4 horas, 12 minutos y 26 segundos en completar los 350 km.

Lo peor de esta apretada victoria (Giuppone entró a poco más de 13 minutos) fue que con su segunda victoria consecutiva, el francés se adjudicaba definitivamente la Copa de Cataluña, lo que suponía a la postre el final de la prueba. Quizá por ello las crónicas finales no eran ni tan entusiastas ni tan extensas como en anteriores ediciones.

En la revista *Crónica* volvemos a encontrar dos textos, por cierto, bastante breves, que resumen los resultados y el ambiente que envolvió esta última edición:

“Nota Deportiva. La elección del nuevo circuito de la carrera de automóviles (voiturettes) Copa de Cataluña ha sido un gran acierto del Real Club Automovilista, pues las carreteras que lo constituyen ofrecen todas las condiciones apetecibles para hacer interesante el match. Además, es manifiesta la importancia de las principales poblaciones situadas en el circuito, y los medios de comunicación rápida y frecuentemente los convierte en arrabales de la capital”.

“La carrera de voiturettes, tercer año de la copa de Cataluña, resultó brillante y llena de interés. Mucha gente en Vilasar, en Mataró, en Argenton, en todas partes. Excelente organización y orden admirable. Los premios, disputadísimos. Ganó la copa del Rey Zucarelli (Hispano Suiza) por su velocidad en las primeras 11 vueltas, después de las cuales se retiró por avería. El primer premio lo conquistó Goux (Lyon Peugeot) que cubrió los 350 km en 4h, 12 m y 26”. La Copa de Cataluña le fue adjudicada definitivamente, por haber ganado por segunda vez. – El segundo, Giuppone (Lyon Peugeot), que hizo el recorrido en 4h, 25 m y 40”. – El tercero, Carreras (Hispano Suiza), que empleó 4h 31m y 12”. No se registraron incidentes desgraciados. Todos los servicios, el de comunicaciones telefónicas y de ravitaillement especialmente, nada dejaron que desear. En todo el recorrido, mucha concurrencia, y en los pueblos del circuito una animación y una alegría indescriptibles”¹²⁶.

No se puede escribir de un modo más sincrético. Un final posiblemente inesperado para el único trofeo automovilista que se celebraba en nuestro país en aquellos años. El empujón que el trofeo catalán había dado al automovilismo en España resulta difícil de cuantificar, pero lo cierto es que sus efectos “popularizadores” fueron realmente importantes, y su continuidad habría ayudado decisivamente a aumentar la afición. Sin embargo, los trofeos organizados después no tuvieron la repercusión deseada, tal vez por falta de previsión, o por circunstancias ajenas a la organización de la carrera. Lo cierto es que en España no se vivieron duelos tan emocionantes y de tal talla internacional como los de la Copa de Cataluña

También es posible de la Guerra Mundial, acaecida sólo cuatro años después de los hechos que hemos narrado, frustraran una interesante continuidad. Los españoles tuvieron que esperar a los años veinte para que en este país se retomaran las grandes competiciones automovilistas, como las del Circuito de Lasarte o de Terramar.

6.2.6. Las consecuencias de la Copa de Cataluña.

La Copa de Cataluña debería haber tenido una continuidad deportiva. Como ya apuntábamos, posiblemente el tiempo de lógica dubitación por parte de los grandes responsables del automovilismo en España consumiera el breve espacio de tiempo transcurrido entre el final de la Copa y la Gran Guerra. Hemos de considerar que esta no estalló por sorpresa, y que ya corrían malos vientos en toda Europa desde antes. No era un momento, precisamente, para lanzarse a la aventura sin afirmar los pies antes.

Pero si deportivamente la Copa no tuvo en España todos los efectos que hubieran sido deseables, sirvió para dejar claras muchas cosas, quizá la más importante que en

¹²⁶ *Crónica*, nº 200, 31 de mayo de 1910.

España el deporte automovilístico gozaba de una popularidad muy superior a la que sus enemigos de entonces y de ahora han predicado. Es más, en las crónicas de la época que se han publicado años después, apenas se ha hecho mención de un acontecimiento que arrastró masas. Resulta normal, por ejemplo, en 1909, hablar de sucesos de la trascendencia de la Semana Trágica de Barcelona, el desastre del ejército en el Barranco del Lobo (Marruecos), el fusilamiento del pedagogo Ferrer y Guardia o la erupción del Teide. Sin embargo, resulta incomprensible que se deje aparcada la Copa de Cataluña ante acontecimientos ocurridos en 1908, como la recogida de los duros falsos sevillanos o la prohibición de las capeas. Y mucho más indigna que se resalte el primer Campeonato de España del FC Barcelona (lo mismo hubiera dado si se tratara del Real Madrid, u otro equipo), o el estreno del musical La Corte del Faraón, mientras se ignora la trascendencia histórica y deportiva de la Copa de Cataluña.

Resucitar la memoria de esta competición, la primera gran prueba deportiva automovilista de nuestra historia, resulta un deber de todos los historiadores. Y también aclarar que sirvió de acicate para la celebración de otras, como la Copa de España, que sin embargo nunca llegaron a tener la relevancia de la otra Copa, gracias a imprevisiones como celebrarla pocos días antes del Grand Prix de Francia, con lo que lógicamente, se privaba a este evento de la participación de las grandes marcas francesas, como Peugeot, Bugatti o Lorraine-Dietrich.

Pero en este asunto existen dos apartados de gran repercusión que merecen un estudio más detenido. Ambas conciernen a la Hispano-Suiza, pero abarcan dos campos distintos: por una parte, las grandes victorias de la Hispano-Suiza en Europa, primeros triunfos internacionales de una marca española, que trataremos más adelante. Y por otro, las consecuencias industriales de la experiencia adquirida por la Hispano-Suiza en las carreras. Una consecuencia con nombre y apellidos: Tipo 45 Cr, Alfonso XIII, el coche cuya fama alcanzó los más lejanos confines del globo, como Australia.

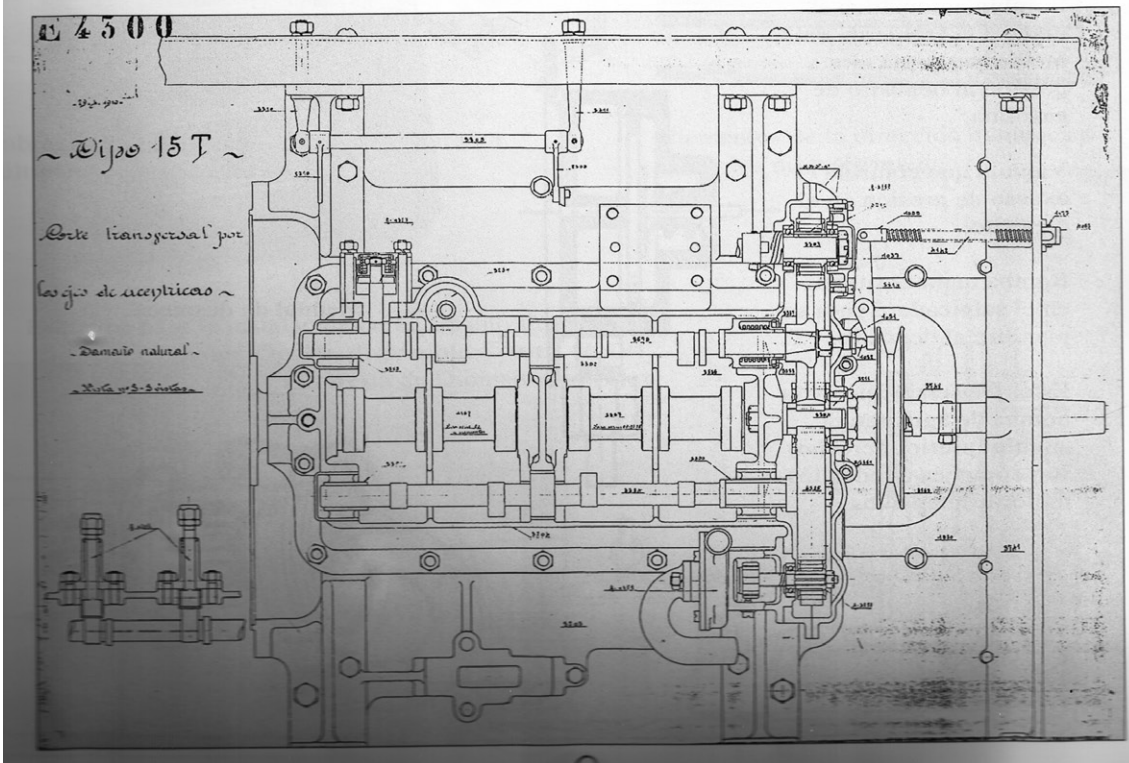
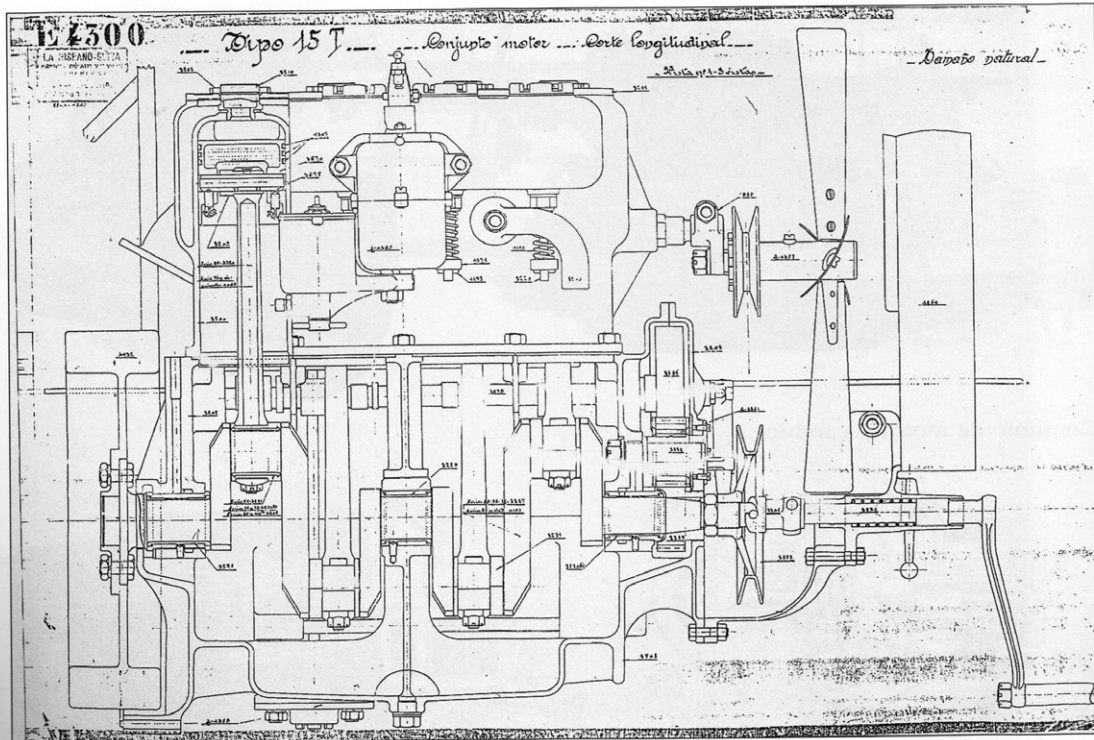
6.3. TÉCNICA. AUTOMÓVILES DE CARRERAS Y VEHÍCULOS COMERCIALES

La experiencia técnica adquirida en las pequeñas voiturettes sirvió a Birkigt para desarrollar una nueva gama de motores, a los que bautizaron como “intensivos” por su rendimiento. A esto se sumaban otras mejoras, con lo que los nuevos chasis resultaban más modernos, eficientes y equilibrados. La nueva generación destacaba por tres características:

1ª “Los “motores intensivos”. Todavía se trataba de motores con cámaras de combustión en T, pero de carrera larga que favorecía el incremento de la compresión, lo cual, unido a un mayor régimen de giro y otras mejoras como la ignición central, consiguieron aumentar sensiblemente el rendimiento en caballos por litro de cilindrada.

2º El nuevo puente trasero. Totalmente rediseñado para lograr mayor fortaleza, pudiendo suprimir los tirantes laterales de anclaje al chasis así como el tirante central de reacción, que desaparecen definitivamente en todos los modelos

3º El sistema de alimentación. Continuó con el método de insuflar aire a presión en el depósito (cerrado herméticamente) para conseguir que suba la bencina hasta el car-



Plano de uno de los nuevos “motores intensivos” desarrollados por Birkigt.

burador; pero ahora, en lugar de utilizar la presión de los gases de escape, esto se realiza por medio de un pequeño bombín situado en el costado izquierdo del motor, y movido por una leva suplementaria del árbol de excéntricas de ese mismo lado¹²⁷”.

¹²⁷ Polo García, Emilio. “La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 384.

A esto hemos de añadir que el nuevo motor estaba fundido en un solo bloque, compacto, y mucho más moderno.

Con estas mejoras, la marca lanzó un nuevo catálogo en el que por primera vez se incluían dos modelos de competición, el 15-20 HP de carreras, y el 45 Cr de carreras, tipo Alfonso XIII. De entre todos los automóviles fabricados hasta el momento por la Hispano-Suiza, el Alfonso XIII se mostraría como el mejor y más acertado, siendo un salto cualitativo una tal magnitud que en realidad supuso el verdadero puente al prestigio internacional.

Dentro de los modelos dotados con motor intensivo, los comerciales o de turismo eran el 15—20 HP de turismo, y el 30-40 HP, al que no hay que confundir con el antiguo 30 – 40 de seis cilindros, ya que éste era un cuatro cilindros de nueva mecánica. Por otro lado continuaban el viejo 40-50 HP, el 12-15 lanzado en 1908, aunque con algunas mejoras como el nuevo sistema de alimentación y más opciones en la longitud de los chasis, el 20-30 HP, con una nueva mecánica y el 60-75 HP, que si bien aparecía en los catálogos de la firma había dejado de producirse, lo que nos induce a pensar que quedaba algún chasis por vender.

Pero además, el año anterior (1908) habían entrado en los catálogos de la firma dos novedades verdaderamente interesantes, ya que se traba de vehículos industriales, los primeros para la firma barcelonesa. Inicialmente se lanzaron dos modelos de omnibuses con los que sondear el mercado, siendo el primero una viajera ligera de ocho plazas propulsada por la mecánica de 12-15 HP, montado en un bastidor más largo y reforzado, y al que se montó un diferencial con desarrollos más cortos. El otro de los modelos se ofrecía con carrocería abierta o cerrada y bastante más capacidad, concretamente dieciséis o dieciocho asientos. Montaba una mecánica de 25-30 HP y 4.084 cc

Tanto los modelos de carreras como los industriales suponían un giro en los acontecimientos, toda vez que abrían nuevos mercados y precisaron también de nuevas políticas empresariales, en las que la Hispano-Suiza, una vez más, desarrolló ideas absolutamente pioneras.

6.4. LEGISLACIÓN ARANCELARIA: LEY DE PROTECCIÓN DE LA INDUSTRIA NACIONAL.

Ya dejamos constancia en el capítulo 5 de la promulgación de esta ley, y en las consecuencias que tuvo para la Hispano-Suiza. A continuación pasamos a detallar algunos de sus aspectos más significativos:

“Artículo 1º. En los contratos por cuenta del Estado para toda clase de servicios y obras públicas serán admitidos únicamente los artículos de producción nacional. Sin embargo, el Gobierno podrá disponer que se admitan proposiciones de la industria extranjera por los motivos siguientes:

Primero. Por imperfección del producto nacional, declarada después de practicar análisis o ensayos con intervención de los interesados

Segundo. Por notable deficiencia del coste del producto nacional en el lugar de su destino con relación producto extranjero

Tercero. Por reconocida urgencia, que no puede satisfacer el producto española.

*Cuarto. Por no existir la industria nacional respectiva*¹²⁸

Este era el texto con el que Maura hizo una apuesta decidida por el fomento de la industria española, en clara inferioridad y desventaja respecto a la potencia de las industrias foráneas, como modo de forzar el crecimiento español, en todos los ámbitos.

La ley, de hecho, casi convertía en monopolio a la Hispano-Suiza, dado que como hemos comentado en repetidas ocasiones, esta sociedad era la única constructora de vehículos en nuestro país. Evidentemente, no era una posición buscada como tal, y pese a lo que pueda suponerse, presentaba al menos tantos inconvenientes como ventajas. Si bien garantizaba una clientela y unas ventas, por otro lado la carencia de una industria automovilística impedía a su vez el nacimiento de una necesaria industria auxiliar. Mientras en países como Italia, Alemania o por supuesto Francia florecía todo un mundo de pequeñas empresas dedicadas a producir elementos automovilísticos, la Hispano-Suiza se veía obligada a importar tales elementos, pagando por ellos y tras pasar por las aduanas, un precio notablemente superior. Estamos hablando de componentes como los faros, los sistemas de encendido, los neumáticos, las bocinas, los rodamientos, las baterías, indicadores de velocidad, e incluso los radiadores.

A raíz del crecimiento del parque automovilístico español, comenzaban a surgir algunos audaces empresarios que plantaron sus reales en España, con la esperanza de mantenerse no tanto como suministradores de grandes fábricas – que no existían – sino de los talleres de reparación. Es el caso de Radiadores Corominas, Gasoleno El Clavileño, o Engranajes Font, Campabadal y Cía.

Así las cosas, podríamos decir que unas cosas compensaban en parte a otras, y que la Ley de Protección de la Industria Nacional en realidad mejoraba la posición de Hispano-Suiza, pero no la colocaba en tal situación que pudiera dormirse en los laureles.

A esto ha de sumarse el incumplimiento de la ley, constante en los años siguientes, una situación que obligó a la Sociedad a convertirse en una especie de gendarme, y a plantear numerosos pleitos con distintas administraciones del Estado. La primera llegó ya a finales de abril, cuando la sociedad hubo de plantear un recurso contra la Dirección General de Obras Públicas. El acta de la reunión del Consejo decía literalmente que no era tanto por la venta de dos chasis – aunque en estos momentos, como hemos visto, cada venta era vital – sino *“por la importancia que el asunto pueda tener para los concursos que el Estado convoque en el futuro”*¹²⁹

Precisamente en 1908 nació Elizalde, la otra marca española que durante años logró mantenerse en el mercado, aunque sin llegar a hacerle nunca sombra a la Hispano Suiza. Los automóviles Elizalde también contaron con excelente calidad, y soluciones innovadoras, aunque el respaldo financiero y la potencia industrial, pero sobre todo la visión estratégica de Arturo Elizalde estuvieron siempre por debajo de nuestra protagonista y su presidente, Damián Mateu.

¹²⁸ *Gaceta de Madrid*, 15 de febrero de 1907.

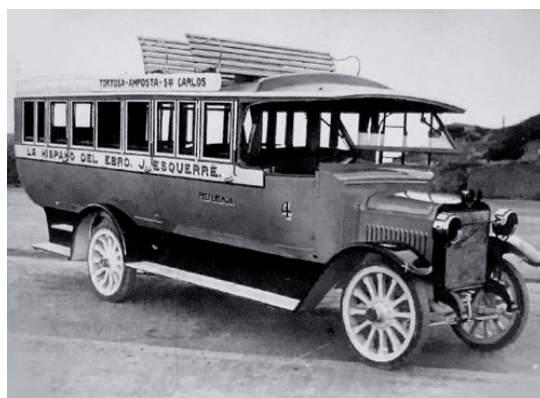
¹²⁹ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza*. Barcelona, 1908. Tomo II, pp 5.

6.5. LA CREACIÓN DE LÍNEAS DE AUTOBUSES. UNA INNOVACIÓN EMPRESARIAL.

La idea de lanzar una gama de vehículos industriales vino acompañada de nuevas iniciativas empresariales. La fe en el producto era mucha, pero Damián Mateu, como empresario ejemplar, era muy consciente del país en el que vivía.

En realidad el ómnibus era más que necesario en España. Algunas regiones, como Castilla y León o Galicia, por poner dos ejemplos preclaros, contaban con centenares de municipios. La orografía y la escasa población de muchos de ellos hacía inviable transportes más habituales entonces como el ferrocarril, de modo que una gran parte de la población española estaba incomunicada. La líneas de omnibuses aparecían como una solución factible y viable, tanto logística como económicamente.

Pero eso no quería decir que las ventas de omnibuses fueran a resultar fáciles, al menos en los primeros años. Aquí encontramos dos problemas claros; el primero el conservadurismo cazurro de una buena parte de la sociedad. Por otro, la escasez de una clase media capaz de invertir en una línea de omnibuses. Contra el primer problema pocas



La contribución de Hispano-Suiza a la comunicación entre poblaciones rurales es difícilmente cuantificable, pero muy visible en las fotos de la época.

soluciones podían plantear la Hispano-Suiza, pero respecto al segundo Mateu optó por una salida que podría calificarse de genial.

Él era consciente de que España siempre ha sido un país que contaba con un buen número de emprendedores, si bien estos a menudo no han contado con el capital necesario para iniciar una aventura empresarial. Así que en la reunión del Consejo de Administración del 26 de mayo de 1908¹³⁰ propuso una solución que de inmediato fue aceptada por el resto de los consejeros: participar con hasta un veinticinco por ciento del capital en la creación de empresas para la explotación de líneas de autobuses. La idea, básicamente, era que la Hispano-Suiza aportaría los vehículos, de modo que así se libraba al emprendedor del oneroso desembolso inicial que suponía la adquisición de dichos vehículos. Como en principio la sociedad no tenía intención ninguna de perpetuarse como empresa de transporte o ser socios permanentes de estas, dejaban abierta la posibilidad de que el socio fuera adquiriendo la parte de la Hispano-Suiza a medida que llegaban los beneficios. Es decir, el asunto era planteado más como una venta a plazos, o concretamente lo que hoy denomina un “leasing”, que una aventura inversora en un sector diferente.

La idea resultó ser un verdadero acierto, creándose en poco tiempo docenas de líneas de viajeros, cuyo denominador común era que la razón social comenzaba por la palabra Hispano. Buenos ejemplos son la Hispano–Montañesa, la Hispano–Manresana o la Hispano-Suiza del Maestrazgo. Algunas de ellas funcionan todavía en nuestros días.

La trascendencia de esta novedosa política tiene básicamente tres vertientes: por un lado, la creación de un sistema de ventas absolutamente desconocido hasta entonces, al menos en el sector del automóvil, y que se adelantó décadas a usos y costumbres considerados de origen norteamericano. Por otro lado, la creación de una auténtica “división” de vehículos industriales dentro de la marca. Y por último, la difusión de un sistema de transportes que en España dio importantes beneficios, al acercar pueblos y aldeas que durante siglos habían permanecido prácticamente incomunicados. La Hispano-Suiza prolongó esta acertada política de ventas durante muchos años.

6.6. UN NUEVO MODELO INDUSTRIAL: EL FORD MODELO T.

En 1908 comenzó la manufactura del Modelo T de la firma Ford, un hecho que no sólo cambió la historia del automovilismo, sino también la de la industria. Por la mayor parte de los estudiosos de la historia es conocido el proceso de la manufactura en serie – que como hemos visto, no empezó con el Ford T – y en cadena, que sí se inició con este modelo, aunque algunos años más tarde.

Lo que la mayor parte ignora es la dificultad que ambos procesos entrañaban para su puesta en marcha, y el altísimo nivel de ingeniería que era preciso. En este apartado trataremos de explicarlo de modo somero, y también el porqué de una fábrica como la Hispano-Suiza no tuvo interés en implantar ninguno de ellos.

Henry Ford nació en Dearbornville (Michigan) en 1863, hijo de un campesino emigrado de Irlanda. Desde muy joven se sintió atraído por la mecánica, y dejó la granja paterna para dirigirse a Detroit, donde trabajó en varias fábricas aprendiendo mecáni-

¹³⁰ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza*. Barcelona, 1908. Tomo II, pp 10 y 11.



Henry Ford, el hombre que cambió la industria, especialmente la del automóvil.

ca. Acabó por lograr un puesto de ingeniero en la Edison, y durante sus ratos libres experimentó con motores de gasolina hasta construir su primer automóvil en 1896.

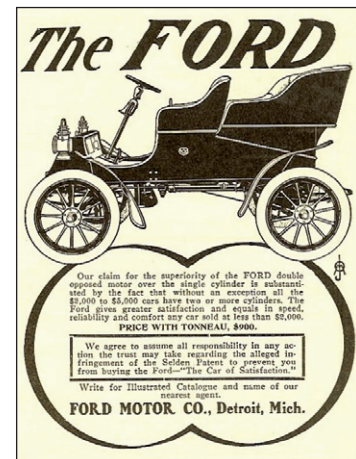
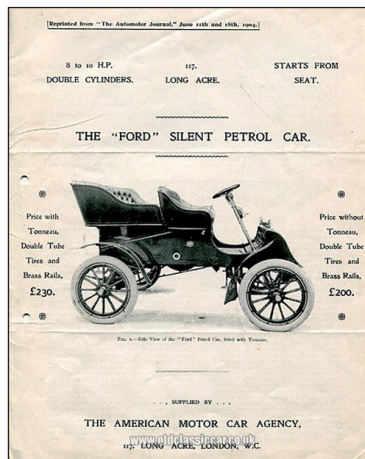
En 1899 fundó la Detroit Automobile Company junto a un grupo de inversores, intento que acabó en bancarrota en poco tiempo. Construyó coches de carreras bajo una nueva compañía, la Henry Ford Company, pero de nuevo la quiebra le obligó a salir de su propia empresa, que en esta ocasión fue recapitalizada y rebautizada como Cadillac una vez que Ford estuvo fuera.

En 1903 se produjo el tercer intento de Ford, fundando en junio la Ford Motor Company. Sus primeros modelos, el A, el C y el N se vendieron razonablemente bien. Un intento por fabricar un lujoso seis cilindros, el modelo K, constituyó no obstante un fracaso. De sus anteriores

experiencias, y de la que estaba logrando ahora, Ford llegó a la conclusión de que el éxito llegaría de fabricar un solo modelo, sencillo y popular, que montado en grandes series pudiera venderse a un precio muy barato. Hasta entonces, incluso en Estados Unidos, el automóvil era un artículo para clases pudientes, incluso muy pudientes, lo que limitaba claramente el mercado.

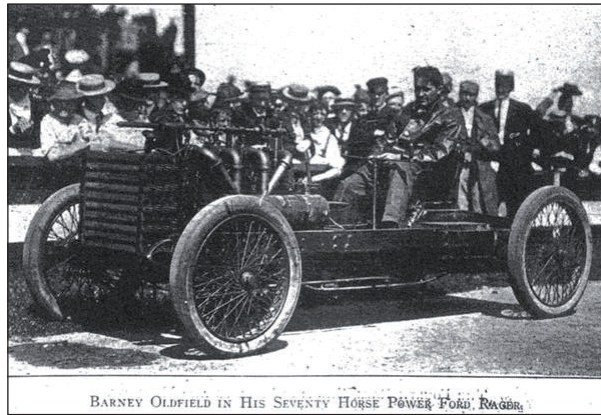
En el invierno de 1906 convocó a un equipo formado por Joseph Galamb, un ingeniero húngaro, Charles Sorensem, modelista de origen danés, Childe Harold Wills, un experto metalúrgico y un mecánico llamado Jimmy Smith. Cada tarde se reunían, y Ford exponía sus directrices, que el equipo trataba de llevar a la práctica. Galamb y diseñaba las piezas y Sorensen las construía. Willis, por su parte, trabajó intensamente en el desarrollo de nuevas aleaciones de acero al vanadio para lograr una aleación tan resistente y ligera como no se había visto nunca en automoción, y mucho menos en coches económicos. Para septiembre de 1908 el prototipo estuvo listo, y fue puesto a prueba en un largo viaje desde Detroit a Michigan. El 24 de septiembre ya entró en producción. Había nacido el Ford T.

La simplicidad del Ford T había necesitado un largo e intenso desarrollo de ingeniería. El bastidor es quizá el mejor ejemplo: un rectángulo formado por dos largueros rectos unidos por un travesaño en cada extremo. Por aquel entonces – y durante muchos años después – los bastidores de los automóviles conformaban complicadas formas dedicadas a alojar los ejes y otros componentes. Las formas contribuyen a incrementar la resistencia. Pues bien, la aleación creada por Willis



Ford fracasó en dos ocasiones antes de sacar adelante su propia empresa.

permitía este sencillo diseño que no obstante resultó tan resistente o más que los de la competencia. La mayor parte de los automóviles de la época contaban con suspensión por cuatro ballestas semielípticas, que Ford redujo a dos al montarlas transversalmente. No era el primero, pero sí el que mejor resolvió el asunto al aportar mejores materiales.



BARNEY OLDFIELD IN HIS SEVENTY HORSE POWER FORD RACER.

En cuanto a la mecánica, también fueron innumerables las innovaciones. Por ejemplo, unió el conjunto motor – cambio, en una época en la que estos se montaban por separado. Y también incorporó la culata desmontable, en una época en la que reinaba el bloque ciego. La caja de cambios automática no fue la primera de la historia – de hecho Ford se inspiró en el Lanchester 20HP – pero simplificó su funcionamiento haciéndola más fiable.

El Ford 999, un potente vehículo de competición.

Pero no sólo en la técnica se había buscado la simplicidad y la eficacia. Hasta entonces aprender a conducir un automóvil representaba en la mayoría de los casos toda una aventura, y era preciso un proceso laborioso que, además, no siempre resultaba válido para todos los coches, ya que la ausencia de una estandarización hacía que los mandos fueran colocados por cada fabricante allí donde le parecía mejor. Ford simplificó la conducción, de modo que un pedal servía para frenar, otro para engranar la marcha corta y otro para engranar la marcha atrás. El acelerador, de bigotera, se ubicaba en el volante, y una sola palanca servía como marcha larga y como freno de mano. Hoy esto puede parecer un galimatías a un lector que sepa conducir, pero de hecho para alguien sin experiencia al volante le parecerá mucho más sencillo. Y además, no es necesario desarrollar la “sensibilidad mecánica” que necesitaban las antiguas cajas de cambios, carentes de sincronizados.

Como ya apuntamos en su momento, el plan de Ford era fabricar sus automóviles en serie. Para ello necesitó una precisión en la fabricación de las piezas muy difícil de lograr, aunque con la ventaja de que a la hora de construir el vehículo los componentes no

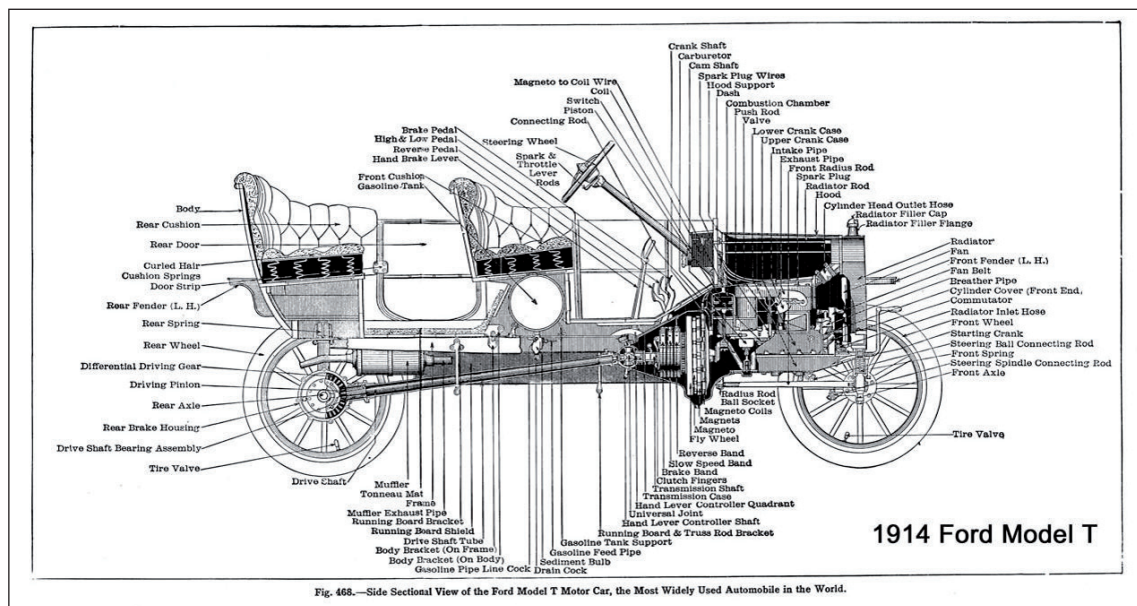
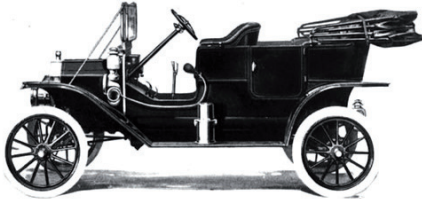



Fig. 468.—Side Sectional View of the Ford Model T Motor Car, the Most Widely Used Automobile in the World.

El Modelo T, pese a su aparente simplicidad, era todo un despliegue de investigación tecnológica.

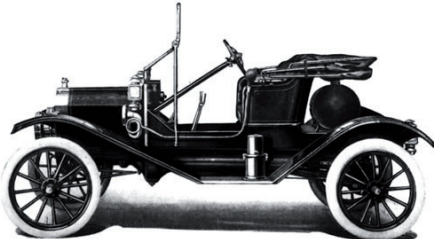
A Complete Line of Model T's to Choose From



5-Passenger Touring Car, Fully Equipped




3-Passenger Roadster, Fully Equipped

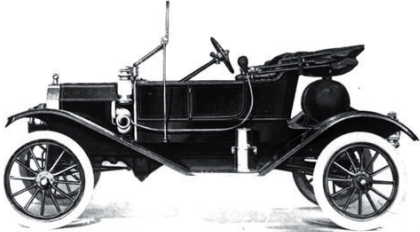


2-Passenger Open Runabout, Fully Equipped


1911 Ford Car Models Supply Every Demand



2-Passenger Coupé, Equipped with 3 Oil Lamps, Tubular Horn and Kit of Tools



2-Passenger Torpedo Runabout, Fully Equipped



6-Passenger Town Car, Equipped with 3 Oil Lamps, Tubular Horn and Kit of Tools

Una cuidadosa planificación permitió a Ford ofrecer una amplia gama de vehículos sobre el mismo bastidor.

precisaban ajustes manuales. Por supuesto, lograr la citada precisión exigía fundiciones de muy alta calidad, máquinas herramientas muy precisas y obreros altamente cualificados. La paradoja es que para lograr construir los coches más baratos necesitaba obreros más cualificados, mejores herramientas y procesos más avanzados que para construir automóviles de lujo.

Este sistema de intercambiabilidad de los componentes tampoco era nuevo, De hecho comenzó a experimentarse durante la Guerra Civil americana, en la manufactura de armamento, lográndose espectaculares rendimientos.

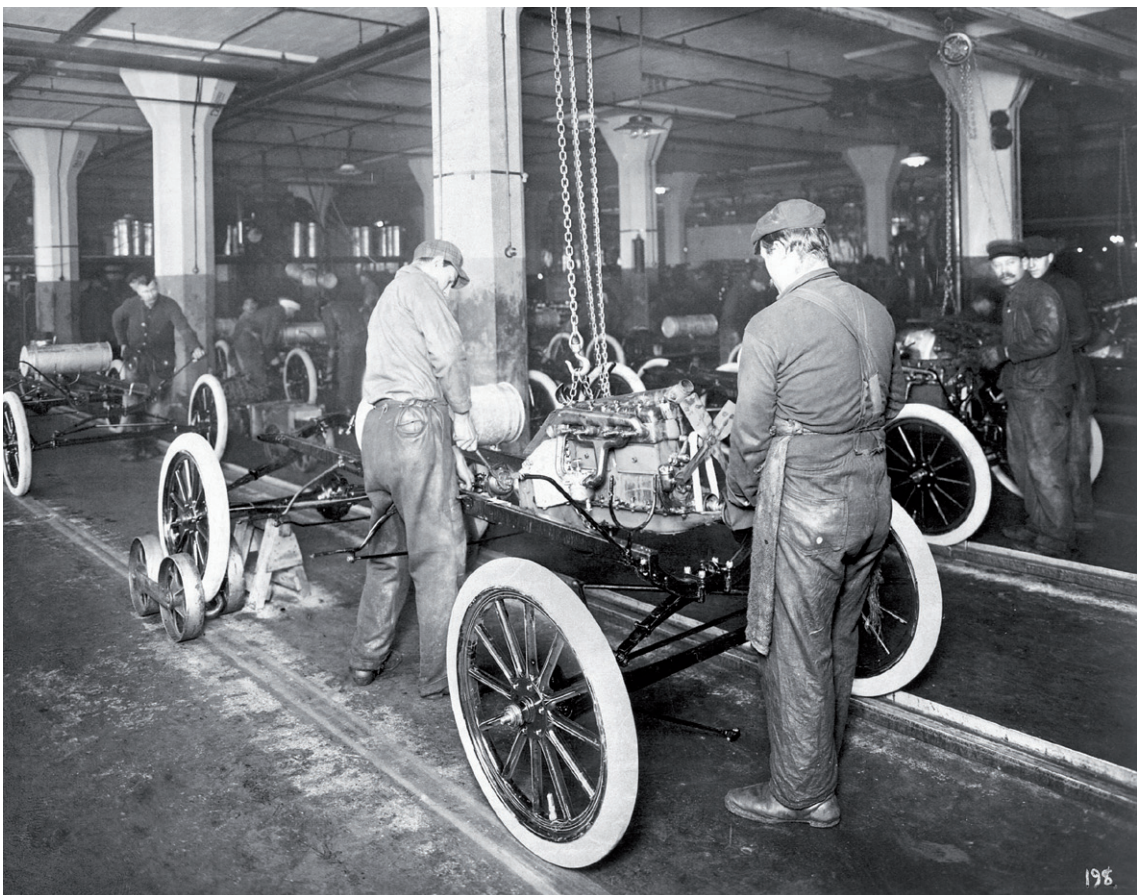
Con todo ello logró poner en el mercado su Modelo T, un coche de tamaño bastante grande, por 850 dólares, mientras cualquier coche de la competencia en su categoría tenía un precio de entre 1.500 y 3.000 dólares. Así, en 1909 fabricó y vendió 11.000 automóviles, que para 1912 ya eran 70.000 anuales. Desarrollando lo que con los años sería la economía de escala, o el fordismo, percibió que un ahorro de centavos, al multiplicarlo por los miles de coches fabricados, se convertía en un ahorro de miles de dólares. Un buen ejemplo se dio cuando solicitó a sus suministradores que las cajas de madera en las que servían los componentes tuvieran una medidas determinadas. La razón era que el piso de la carrocería de los Modelo T, como la mayor parte de los coches de la época, eran de madera, y de este modo podía aprovechar las tablas de las cajas para los pisos de sus vehículos¹³¹.

Esta manera de trabajar la expresó en 1914, poco antes de lograr las 200.000 unidades anuales fabricadas:

¹³¹ Jacobson, MAI. "El libro de Oro del Automóvil". Madrid, Ed Selecciones del Reader's Digest Iberia. 1971.



La cadena de montaje permitió incrementar espectacularmente la producción, y rebajar los precios.



198



NEW 1914 PRICES
Effective August 1, 1913

Model T Runabout . .	\$500
Model T Touring Car .	550
Model T Town Car . .	750

With Full Equipment, f. o. b. Detroit

Ford Motor Company
Detroit, Michigan



**Buy It Because
It's a Better Car**

Model T
Touring Car
f.o.b. Ford
DETROIT
\$650

Get particulars from: Ford Motor Co. of Canada, Ltd. Ford, Ont.



“Si la compañía vende sus coches al coste y gana un dólar en cada neumático que llevan, realizará un beneficio de 800.000 dólares; si a cada coche se le añade un accesorio que cueste 10 centavos, la operación costaría a la compañía 10.000 dólares; y si algún trabajador descubriese el modo de ahorrar 50 centavos en la fabricación de cada coche, ahorraría a la compañía 100.000 dólares”¹³².

La bajada de precios del Modelo T a partir de 1914 fue ampliamente publicitada.

El gran salto de Ford llegó en 1913, con la implantación de la cadena de montaje. Dice la leyenda que se inspiró durante una visita a los mataderos de Chicago, donde unas cintas transportadoras movían los cerdos, mientras operarios iban desmenuzándolos con asombrosa rapidez. Así, montó un sistema experimental en Highland Park, una de sus factorías. Un obrero muy fuerte fue arrastrando un chasis mientras los operarios iban añadiendo piezas a este, logrando montar el automóvil en un tiempo récord. Cuando el operario fue sustituido por una cinta transportadora movida por un motor eléctrico, Ford logró tener un coche montado en 1 hora y 30 minutos, respecto a las 12,5 horas que precisaba con el sistema tradicional.

Con su innovador sistema de montaje en cadena, logró rebajar los costes de manera espectacular. Lo primero, por la drástica reducción de las horas de mano de obra, y segundo, porque el operario de montar una pieza no precisaba de ningún conocimiento: sólo era necesario que aprendiera los escuetos movimientos necesarios para montarla, despreocupándose del conjunto. Por supuesto, este sistema no estaba exento de nuevos problemas, y uno de los más graves fue la pintura, puesto que necesitaba un esmalte que seicara al rapidísimo ritmo de producción. La única que encontró fue el llamado “*Black Japan*”, que sólo podía hacerse en tono negro. De este modo, a partir de 1914, todos los Ford T fueron negros.

La genialidad de Ford no residió tan sólo en su dimensión industrial o fabril. Es posible que otro hubiera aprovechado este hallazgo sólo para incrementar sus beneficios por la reducción de costes. Pero Ford trasladó esta reducción al precio, de modo que en 1915 el precio de un modelo T era de sólo 490 dólares, que fue rebajándose a medida que Ford encontraba nuevos modos de ahorrar, hasta llegar a los 298 dólares en 1923. Así, mientras incrementaba masivamente la producción – 308.213 unidades en 1915, una cifra que creció en los años siguientes – rebajaba el precio y hacía crecer las ventas lo suficiente para absorber esta producción. En 1918 la mitad de los automóviles que circulaban por Estados Unidos eran Ford T, y miles de ellos lo hacían por Europa y Oceanía. Los beneficios que produjeron los quince millones de unidades del Ford T¹³³ fueron superiores a los 600 millones de dólares.

Pero Ford no solo sobresalió en sus facetas industrial y empresarial, sino también en la social, de modo que se le ha considerado uno de los pioneros en la sociedad del bienestar a través de la sociedad de consumo. Uno de los mejores ejemplos lo dio el 5 de enero

¹³² Polo García, Emilio. “*Dossier Ford T*”. *Motor Clásico* nº 165 octubre de 2001.

¹³³ Existe un cierto consenso en la cifra de 15.007.033, aunque en realidad se desconoce la cantidad exacta, que algunos expertos creen más cercana a los 16.000.000.



El resultado de la calidad y los bajos precios del Modelo T se reflejó en unas cifras de ventas que hicieron de este coche el más popular durante décadas.

de 1914, al anunciar que incrementaba el salario a sus trabajadores hasta los 5 dólares al día, para todos aquellos que tuvieran más de 22 años y llevaran más de seis meses trabajando en Ford. Y no sólo eso, ya que redujo la jornada laboral a ocho horas diarias, con cinco días laborales a la semana. Por supuesto, así se granjeó la enemistad del resto de los fabricantes y hubo de enfrentarse a muchos grandes industriales y destacados financieros, que no ahorraron sus críticas desde Wall Street. Sin embargo el tiempo le dio la razón, entre otras razones porque al incrementar el poder adquisitivo de sus trabajadores logró un mayor rendimiento, por un lado, y por otro que la mayor parte de ellos acabaran adquiriendo uno de sus coches, con lo que este incremento salarial volvía en parte a sus arcas.

Analizando los métodos revolucionarios de Ford existen muchos que se han preguntado por qué sus sistemas no se implantaron inmediatamente en todo el mundo. Existen muchas razones, pero podemos resumirlas partiendo de las diferencias que existían en los mercados. El producto interior bruto por habitante en la Europa de 1910 era de 3.770 dólares, mientras el de Estados Unidos alcanzaba los 5.090 dólares¹³⁴. La renta per cápita en USA en 1913 era de 5.301 dólares, mientras en Europa, países como Italia apenas alcanzaban los 2.564, y los más ricos, como el Reino Unido, se quedaban en 4.921. Lamentablemente además, el reparto de riqueza era mucho más desigual. Por ello lo que Ford hubiera llamado “coche popular” en Europa estaba al alcance un sector mucho más limitado de la población que en Estados Unidos. Cuando llegaron los automóviles populares al Viejo Continente, estos fueron mucho más pequeños y con menores prestaciones, y para eso había de transcurrir cerca de una década.

¹³⁴ Guisán, María del Carmen, Expósito, Pilar, Cancelo y María Teresa. “Evolución comparada del PIB por habitante el empleo y la competitividad de USA, Japón y Europa en el Siglo XX”. Euro American Association of Economy Development. *Working Paper* nº 44.

La implantación de la manufactura en cadena precisaba de un gran esfuerzo económico, y la reducción de la gama a un solo modelo, o una seria limitación del catálogo. En 1912 Ford colaboró con Agnelli para implantar en Fiat la fabricación en serie – no en cadena – con el fin de abaratar costes¹³⁵. FIAT era entonces una firma que contaba con un importantísimo respaldo financiero por parte de los banqueros italianos, en buena medida responsables del nacimiento de la firma. Hispano-Suiza, pese a su solvencia económica, estaba lejos de contar con tal respaldo.

Hispano-Suiza estaba entonces labrándose un prestigio en una gama de coches media alta, en la que la fabricación en cadena poco o nada hubiera podido aportar. Se exigía una precisión y una gama de piezas que la hacía imposible, y la limitación de la gama hubiera supuesto una severa limitación de las posibilidades de la firma.

¹³⁵ Felicioli, Ricardo P. “1899 – 1999 FIAT”. Milán, Ed Automobilia. 1999.

7. HISPANO-SUIZA, UNA MARCA DE PRESTIGIO INTERNACIONAL.

7.1. TRIUNFOS EN COMPETICIÓN.

En el capítulo anterior abordamos el fracaso cosechado en la primera participación deportiva de verdadera relevancia en la Hispano-Suiza. Un fracaso, queremos advertir, relativo, dado que por un lado se habían sacado conclusiones muy positivas frente a rivales con mayor experiencia, y por otro era difícil esperar mejores resultados en la primera incursión deportiva seria de la firma. Casi podría decirse que para otros habría resultado un éxito.

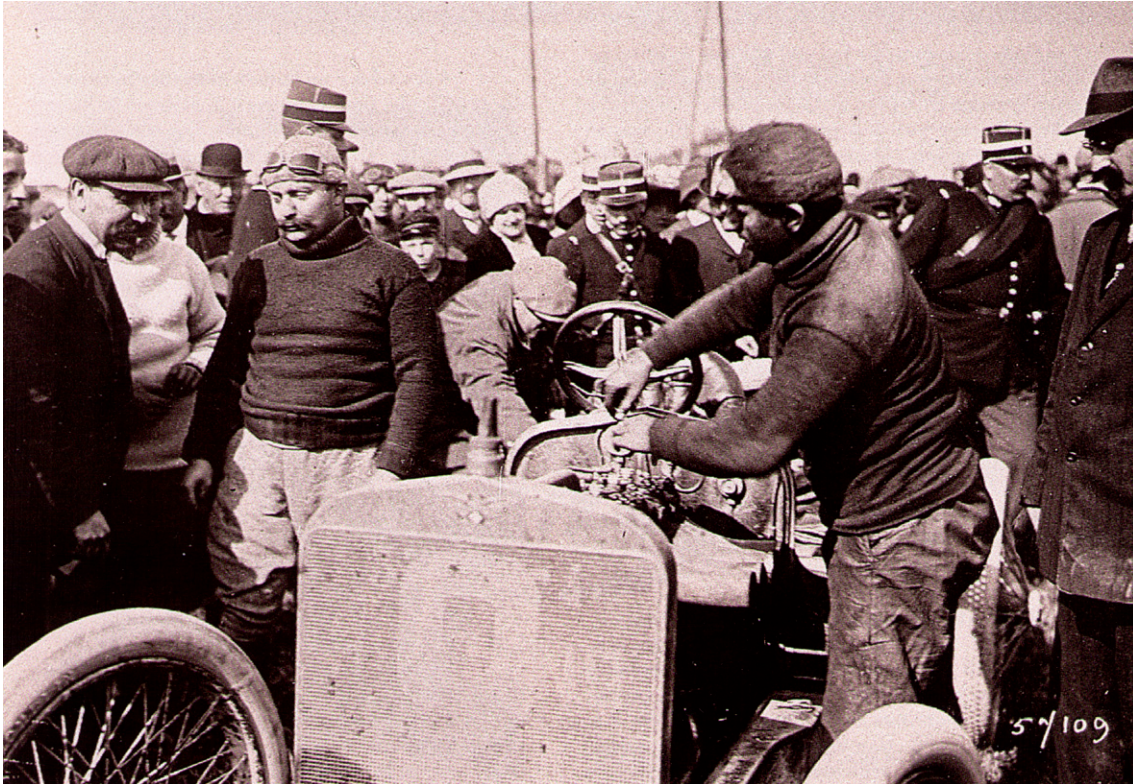
Y sin embargo, la decepción causada por el abandono de los Hispano-Suiza produjo un profundo malestar en el Consejo de Administración, que se reunió al día siguiente de la celebración del certamen:

“Si se persiste en concurrir a certámenes de esta naturaleza, es preciso probar los coches que han de entrar en lucha muchísimo más de lo que se han probado hasta hoy, a fin de evitar que se repita el doloroso y lamentable caso ocurrido dos veces consecutivas¹³⁶”



Zucarelli camino de la victoria de su categoría en Mont Ventoux

¹³⁶ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1910. Tomo II, pp 115.



Tras la decepción sufrida en la Copa de Cataluña, la victoria en Boulogne confirmó la capacidad de los Hispano-Suiza en competición.

En realidad la decepción venía dada por la dificultad de Birkigt en resolver un problema técnico común en los abandonos. Emilio Polo considera que el ingeniero suizo, sobresaliente en todo a lo largo de su carrera, se equivocó en estos años al considerar que a mayor longitud de apoyo en los cuellos o muñequillas del cigüeñal se lograba mayor resistencia¹³⁷. A pesar de que con ello incrementaba la fricción y dificultaba el engrase, a regímenes máximos de 1.500 rpm no se manifestaba ningún problema. Fue en los coches de competición, que giraban a más de 2.000, cuando el error de concepto se hizo patente. Y sin embargo, con toda su gran intuición, Birkigt no supo ver el problema hasta años después, y simplemente solucionó la cuestión reforzando el grosor de los cuellos. Una solución válida a medias.

La decepción llegó hasta los mismos cimientos de la fábrica, y de este modo surgió una iniciativa que tuvo que ver bastante con la continuidad de la firma en competición:

“Se ha presentado al Consejo, previa la venia del Presidente, una comisión representante de los obreros de los talleres de esta Compañía, y de la que formaban parte también los chauffeurs Sres Pilleverdier y Zuccarelli, con objeto de suplicar en nombre propio y en el de los representados que, no obstante el resultado poco favorable que ha tenido la carrera de voitures Copa de Cataluña celebrada ayer, no se desista de concurrir a las demás carreras que se convoquen en lo sucesivo, tanto en España como en el extranjero, ofreciendo para ello su concurso y esfuerzo personal sin limitación de horas de trabajo, y llegando a renunciar a toda remuneración si fuese preciso¹³⁸”

¹³⁷ Polo García, Emilio. “La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 182.

¹³⁸ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1910. Tomo II, pp 116.

Por supuesto, un gesto de tan hondo calado, una manifestación de fidelidad de tales proporciones no podía ser dejado de lado por el Consejo. Así, la respuesta de este fue lo suficientemente alentadora:

“La Presidencia después de agradecer vivamente en nombre propio y en el del Consejo las manifestaciones y ofrecimientos que acaban de hacer los obreros, ha ofrecido a su vez tenerlas muy en cuenta al adoptar una decisión definitiva en este asunto.

Retirada la comisión obrera, después de detenido estudio y larga discusión, se ha acordado en principio concurrir a las carreras de voiturettes que se convoquen en lo sucesivo dondequiera que sea, y de una manera especial a la del circuito de Boulogne del corriente año, pero con la condición precisa de que el ingeniero director, Sr Birkigt, informe concretamente para cada carrera y en tiempo hábil, acerca de si estima suficientemente probados los coches que hayan de entrar en la lucha, para desistir de la carrera con pérdida de los derechos de inscripción si el informe fuera desfavorable¹³⁹”

Podría decirse que esta respuesta era una prórroga para que Birkigt demostrara si era capaz de conseguir que sus motores intensivos fueran lo suficientemente fiables. Y también contenía una advertencia tácita: se podía perder dinero, pero no el prestigio.

Por otra parte, este episodio demuestra que para los empleados de la Hispano-Suiza la competición se había convertido en una cuestión de honor y de amor propio. Ante esta lección de pundonor dada por los obreros ¿qué podían hacer los directivos? Inscribir a la Hispano-Suiza en las carreras de Ostende y Boulogne, que se celebrarían en lo que quedaba de año. La casualidad se alió con nuestros protagonistas, ya que la carrera francesa, prevista para el 19 de junio, hubo de aplazarse tres meses, un tiempo precioso para Birkigt.

Podemos imaginar los trabajos y cavilaciones del ingeniero suizo para resolver un problema estructural de cierta magnitud, como el que estamos tratando. Posiblemente pasó muchas horas de incertidumbre y desazón, con demasiadas miradas pendientes de sus actos. Pero Birkigt tampoco era de los que se amilanaban en las circunstancias más adversas, y acabó encontrando una solución.

Citando de nuevo a Emilio Polo, *“No fue hasta el verano de 1910 cuando el técnico suizo solucionó definitivamente el asunto, al crear una tercera generación de motores para sus voiturettes. Llevaban la carrera incrementada a 200 mm, cubicando 2.665 cc con una potencia ya cercana a los 55 CV. Pero lo más importante fue su resistencia y fiabilidad (...)”¹⁴⁰*

Para probar las soluciones adoptadas por el técnico suizo, el 20 de julio la Dirección le consultó sobre la posibilidad de concurrir a las carreras de Ostende, Mont Ventoux y Brooklands. Sin olvidar, por supuesto, Boulogne – su – mer, que continuaba siendo el objetivo principal.

El 21 de agosto tres Hispano-Suiza corrieron en Mont Ventoux, venciendo de nuevo Zuccarelli en la tercera categoría con el motor Tipo 45 Cr. En la primera categoría, en la que corrían Chassagne y Pilleverdier, lograron la segunda y la cuarta y plazas, respectivamente.

¹³⁹ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1910. Tomo II, pp 116.

¹⁴⁰ Polo García, Emilio. “La Hispano-Suiza. El Origen de una Leyenda”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 184.



Los catálogos de la marca no tardaron en reflejar los éxitos en competición.



primera posición. Boillot entró tras Zuccarelli, y en tercera posición... Pilleverdier.

El equipo Hispano-Suiza había funcionado como una piña, en perfecta unión contra sus rivales y contra los elementos. Los nuevos motores eran fiables y sus pilotos muy rápidos. El equipo español estaba preparado para batirse con garantías en casa de su rival, en Boulogne

Y no pasó mucho tiempo antes del tercer asalto, ya que éste estaba programado para el mismo mes de septiembre. Tal es así que desde Ostende, el equipo Hispano-Suiza se desplazó directamente a Boulogne, con el fin de entrenar y estar lo más preparados para la más famosa y antigua de las carreras de voiturettes. La importancia que el duelo tenía para la Hispano era tal que incluso Birkigt viajó hasta allí, el día 16, al volante de uno de los Tipo 45 Cr.

Antes de que este se produjera, un accidente privó a Hispano-Suiza de uno de sus rivales más destacados, el valiente Giuppone. Su profesionalidad le empujó a seguir entrenando, aún después de que los entrenamientos oficiales se dieran por terminados y se abriera la carretera al tráfico. Cuando enfilaba a todo gas la recta de Desvres un ciclista se cruzó de improviso, y en un intento de esquivarlo, el campeón hizo un brusco giro. Perdió el control del coche y se salió de la carretera, chocando. Giuppone murió en el acto, mientras su mecánico, por esas casualidades de la vida, resultó ileso.

El circuito de Boulogne era, como tantos otros de la época, un triángulo formado por tres carreteras: la nacional 42 y las comarcales 127 y 341. Su cuerda era de 39 km, y la prueba se completaba a doce vueltas, totalizando 466 km.

¹⁴¹ Polo García, Emilio. “La Hispano-Suiza. El Origen de una Leyenda”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 184.

El 18 de septiembre llegó el último y definitivo duelo. Hemos de suponer que, tras la victoria de Ostende la moral del equipo español estaría muy alta, y la confianza en sus mecánicas recuperada plenamente.

A esta carrera se presentaron 14 participantes del más alto nivel. Concretamente, además de los tres Hispano-Suiza y los dos Peugeot supervivientes, podemos contar tres Calthorpe, dos Corre La Licorne, dos D.S.P.L., un De Bazelaire y un Tribet. La novedad más importante corría a cargo de Lion Peugeot, ya que Boillot estrenaba el nuevo cuatro cilindros en V diseñado por Michaux, con unas cotas internas de 65 x 260 mm, totalizando una cilindrada de 3.449 cc.

A las ocho y un minuto comenzó la carrera. El primero de los Hispano-Suiza en salir a pista fue el de Zuccarelli, que tenía el número 2 y por tanto partió en segundo lugar. De inmediato Goux atacó, tomando la delantera e imponiendo un ritmo endiablado. El primero de los pilotos de la Hispano-Suiza estaba por entonces más pendiente del bólido de Boillot, el monstruoso cuatro cilindros. Y sin embargo, este no le daría demasiadas contrariedades; desde el comienzo de la prueba tuvo muchos problemas, denotando una clara falta de rodaje y serias complicaciones en su circuito de refrigeración, que le obligaban a detenerse cada poco tiempo para repostar agua. Y Zuccarelli comenzó a remontar, colocándose en primera posición en la séptima vuelta. Si Goux esperaba la avería de su antagónico rival (seguramente fue así), esta no se produjo, y Zuccarelli logró otra aplastante victoria, sacando 23 minutos de ventaja a Goux, primer piloto Peugeot clasificado. Al igual que en Ostende, el tercer puesto fue para un Hispano Suiza, concretamente el de Chassagne.

El resultado, como podemos ver, había sido de nuevo una aplastante victoria para los coches españoles pintados de rojo y amarillo. Zuccarelli había logrado una media superior a los noventa kilómetros por hora, y su llegada a meta fue saludada con un cañonazo. El himno español sonó, por fin, en Boulogne.

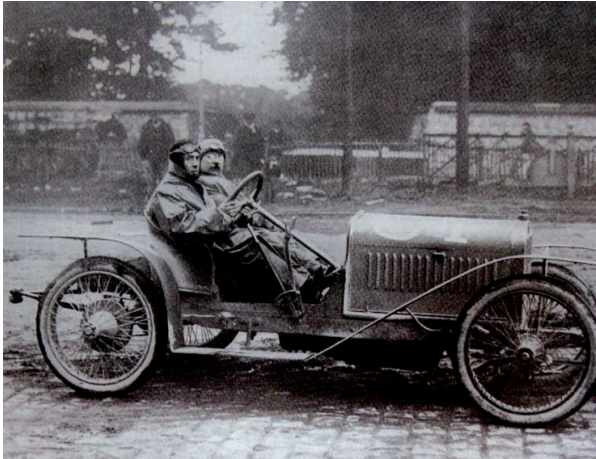
El colofón a este memorable momento fue un telegrama recibido por Alfonso XIII, y expedido por los organizadores de Boulogne:

“Los organizadores de la Copa de Voiturettes tienen en honor de poner en conocimiento de Vuestra Majestad la victoria alcanzada por Zuccarelli con un Hispano Suiza, haciendo el recorrido de 466 kilómetros en 5 horas, 4 minutos y 50 segundos, batiendo todos los récords, y saludan esta gran victoria internacional de la industria española. El diario L’Auto. – J. Miroi”

Seguramente Alfonso XIII celebró esta victoria tanto o más que Mateu y el resto de los directivos de la Hispano-Suiza. Con ella se había cerrado un ciclo, y se abría otro mucho más importante: la expansión comercial de la Hispano-Suiza a nivel mundial.

Al regreso de Francia aún tuvo tiempo el departamento de competición de la firma de poner la guinda a la temporada, aprovechando la celebración de la Subida a Monte Igueldo, acaecidas el 27 y 28 de septiembre. Zucarelli se alzó como vencedor de la tercera categoría a los mandos de un Alfonso XIII.

Ya veremos con detenimiento los azares y circunstancias que se dieron en el transcurrir de la empresa los meses siguientes, pero el caso es que las huelgas, la terminación del montaje de La Sagrera, la instalación de una nueva fábrica en París y otros problemas sobrecargaron de tal modo a los técnicos de la firma que se decidió no concurrir a eventos deportivos salvo que fueran para coches de serie. Aún así, la competición vino a ellos,



Corredores privados como Emile Grua no tardaron en hacer de Hispano-Suiza su marca favorita, sumando sus triunfos al palmarés de la marca.

que una buena actuación no sólo beneficiaría a la venta de automóviles, sino que prestigiaría la división marina.

Así las cosas, la firma accedió, poniendo como condición que el constructor náutico se inscribiera oficialmente como equipo Hispano-Suiza. Las jornadas tuvieron lugar entre el 2 y el 17 de abril de 1911, y Despujols venció en el Premio del Internacional Sporting Club. Terminó tercero en la Copa de las Naciones y cuarto en la Copa del Príncipe de Mónaco. El bautizo en competiciones náuticas resultó plenamente satisfactorio.

Para concluir sería bueno puntualizar que si bien la Hispano-Suiza renunció a competiciones deportivas a lo largo de 1911, muchos propietarios de coches de la marca y amantes del deporte automovilista decidieron ponerse a prueba, logrando excelentes resultados. No era nada nuevo, y basta recordar a Abadal y sus hazañas.

Una de las más destacadas de estas competiciones fue convocada por el Automóvil Club Catalán, en el mismo circuito de Vilasar – Mataró – Argentona en el que se celebró la última edición de la Copa de Cataluña, aprovechando el éxito de la citada prueba. La diferencia fue que los organizadores diseñaron diferentes tipos de prueba para amenizar las jornadas, y en varias de ellas fueron protagonistas los Hispano-Suiza. La primera fue la Copa de Barcelona, con un recorrido de apenas 2.000 metros en los que se debía lograr la mayor velocidad posible. El vencedor fue Luis Carreras, ya conocido por su destacada actuación en la Copa de Cataluña, y por fidelidad a la Hispano-Suiza. Más tarde tuvo lugar el Campeonato de Amateurs, en el que dos Hispano-Suiza, pilotados por Abadal y por José Ciudad respectivamente, se disputaron la victoria, que finalmente fue a parar al segundo, junto con la Copa del Rey.

Para terminar el año Emile Grua, un gran aficionado a las carreras y feliz propietario de un Hispano-Suiza Alfonso XIII chasis corto, se inscribió en la subida a la Côte Gaillon, derrotando al equipo oficial Lion Peugeot.

Las consecuencias de los triunfos deportivos fueron muchas. El lado más evidente fue la inmensa publicidad lograda, y que alcanzó todos los rincones del globo, dada la resonancia que las pruebas de prestigio francesas tenían en el mundo automovilista. Los pedidos, naturalmente, se multiplicaron, forzando de nuevo el engranaje productivo de la

y del modo más inesperado, por que el reconocido constructor de canoas a motor M. Despujols solicitó a la firma la preparación de varias mecánicas con las que concurrir al Meeting de Mónaco. Curiosamente esta prueba había adoptado para las motorizaciones los parámetros de la Copa de L'Auto, de modo que firmas como la Sizaire Naudin aprovecharon su depurada técnica para hacerse con nuevos triunfos y algo de publicidad extra en un marco muy cercano a la adquisición de vehículos de prestigio. Se daba la circunstancia de que Hispano-Suiza fabricaba además motores marinos desde 1906, así

Hispano-Suiza. La segunda fue el nacimiento de una nueva generación de automóviles, y de un coche que alcanzó el estatus de mito por sus prestaciones y carácter: el Tipo 15 – 45 HP, o Alfonso XIII, al que dedicaremos un apartado más adelante.

7.2. CONTEXTO SOCIOPOLÍTICO 1910

7.2.1 Nacimiento de la CNT.

A finales de 1909 Solidaridad Obrera tenía ya 44.000 afiliados, y aunque la “Semana Trágica” concluyó con una persecución de los ácratas, estos lograron hacerse con el control de la organización. En otoño de 1910 nació la Confederación Nacional del Trabajo, cuya filiación era mayoritariamente catalana o, más concretamente, de Barcelona, con 79 de las 114 sociedades que la formaban originarias de la Ciudad Condal. En sus declaraciones programáticas la CNT decía ser un medio para lograr el fin del sistema capitalista, y la forma de actuación para lograr



Ángel Pestaña, uno de los líderes anarquistas promotores de la CNT.

tal fin debía ser la huelga general revolucionaria. Así, durante los dos años posteriores las huelgas arreciaron, haciéndose sentir especialmente en Barcelona, donde el sindicato anarquista contaba, como hemos indicado, con una mayor fuerza.

En la Hispano-Suiza el ambiente reinante no era malo, dentro de la situación general. Ya hemos podido ver como las carreras catalizaron una especie de sentimiento de orgullo y pertenencia en el que incluso los trabajadores manifestaban su disposición a no cobrar horas extras dedicadas a mejorar los coches de competición, con tal de no tirar la toalla por los primeros fracasos. En cierta medida esto era posible gracias a condiciones mejores: sin contar con todos los datos, podemos afirmar, por ejemplo, que mientras la jornada laboral en la industria era generalmente de once horas¹⁴², en la Hispano-Suiza era de diez, con tres descansos que reducían las horas de trabajo a nueve¹⁴³.

Cabe especular que esta política estuviera dictada por la difícil experiencia de encontrar obreros formados, y buena muestra era que la mayor parte de los jefes de los talleres eran franceses, a los que se había convencido con generosas ofertas salariales para trasladarse a España. El crecimiento espectacular de las ventas de la marca había requerido un crecimiento paralelo de la masa laboral, realmente difícil en tanto en cuanto no había en Barcelona – por no decir en la mayor parte de España – obreros mecánicos

¹⁴² Núñez de Arena, M. y Tuñón de Lara, M. “*Historia del Movimiento Obrero Español*”. Barcelona, Ed Nova Terra, 1979. pp 73.

¹⁴³ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano – Suiza*, Barcelona, 1909, Tomo II, pp 62.



Obreros de La Maquinista abandonan la fábrica el 29 de septiembre de 1910.

cualificados. Los más preparados podían proceder de talleres ferroviarios o de empresas como La Maquinaria Terrestre y Marítima, pero en ambos casos el objeto de trabajo y construcción eran enormes máquinas a vapor, cuyo funcionamiento y tamaño distaba grandemente de las mecánicas de combustión interna que daban vida a los coches, e igual sucedía con los mecanismos de dirección, frenos, etc.

Sin embargo, y aunque los miembros del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza buscaron activamente mantener la paz social en sus instalaciones, no podían sustraerse a las huelgas generales que arreciaron en aquellos años.

Como era previsible, la represión ejercida tras la Semana Trágica no logró sino apaciguar momentáneamente los ánimos, de modo que ya el 22 de septiembre se llegó a un acuerdo entre todas las formaciones que podríamos denominar de izquierdas, es decir, socialistas, republicanos, etc. El 24, y ya con Moret formando gobierno, se convocó en Madrid una gran manifestación a la que acudieron unas cien mil personas. Pero esto sólo era el comienzo.

Durante el verano la situación era tan complicada que Alfonso XIII decidió llamar a formar gobierno a Canalejas, considerado un claro representante de la burguesía avanzada con sensibilidad social. Pero esto no paró los problemas sociolaborales, y durante el verano se sucedieron las huelgas generales, destacando las de La Coruña, Gijón y Vizcaya, que duró 21 días.

Sucesos como el motín de la fragata Numancia, acaecidos el 1 y 2 de agosto y durante el cual los amotinados amenazaron con bombardear Málaga sino se proclamaba

A B C. VIERNES 4 DE NOVIEMBRE DE 1910. EDICION 1.ª PAG. 15.

CONFLICTOS OBREROS

**LAS HUELGAS
DEL DIA****EL CONFLICTO DE SABADELL**

Sabadell 3, 2 tarde. Es grande la alarma que reina en la población como consecuencia de los violentos discursos pronunciados en el mitin de anoche y de la recomendación hecha á favor de la huelga general revolucionaria, no acudiendo al trabajo sino para ejercer el *sabotage*.

También se comenta la recomendación hecha para que el sábado vayan todos los huelguistas á Barcelona, porque allí les esperan los obreros con sus mujeres y sus hijos, y nada podían temer, ya que nada tienen que perder.

El acuerdo que en ese punto se adoptó fué el de que si en todo el día de mañana viernes no se solucionaba el conflicto estén todos los obreros preparados el sábado, á las nueve de la mañana, en la carretera, dispuestos á emprender el viaje á Barcelona para llegar á la hora de salida de las fábricas.

Y que en el caso de que los obreros fueran atropellados en esa excursión, se declarará la huelga general revolucionaria en toda España.

Una vez terminado el mitin, se reunieron las autoridades locales y se envió un extracto de lo acordado á las autoridades de Barcelona.

La Unión Industrial ha publicado un escrito, en el que se da cuenta de lo ocurrido en la sesión que celebraron los patronos y obreros.

Y se afirma que también acordaron aceptar íntegramente las bases propuestas por la comisión mixta nombrada en la Asamblea magna que se celebró el 27 del pasado Octubre.

La solución es más difícil á medida que transcurre el tiempo, pues si no se aceptan hoy las bases por los obreros, la Unión industrial abrirá las fábricas y recabará el derecho á designar el personal que tenga por conveniente.

LA OPINION TRANQUILA

Sabadell 3, 6 tarde. Toda la expectación está concentrada en los acuerdos adoptados en el mitin de anoche, especialmente en lo que se refiere á que el sábado vayan los obreros en manifestación á Barcelona.

Sin embargo, una buena parte de la opinión cree que ese acuerdo no pasará de un propósito, que tiene más de romanticismo que de otra cosa; pues, no obstante las manifestaciones que hicieron algunos oradores en el mitin, no hay aquí ambiente para llegar á radicales extremos.

Esta suposición la confirma el hecho de haber entrado hoy al trabajo 224 obreros más que ayer. En total, trabajan actualmente 1.230, á pesar de la huelga.

Los acuerdos de anoche no han sido del agrado de los obreros, y así lo manifiestan, individualmente, en público y en privado.

De lo que dicen los obreros sensatos se deduce que no aceptan los acuerdos del mitin por su tendencia anarquista.

La actitud de las autoridades es absolutamente pasiva, como esperando que el tiempo solucione el conflicto, ya que, después de tres tentativas inútiles, no encuentran buena solución que proponer.

Créese, como antes de la llegada del ministro, que la huelga acabará por consunción.

Las tiendas están todas abiertas; la paz es absoluta, y la Guardia civil patrulla, sin que haya ocurrido incidente alguno. El día de hoy ha sido, pues, un día de calma, sin mitines ni reuniones obreras ó patronales.

No hay más noticia de interés que la de haber llegado el cónsul de Francia y haber conferenciado con el gerente de la casa Seydoux.

Durante esta mañana ha ncelebrado varias conferencias por teléfono las autoridades de Barcelona y Sabadell.

En general, opinan que no se llevarán á la práctica los acuerdos adoptados anoche. Sin embargo, se adoptan algunas precauciones en previsión de lo que pueda ocurrir.

SALVAJE AGRESION

Barcelona 3, 11 noche. Al salir esta noche, á las ocho, los empleados del escritorio de los talleres de la casa Riviere, recibieron una descarga, disparada por un grupo que estaba apostado frente á la puerta de salida.

Los agresores huyeron, sin que la Guardia civil, que custodiaba los talleres, ni otras fuerzas que salieron en su persecución, lograran detenerlos.

Los tiros hirieron á Manuel Hidalgo, que resultó con un muslo atravesado. Ramón Das, con una pierna atravesada también, y Julio Rabasa, con un balazo en la región lumbar.

La alarma producida por los disparos ha sido extraordinaria, todas las pesquisas han resultado infructuosas.

Los heridos lo están de gravedad, singularmente Julio Rabasa, que inspira serios temores.

Los talleres donde estaban empleados los heridos son unos de los que siguen trabajando á pesar de haber decretado la huelga la Sociedad de metalúrgicos.

La agresión se cree que iba dirigida contra el encargado.

EN PALMA

Palma de Mallorca 3, 9 noche. Continúa la huelga de obreros curtidores, por negarse los patronos á concederles la jornada de nueve horas. Son muy pocos los que asisten al trabajo.

TAPONEROS EN HUELGA

Sevilla 3, 9 noche. Ante la decisión de los fabricantes de corcho Silverio Hermanos de substituir el trabajo á destajo por el de jornales fijos, se han declarado en huelga los operarios de la casa, después de celebrar una conferencia con sus compañeros de oficio.

LA SITUACION

Zaragoza 3, 10 noche. La huelga de empleados de tranvías sigue igual. Hoy se reunirán para buscar una fórmula de arreglo.

Los obreros mineros de la cuenca de Utrilla van reanudando paulatinamente el trabajo.

Existen temores de que los trajineros y zapateros de la capital también declaren la huelga.

DE CATALUÑA**INFORMACIONES
DE BARCELONA****EN EL AYUNTAMIENTO**

Barcelona 3, 5 tarde. En estos momentos se va á reunir en sesión el Ayuntamiento, y hay expectación grande por lo que pueda ocurrir.

Se anuncia un borrascoso debate al tratar de la dimisión del alcalde, Sr. Roig y Bergadá.

También se afirma que varios concejales radicales tienen el propósito de resucitar el asunto de las obras realizadas en el colegio de los jesuitas, para, con tal pretext-

to, exteriorizar su animosidad contra el Sr. Serraclara y otros concejales moderados del partido

EL DIRECTOR DE «LA VEU»

De San Juan de las Abadesas se ha recibido un telegrama en el que se da cuenta de que en la vía férrea ha sido encontrado el cadáver de un caballero de unos cincuenta años de edad

De los documentos encontrados en las ropas resulta ser el muerto D. Raimundo Casellas, director de *La Veu de Catalunya*,

DE ARAGON**INFORMACIONES
DE ZARAGOZA****VARIAS NOTICIAS**

Zaragoza 3, 11 noche. Los estudiantes zaragozanos han creado un Ateneo Científico Escolar, al que llevarán las comarcas aragonesas las aspiraciones de su labor científica.

Se reunirán elementos para ampliar los estudios de facultad; se publicará un periódico, habrá clases de idiomas y se realizarán excursiones á fábricas y sitios de Aragón dignos de estudio.

Se solicitará del Gobierno el aumento del material universitario y el reparto equitativo de las pensiones del Estado en el extranjero.

Fuerzas militares, formando columnas mixtas, realizan prácticas, mandadas por coroneles de diferentes Armas.

El Ayuntamiento gestiona la adquisición de un nuevo mercado y obras de alcantarillado.

PUENTE DE BARCAS

El regimiento de Pontoneros ha marchado á Gallur con objeto de levantar un puente de barcas sobre el río Ebro para facilitar el paso á la comarca de Cinco Villas, mejora que se ha reclamado repetidas veces.

DE ESPAÑA Y EL EXTRANJERO**NOTICIAS
POR TELEGAFO****DESDE GRANADA**

Granada 3, 11 mañana. Los labradores de la vega granadina se hallan sumamente alarmados á causa de haberse anunciado que el *trust* azucarero renunciará el contrato que hizo con las fábricas libres por haberse abierto la fábrica de San Pascual.

De realizarse lo que se dice, resultarían graves perjuicios para los hacendados cultivadores de remolacha.

Ha fallecido el senador D. Rafael Jiménez Laserna.

UNA DESGRACIA

El Ferrol 3, 1 tarde. En el arsenal se estaban descargando unas planchas de acero para la construcción del acorazado *España*, cuando se rompió la grúa que al efecto se utilizaba, alcanzando al contramaestre mayor de la armada, retirado, D. Feliciano López, que dirigía las operaciones.

Sufrió tan graves heridas, que, moribundo, se le condujo á la enfermería, con una pierna y un brazo rotos.

Los obreros que se ocupaban en la descarga resultaron milagrosamente ilesos, pero todos sufrieron tristísima impresión.

La violencia fue habitual en la huelga de metalúrgicos de Barcelona, como reflejaba la prensa del momento.

la República no ayudaron a apaciguar el ambiente, y tampoco el fusilamiento del responsable del motín, Antonio Sánchez, una semana más tarde y tras juicio sumarísimo¹⁴⁴.

En lo que concierne a la Hispano-Suiza, este año de 1910 se enfrentó a un momento muy difícil en su historia, debido a la larguísima huelga de metalúrgicos,

¹⁴⁴ González Calleja, Eduardo. "La Razón de la fuerza". Madrid, CSIC, 1998. pp 458 y 459.

que cerró la fábrica durante cinco meses. Iniciada el 29 de mayo en la casa Rablons¹⁴⁵, no tardó en extenderse como la pólvora y para el 15 de septiembre todas las grandes empresas metalúrgicas de Barcelona, incluyendo La Maquinaria Terrestre y Marítima, Los Talleres Nuevo Volcano o la Fundición de Pueblo Nuevo. En realidad, fue la fuerza la que llevó al cierre de estas fábricas, con numerosos disturbios, disparos y coacciones. Como dice Álvaro Soto:

“En algunos casos, como la huelga de metalúrgicos de Barcelona, (...) la debilidad de las propias autoridades es para la patronal el motivo por el que se ha impedido “hacer respetar la libertad para los obreros que querían volver al taller pudieran hacerlo”. También se utiliza como medio de extensión del paro la formación de una “culebra” de trabajadores que van “paralizando los talleres e impide la entrada de los turnos”¹⁴⁶.

Los pedidos en la Hispano-Suiza, merced a los excepcionales logros deportivos, crecieron de un modo importante, mientras el cierre de la fábrica impedía atenderlos con normalidad:

“Manifiesta la presidencia hallarse nuestra Sociedad, por un lado, agobiadísima de pedidos, y por otro, imposibilitada de atenderlos, con enormes perjuicios como consecuencia¹⁴⁷”

Lo curioso de esta situación es que la mayor parte de las demandas sindicales resultaban inalcanzables para la Hispano-Suiza, y por ello muchos obreros comprendían lo inútil de tales demandas y manifestaron la intención de continuar su trabajo, si bien “a puerta cerrada”.

En los primeros compases de esta huelga, y aunque parezca difícil de creer, el conflicto había estallado porque una parte de la plantilla de la casa Rablons pertenecía a la Sociedad Obrera Unión de Metalúrgicos, mientras otra parte estaban sindicados en la Unión de Mecánicos. Los primeros exigieron al dueño de la empresa que despidiera a todos los miembros de la segunda. Ante la negativa, dejaron el trabajo e iniciaron una huelga, que de algún modo se fue enredando hasta llegar rápidamente a las reivindicaciones de la jornada laboral de nueve horas, y al incremento del jornal de horas extras en un 50% y del 100 % en días festivos¹⁴⁸.

La solución de trabajar a puerta cerrada no tardó en aparecer como inviable, debido a la violencia con la que se emplearon los huelguistas, y que la que la prensa del momento no dudó en reflejar, como la visita de una comisión de la Unión Metalúrgica al gobernador el 31 de agosto en la que hicieron entrega de un documento en el se detallaban las agresiones sufridas por parte de los piquetes, y a consecuencia de las cuales seis obreros se encontraban maltrechos y sin posibilidad de trabajar¹⁴⁹.

En 1910 se dieron agresiones a patronos, a consecuencia de lo cual hubo al menos un herido. Más grave fue lo ocurrido entre obreros, con cincuenta heridos y dos muertos. De

¹⁴⁵ ABC, 9 de noviembre de 1910, pp 5

¹⁴⁶ Soto Carmona, Álvaro. “El trabajo industrial en la España contemporánea. 1874 – 1936”. Barcelona Antrophos, 1989. pp 470 – 475.

¹⁴⁷ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano – Suiza, Barcelona, 1910, Tomo II, pp 124.

¹⁴⁸ ABC, 9 de noviembre de 1910, pp 5

¹⁴⁹ ABC, 31 de agosto de 1910. pp 67

A B C. JUEVES 15 DE SEPTIEMBRE DE 1910. EDICION 1.ª PAG. 13.

Los siete enfermos se hallan muy mejorados.
La mujer que falleció tenía setenta y cinco años.

BARCO SOSPECHOSO

Almería 14, 8 noche. Ha fondeado fuera del puerto el vapor francés *Antoine*. Dos días antes de salir de Aguilas, donde cargó mineral de hierro, se presentaron a bordo dos casos de enfermedad sospechosa.

Se sabe por los funcionarios de Sanidad en Aguilas que los visitaron e indicaron la conveniencia de que cambiase las cargas que había tomado en Dakas.

Los convalecientes y enfermos marcharon a Inglaterra en otro barco, pero en alta mar se repitieron los casos, hasta el número de 12. Uno de los atacados era el maquinista.

Frente a Almería vino a pedir auxilio. La noticia ha causado alarma.

La Sanidad marítima y una comisión de médicos han comprobado que los enfermos padecen infección intestinal.

ALARMA

Bilbao 15, 1 mañana. Reina alguna alarma en el vecindario ante el anuncio de que esta semana llegará a Bilbao el vapor *Belle Isle*, procedente de San Petersburgo, y con cargamento de pasta de madera para la fábrica papelera del pueblo de Aranguren.

Dicho cargamento es doblemente peligroso, pues el arrastre de las maderas se hace en Rusia por los ríos, y sabido es que el agua es uno de los principales agentes para el desarrollo del cólera.

También causa alarma la frecuente llegada de buques que vienen de Rusia con trigo, en tan gran cantidad, que no puede ser debidamente desinfectado el cargamento.

FOR CABLE

UNA CATASTROFE

Nueva York 14, 8 noche. En la mina *Dugger*, enclavada en el Estado de Indiana, existen 200 mineros sepultados bajo las grandes moles desprendidas en el interior de las galerías.

Hasta ahora sólo se ha extraído el cadáver de un obrero.

Los demás habrán perecido también, según se supone.

OBREROS Y PATRONOS

LAS HUELGAS

INFORMES OFICIALES

Según las noticias recibidas ayer tarde en Gobernación, en las minas de Bilbao trabajaban mayor número de obreros.
En la Habanera y en la Franco-Belga se ha reanudado el trabajo sin incidentes.

EN BARCELONA

LOS METALURGICOS

Barcelona 14, 2 tarde. Continúa en igual estado el conflicto de los metalúrgicos. Hoy es escaso el número de talleres en que se trabaja.

La noticia de que se habían suspendido las faenas de los talleres de Vulcano, Alcixandre y la Maquinista Terestre y Marítima ha causado gran sensación.

Cuando la huelga de 1902, estos talleres no dejaron de trabajar un solo día.

Tampoco se trabaja en la fábrica de automóviles de la Hispano-Suiza.

En la fundición de Gercena, de Pueblo Nuevo, a las ocho han abandonado las ta-

reas los obreros de la sección de metalurgia.

Se teme que esta tarde hagan lo mismo los de las demás secciones.

Esto no obstante, hasta ahora no ha habido coacciones ni se tiene noticia alguna de que se haya perturbado el orden.

ESTADO DEL CONFLICTO

Dada la extensión del conflicto creo conveniente dar noticia exacta de la situación actual.

Los talleres son unos 500, y a todos ellos enviaron los obreros las bases de trabajo en las que piden la jornada de nueve horas, el aumento de un 50 por 100 en el jornal de las horas extraordinarias de los días de trabajo y el 100 por 100 en las de los días festivos.

Los representantes de los patronos asistirán hoy, por cortesía, a la reunión convocada por el presidente de la Junta de Reformas Sociales.

En esta reunión se acordará si se ha de someter ó no la cuestión al Consejo de conciliación y arbitraje.

Es muy posible que la reunión resulte infructuosa, pues los patronos asociados niegan personalidad a la junta de obreros que firma las bases, y no están dispuestos a aceptarlas.

No obstante, en reunión celebrada esta mañana han acordado los patronos metalúrgicos, en número de 150, que representan a la mayor parte del gremio, dar un voto de confianza a la directiva para entablar las gestiones oportunas, encaminadas a resolver el conflicto.

De los patronos no asociados, hay algunos que han aceptado las bases presentadas, y son hasta 34.

Barcelona 14, 5 tarde. Se ha celebrado una reunión de la Junta de Reformas Sociales, con los obreros metalúrgicos y patronos, convocados por el presidente de dicha Junta.

Los obreros anunciaron que aceptaban que el asunto fuera llevado a la resolución del Consejo de conciliación y arbitraje.

El representante de la Asociación de Patronos, que componen 500 de los más importantes, dijo que aceptaba la conciliación, pero no el arbitraje.

No ha asistido el representante de los talleres de la Unión Metalúrgica.

Se discutió la personalidad de la Junta de obreros, y se acordó que éstos presentarán las bases para discutir las en otra reunión.

LOS QUE HUELGAN HOY

Según datos fidedignos, existen en el caso de Barcelona 326 talleres, de los cuales hoy han holgado 180, trabajando en los restantes, que, como hemos dicho, son de poca importancia.

LOS OBREROS

Entre los obreros no reina la unanimidad que en otras ocasiones.

La Junta de la Sociedad de obreros lampistas, hojalateros y latoneros ha publicado una alocución manifestando que lamentan la interpretación que algunas comisiones de huelguistas han dado al acuerdo de la huelga al hacer suspender los trabajos, y se ratifica en el acuerdo de no ir a la lucha, por no ser época oportuna.

Contra esta alocución se ha publicado otra de la Unión Catalana de Obreros Ferroviarios.

En ella hablan de los obreros metalúrgicos y de la necesidad de ayudarles por todos los medios.

Con tal objeto, han sido convocados para mañana por la noche a una reunión, en la que debe acordarse la forma de demostrar

los obreros ferroviarios la solidaridad hacia los huelguistas.

De esta reunión puede surgir un conflicto que agrave el actual.

EN SABADELL

Se han declarado en huelga los obreros de la fábrica de Maciá, de Sabadell, al saber que tenían que tejer géneros de la casa Seidoux, a la que los obreros han declarado el *boycott*.

Comunican de Sabadell que los obreros metalúrgicos de aquella ciudad han hecho suyas las peticiones formuladas por sus compañeros de Barcelona.

Los han presentado a los patronos, dándoles un plazo, que termina mañana, para contestar.

Si la respuesta es negativa, se declararán en huelga todos los del oficio.

De Manresa y Tarrasa se tienen en los Centros obreros iguales impresiones.

Las autoridades no ocultan su preocupación ante las contingencias a que puede dar lugar esta huelga.

AUMENTA LA HUELGA

Barcelona 14, 11 noche. Los patronos metalúrgicos han telegrafado al Gobierno denunciando la indefensión en que las autoridades los han dejado, consintiendo que los huelguistas impidiesen trabajar a los que querían hacerlo.

El gerente de la fábrica de armas Schilling ha comunicado a sus obreros que quedaban despedidos.

Los obreros de los tranvías de San Andrés se han declarado en huelga. Son 40.
También se han declarado 65 de la fundición Ric...

LO QUE DICE EL GOBERNADOR

El gobernador dice que impedirá que la huelga se extienda a los servicios públicos, como tranvías, ferrocarriles, etc., y apelará para evitarlo a cuantos medios legales sean necesarios, incluso a suspender las garantías.

Manifiestó que esto no era amenaza, sino afirmación concreta de mantener el espíritu y letra de la ley contra quien intente violarla.

Mañana seguirán las precauciones.

UN MITIN

Barcelona 15, 1 madrugada. Se ha celebrado en la Casa del Pueblo un mitin, organizado por los obreros metalúrgicos.

Los oradores dirigieron duros cargos a las autoridades, acusándolas de parcialidad a favor de los patronos.

Se nombró una comisión para dirigir la huelga, y fué acogida con aplausos la noticia de que mañana se declararían en huelga los obreros metalúrgicos de Sabadell.

Se dió cuenta de las gestiones hechas para que secunden la huelga los de otras poblaciones y se acordó que los obreros de los talleres cuyos patronos acepten las bases destinen dos pesetas semanales para los huelguistas.

Los asistentes al mitin, escoltados por la Policía montada, desfilaron por el paseo de Gracia, las Ramblas y la calle de Ferrnando.

Con tal motivo, se promovió alguna alarma entre los comerciantes y transeuntes.

UN RUMOR

La opinión se muestra preocupadísima, y va arraigando mucho la especie de que la huelga está fomentada por industriales alemanes.

EN OVIEDO

PRECAUCIONES

Oviedo 14, 4 tarde. El administrador de la mina de carbón *Merujal* ha reclamado el

La Hispano-Suiza en la prensa.

esta violencia no escaparon los agentes de la autoridad, que hubieron de lamentar al menos dos heridos. Y la crispación iba a más como muestran los datos de los años posteriores¹⁵⁰.

Otra de las consecuencias de la huelga que más afectaron a la Hispano-Suiza fue la "fuga de cerebros", ya que muchos de sus obreros más cualificados, a los que se había convencido para venir del extranjero, comenzaron a regresar a sus países de origen a me-

¹⁵⁰ González Calleja, Eduardo. "La Razón de la fuerza". Madrid, CSIC, 1998. pp 458 y 459.

dida que la huelga avanzaba y el ambiente se crispaba. En definitiva, no estaban dispuestos a estar mano sobre mano cuando en sus casas les resultaba sencillo, por su experiencia y conocimientos, encontrar un buen puesto de trabajo.

Mateu forzó su estrategia buscando una solución. Primero consultó con Birkigt la posibilidad de encargar la producción de componentes en el extranjero, aunque en el fondo esta estrategia no solucionaba nada, puesto que con la fábrica cerrada sólo hubieran aliviado el atasco una vez terminara la huelga, que a la postre duró más de cinco meses. Así, acabó por sorprender a su leal Consejo con una iniciativa audaz y poco usual:

“Atendiendo a la necesidad de aprovechar la propaganda altamente beneficiosa que para nuestra marca han de reportar los triunfos alcanzados recientemente en Boulogne y Ostende, y considerando que el mejor medio de aprovechar dicha propaganda sería sin duda el establecimiento de una sucursal en el extranjero, se ha decidido estudiar debidamente el asunto (...) no una sucursal comercial, sino un taller de montaje y fabricación de determinados tipos de chasis¹⁵¹”.

En definitiva, la propuesta de Mateu era montar una filial en París, una solución que hoy resulta habitual para las grandes multinacionales de coches, pero que entonces sólo Ford había adoptado, aunque este tema lo trataremos en detalle más adelante.

Resumiendo, podríamos concluir que el agitado ambiente sociolaboral que se inicia en la Semana Trágica predispuso a los directivos y empleados de la Hispano-Suiza durante la huelga de la metalurgia de 1910. El miedo paralizó una de las fábricas más importantes de la ciudad, hasta el punto de ser su cierre objeto de varios artículos en la prensa del momento. La huelga, por otra parte, supuso la gota que colmaba el vaso para Damián Mateu, para quien la empresa estuvo incluso en ocasiones por encima de sus intereses personales, de modo que le decidió a plantear la posibilidad de una filial en Francia, la cuna del automovilismo y el país con más competencia, pero también con más posibilidades. Analizaremos en detalle la cuestión, pero la posibilidad de conseguir rápidamente personal cualificado y la situación claramente más tranquila fueron dos factores claves para ello.

7.2.2. Canalejas y el Partido Liberal.

La caída de Maura situó a Segismundo Moret a la cabeza del nuevo gobierno. Sin embargo, las maniobras que Moret efectuó para llegar al poder, acabaron causando su rápida defenestración política. En primer lugar, Maura, dolido por la actitud de Moret y siendo un político visceral, declaró a su antagonista implacable hostilidad. Dentro de sus propias filas, los liberales, muchos se mostraron recelosos de su acercamiento a la Conjunción Republicana, tanto por las consecuencias que podría tener entre sus electores, como de las relaciones con el propio Rey. Como consecuencia, tampoco pudo contar con el apoyo de su propio partido, que no dudó de dejarle de lado en beneficio de José Canalejas.

Canalejas no tenía detrás de sí una mayoría fiel, aunque supo contemporizar con la mayor parte de los miembros de su partido, y logró que Maura y el partido conservador no mantuvieran un clima constante de enfrentamiento, como había ocurrido con Moret.

¹⁵¹ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano – Suiza, Barcelona, 1910, Tomo II, pp 126.



CAPITAN Y OFICIALIDAD DE LA FRAGATA NUMANCIA

Oficiales de la fragata Numancia.

En lo que al clima social se refiere, Canalejas hubo de hacer frente a una escalada de las huelgas, como la de Bilbao, ocurrida al inicio de su mandato. Más dura fue la de ferrocarriles, en el verano de 1912, y durante la cual, a pesar de su conocido talante negociador y hombre de “mano izquierda”, recurrió a la militarización. Durante su breve mandato hubo incluso un motín revolucionario, el 18 de septiembre, en Cullera, donde se asesinó a un juez, al secretario del juzgado y a un alguacil, y que supo resolver con menos contundencia que sus antecesores, en busca del apaciguamiento social.

Canalejas articuló un Gobierno en el que sólo contaba con tres de sus incondicionales, buscando lograr un cierto consenso en torno a su Presidencia. Como Maura, se le considera un regeneracionista, partidario de “la revolución desde arriba”. La mayor parte de sus soluciones legislativas trataron de contentar a la mayoría, y así, iniciativas como la famosa “Ley del Candado” suponía un paso hacia la secularización, pero sin producir una ruptura como querían los anticlericales. La implantación del servicio militar obligatorio, que debía terminar con las famosas redenciones en metálico que tantos problemas había causado también fue una solución a medias, ya que sólo tenía vigor en caso de guerra: en tiempo de paz permitía una reducción de la permanencia a filas de sólo cinco meses a cambio de una retribución de 2.000 pesetas, o de diez si la cantidad era de 1.500 pesetas. Abolió el famoso Impuesto de Consumos, una larga reivindicación de las clases menos favorecidas, sustituyéndolo por un impuesto progresivo de rentas urbanas. En el asunto regionalista, con grandes dificultades sacó adelante una Ley de Mancomunidades que contó con la oposición de los centralistas – incluidos los liberales – y a los catalanistas les pareció insuficiente. Hubo de hacer frente asimismo a la crisis que supuso la caída de la monarquía en Portugal, cuando existía un pacto secreto de mutua ayuda entre las familias reales lusa y española. Incluso se fraguó, entre 1910 y 1911, una intervención armada para la que nuestro país no estaba preparado, aunque la oposición británica abortó cualquier acción directa, limitándose la aportación hispana al apoyo a las conjuras de los monárquicos portugueses en el exilio.

Un ejemplo de la política de Canalejas se dio en la huelga de mineros, acaecida en el verano de 1910. Inicialmente surgida como medio de negociar una reducción de jornada de los mineros, subió de escalada cuando los líderes socialistas empezaron a plantearla como “*un golpe definitivo a las instituciones*”, a lo que Canalejas contestó que la

represión sería “*tan enérgica como reclamasen las circunstancias*”¹⁵². Dicho y hecho, envió a la cuenca minera vizcaína tres regimientos y un batallón de infantería, y dos compañías de ametralladoras, con el fin de imponer orden. De inmediato, las manifestaciones de los líderes sindicales y socialistas pasaron a disociar la huelga de cualquier tipo de movimiento revolucionario. El siguiente paso de Canalejas fue buscar una salida negociada a través del Instituto de Reformas Sociales, ya en un ambiente de testarudez por ambas partes, pero sin disturbios ni algaradas. Con todo, el trabajo en la cuenca minera se paralizó durante más de dos meses, y con ello el imprescindible suministro de hierros que necesitaba la Hispano-Suiza. La intransigencia de los patronos vino a enconar las posturas, produciéndose algunos incidentes en septiembre, aunque finalmente una solución forzada por el Gobierno, y que concedía algunas de las demandas de los mineros, acabó con la huelga. Muchos políticos de la época compararon la resolución de este conflicto con el de la Semana Trágica, poniéndolo como ejemplo de negociación y temperancia frente a la represión pura y dura. Aunque evidentemente ni su origen, ni sus reivindicaciones, ni los huelguistas ni el ambiente tuvieron nada que ver, y por tanto resulta difícil hacer comparaciones.

El verano de 1911 volvió a ser agitado laboralmente, con huelgas en Vizcaya, Málaga y Asturias. Los patronos, tras las obligadas concesiones de 1910, se enrocaron y recurrieron a piquetes violentos sobre todo en Vizcaya. Una vez más Canalejas desplazó efectivos militares y de orden público, aunque en esta ocasión, y pese a la mediación de destacados socialistas como el mismo Pablo Iglesias, hubo importantes disturbios, sobre todo en Baracaldo. La huelga general se extendió de nuevo por toda España.

José Canalejas fue asesinado el 12 de noviembre en la Puerta del Sol de Madrid, por un anarquista que le descerrajó dos disparos mientras miraba el escaparate de una librería. Con él se fue una de las últimas posibilidades de mantener el turno de partidos, un sistema que a estas alturas estaba tocado. La agitación social creció, y el nombramiento del Conde Romanones – liberal – como continuador de la obra de Canalejas desató la ira de Maura y los conservadores, que mostró una clara hostilidad a la Corona y publicó un ultimátum inaceptable.

Como consecuencia, la agitación laboral en España se abonó con la agitación política. Durante el gobierno de Canalejas, y a pesar de su intensa actividad legislativa y ejecutiva, no se dejaron de lado otras cuestiones. Y algunas de ellas afectaban gravemente a la Hispano-Suiza. Así, en octubre de 1911 la Comisión Arancelaria propuso una importante rebaja a los impuestos de entrada para coches de importación, que obligó a la firma barcelonesa a reaccionar con rapidez. Apenas un par de meses más tarde el Ministerio de la Guerra solicitó que se excluyera de la Ley de Protección los coches y camiones destinados al Ejército, una actitud que de nuevo obligó a la Hispano-Suiza a destacar una comisión que combatiera los escasos argumentos esgrimidos en dicha petición.

7.2.3. Consolidación del PSOE.

Fundado en 1879 por un grupo de tipógrafos, el Partido Socialista Obrero Español tuvo un arranque pausado; a finales del Siglo XIX contaba con un sindicato que agrupaba solamente a 4.000 obreros¹⁵³, para luego experimentar una rápida expansión

¹⁵² Seco Serrano, Carlos. “*La España de Alfonso XIII*”. Madrid, Ed Espasa Calpe SA, 2002. pp 194.

¹⁵³ Montero, Feliciano y Tusell, Javier. “*Historia de España. El regeneracionismo borbónico y la crisis del parlamentarismo. (1898 – 1923)*”. Madrid, Ed España Calpe, 2004. pp 351.

que se frenó en 1905, cuando contaba con 55.000 afiliados. A partir de momento, y en tan sólo dos años, perdió más de 20.000 filiaciones. Historiadores como Montero y Tusell atribuyen en parte este inicial declive a la postura del líder socialista, Pablo Iglesias, y su negativa a colaborar con los movimientos republicanos, una postura que se mantuvo hasta la Semana Trágica de 1909. Así, con la creación de la Conjunción Republicana – Socialista se produjo un cambio de tendencia que hizo que entre 1910 y 1914 el PSOE pasara de 23 a 135 concejales, de 6.000 a 13.000 afiliados y de 43.000 sindicados en la UGT a 147.000¹⁵⁴. Pablo Iglesias logró también la primera acta de diputado para el PSOE en 1910. En 1912 el partido socialista celebró uno de los congresos más trascendentes de su historia, durante el cual se confirmó la alianza con los republicanos, que tantos beneficios le trajo.



Pablo Iglesias, fundador del PSOE, preside una manifestación del 1^a de Mayo.

El socialismo contaba con el grueso de sus afiliados en Madrid y en Vizcaya, zona esta última donde organizó varias huelgas generales que paralizaron los Altos Hornos y la producción de hierro. También logró preponderancia en Asturias, donde sus afiliados, casi la mitad de los trabajadores de las minas, también paralizaron a menudo la producción de carbón. Antes del estallido de la I Guerra Mundial la UGT creció en implantación entre los ferroviarios, los estibadores de puertos como el de Gijón, los alpargateros de Elche o los obreros de la construcción en Andalucía. Su forja se produjo a menudo a base de huelgas, que frenaron a menudo el flujo de materias primas o de mercancías, causando graves quebrantos a fábricas como la Hispano – Suiza, a cambio de lograr mejoras como rebajas de jornadas de trabajo o incrementos de salario. La violencia organizada a veces por la UGT, sobre todo bajo líderes como Perezagua, tuvo como contrapunto la de los patronos, que no dudaron en ocasiones reclutar grupos de matones que se enfrentaran a los piquetes. Como consecuencia, la tensión social sufrió un incremento cuyo principal escenario fueron las ciudades industriales, aunque no faltaron tampoco los problemas en las zonas agrícolas.

¹⁵⁴ Montero, Feliciano y Tusell, Javier. “*Historia de España. El regeneracionismo borbónico y la crisis del parlamentarismo. (1898 – 1923)*”. Madrid, Ed Espasa Calpe, 2004. pp 351.

7.3. EL PROBLEMA DE LA PRODUCCIÓN.

7.3.1. Las instalaciones.

La plena posesión de las instalaciones de La Sagrera no llegaron hasta finales de 1910, fecha en la que expiró el contrato del antiguo inquilino. A estas alturas ya estaban funcionando los talleres de París. Ya hemos visto como Damián Mateu, agobiado por los problemas de producción, había hecho cuanto estaba en su mano para lograr un traslado rápido y eficiente a la nueva fábrica, con planos, compartimentaciones, etc. De este modo, se pudo hacer la mudanza a una velocidad asombrosa, en tan solo dos meses. La apertura de la fábrica en Levallois – Perret obligó también a un cambio en los mandos técnicos, debido al traslado de Birkigt y algunos de sus pupilos más avanzados a París. Así las cosas, en la Sagrera quedaron David Dufour como director técnico y Santiago Pey como jefe de talleres. Sin embargo, las prisas no suelen ser buenas, y la instalación de los mecanismos de fuerza llevados a cabo por la Compañía de Construcciones Mecánicas y Eléctricas de Barcelona comenzó pronto a fallar. El 8 de julio se produjo la primera avería en una gran máquina de vapor que movía todo el taller.

Con la primera inspección fue suficiente para constatar que iba a ser necesario sustituir muchos componentes, por lo que se vieron obligados a alquilar varios motores eléctricos de 15 y 20 HP, a razón de 50 pesetas mensuales. En aquellos años la instalación de redes eléctricas corría de manos de particulares, y dependía obviamente de la rentabilidad. Por ello, las grandes fábricas empleaban para mover su maquinaria bien grandes sistemas de poleas, bien energía eléctrica propia. En ambos casos, la mayoría de las veces era necesaria la instalación de enormes motores de vapor, o un conjunto de motores de gasolina que bien movieran directamente las poleas que transmitían la fuerza a las máquinas, bien generaran electricidad.



Foto de los nuevos talleres de La Sagrera.

En cualquier caso, las averías de la maquinaria se fueron repitiendo a lo largo del año, obligando a frecuentes paradas de tornos, fresadoras, prensas etc, y ralentizando consecuentemente la producción, de tal modo que el 18 de septiembre el Consejo decidió demandar a la compañía instaladora, exigiendo daños y perjuicios.

7.3.2. La conflictividad laboral.

Desde el comienzo de este trabajo hemos reiterado que la Hispano-Suiza no era una empresa de alta conflictividad laboral. Sin embargo, y viendo la progresión de la lucha obrera en aquellos años, y el estatus que comenzaba a alcanzar la firma dentro de los constructores metalúrgicos, resultaba muy difícil escapar de la corriente reivindicativa.

Un buen ejemplo es el año 1910. Tras la tensión y el miedo sembrados por la terrible Semana Trágica, la violencia pasó a ser tónica general como modo de imponer las huelgas. Si en 1909 hubo en Barcelona 11 huelgas, con 987 obreros en huelga y 28.045 jornadas de trabajo perdidas, en 1910 la conflictividad se disparó, alcanzando las 43 huelgas, con 15.256 obreros en huelga y 854,692 jornadas perdidas¹⁵⁵.

La huelga de 1910 ya se ha descrito brevemente, pero afectó a la firma de modo drástico. Como podemos ver en la exposición que hizo Damián Mateu a la Junta General de Accionistas celebrada el 14 de abril de 1911¹⁵⁶:

“Con la mejor voluntad y apremiados por las circunstancias, como podéis suponer por lo que llevamos dicho, dispúsose este Consejo a estudiar la petición obrera, deseando vivamente hallar una solución; pues no se nos ocultaban los prejuicios enormes que habríamos de sufrir si la huelga continuaba

Bien pronto nuestro estudio hubo de ofrecernos muy palpable y categórico este desconsolador dilema: o nos negábamos a la petición y corríamos la suerte en una huelga, o habríamos de desistir para siempre de fabricar automóviles, cerrando nuestros talleres. Porque, aparte de que accediendo a las condiciones de carácter societario que se trataba de imponernos, quedaban la autoridad moral y el prestigio de los elementos directivos, completamente anulado y sin efectividad alguna, a merced del Sindicato obrero, la reducción de horas de trabajo sin alteración en los salarios, nos colocaba en una inferioridad tal respecto a la fabricación extranjera, realizada por operarios contratados a destajo en su totalidad, y aumentaba de tal suerte el costo de nuestra producción, que resultaba de todo punto ineficaz el margen protector consignado en el arancel aduanero de nuestra patria”.

Previsor y prudente, Mateu había encargado estudiar el coste de cualquier bastidor de la competencia, su precio en España tras pagar las correspondientes tasas, y el incremento de precios que hubiera supuesto aceptar las reivindicaciones con tal de volver a la actividad de inmediato.

Pero fabricar en España suponía un problema por muchas razones, algunas de las cuales ya hemos citado, como la ausencia de industria auxiliar e incluso de un productor

¹⁵⁵ Smith, Angel. *Red Barcelona: “Social Protesta and labour mobilitation in the twentieth century”*. Londres, Ed Routledge, 2002. pp 25

¹⁵⁶ *Libro de Actas de las Juntas generales de accionistas de la Sociedad anónima “La Hispano – Suiza – Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1911, pp 53 y 54

de metales adecuado. Sobre todo, abundando en lo que nos ocupa, era la ausencia de mano de obra especializada, y que la Hispano-Suiza hubo de suplir, como tantas otras empresas, con formación, cuyo coste al final venía a asumirlo la empresa. Frente a esta tesitura, en Francia o Gran Bretaña existía a estas alturas abundancia de mano de obra especializada, cuyo rendimiento superaba con mucho al de los españoles. Para incrementar la producción buena parte de los patronos galos además habían establecido contratos a destajo, es decir, por número de piezas terminadas o montadas, de modo que los trabajadores pusieran mayor empeño en la cantidad de elementos producidos o de bastidores terminados.

Los responsables de la Hispano-Suiza conocían perfectamente el tema, no sólo por su establecimiento en el país vecino, sino porque a medida que fue necesario incrementar la producción se contrató a obreros franceses – sobre todo – que con su oficio y conocimiento influyeran tanto en la cantidad de chasis construidos como en la formación de los nuevos obreros españoles contratados.

Ya hemos mencionado que una parte de estos obreros dejaron la fábrica al poco tiempo de iniciarse la huelga, para regresar a sus lugares de origen. Esto fue un problema dentro de la marcha de la firma. Pero sobre todo, como expuso Mateu:

“La consecuencia inmediata del planteamiento de la huelga con carácter indefinido, fue la anulación de varios de los pedidos de España y del extranjero que (...) apoyado en las condiciones de nuestros contratos habríamos podido combatir; pero que, como comprenderéis, no creímos prudente impugnarlas, entre otras razones, por la incertidumbre en que nos hallábamos acerca de la duración que podía tener el conflicto, y por ser muchos de tales pedidos procedentes de extranjero.

Otra consecuencia inmediata fue la suspensión de la organización de agencias y representaciones en el extranjero. Al conocer el estado de la huelga, ni las casas extranjeras tuvieron empeño en ultimar las agencias o representaciones que habían solicitado, ni nosotros, que ignorábamos cuando ni como acabaría la situación anormal creada, y que no nos sea dado, por tanto, contar con una producción segura, pudimos tener prisa en constituir aquellas agencias”¹⁵⁷

Concluyó Mateu la exposición de los problemas de 1910 con un dato suficientemente ilustrativo, como era el de que la reducción que sufrió la producción durante el año había sido de más de una tercera parte. Y eso, en un momento en el que los pedidos se habían triplicado.

Para Mateu, empresario avezado, la pérdida de ventas en una industria con apenas seis años de vida era intolerable, una verdadera sangría en el momento en el que se estaban jugando el futuro de aquella fábrica que con dificultades había sacado adelante, aportando incluso dinero propio más allá de lo natural. Así las cosas, tomó una decisión verdaderamente pionera y valiente: instalar una fábrica en Francia.

Las connotaciones y consecuencias de esta aparentemente precipitada medida las estudiaremos con más detenimiento en un próximo capítulo, pero lo cierto es que la Hispano-Suiza ya estaba fabricando en Francia cuando se celebró la Junta de Accionistas de 1911. La larga huelga de los metalúrgicos fue, en buena medida, la responsable de esta aventura de “deslocalización”.

¹⁵⁷ Libro de Actas de las Juntas generales de accionistas de la Sociedad anónima “La Hispano-Suiza – Fábrica de Automóviles. Barcelona, 1911, pp 55.

A B C. SABADO 10 DE SEPTIEMBRE DE 1910. EDICION 1.ª PAG. 14.

Además, han entrado al trabajo, sin concesión alguna, 60 obreros de la mina *Montefuerte*, de Chávarri; 14, en el cargadero de la Diputación, en Ortuella, y 69 en la fundición de Ibarra, sita en ese mismo pueblo.

También se trabaja normalmente en otros pequeños talleres.

Bilbao 9, 5 tarde. Desde anoche reina efervescencia entre los elementos levantiscos de Arboleda y Reinaeta con motivo de haberse anunciado que se reanudarían los trabajos en las minas *Unión*, de Rivas.

Los representantes del contratista Iza, acompañados de un notario, se hallaban en la mina desde ayer.

A las cuatro de la mañana se ha tocado diana para la tropa, y a las cinco las fuerzas han acordonado la citada mina.

Poco después se personó un representante de Rivas, con notario.

El representante de Iza le requirió para que no ordenase el comienzo del trabajo sin permiso de aquél, y para ello invocó el contrato existente.

Como rodeaban la mina numerosos grupos de obreros, los representantes citados entraron en la oficina, que estaba custodiada por la tropa.

Una vez en el despacho, el apoderado de Rivas reiteró su propósito de reanudar el trabajo.

La representación de Iza protestó del "despojo violento que iba á hacerse de la maquinaria, ganado, herramienta y mineral extraído, perteneciente todo ello á su poderdante".

A pesar de esta protesta, el apoderado de Rivas dió orden de comenzar el trabajo, utilizándose el ganado para este efecto.

Ante el temor de un choque con los centenares de obreros que rodeaban la mina dispuestos á trabajar, el representante de Iza se limitó á hacer que se levantara acta notarial, en la que consignó la protesta de que en la mina se trabajaba con ganado, vía y material pertenecientes al señor Iza, y valuados en 400.000 pesetas.

Bilbao 9, 6 tarde. En este momento celebrara una reunión magna la Asociación de patronos mineros.

Se ha acordado nombrar una comisión para que visite al capitán general y le comunique, para los efectos de la ley, que conceden á los obreros un plazo de ocho días á fin de que vuelvan al trabajo en número suficiente, y que, si no lo hacen, transcurrido este plazo se declarará oficialmente, y por tiempo indefinido, suspendidos todos los trabajos mineros de la provincia.

LA NOTA DE LOS PATRONOS

Bilbao 9, 10 noche. La Asociación de Patronos mineros ha facilitado á la Prensa la siguiente nota oficiosa:

"Ayer se reunieron en junta general extraordinaria el Círculo Minero de Bilbao y la Asociación de Patronos mineros de Vizcaya.

El Círculo acordó felicitar á la Asociación de Patronos por su actitud en la presente huelga y nombró una comisión con amplias facultades para que, en unión de otra de la Asociación de patronos, adopte las resoluciones que crea convenientes.

La Asociación de Patronos ha acordado la expulsión del socio D. José Martínez Rivas, haciendo constar en acta el disgusto con que ha visto su conducta.

Los fundamentos para llegar á tal extremo son:

1.º Primero. Que D. José Martínez Rivas, director gerente de la Sociedad The Somoroostro Iron Company Limited y socio hasta ahora de la Asociación de Patronos mi-

neros de Vizcaya, olvidando deberes de solidaridad como asociado, ha rehusado cumplir los acuerdos y resoluciones de carácter general tomados por esta Asociación, y, más aún, el compromiso de honor aceptado por el dicho señor mediante la conformidad que prestaron sus representantes de aceptar y mantener la actual jornada de trabajo en las minas, de cuyo acuerdo se ha separado el Sr. Rivas, otorgando á sus obreros rebajas que fueron rechazadas y dificultando con ello gravemente el desenvolvimiento pacífico y ordenado del conflicto hacia la solución.

Segundo. Que no sólo ha significado el Sr. Martínez Rivas en la forma expresada su oposición á las resoluciones de esta Asociación, que en general aceptaron todos los asociados, sino que de manera especial y concreta ha demostrado su incompatibilidad con aquélla en dilema propuesto á su contratista Agustín Iza para que optase entre abandonar la Asociación ó dar por terminado el contrato de explotación de la mina *Unión*, propiedad de Rivas.

Tercero. Que la conducta de Martínez Rivas contrasta con el hermoso ejemplo de solidaridad y compañerismo dado por los asociados y hasta por personas y entidades extrañas á la Asociación, que han sabido postergar sus miras particulares al interés común, por lo que conviene sellar la unión y enaltecer esos sentimientos altruistas, reaccionando contra el precedente funesto y, por fortuna excepcional, sentado por Martínez Rivas, cuya conducta motivó la expulsión acordada al principio.

ACUERDOS DE LOS PATRONOS

La comisión mixta del Círculo minero y Asociación de patronos mineros de Vizcaya se reunió por la tarde, y visto que continúa la situación anormal en la zona minera, y considerando que es llegado el momento de que los patronos mineros adopten una actitud definitiva, usando de las facultades que le han conferido el Círculo y la Asociación y entidades adheridas, acordó:

Que si para el día 19 del corriente no cuentan los patronos con el número suficiente de obreros para recomenzar los trabajos y organizar los servicios debidamente, quedarán cerrados los trabajos hasta que los obreros, libres de coacciones, manifiesten su deseo de volver á ellos en las condiciones anteriores á la huelga.

De conformidad con este acuerdo, los patronos expondrán desde el lunes próximo en las respectivas oficinas, durante las horas reglamentarias, listas en las que podrán inscribirse los obreros que deseen volver al trabajo en condiciones iguales á las anteriores á la huelga.

Estas listas, seguirán abiertas durante toda la semana próxima, advirtiéndose que los patronos tendrán en cuenta el orden de inscripción, concediéndose 10 pesetas á cada obrero que se inscriba en los dos primeros días de la semana y continúe su trabajo hasta fin de Septiembre.

Caso de reunirse el número suficiente de obreros, al reanudar las tareas, darán cuenta diaria á la Asociación del resultado obtenido en sus respectivas listas, quedando á la resolución de la comisión el determinar, en su vista, si durante la semana ó el lunes 19 de Septiembre se reanudarán los trabajos.

EN BARCELONA

Barcelona 9, 12 mañana. Continúa sin solucionar la huelga de metalúrgicos.

Las impresiones son pesimistas, pues las casas Leidoux é Hispano-Suiza están disueltas á cerrar definitivamente si no acuden al trabajo el lunes.

Barcelona 9, 6 tarde. Esta tarde se reunirán los obreros metalúrgicos para tratar

de la huelga que vienen sosteniendo en las casas Ribiere é Hispano Suiza y Roblona.

En esta reunión se tratará de la contestación que á última hora de ayer tarde dieron los patronos á las bases que presentaron aquéllos.

En el caso de ser aceptadas las bases, se nombrará una comisión encargada de realizar los preparativos necesarios para plantear el paro general del oficio para el próximo lunes.

HUELGA GENERAL

Barcelona 10, 3 mañana. Los obreros metalúrgicos se han reunido y han acordado declarar el lunes la huelga general si los patronos no acceden á las peticiones indicadas en las bases presentadas.

EL CENTENARIO DE BALMES

LA INFANTA ISABEL EN VICH EXCURSION A RIPOLL

Lagarriga 9, 9 noche. A las ocho de la mañana salió la infanta doña Isabel con su séquito en el tren real.

Acompañaban á S. A. las marquesas de Nájera, el general Weyler, el gobernador civil, el ministro de Gracia y Justicia, el conde de Valle-Marlet y su hermana Gloria, el general Aranda y el alcalde de Vich.

El tren se detuvo en Manlieu, donde el vecindario aclamó á la Infanta y la obsequió con flores.

Al llegar á Ripoll, esperaban á la Infanta el alcalde, el gobernador de Gerona y casi toda la población.

El alcalde entregó á la augusta viajera un ramo de flores con cintas de los colores nacionales y leyó un discurso dándole la bienvenida.

En un coche se trasladó la Infanta al monasterio de Santa María.

A la entrada del pueblo se había levantado un arco triunfal, desde donde niños vestidos con traje regional arrojaban flores al paso de la Infanta.

A la puerta del monasterio recibió el rector del mismo á S. A., quien entró en el templo bajo palio y recorrió la iglesia, el claustro y la sacristía.

En esta última estancia se sirvió un *hunch* y firmó la Infanta en el álbum de visitantes ilustres.

EXPOSICION Y BANQUETE

De regreso en Vich, se inauguró la Exposición pecuaria, pronunciando un discurso el ministro de Gracia y Justicia y declarando estar abierto el certamen en nombre de la infanta doña Isabel.

Luego la Infanta visitó la casa donde murió Balmes, y la familia regaló á la augusta dama un autógrafo del insigne filósofo.

A las dos de la tarde asistió la Infanta á un banquete de 120 cubiertos en el Ayuntamiento de Vich, terminado el cual presenció la fiesta popular.

El vecindario aclamó á la Infanta con entusiasmo.

SALIDA PARA MADRID

Vich 9, 7 tarde. Al las cinco de la tarde salió la Infanta con dirección á Madrid, siendo objeto de una despedida cariñosísima.

Bajó á la estación un público numeroso, que llenó los andenes.

Hallábanse allí las autoridades, delegados de las Corporaciones, personalidades distinguidas y muchas señoras.

La Infanta revistó las tropas y se despidió cariñosamente de los presentes.

Al salir el tren el público la aplaudió y ovacionó con tal entusiasmo, que la In-

La amenaza de cierre patronal de la Hispano-Suiza tuvo eco en la prensa nacional.

Aún pudo tener consecuencias más graves. El ABC del sábado 10 de septiembre de 1910 anunciaba la decisión tomada por los patronos de la Hispano-Suiza y de la Leidoux de cerrar definitivamente las puertas de sus fábricas si no se normalizaba la situación el lunes día 12. Esta era una amenaza más o menos común, pero ahora sabemos que existió al menos la posibilidad de este cierre, y el traslado de la producción en pleno a Francia. Afortunadamente no se llegó a tanto.

7.4. CRECIMIENTO INTERNACIONAL. LA SUCURSAL DE PARÍS.

En septiembre de 1910, con varios meses de huelga a sus espaldas, Damián Mateu planteó la necesidad de abrir una fábrica en París. Textualmente, “*no una sucursal comercial, sino un taller de montaje y fabricación de determinados tipos de chasis*¹⁵⁸”. En noviembre el asunto estaba tan decidido que a primeros de mes ya estaba inscrita la firma en la Cámara Sindical de Constructores de Automóviles de esta ciudad. Mientras el consejero José Vilá y Marqués buscaba en la capital gala unas instalaciones adecuadas, Mateu viajaba a Madrid para poner al día del proyecto a los accionistas de la zona centro, fundamentalmente Francisco Aritio, el Conde de Romanones y el de San Román. Sin dar publicidad al proyecto, éste no tardó en hacerse público y notorio, con apariciones en la prensa francesa, lo que nos da una idea del prestigio logrado merced al esfuerzo que habían supuesto las participaciones deportivas.

En 22 de diciembre se reunió de nuevo el Consejo, con el fin de escuchar el informe del consejero José Vila. Este no sólo había encontrado un lugar idóneo para el proyecto, un antiguo depósito de tranvías en Levallois Perret que resultaría posible arrendar, sino que además sondeó la posibilidad de encontrar accionistas franceses, nombró un nuevo representante para la zona y supervisó el stand de la Hispano-Suiza en el Salón del Automóvil de París, en el que se expuso un bastidor del nuevo 45 HP tipo Alfonso XIII, además del coche de carreras de Zucarelli, el vencedor de las grandes pruebas.

A este respecto, las noticias eran buenas y malas, porque Hispano-Suiza había sido una de las grandes sensaciones del Salón, logrando una gran cartera de pedidos. Unos pedidos que continuaban sin poder atenderse.

En la reunión del Consejo del día 27 de noviembre se decidió la creación de una nueva sociedad radicada en Francia para la construcción de los coches en dicho país. A lo largo de esta reunión se estableció el modo de funcionamiento, con venta de patentes a la sociedad gala, y la fusión de los beneficios de ambas sociedades, así como el prorrateo de los mismos en función del capital de cada socio. La decisión era tan firme y las negociaciones estaban tan avanzadas que también se decidió la adquisición de materiales para fabricar lo antes posible los siguientes chasis:

100 del modelo 12 – 15 HP

50 del modelo 45 HP Alfonso XIII

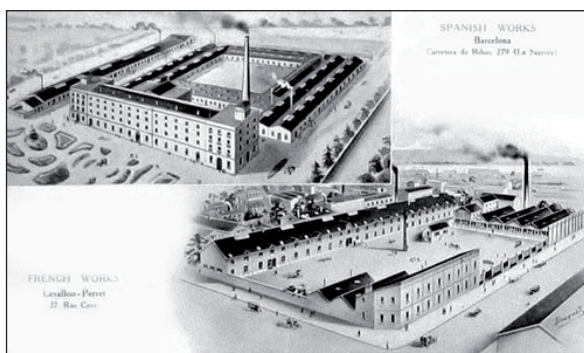
25 del modelo 30 – 40 HP

12 del modelo 25 – 30 Ómnibus

12 del modelo 15 – 20 Ómnibus

Para el 3 de noviembre se cursaron instrucciones a Birkigt con el fin de que se desplazara a París, dándole poderes para “*llevar a cabo una total y completa organización, dirección y administración de la sucursal que esta Compañía crea desde ahora en la ciudad de París*”. El ingeniero suizo decidió trasladarse acompañado de un equipo de gente de su confianza, formado por Pilleverdier, Dery, Olivier y Briges, a los que ya ha nombrado responsables de las secciones de talleres, puesta a punto, dibujo y pedidos, respectivamente.

¹⁵⁸ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza. Barcelona 1910. Tomo II pp 126.



Anuncios en el que pueden verse las dos nuevas fábricas de la Hispano-Suiza: La Sagrera y Levallois – Perret.



También Birkigt se llevó consigo el utillaje necesario para iniciar la fabricación inmediata de los chasis, aunque con instrucciones de construir duplicados en el menor tiempo posible y devolver los originales a Barcelona. A estas alturas ya se había adquirido maquinaria por valor de ochenta mil pesetas, con la que iniciar el trabajo.

La financiación de la nueva fábrica continuó siendo objeto de estudio y debate. El interés despertado en Francia por la Hispano-Suiza era tal que se desplazó a Barcelona M. Deschamps, un agente de diferentes capitalistas franceses con interés por invertir en la empresa. A lo largo de una reunión mantenida con Deschamps, este informó a los consejeros la posibilidad de suscribir acciones de la firma por valor de seiscientos o setecientos mil francos, a cambio de lograr las siguientes concesiones:

*“Los inversores que suscriban estas acciones tendrán opción a algunos puestos en el Consejo de Administración de la Hispano Suiza, y además a un control o fiscalización sobre la marcha y funcionamiento del organismo que se está creando en París, constituyéndose al efecto entre aquellos suscriptores un comité o delegación de esta Compañía en esa capital”*¹⁵⁹.

La capacidad de captar inversores franceses es una buena muestra del prestigio de la firma en Francia. Sin embargo, ni la sociedad creada en dicho país ni la original española contaría, de momento, con capital galo:

*“Sin embargo, tampoco la gestión de Deschamps, ni otras efectuadas posteriormente, llegarían a ultimarse en esta primera etapa de la sucursal, y es que, en el fondo, los españoles irían mostrándose cada vez más reacios a admitir la participación francesa”*¹⁶⁰

Esta actitud resulta comprensible vista la capacidad propia para financiar la aventura. A finales de marzo Birkigt regresó a Barcelona para informar de los progresos en la fábrica de Levallois – Perret. Todo el equipo había trabajado a marchas forzadas, y gracias a ello en tan temprana fecha se encontraban en condiciones de iniciar la producción. El ingeniero incluso presentó un exhaustivo plan de trabajo, con fechas concretas de recepción de materiales y entrega de bastidores, en el que se incluyen las primeras salidas de chasis, producidas el 15 de ese mismo mes.

¹⁵⁹ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza. Barcelona 1910. Tomo II pp 160.

¹⁶⁰ Polo García, Emilio “La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 200.

Serie	Chasis	Tipo	N ^{os}	Recepción de material	Entrega
80	25	15T	641-665	1 Febrero -15 Febrero -1 Marzo	15 Marzo -1 Mayo -1 Junio
85	25	45Cr	714-738	15 Febrero -1 Marzo -15 Marzo	1 Abril -15 Mayo -15 Junio
86	25	15T	739-763	1 Marzo -15 Marzo -1 Abril	15 Abril -1 Junio -1 Julio
87	25	12T	764-788	15 Marzo -1 Abril -15 Abril	1 Mayo -15 Junio -15 Julio
88	25	15T	789-813	1 Abril -15 Abril -15 Mayo	15 Mayo -1 Junio -1 Julio
89	25	45Cr	814-838	15 Abril -1 Mayo -15 Mayo	1 Junio -15 Junio -15 Julio
90	25	15T	839-863	1 Mayo -15 Mayo -1 Junio	15 Junio -1 Julio -1 Agosto
91	25	12T	864-888	15 Mayo -1 Junio -15 Junio	1 Julio -15 Julio -15 Agosto

Fuente: Emilio Polo “La Hispano–Suiza. Los orígenes de una leyenda 1904–1915”. Ed Wings & Flags

Con la sucursal funcionando y entregando bastidores, era hora de organizar otros aspectos, como el financiero. Tras haber desechado las opciones de crear una sociedad con capital mixto, relegando a fábrica gala a una mera sucursal, se decidió que el intercambio de recambios y componentes entre Barcelona y Levallois – Perret se haría cargando un cinco por ciento, “o sea, añadiendo a los artículos después de cargado el tanto por ciento proporcional de gastos generales, el tanto por ciento expresado”

Más interesante resulta el modo en el que se resolvieron los pagos y los cobros, que deja bien claro que se trata de una sucursal, y no de una fábrica independiente con capital galo, como tanto han defendido durante años los historiadores franceses.¹⁶¹

Tras un meditado intercambio de opiniones, se optó por decidir que “se efectuará en dicha capital (París) únicamente el pago de los materiales destinados a los talleres de la misma y los de los proveedores que los exijan; y en cuanto a los cobros, la casa de París efectuará asimismo los de los coches que la misma venda en dicha capital y en Francia

Tanto los referidos pagos como los cobros, los hará la sucursal de París sin tener caja propia, sino efectuando los primeros mediante los fondos que se remitirán oportunamente, previas las correspondientes no tas de vencimiento que deberán enviar a esta central con la antelación debida; y los segundos ingresando las cantidades que cobren en el banco en que se abrirá cuenta corriente a nombre de esta Compañía”¹⁶²

Así, para permitir el flujo del dinero, la Hispano-Suiza abrió dos cuentas en el Crédit Lyonnais, una en Barcelona y otra en Levallois – Perret, ingresando en la segunda una provisión de fondos de 50.000 francos.

Con esto quedaba establecido provisionalmente el funcionamiento de la sucursal, un método que en futuro habría de amoldarse a los cambiantes tiempos. Pero en el momento que estamos estudiando, resulta patente el deseo de control sobre la entidad en todos sus aspectos, y especialmente en el financiero. Hemos de considerar que ésta resultaba una apuesta arriesgada, toda vez que se trataba de una de las primeras iniciativas en el mundo del automóvil de expandirse mediante sucursales. Y más en el caso que nos ocupa, cuando Hispano-Suiza se instaló en el que continuaba considerándose primer país del mundo en el automovilismo, aunque Estados Unidos le hubiera sobrepasado en producción.

¹⁶¹ Badré, Paul. “Les automobiles Hispano – Suiza”. París, Ed Edijac, 1990.

¹⁶² Polo García, Emilio. “La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 202.

En julio Damián Mateu encabezó una comisión que se completaba con José Vilá y Adolfo Solá, enviado por el Consejo para estar al día de primera mano de los avances logrados en Levallois – Perret. El informe emitido a su regreso a Barcelona mostraba plena satisfacción por los avances logrados y el pleno funcionamiento de los talleres, que estaban cumpliendo el plan presentado por Birkigt de entrega de bastidores.

Por otra parte, la firma se encontraba sin representación en París desde el 8 de marzo, tras una orden cursada a Birkigt para que rescindiera unilateralmente el contrato con el Sr Sánchez, cuyas actuaciones habían sido tan poco afortunadas que el Consejo, en la carta enviada, instaba a “*dar incluso publicidad a la rescisión para evitar posteriores perjuicios a causa de su conducta*”¹⁶³.

La excelente impresión que Mateu se trajo de su viaje afianzó su confianza tanto en la honestidad como en la capacidad del ingeniero suizo, una confianza que se mostró como un valor imprescindible en los años siguientes. La primera prueba de ello fue la autorización para nombrar distribuidores desde la fábrica parisina a cualesquiera de las provincias de Francia, que le fue entregada por Mateu en persona en su siguiente viaje a París, en noviembre de 1911. Esta autorización fue rápidamente usada, en atención a las muchas demandas que ya tenía la marca, y muy pronto la firma Ravello de Tovar y H. entró a formar parte de las distribuidoras de Hispano-Suiza, junto a Anfré Girard Bonnet, M. Palous de Rodern en Avignon, y M. Kisler y Carton, en el departamento del Sena Inferior.

Restaurada la normalidad productiva, las peticiones de los vehículos Hispano-Suiza, cuya fama estaba creciendo a pasos de gigante, llegaron de todo el mundo, de modo que antes de cerrarse el año hubo también nuevos distribuidores internacionales: Álvarez y Cía en Méjico, M. Möller en Noruega, Cuenard et Cíe en Suiza, A.G. Broum and Co. Limited of London en Inglaterra, M. Richard en Bruselas, y Valentín Dutkevich en Rusia. Este último hizo un pedido de cuarenta chasis del tipo 25-30 HP Omnibús y ochenta y cinco de turismos 12–15 HP.

La red española también se extendió, con representantes en Zaragoza, Avilés, las Provincias Vascongadas, Navarra y Alicante. A la conclusión de este agitado año, estaba claro que la decidida actuación del Consejo de Administración encabezado por Mateu había dado excelentes frutos. La apertura de la sucursal francesa, además de permitir un desahogo en un momento crucial por el amontonamiento de pedidos, se unía ahora a la central de Barcelona incrementando decisivamente la producción. A ello se unía el establecimiento en el centro de un mercado claramente más dinámico y atractivo que el español, y las facilidades para exportar que desde allí se tenían.

La única faceta negativa de este despliegue fue el estancamiento temporal de la innovación. Con Birkigt centrado en el montaje de la nueva fábrica, los traslados y la organización, la gama no recibió mejora alguna. Por otra parte, tampoco existía una apremiante necesidad, toda vez que el Tipo 45Cr Alfonso XIII era uno de los mejores y más avanzados automóviles que podía adquirirse entonces.

¹⁶³ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza*. Barcelona, 1911, Tomo II, pp 142.

7.5. ALGUNAS INICIATIVAS NACIONALES AUTOMOVILISTAS.

A estas alturas, comenzando la segunda década del siglo, Hispano-Suiza era la única constructora española de automóviles consolidada. Para un país de occidente no dejaba de resultar sorprendente, habida cuenta que prácticamente todas las naciones, incluso países como Bélgica, Chequia o Hungría, contaban con al menos una firma automovilística.

En España, y pese a lo que se piensa generalmente, iniciativas no faltaron. No en la cantidad que a un país como el nuestro correspondería por tamaño, población y PIB. El mayor problema residió no tanto en el número de iniciativas como en la calidad empresarial de estas. La mayor parte de ellas carecían de un respaldo industrial y económico suficiente para siquiera arrancar. Y en muchos de ellos también se echa en falta un proyecto tecnológico de calidad como para sostenerse en el mercado.

Sin embargo, en este momento en el que nos encontramos, se estaban fraguando dos nuevas apuestas. Una de ellas corrió a cargo de Francisco Abadal, personaje del que hemos tenido ocasión de tratar, y que lanzó en 1913 su propia marca, en colaboración con la firma belga Imperia. El estallido de la Gran Guerra frustró el desarrollo de la marca.

La otra es Elizalde, y merece la pena detenerse un instante porque pese a sus muchos infortunios, lograría mantenerse como constructor de coches durante más de una década, y tras abandonar la producción de automóviles, continuó muchos años más como fabricante de motores de aviación.

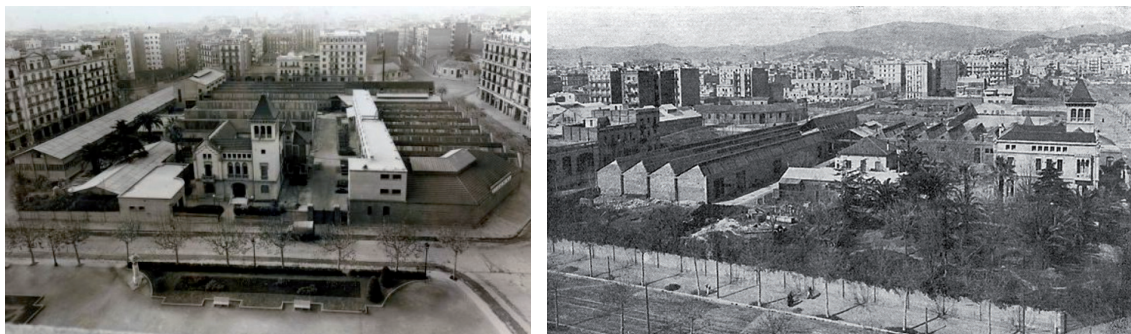
7.5.1. Elizalde

El 8 de enero de 1909 D. Arturo Elizalde Rouvier, en sociedad con su cuñado Rafael Biada Navarro y J. M. Vallet y Arnau fundaron la J. Valet y Cía, en unos talleres que el tercero tenía en Barcelona. El capital social era de 150.000 pesetas, y el objeto de negocio era la manufactura de componentes de precisión para automóviles, tales como rodamientos, válvulas, cigüeñales, etc, además de la representación en España de la conocida firma francesa Delahaye.

El alma de este negocio en realidad era Arturo Elizalde; descendiente de una adinerada familia catalana de origen francés, nació en Matanzas (Cuba), donde sus ascendientes se habían asentado y eran propietarios de prósperos negocios, además de impulsores de los primeros ferrocarriles. La Guerra de Cuba hizo que se trasladaran a París en la última década del siglo XIX, donde Arturo recibió una buena formación técnica, y comenzó a colaborar con la empresa automovilística Delahaye, de la que acabó siendo accionista. En 1894 se casó con Carmen Biada, barcelonesa y descendiente del promotor del ferrocarril Barcelona – Mataró, el primero en funcionar en España. Esta boda le vinculó a Barcelona, de modo que en los años siguientes vivió a caballo entre las dos ciudades. Hombre inquieto y apasionado



Arturo Elizalde y Rouvier, fundador de la Elizalde.



Instalaciones de la Elizalde. Sus dimensiones muestran la ambición del proyecto industrial.

del automóvil, historiadores como Joaquín Ciuró¹⁶⁴ aseveran que la fundación de J. Vallet tenía como objetivo final la producción de automóviles propios.

El 18 de julio de 1910 la firma experimentó un nuevo cambio, con la salida de José M^a Vallet de la sociedad y la entrada de otro de los Biada, Miguel. Es posible que en estas fechas Elizalde comenzara el desarrollo de su primer automóvil, aunque este no llegó a ver la luz hasta su presentación oficial en el Salón Internacional de Barcelona de 1913, bajo la marca Biada y Elizalde Tipo 11.

Este prototipo fue sometido a exhaustivas pruebas durante los meses siguientes. Paralelamente, Arturo Elizalde modelaba la fábrica a sus intenciones industriales, ya que su coche requería, para una buena rentabilidad, la producción en serie – no en cadena – y esto obligó a su vez a hacer importantes inversiones en maquinaria. Con el fin de reducir los costes, una parte de la producción se subcontrató con una firma belga de estampaciones, y con la firma Más – Bagá de Barcelona. En cierto sentido, el proyecto industrial de Arturo Elizalde resultaba más avanzado que el de la Hispano-Suiza, desde el momento en el que se proponía una fabricación en serie. En cuanto a la subcontrata de componentes esenciales, también la Hispano-Suiza tenía dependencia en algunos aspectos, como el de las fundiciones de mayor tamaño, aunque en la cabeza de Mateu ya rondaba adquirir unas instalaciones que permitieran mayor autosuficiencia.

En el aspecto técnico el primer modelo de Elizalde resultaba avanzado, aunque no rompedor. Montaba una mecánica de cuatro cilindros monobloque (todos los cilindros en un solo bloque), engrase a presión y una potencia de 15/20 HP que rivalizaba directamente con algunos modelos de gama media - alta de Hispano-Suiza.

Bajo el nombre de Tipo 20 comenzó la comercialización de la primera serie de Biada y Elizalde, siendo entregada la primera unidad el 19 de abril de 1914¹⁶⁵. Por desgracia, el estallido de la Gran Guerra y la invasión germana de Bélgica privó a Elizalde de uno de sus más vitales proveedores. Para solucionar tan grave problema, Elizalde, que siempre se caracterizó por su valentía empresarial y rapidez de reacción, adquirió e instaló una gran forja en los terrenos de la fábrica. El desembolso de esta instalación fue realmente cuantioso, hasta el punto de que los hermanos Biada se mostraron totalmente en contra, y abandonaron la compañía.

El 28 de abril de 1915 un Tipo 20 fue probado por el Rey Alfonso XIII, en compañía del Duque de Viana:

¹⁶⁴ Ciuró, Joaquín. “*Historia del Automóvil en España*”. Barcelona, Ediciones CEAC, 1994.

¹⁶⁵ Gimeno Valledor, Pablo. “*El Automóvil en España, su historia y sus marcas*”. Madrid, Ed Real Automóvil Club de España, 1993.



“El Rey dirigió el automóvil durante todo el recorrido, hasta Navacerrada, regresando de la excursión hasta el campo de Polo, en donde lo enseñó al infante don Alfonso. Mostróse tan complacido de aquel coche que el Rey felicitó efusivamente a sus constructores autorizándoles para que hicieran pública, si lo estimaban necesario, su personal opinión, estimulándoles para que ampliaran su fabricación a los bastidores para camiones de transporte, tan necesarios en España”¹⁶⁶.

El apoyo real no se quedó en meras palabras de aliento, ya que poco después adquirió uno de estos automóviles carrozado en coupé - landaulet¹⁶⁷, aunque a estas alturas ya no era un Biada y Elizalde, sino un Elizalde a secas. Efectivamente, tras la salida de los hermanos Biada, Arturo Elizalde refundó la sociedad el 21 de mayo de 1915, pasando a denominarse simplemente “Fábrica

Española de Automóviles Elizalde”.

Durante la guerra, y como veremos en Hispano-Suiza, la firma recibió la solicitud del ejército de desarrollar un motor de aviación capaz de rendir 100 CV a 2.000 metros. Pero mientras en Hispano-Suiza el desarrollo fue corto e intenso, en Elizalde el motor no estuvo preparado hasta 1917, y cuando quiso pasar a la serie llegó el armisticio y la cancelación de los pedidos. El motor Elizalde de aviación resulta también un ejemplo de ingeniería: un V8 con la V invertida y 8.000 cc, capaz de rendir 150 CV (un 50% más de lo solicitado) y cuyas pruebas en aviones Farman 11 del ejército fueron más que satisfactorias.

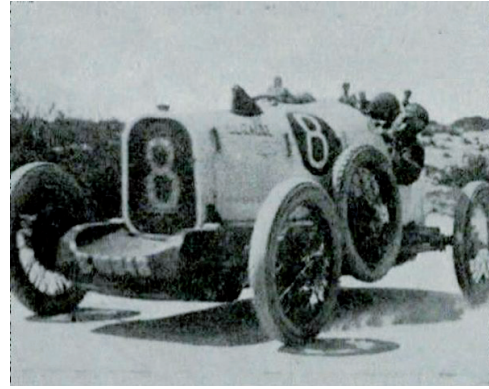
Tras el fracaso comercial del motor Elizalde no abandonó los propulsores aeronáuticos, una actividad que llegó hasta los años cincuenta. Pero el propósito inicial de Arturo Elizalde era en de construir automóviles, y se entregó por completo a la mejora de su modelo, de modo que durante la I Guerra Mundial lanzó el Tipo Super 20, una versión deportiva de su primer modelo. En el Salón del Automóvil de Barcelona se presentó una versión con freno en las ruedas delanteras, una innovación que muy pocos automóviles habían montado hasta la fecha. También llegó el Modelo Reina Victoria Eugenia, con mecánica de cuatro cilindros y 16/20 HP y suspensiones Cantilever.

Buscando dar la campanada, en 1921 Elizalde presentó el Tipo 48, en aquel momento el automóvil más grande del mundo. Su presentación en la Exposición Internacional de París causó un gran impacto, comprensible dado que la altura del capot delantero impedía que dos personas situadas a lados opuestos del coche pudieran verse. Impulsado por un monstruoso motor de ocho cilindros en línea y 8.143 cc, su rendimiento superaba los 180 CV, y no estaba exento de detalles arriesgados tecnológicamente, como la culata de bronce con cuatro válvulas por cilindro. Su precio exorbitante – 60.000 pesetas – hizo que sólo se comercializaran cinco unidades. Pero si comercialmente fue un fracaso, desde el punto de vista de la publicidad resultó un éxito, ganándose páginas y páginas en revistas y diarios de todo el mundo.

Arturo Elizalde buscaba alcanzar el prestigio internacional de sus vecinos, la Hispano-Suiza, aunque la firma protagonista de este trabajo lo había logrado a base

¹⁶⁶ ABC, 29 de abril de 1915, pp 18 y 19.

¹⁶⁷ Polo García, Emilio. “Alfonso XIII y el Automóvil”. Madrid, Ed. Cie SL Dossat 2000. 1996.



Desde sus comienzos Elizalde desarrolló una intensa actividad deportiva.

de un esfuerzo continuado durante muchos años, algo difícil de suplir con una presentación impactante.

Tras el Tipo 48 Elizalde lanzó una nueva serie de coches, denominada 51, en la que todos los motores iban dotados de culatas de bronce. El mayor era el 518, de ocho cilindros, seguido del 517, y el 513 para cerrar la gama por debajo. El 518 estaba dotado además de una caja de cambios con una reductora, de modo que el conductor disponía de ocho marchas adelante y dos hacia atrás. Aparecidos todos ellos entre 1922 y 1924, Elizalde buscó así remontar el descalabro que supuso la promulgación del Real Decreto 22/4/1922, una ley que en la práctica supuso el exterminio de buena parte de la industria automovilística española, al rebajar de modo considerable los impuestos de entrada a automóviles foráneos, a la vez que incrementaba notablemente las tasas de componentes y materias primas.

A pesar de las dificultades, la empresa iba razonablemente bien, tanto por las ventas en el extranjero como por la producción de motores de aviación. Desgraciadamente, Arturo Elizalde falleció en París, en diciembre de 1925, dejando la sociedad en manos de su esposa, Carmen Biada. Esta demostró ser una excelente administradora, que sorteó con habilidad las negociaciones para una concentración de empresas automovilísticas nacionales, la APTA (Asociación Productora y Técnica del Automóvil) en la que Elizalde era la que menos tenía que ganar y sí mucho que perder. Harta de los quebraderos de cabeza que el automóvil le había dado desde el mismo arranque de la empresa, y vista la excelente venta de motores de aviación, Carmen Biada dio un paso definitivo en 1928, abandonando la producción de automóviles. Tras muchos avatares, que incluyen una nacionalización, hoy lo que fue Elizalde fabrica las furgonetas Mercedes – Benz.

Elizalde logró un moderado éxito, pero nunca alcanzó los niveles de ventas y de prestigio de la Hispano-Suiza, pese a que en cierta manera siguió sus pasos: las innovaciones tecnológicas estuvieron presentes durante

AUTOMÓVILES

„Elizalde„

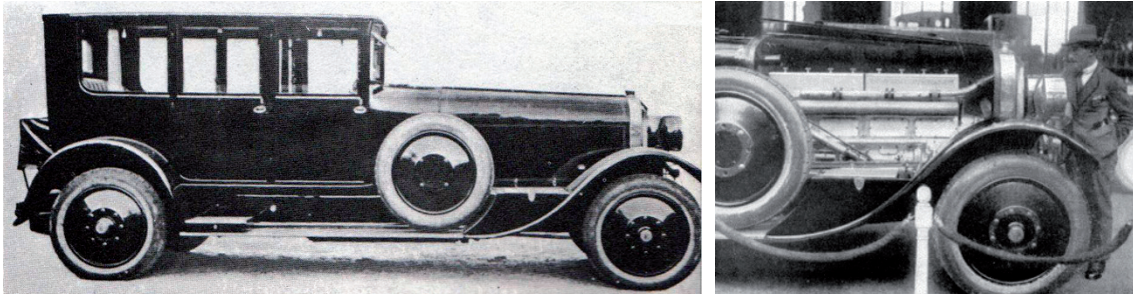
La excelencia de los automóviles **ELIZALDE** proporciona a esa marca el ser la única sin stock disponible de coches para vender

Toda la producción fabril de la casa **ELIZALDE** es adquirida por las personas que necesitan un **automóvil fabricado exclusivamente en España**, seguro y de confianza

Los coches que se presentarán en el **Salón Automóvil de Barcelona** confirman esa excelencia y pueden ser estudiados desde ahora en el **Salón de Exposición de la casa ELIZALDE**

Los nuevos precios interesarán a las personas que lo soliciten

A. ELIZALDE
 PASEO DE SAN JUAN, 149
 Telef. 921 G. Apartado de correos 424
BARCELONA



Dos fotos del Tipo 48 Super Cumbre, el automóvil más grande del mundo en aquel momento.

toda su existencia, aunque ninguna fue verdaderamente revolucionaria. También logró numerosos triunfos en competición, pero tampoco tan importantes como La Copa de L'Auto. Y sus motores de aviación resultaron excelentes, pero llegaron a destiempo. Razonando la diferencia, veremos que en primer lugar Damián Mateu, alma empresarial de la Hispano-Suiza, tuvo claro desde el primer momento la necesidad de un respaldo financiero continuado, de modo que buscó un grupo de socios capaces de responder a esa necesidad. En el momento de su fundación Elizalde partía con un capital de 150.000 pesetas, verdaderamente importante para la época, pero pensemos que Hispano-Suiza había nacido cuatro años antes con más del triple de capitalización, una capitalización además que se vio incrementada continuamente hasta el punto de que en 1909 era de 1.475.000 pesetas. La falta de estudios sobre Elizalde, tanto de la empresa como del personaje, impiden hoy que podamos pronunciarnos sobre si el empresario buscó socios, y si por el contrario prefirió mantener el esfuerzo y el control individuales sobre su empresa¹⁶⁸.

Otra diferencia importante podríamos denominarla “la oportunidad”, o la falta de visión de los sucesos inmediatos. Los dos ejemplos más claros son el mismo lanzamiento de su primer modelo – justo al estallar la Gran Guerra – y de su primer motor de aviación – justo cuando la Gran Guerra terminaba, y los excedentes de motores de aviación eran inmensos. Puede atribuirse esto, como algunos historiadores han hecho, a la “mala suerte”. Aunque otros lo achacan a una falta de atención a las señales del mercado y la sociedad, algo inadmisibles en un empresario. Sea como fuere, Elizalde fue a otra gran empresa de automoción española, cuyas cifras de ventas hoy tampoco son conocidas, pero que los estudios más pesimistas cifran al menos en muchos cientos.

7.6. EL HISPANO-SUIZA 15-45HP ALFONSO XIII

Todos los estudiosos y aficionados coinciden en señalar al Tipo 15-45 ó 45Cr Alfonso XIII como el más destacado de los automóviles Hispano-Suiza de este primer periodo. Si hasta entonces habían logrado merecida fama de automóviles robustos, bien contruidos y de aceptables prestaciones, el Alfonso XIII supuso saltar al escalón de los coches rápidos y a la vez fáciles de conducir.

Si indagamos sobre la historia del Alfonso XIII, para conocer su origen hemos de remontarnos a los primeros días de septiembre de 1909, cuando Zuccarelli subió Mont Ventoux con uno de los automóviles de la Copa de Cataluña equipado con un nuevo mo-

¹⁶⁸ Existe un trabajo inédito del periodista Manuel Garriga que aún no ha visto la luz, pero que sin duda revelará datos muy interesantes sobre una empresa realmente desconocida para la mayoría de los estudiosos.



Marc Birkigt y Charles Faroux probando el nuevo Hispano-Suiza Alfonso XIII adquirido por el periodista galo.

tor. Este propulsor tenía un diámetro de pistón de 80 mm, y era el prototipo de los nuevos motores con los que Birkigt estaba experimentando.

Para reencontrarnos con el Tipo 45 Cr más tarde, habrá que esperar hasta el 21 de junio de 1909. Por aquel entonces Francisco Aritio, representante de la marca en Madrid y hombre clave en el desarrollo de la Hispano-Suiza, solicitó uno de los coches de carreras, con el fin de lograr un nuevo éxito publicitario y comercial. La respuesta de la Hispano-Suiza llegó enseguida, ordenando *“el envío urgente a Madrid de la voiturette que se encuentre en mejor estado, entre las tres que corrieron en Boulogne – su – mer”*.

Aritio tenía la intención de presentarle este vehículo al Rey, sabiendo que este no se resistiría a la tentación de probarlo. Y así fue. Tal como estaba previsto, Alfonso XIII probó el coche y de inmediato encargó uno similar para su disfrute personal. Con el fin de incorporar a este automóvil todas las mejoras en las que Birkigt estaba trabajando, la entrega no se hizo hasta diciembre de 1909. Por aquella fecha, entre otros vehículos, salió de la fábrica la serie 68, denominado voiturette tipo 45 Cr (Carrera). Su número de bastidor era el 504, y sus cotas internas eran de 80 x 170. A nivel interno se le denominó Alfonso XIII, por su real destinatario.

Finalmente, tras la entrega y las manifestaciones de entusiasmo del Rey por las muchas virtudes de su coche, se solicitó y se obtuvo del Rey el permiso para denominar al nuevo modelo con el nombre con el que sería más conocido, Alfonso XIII. Esta denominación aparece oficialmente por primera vez en las actas de la Hispano-Suiza en la sesión del 1 de febrero de 1910, meses antes de la tercera de las ediciones de la Copa de Cataluña¹⁶⁹.

¹⁶⁹ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza. Barcelona, 1910, Tomo II, pp. 100.

Los triunfos deportivos, unidos a las magníficas características de los nuevos 15/20 y Alfonso XIII dispararon los pedidos de la fábrica. Y no ya, como era lo normal, entre la clientela española, sino por todo el mundo. Expertos como Charles Faroux, que adquirió por 7.000 francos el coche vencedor en Mont Ventoux, pasaron a engrosar las filas de clientes de la Hispano-Suiza.

7.6.1. Técnica en El Alfonso XIII.

Hasta la irrupción del Alfonso XIII los coches rápidos eran pesados, básicamente por estar dotados de motores muy grandes, y difíciles de conducir, porque el peso del motor estaba situado muy adelante, sobre el eje delantero. Birkigt logró una potencia de 45 HP con una mecánica de tan sólo 3.416 cc, que además impulsaba un conjunto de entre 550 y 800 kg, según versiones. Con ello logró una relación peso/potencia verdaderamente ventajosa respecto a la competencia.

Pero no sólo fue eso: al retrasar notablemente la posición del motor (40 cm respecto al eje delantero) consiguió un reparto de pesos excepcional, liberando al tren delantero de buena parte de su carga, y aligerando el manejo de la dirección, con lo que el conjunto ganaba en agilidad y facilidad de manejo. Ya no era necesario estar dotado de una gran fuerza física para conducir un automóvil rápido, una contribución que hizo al Alfonso XIII muy popular entre los “sportsmen” de todo el mundo.

El origen de los Alfonso XIII hemos de situarlo, precisamente, en los “*motores intensivos de fuego central*” desarrollados para los bólidos de la Copa de Cataluña. De estos propulsores afirmó la fábrica en 1910:

*“Han venido a señalar una nueva época en la construcción automovilística. Su gran potencia en pequeño volumen, alcanzando fuerzas y velocidades muy superiores a las conocidas hasta el presente por todos los motores de iguales dimensiones, la robusta sencillez de su mecanismo, el silencio absoluto en el que desarrolla su trabajo y la economía de esencia y lubricantes le han conquistado calurosos aplausos de la prensa deportiva”*¹⁷⁰

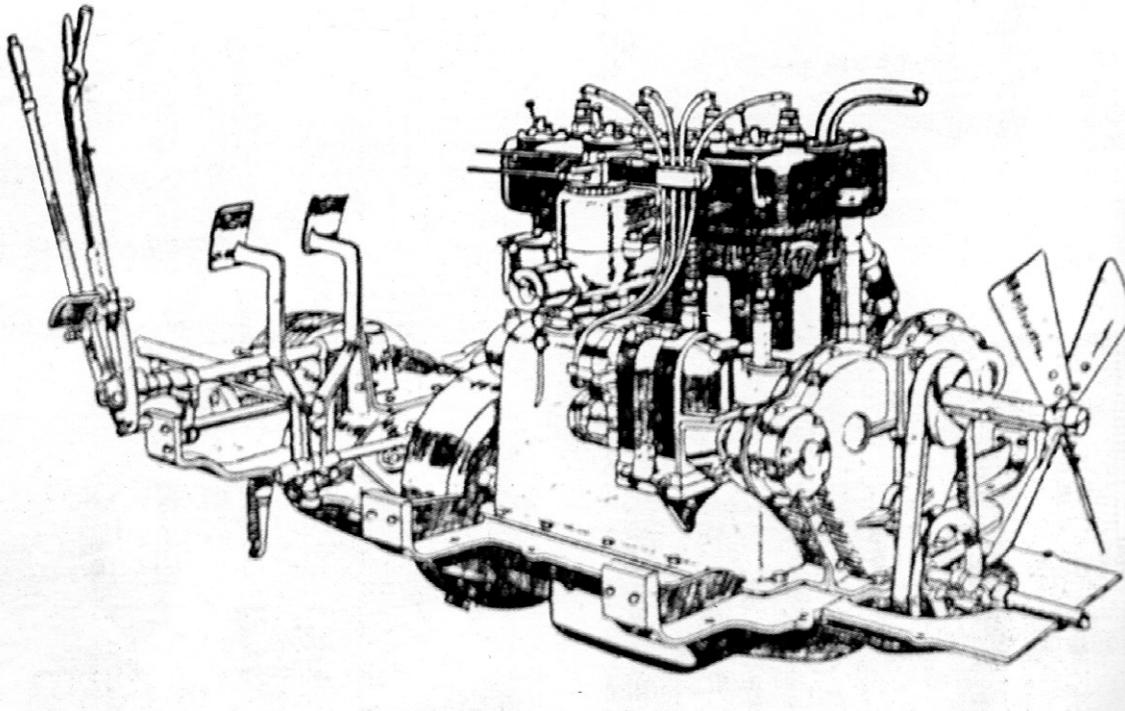
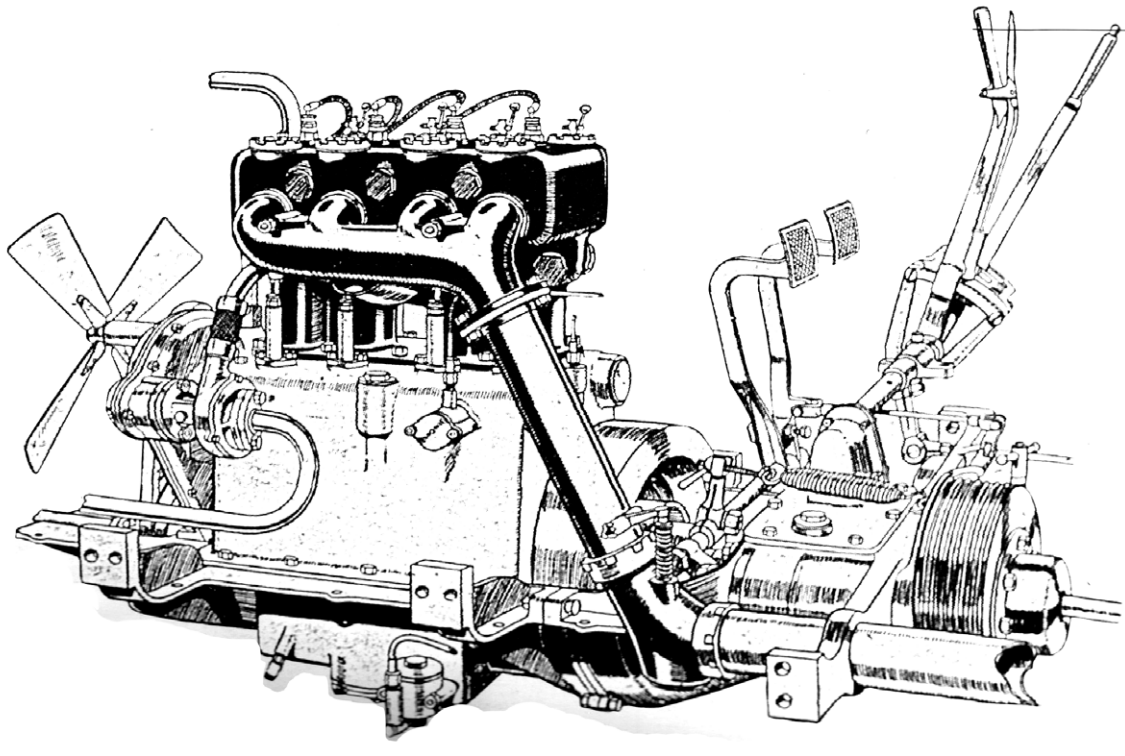
Y la verdad es que, siendo la propia fábrica la que elogiaba su producto, tampoco exageraban mucho. Pero quizá sea mejor que pasemos a una somera descripción de los propulsores “intensivos”, para poder calibrar mejor sus virtudes.

Se trata de un motor de cuatro cilindros monobloque, con cámaras de explosión en T, en el que las válvulas se sitúan paralelas a los cilindros, a la derecha la de admisión y a la izquierda la de escape, accionadas sendos árboles le levás ubicados en el cárter.

Al ser el bloque ciego, sin culata desmontable, para extraer las válvulas existen unos registros situados en la parte superior del bloque, cerrados por unos tapones de bronce roscados. Estos tapones son almenados en su parte superior (con almenas conforme a la llave específica para extraerlos) y tienen en el centro unos purgadores.

La disposición en T había sido empleada habitualmente por Birkigt en el diseño de anteriores propulsores Hispano-Suiza, excepto en el modelo 12/15 HP, así como los cárteres de aluminio y las bielas tubulares.

¹⁷⁰ Catálogo comercial del Hispano-Suiza Modelo 45Cr Alfonso XIII.



¿Qué aportaba el motor intensivo respecto a otros Hispano-Suiza?. En primer lugar, el bloque fundido en una sola pieza. Además, en este propulsor se incrementó la compresión cuando se aumentó la carrera, a la vez que se elevaba el régimen de giro. Para compensar el sobreesfuerzo, Birkigt adoptó el engrase a presión mediante bomba de paletas. Además, para este modelo desarrolló un ingenioso sistema para que el nivel del aceite fuera mantenido constantemente, gracias a una especie de boya que abría el depósito auxiliar de aceite (situado en el costado izquierdo del chasis) cuando era necesario. Todo ello se hacía necesario porque estos motores trabajaban con un nivel muy bajo de lubricante en el cárter.

La refrigeración es por agua, y forzada mediante bomba y ventilador. La alimentación se encomendaba a un carburador Hispano-Suiza de mandos verticales, que se regulaban desde el volante, el pedal del acelerador y el estrangulador del aire situado en el salpicadero.

Finalmente, y como en todos los Hispano-Suiza de aquellos años, la gasolina es empujada al carburador por la presión que se inyecta en el depósito con una bomba de mano ubicada en el “tablier”. Además, otra pequeña bomba acoplada al costado izquierdo del motor y movida por el árbol de levas se encarga de mantener la presión necesaria durante la marcha. Este sistema se completa con una válvula reguladora y un manómetro.

Naturalmente, el Alfonso XIII o tipo 45 Cr no fue el único en montar un motor “intensivo”. Lo lógico era amortizar el gran esfuerzo, y por ello nació el pequeño 15/20 HP, con unas cotas internas de 80 x 130 mm, y una cilindrada de 2.614 cc. Este motor resultó extremadamente provechoso, ya que además de emplearse en varias versiones de automóviles, también se montó en camiones, ómnibuses e incluso se construyó una versión marina destinada a embarcaciones. Su aparición fue anterior a la del Alfonso XIII, y tuvo una importante difusión comercial. Se trata de un propulsor especialmente fiable, con un rendimiento muy superior a la media de la época.

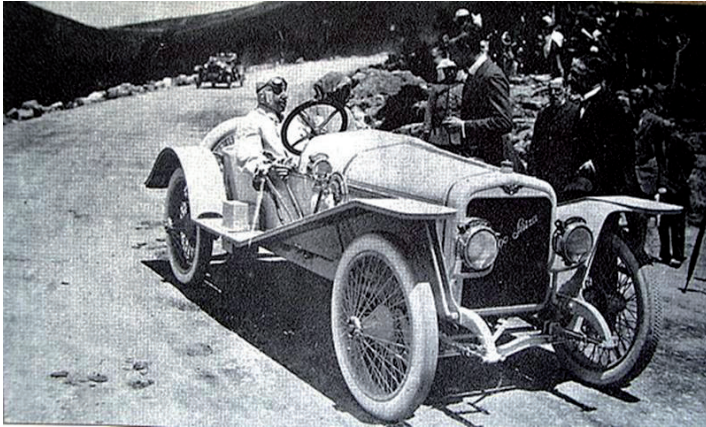
El segundo, y mucho más trascendente, es el ya mencionado y descrito Alfonso XIII, o tipo 15-45 HP. Sus cotas internas eran de 80 x 170 mm, y cubicaba 3.414 cc. Respecto a propulsores de otras marcas, y en el segmento en el que se ubicaba este modelo, contaba con una cilindrada realmente modesta. Pero a cambio, Birkigt había logrado aumentar notablemente la relación CV / litro, a la vez que también se obtenía así una mejor relación peso / potencia del conjunto.

Los primeros Alfonso XIII, aparecidos en los catálogos Hispano-Suiza, tenían una carrera de pistón de 170 mm, una distancia entre ejes de 2.400 mm, un peso (sin carrocería) de 550 kg y unas medidas de neumáticos de 810 x 90. Destacamos estos parámetros porque fueron precisamente los que variaron en la segunda variante, aparecida en 1911. En estos otros Alfonso XIII la carrera se incrementó hasta los 180 mm, la distancia entre ejes hasta los 2.260 mm, el peso llegó a los 750 kg y la medida de los neumáticos creció hasta 815 x 105.

En 1912 apareció otra versión más denominada “chasis largo”, en la que de nuevo estos parámetros fueron revisados, resultando la distancia entre ejes de 3.000 mm, el peso de 800 kg y la medida de los neumáticos de 820 x 120. La velocidad máxima se situaba por encima de los 100 km/h, es decir, que era un auto realmente rápido para su categoría.

7.6.2. Consecuencias comerciales del Alfonso XIII.

Deportivamente, los Alfonso XIII lograron importantes victorias, sobre todo en manos de particulares. Casi podríamos decir que estos coches eran verdaderos “carreras – cliente”, y así, pilotos como Grua, Rivière, Crouy, Oscoz, Morales, Mariano Rojas, José Ciudad, etc, concurren a las carreras de Vilasar, del Guadarrama, de Boulogne, o de La Sarthe dejando el pabellón de la Hispano-Suiza bien alto, e incrementando su fama a nivel mundial. Los Alfonso XIII se vendieron en Francia, Alemania, Gran Bretaña, Estados Unidos, Australia, Rusia, Egipto, Japón... y un largo etcétera.



El Rey Alfonso XIII empleó asiduamente el Hispano-Suiza bautizado con su nombre.

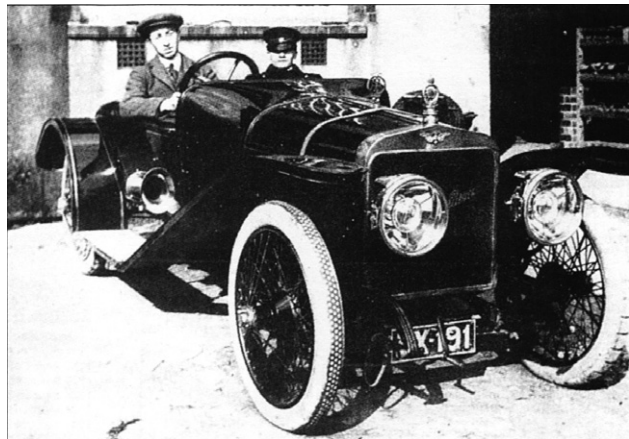
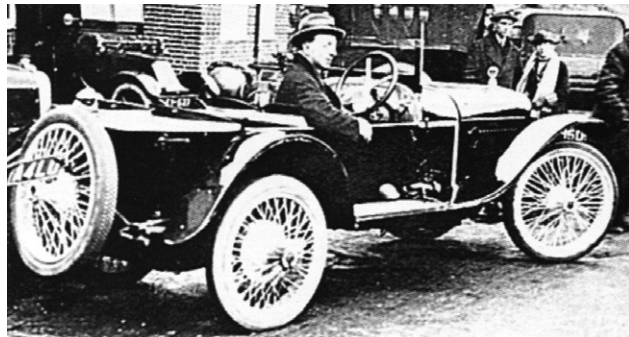
Los Alfonso XIII alcanzaron una gran popularidad, naturalmente en Francia, país en el que los aficionados sabían apreciar un buen coche, pero sobre todo acabó de abrir el mercado de los países anglosajones, vendiéndose un buen número en lugares tan lejanos como Australia.

Por desgracia, no sabemos exactamente cuántos Alfonso XIII en total fueron fabricados. Por los archivos

de la Hispano-Suiza española sabemos que en 1910 en nuestro país se vendieron 13 bastidores, incluyendo el destinado al Rey. Sin embargo, los archivos franceses se han perdido, así que podemos sumar las series 85 y 89, que sumaban 50 unidades, pero luego:

“No disponemos de datos concretos sobre los demás coches de este modelo que fueron construidos en los talleres de París hasta mediados de 1914, la única referencia válida es que, a partir de 1912, Barcelona designó para todos aquellos chasis los mil números comprendidos desde el 1.501 al 2.500”¹⁷¹

Es decir, que en el mejor de los casos estamos hablando de unas 1.000 unidades construidas, aunque a estos números hay que restar pequeñas series de los modelos 12-15 y 15-20 HP que también se incluyeron. Hoy puede parecer una cantidad pequeña, pero estamos hablando de un coche que tenía un precio entre las 14.000¹⁷² pesetas de la versión deportiva y las 11.500 del modelo ligero.



El modelo Alfonso XIII fue muy demandado en el mercado anglosajón.

¹⁷¹ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 502.

¹⁷² El tipo “Corto” o deportivo incluía en el precio una carrocería descubierta con dos asientos.

En aquellos años podía adquirirse un Panhard & Levassor 12/18 HP carrozado en torpedo cuatro plazas por 10.900 pesetas, si bien el modelo convencional más potente la marca francesa, el 28 HP, costaba 16.000 pesetas sin carrocería. Asimismo, el modelo 30 HP con motor Knigth alcanzaba las 19.500, también sin carrocería¹⁷³, y ninguno de los dos alcanzaba de lejos las prestaciones del Alfonso XIII.

Hemos elegido Panhard & Levassor por ser una de las marcas más prestigiosas y con mayor trayectoria del mundo del automóvil en aquellos años, de modo que ilustra perfectamente la posición que Hispano-Suiza había logrado. En resumen, más calidad y mejores prestaciones por menos dinero.

Así, Hispano-Suiza se había situado claramente un paso por delante de la mayor parte de sus competidores, alzándose como una de las primeras preferencias entre los aficionados más pudientes.

¹⁷³ *ABC, Sports y Turismo. Suplemento Ilustrado*. Madrid, 28 de junio de 1912, pp 6.

8. LA SUCURSAL DE PARÍS

Marc Birkigt y su equipo habían hecho un excelente trabajo para poner en marcha la factoría de Levallois – Perret en un tiempo récord. Pero como pudo constatar, el coste de este sobreesfuerzo del suizo se plasmó en una paralización de la investigación y desarrollo en la técnica de la firma. Damián Mateu no tardó en hacer llegar al resto de los accionistas su preocupación por este hecho, y como era costumbre en él, tras detectar y problema y trasladarlo a sus socios, puso sobre la mesa una solución.

En realidad confiaba en Birkigt ciegamente en cualquiera de las facetas que este pudiera desempeñar, pero tenía claro que aquella que más beneficios podía aportar a la empresa era la de ingeniero. Así pues, propuso el nombramiento de un administrador que librara de la carga administrativa a Birkigt. Como era costumbre en Mateu a la hora de exponer sus planes, ya había meditado buena parte de los pormenores del mismo, de modo que la persona elegida para tal función también tenía ya cara y ojos: se trataba de Jean Lacoste, padre del que más tarde alcanzó la fama como camisero.

Lacoste había entrado en contacto con la Hispano-Suiza en la primavera de 1911, al solicitar los derechos de fabricación de una bomba de inflar neumáticos que había patentado Birkigt. El francés tenía por entonces un importante y próspero negocio dedicado a los accesorios del automóvil en el Boulevard de Strasbourg, en París. Durante las sencillas negociaciones para la cesión de la patente Mateu tuvo oportunidad de estudiar a este afable empresario, y sus muchas virtudes quedaron fijadas en su cabeza. No se olvidó de él, pareciéndole idóneo cuando quiso hacerse con los servicios de un administrador, de modo que en la Junta General de Accionistas, incluso tenía calculado una remuneración de 25.000 francos, repartidos entre un sueldo fijo que sumaba 12.000 y una participación en los beneficios de la empresa hasta alcanzar el total de la suma.

Dado el visto bueno de los accionistas, se comisionó a los consejeros Vilá y Solá para que preparasen un contrato y trasladaran la propuesta al señor Lacoste. Como había previsto Mateu, la negociación fue miel sobre hojuelas, y los contratos finales se firmaron en la sede de la Hispano-Suiza el 11 de enero, a las 12 y media de la mañana.

En el contrato se concedían amplios poderes al nuevo administrador, aunque con la habitual prudencia del Consejo de Administración, no la total libertad. Entre sus funciones se le concedía firmar la correspondencia, efectuar pedidos de materiales, librar recibos de cantidades a cobrar por ventas concertadas y librar cheques de las cuentas corrientes en los bancos donde hubiere saldos acreedores. Por otra parte, no le estaba



Jean Lacoste departiendo con Marc Birkigt.

permitido librar letras ni aceptarlas, ni firmar pagarés¹⁷⁴. En resumen, podía administrar los recursos de la factoría establecida en Francia, pero no incurrir en compromisos financieros más allá del líquido disponible, de modo que le resultaba imposible, por así decirlo, endeudar a la entidad.

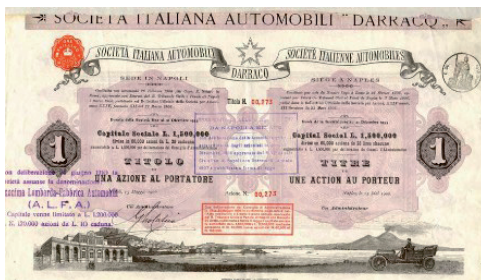
La rapidez en la contratación de Jean Lacoste es un claro síntoma del crecimiento que estaba experimentando la Hispano-Suiza en Francia. Apenas un par de meses más tarde, a finales de marzo, el Consejo hubo de aprobar la compra de una importante partida de maquinaria por importe de 100.000 pesetas, y antes de acabar el mes siguiente, enviar 200.000 francos para hacer frente a diferentes pagos, en buena parte de materiales¹⁷⁵.

8.1. PRECEDENTES EN EL MUNDO AUTOMOVILÍSTICO

La creación de fábricas sucursales en países foráneos es hoy la más habitual de las prácticas, tanto en la industria del automóvil como en otros muchos sectores. Pero ¿era tan habitual en la primera década del siglo?

En realidad no. Si nos centramos en la actividad automovilística de esta época resulta verdaderamente difícil encontrar antecedentes de la instalación de una sucursal

en otro país diferente al de origen. Lo habitual entonces era centrarse en la venta de licencias, una actividad que como hemos visto no desechó la Hispano-Suiza, y gracias a la que nacieron marcas como Daimler (la firma inglesa, proveedora de la Casa Real británica y hoy propiedad de Jaguar) o, por poner ejemplos más cercanos, la francesa Simca o la española SEAT.



La conocida firma Alfa Romeo nació como una sucursal de la francesa Darracq.

automóviles se remontan a 1896. Tras haber construido algunos vehículos eléctricos, comenzó a construir automóviles con licencia de León Bollée, aunque esta asociación apenas duró cuatro años, antes de que Darracq diseñara sus propias mecánicas y las pusiera en el mercado. En 1901 sus ventas se acercaron a las mil unidades, un verdadero hito en

Sin embargo, la idea de la sucursal no es original de la Hispano-Suiza, aunque la aventura española tuvo sus peculiaridades que la diferenciaban de otras. Una de las más impactantes, por audacia y velocidad de reacción es la de Alexandre Darracq, cuyos planes de expansión dieron diferentes resultados en distintos países. Alguna muy conocida, toda vez que la marca fruto del lance aún subsiste, es ALFA Romeo. Los orígenes de esta deportiva firma se encuentran en los ambiciosos planes de expansión de Alexandre Darracq, creador de la empresa automovilística que lleva su apellido. Darracq es una de las marcas pioneras más antiguas, cuyos primeros

¹⁷⁴ Libro de Actas del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza. Barcelona, 1910, Tomo II, pp. 180.

¹⁷⁵ Polo García, Emilio. "La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda". Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 223.

la producción de aquellos años, que lo situaban como el segundo mayor productor del mundo, tras De Dion Bouton¹⁷⁶.

El ambicioso Alexandre Darracq decidió ya por entonces saltarse todas las trabas que las fronteras suponían a sus planes de expansión, de modo que en 1902 firmó un acuerdo con los hijos del pionero germano Adam Opel para construir en Alemania los Opel-Darracq. Para 1905 el punto de mira del empresario galo fue Gran Bretaña, donde fundó la Darracq Company Ltd con un capital social de 650.000 libras, con participación de J.S Smith-Winby, quien ya había aportado capital para el crecimiento de Darracq en Francia.

Al año siguiente se estableció en Italia, concretamente en Portello, a las afueras de Milán, la Società Italiana Automobili Darracq. Para ello contó con sus agentes en el país transalpino, Ernesto Werheim de Turin y Agostinelli de Roma, y con la aportación económica de Ugo Stella, un importante aristócrata de Milán. Esta nueva fábrica se planteó fundamentalmente para paliar la carencia de taxis que existía en dicho país, por lo que fundamentalmente se centraron en la producción de un los modelos 15/20 HP y 20/30 HP, considerados los más adecuados para esta función¹⁷⁷.

Los planes de Darracq no salieron como él tenía pensado; a pesar de lograr asombrar al mundo con la técnica de algunas de sus creaciones, como el fabuloso V8 que en 1906 logró alcanzar los 197,06 km/h, en 1909 sufrió una crisis de ventas que le afectó seriamente, y sus ventas en Italia cayeron de tal modo que decidió que su filial lanzara un coche adaptado al gusto italiano. Este esfuerzo apenas pudo paliar sus problemas, y en 1910 aceptó una oferta por la que un grupo de industriales lombardos se hicieron cargo de la empresa, que rápidamente fue transformada, con un nombre distinto A.L.F.A. (o Anónima Lombarda Fabbrica Automobili). Diez años más tarde se fusionó con la Società Anónima Nicola Romeo, dando lugar a Alfa Romeo.

En 1907, y con un capital de un millón de pesetas, completó su ambicioso plan de expansión abriendo unos establecimientos en Vitoria, bajo la Sociedad Anónima de

THE AUTOCAR. ADVERTISEMENTS. SEPTEMBER 20TH. 1902. 29

THE DARRACQ

VOITURE LÉGÈRE, 9, 12, and 16 h.p.

Why haven't Messrs. A. DARRACQ & CO. entered any Cars in the Crystal Palace Reliability Trials?

— Because Messrs. A. Darracq and Co. esteem their recent achievements in the latest Automobile events, **Paris-Vienna, Circuit des Ardennes, Welbeck,** etc., etc. prove pre-eminently their **Reliability and Durability**, combined with **Speed**, on the **Roughest of Roads** and the **Steepest of Hills.**

DEAUVILLE MOTOR RACES.
Hemery **FIRST** on a DARRACQ Voiturette, four seats, One Kilometre (1,093 yards) in 43 seconds.

THE ABOVE VICTORIES SPEAK FOR THEMSELVES.

Almost immediate delivery of our new 12 h.p. Car, with Panhard pattern bonnet, etc.

ONLY ADDRESS IN THE UNITED KINGDOM: **"AUTOMOBILIA,"**
A. DARRACQ & CO. (Great Britain), 532, Oxford Street (Marble Arch), LONDON, W.
Garage, Accessories, and Repairs. Telephone 1351, Paddington.

En 1902 Darracq contaba con una gama de tres modelos, varios triunfos deportivos en sus vitrinas y exportaba a toda Europa.

The Highest Type of Motor Car Construction
Standard the World Over

DARRACQ



**1907 SIX CYLINDER DE LUXE
TOURING CAR**

TWO NEW MODELS 40 AND 50 H. P.

40 H. P.—4 speeds, absolutely silent, starts from the switch; seats seven; two systems of ignition—jump spark and high tension magnets; most beautifully finished and upholstered. Price, \$9,000.00, with full equipment of headlights, side and tail lamps, horn and necessary tools.

50 H. P.—4 speeds, six cylinder 1907 touring type with the same general ideas as the 40 H. P., only larger cylinders and more speed. Price, \$9,750.00, with full equipment of headlights, side and tail lamps, horn and necessary tools.

The Widest Range of Speed With One Car and on One Gear is Only Possible With a Six Cylinder Darracq.

DARRACQ MOTOR CAR COMPANY
1989 BROADWAY, NEW YORK

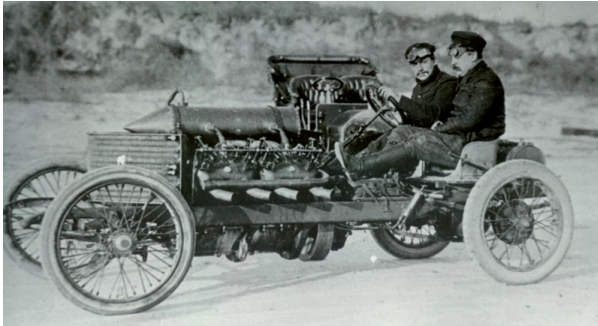
Licensed Importers under Selden Patent

Write to New York office for Booklet, explaining the Darracq System and list of events all over the world scoring Darracq victories. Whether you drive a Darracq or not, this information will be interesting.

En 1905 Darracq ya contaba con instalaciones en Gran Bretaña

¹⁷⁶ Georgeano, Nick. "The Beaulieu Encyclopedia of the automobile" Vol 1, London, Fitzroy Dearborn Publishers, 2000, pp 384.

¹⁷⁷ Hull, Peter y Slater, Roy. "Alfa Romeo", London, Ed Montagu Motor Book, 1964. pp 3



En 1906 un coche especial Darracq rozó los 200 km/h, estableciendo un récord mundial.

Automóviles Darracq, sin que existan datos concretos acerca de qué o cuántos vehículos produjo. Sólo que mucho más tarde fue vendida a la germana DKW y finalmente acabó en manos de Mercedes-Benz.

A estas alturas Alexandre Darracq se había desencantado de los automóviles, de modo que vendió su emporio automovilístico (que en 1910 llegó a ser el mayor productor de Francia) y se dedicó a los negocios inmobiliarios, sobre todo en la Costa Azul, a donde finalmente se trasladó.

Otro ejemplo de establecimiento de sucursales viene de uno de los grandes innovadores de la industria automovilística: Henry Ford. El audaz empresario de Dearborn se planteó ya en sus comienzos lograr la independencia económica de su país de origen, abriendo plantas en otros países que pudieran funcionar de modo autónomo. En 1904, un año después de fundar la Ford Motor Company en Detroit, Michigan, abrió otra planta en Walkerville, Ontario (Canadá). Las instalaciones comenzaron a funcionar el 17 de agosto, fabricando el Modelo C, del que produjeron 117 unidades en este primer año. La manufactura canadiense continuó creciendo en importancia, y sus cifras se dispararon con la llegada del Ford Modelo T¹⁷⁸.



En 1907 estableció una factoría en España, aunque se ignora si llegó a tener actividad.

La peculiar visión de Ford abarcaba mucho más que los coches, como ya hemos mencionado anteriormente. La planta de Canadá fue el primer paso de una expansión internacional que iba más allá, pues entre otras consideraciones Ford creía en el hermanamiento de los hombres a través del comercio internacional.

En cierto modo, para él su Modelo T era el vehículo que debía unir a los hombres, y apenas pudo, reanudó su expansión, abriendo otra planta en Gran Bretaña, concretamente en Trafford Park, Manchester, en 1911.

Para 1914 esa fábrica construyó 7310 unidades. En los años siguientes continuó su expansión, colaborando con FIAT en Italia, y para los años 20 abriendo nuevas plantas en Alemania, Australia, India y Francia. La importancia de Ford y su filosofía, en este aspecto, trasciende a la mera producción de automóviles, ya que para el resto del mundo y especialmente para los europeos encarnaba el sueño americano, y a través de sus coches difundía la democratización de los bienes de consumo y el estado del bienestar a través de estos. La aplicación de sus técnicas y teorías en sus fábricas de fuera de Estados Unidos, al igual que en su propio país, forzó en muchos casos una mejora del trato a los obreros por parte de sus competidores.

¹⁷⁸ Georgeano, Nick. “*The Beaulieu Encyclopedia of the automobile*” Vol 1, London, Fitzroy Dearborn Publishers, 2000, pp 570.

Tampoco España escapó a su influencia: En 1920 Ford se estableció en el Puerto de Santa María (Cádiz)¹⁷⁹, primero como mero taller de montaje. Allí se enviaban los coches por unidades mecánicas (motores, bastidor, etc), se montaban y distribuían. Todo apunta a la falta de mano de obra cualificada – a estas alturas continuaba siendo un problema para los industriales en nuestro país – este inicio para un empresario tan decidido como Ford. La planta andaluza, no obstante, tuvo una vida breve, porque en 1923 se trasladó a Barcelona, donde en 1929 finalmente se fundó una fábrica, bajo el nombre de Ford Motor Ibérica, que ha llegado hasta nuestros días, y en la actualidad pertenece a Nissan.

Como vemos, la maniobra de Damián Mateu no fue completamente original, ya que existen algunos antecedentes. Y sin embargo, resulta posible señalar algunas diferencias respecto a sus predecesores: comparando con el caso de Darracq, la expansión española se hizo con capital propio. La habitual prudencia del Consejo de Administración hizo de los

Attractive in Appearance

NOTHING has aroused such interest among car owners as the smart appearance of the latest Ford De Luxe Model, with bodies in two tones of satin finish lacquer. They refine the idea that good looks in a motor car are a matter of high price. The beauty of these attractive, low-hung cars, with steel bodies, is meeting with enthusiastic response everywhere.

The reliability of the Ford Car – so widely recognized – has long commended this car to your use. Now the attractiveness, added comfort and convenience of these improved body types make the Ford Car more than ever the desirable car to drive.

No other car can offer you so great a measure of value, because only through Ford facilities and the economies of Ford manufacturing methods is this possible.

Ford De Luxe Models include Five Ford Patent Wire Wheels, Five Balloons Tyres, Nickel-plated Bumpers front and rear, Step-Plate, Spotlight, Speedometer, Dashboard, Plate Glass Wings on Windscreen, and other advantages.

The completeness of Ford equipment on Standard and De Luxe Models, coupled with the low price of the car, sets a standard in motor car buying that is without parallel.

Ask your nearest authorized Ford Dealer for details of the Ford Extended Payment Plan.

Ford

MADE IN THE BRITISH EMPIRE

El establecimiento de una fábrica en Canadá permitió a Ford publicitar su Modelo T como “fabricado en el Imperio Británico”.

EL NUEVO FAETON

No hay nada que entusiasme al Ford Faeton por su bello diseño, sus líneas sencillas, su sólida construcción, su comodidad, su economía de explotación, su facilidad de manejo y su primer costo y mantenimiento.

FORD MOTOR IBÉRICA

(ANTES "FORD MOTOR COMPANY, S. A. E." - AVENIDA DE ICARJA, 140 - BARCELONA)

Sociedad Anónima domiciliada en Barcelona

Suscripción pública de 12.000 acciones de valor nominal de 500 pesetas cada una, al tipo de 125 % o sean **625 pesetas por acción**

ANTECEDENTES. - El FORD MOTOR COMPANY, S. A. E., se fundó mediante escritura pública en 26 de Mayo de 1920, con un capital de 500.000 pesetas, siendo su objeto producir, montar y vender automóviles FORD, camionetas y tractores, en España, Portugal, Italia, posesiones y protectorados españoles y portugueses, Chile y Marrocos Internacional. Por acuerdo de la Junta general ordinaria de Accionistas celebrada en Barcelona el día 28 de Junio de 1923, el capital de la Sociedad ha sido elevado a 15.000.000 de pesetas.

OBJETO. - Posee la Compañía actualmente un acantilamiento en Barcelona un edificio-fábrica que tiene una capacidad productora de 85 coches por cada día de 8 horas de trabajo. La Compañía tiene en su actual taller el diseño de los talleres de Depósito France y además gestión del Consorcio del Puerto Franco de Barcelona una laguna apropiada en la Zona Franca para una nueva instalación industrial. Con tal nueva fábrica podrá la Empresa beneficiarse de las ventajas que habrán de reportarle la utilización de construcciones directas marítimas y ferroviarias al servicio de la misma.

FORD MOTOR IBÉRICA ha adquirido derechos exclusivos de fabricación y venta, así como la utilización de fábricas, talleres, nuevos edificios y edificios para almacenar, chasis y camiones FORD, tractores FORD y agrícolas e industriales, motocicletas Lincoln, camiones y demás productos FORD, lo mismo que ciertos derechos, licencias y patentes para el extranjero de Europa Occidental y Latinoamérica, en relación con los anteriores, en las territorios a los cuales la Sociedad extiende su organización. El propósito principal de FORD MOTOR IBÉRICA adaptarse en España cuanto material para la construcción de automóviles y demás productos correspondientes en el objeto social sea posible. Ello será sin duda altamente beneficioso a la acción industrial española en general; también a las condiciones económicas del país permitiendo la exportación tal vez sustituida a otras organizaciones FORD establecidas en Europa.

CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA SOCIEDAD:

Lo componen los siguientes señores:

Mr. Edm. B. Ford, Presidente de la "Ford Motor Company" de Detroit, Mich., U. S. A.

Señor Dr. Domingo de Ochoa, Marqués de Gueñalla, Barcelona.

Señor Dr. Miquel de Marqués, Madrid.

Señor D. Juan de Maza, Barcelona.

Señor D. Juan de Maza, Barcelona.

Mr. Edm. B. Ford, Presidente de la "Ford Motor Company" de Detroit, Mich., U. S. A.

Señor Dr. Domingo de Ochoa, Marqués de Gueñalla, Barcelona.

Señor Dr. Miquel de Marqués, Madrid.

Señor D. Juan de Maza, Barcelona.

Señor D. Juan de Maza, Barcelona.

Mr. Edm. B. Ford, Presidente de la "Ford Motor Company" de Detroit, Mich., U. S. A.

Señor Dr. Domingo de Ochoa, Marqués de Gueñalla, Barcelona.

Señor Dr. Miquel de Marqués, Madrid.

Señor D. Juan de Maza, Barcelona.

Señor D. Juan de Maza, Barcelona.

Mr. Edm. B. Ford, Presidente de la "Ford Motor Company" de Detroit, Mich., U. S. A.

Señor Dr. Domingo de Ochoa, Marqués de Gueñalla, Barcelona.

Señor Dr. Miquel de Marqués, Madrid.

Señor D. Juan de Maza, Barcelona.

Señor D. Juan de Maza, Barcelona.

Ford

EL CIENT UNIVERSAL

Cuando todos van, Ford vuelve.

Cuando todos aumentan, Ford rebaja.

A pesar de la crisis mundial, a pesar de la carestía de materiales Ford sigue invariablemente su política de limitar sus precios en relación inversa al número de coches que vende. Esto es: a mayor venta, menor precio.

HASTA AYER NUESTROS PRECIOS ERAN:	DESDE HOY NUESTROS PRECIOS SON:	
	TRONCO 1.6 (CIVIL)	TRONCO 1.29 (CIVIL)
CHASSIS..... \$ 1.450 m/n.	\$ 1.350 m/n.	\$ 1.350 m/n.
VOITURETTE..... " 1.600 "	" 1.500 "	" 1.500 "
DOBLE FAETON..... " 1.700 "	" 1.600 "	" 1.700 "
COUPELET..... " 2.300 "	" 2.200 "	" 2.300 "
LANDAULET..... " 2.700 "	" 2.500 "	" 2.500 "
SEDAN..... " 2.900 "	" 2.700 "	" 2.700 "

COMPRE UN Ford NO PORQUE ES BARATO, SINO PORQUE ES BUENO

Ford Motor Company

ADMINISTRACION Y VENTAS PERÚ, 752 EXPOSICION Y VENTAS LAVALLE, 1702

Ford desembarcó en España en 1920, y posteriormente fundó Ford Motor Ibérica.

¹⁷⁹ Gimeno Valledor, Pablo. “El Automóvil en España: Su historia y sus marcas”. Madrid, Ed Real Automóvil Club de España, 1993, pp 399.

talleres de Levallois – Perret una especie de tanteo, un ensayo de lo que más tarde fue la gran factoría de Bois – Colombes. Evidentemente el capital empeñado fue importante para la época, pero no tanto como para que un fracaso, por otra parte improbable, hubiera supuesto un quebranto determinante para la Hispano-Suiza.

Respecto a Ford, la diferencia más palmaria son los métodos de fabricación y la elección de modelos concretos. Desde sus comienzos Ford había trabajado por la producción en serie, y por ello su catálogo resultaba limitado a un solo modelo y sus variantes industriales, aún más cuando hablamos de fábricas establecidas fuera de Estados Unidos. Sin embargo, y aprovechando la relativa facilidad que se daba en Francia para contratar operarios cualificados, la Hispano-Suiza continuó con su sistema artesanal de producir automóviles, y además decidió inicialmente producir toda su gama allí. Es más, dado que el ingeniero jefe se trasladó a la sucursal, una parte importante de los proyectos en marcha y de los sucesivos vieron allí la luz, algo prácticamente imposible ni en la Darracq ni en la Ford de aquellos años

8.2 LA SOCIEDAD FRANCESA EN 1912.

En plena “Belle Epoque” la sociedad francesa estaba en un momento especialmente floreciente. En estos años Francia había alcanzado una población de 39 millones de habitantes, un poco más que Italia (36.253.000) y casi el doble que España (19.850817), aunque Alemania, con más de 68 millones, casi la duplicaba.

A estas alturas, y tras un siglo de tiras y aflojas, el Imperio colonial francés se extendía por más de 10 millones de km cuadrados y 55 millones de habitantes de África y Asia, fundamentalmente, aunque con algunas posesiones en América y Oceanía también. Tras un periodo de aislamiento, por su enfrentamiento colonial con Inglaterra y el desprecio de los Zares rusos por la República, finalmente la amenaza germana había logrado estabilizar la posición Francesa en una alianza que vino a llamarse la Triple Entente.

Políticamente se consideraba a Francia un modelo, cuya constitución había inspirado en parte la del “nuevo Japón” y sus valores la revolución de los Jóvenes Turcos; Francia era la Patria de los Derechos del Hombre, y a estas alturas inspiraba en el resto del mundo un inmenso respeto, repuesto ya su orgullo del desastre de la Guerra Franco –Prusiana de 1870.

El excepcional crecimiento económico y el espectacular crecimiento industrial tuvieron un rápido reflejo en la sociedad, con un crecimiento desmedido de las ciudades. En 1911, 792 ciudades francesas contaban con más de 3.000 habitantes, sumando todas ellas 12.375.000 habitantes¹⁸⁰.

En cierto modo, Francia se alzó como la locomotora del progreso: un buen ejemplo es el automóvil, como ya hemos mencionado. Pero hay otros muchos, como la aviación; si los primeros en volar fueron norteamericanos, la mayor parte de los avances logrados a partir de ese hito de 1903 fueron franceses: Santos Dumont, Gabriel Voisin, Henri Farman, Hubert Latham son los nombres claves en el desarrollo de la aviación primigenia. Farman fue el primero en volar un kilómetro, Louis Bleriot fue el primero en sobrevolar el Canal de La Mancha y Roland Garros el primero en hacerlo sobre el Mediterráneo.

¹⁸⁰ Martínez Aina López, Emilio. “*El problema del suelo y la vivienda obrera en el socialismo normaliano. La perspectiva crítica de Maurice Halbwachs*”. Barcelona, *Scripta Nova* Vol VII, nº146, 2003.

La ciencia contempló los descubrimientos de Pasteur o de Pierre y Marie Curie, Labeuf dio su forma definitiva al submarino, Poincaré hizo contribuciones decisivas a la Teoría de la Relatividad, Carrel logró hacer trasplantes de venas, Henri Moisan aisló el flúor por primera vez y Georges Claude creó la bombilla de neón... El ansia francesa de modernidad no se limitaba a la ciencia y a la técnica: el fauvismo y el cubismo tuvieron su cuna en Francia, igual que el Art Nouveau. Muchos de los grandes artistas o científicos del mundo acudían a Francia en busca de mayor apoyo y posibilidades de crecimiento personal.

Los grandes movimientos sociales lograron decisivos logros para la clase obrera, que se consolidarían en las siguientes décadas. Frente al nacionalismo, el imperialismo y el militarismo surgieron voces como Jean Jaurès, precedente del pacifismo.

Toda esta agitación estaba abundantemente regada por la prosperidad económica: tras una caída espectacular entre 1908 y 1910, la remontada del PIB situó las cifras en Francia por encima de los 3.500 dólares por habitante. La renta per cápita subió en un año de 3.250¹⁸¹ dólares a 3.514, aún por debajo de la de Gran Bretaña (4.762) mientras la de países como España retrocedía de los 2.017 a 1.989 dólares¹⁸².

No es nuestra intención entrar a hacer un trabajo detallado sobre la población francesa en 1912. En general todos los autores, como E.P.Thomson, Hobsbawm, Villerme o incluso los materialistas como admiten mejoras respecto al siglo XIX, si bien en estas fechas el 53,2 % de la población apenas poseía el 2,5 % de la riqueza nacional. La antigua nobleza y la alta burguesía habían sido diezmadas por la Revolución, y existía un mayor reparto que, por ejemplo, en Inglaterra, donde 300 familias poseían 1.200.000 hectáreas de tierra, incluyendo los yacimientos mineros que en ellas se encontraban. Las profesiones liberales habían crecido en importancia, prestigio y número de personas que las ejercían. Un buen ejemplo son los médicos, de los que se pasó de 12.000 en 1886 a 20.000 en 1911. Surgió además con fuerza un nuevo segmento de clase media, de los grandes ejecutivos de banca y empresas, que gozaban de buenos salarios e imitaban en sus gustos y costumbres a la burguesía avanzada.

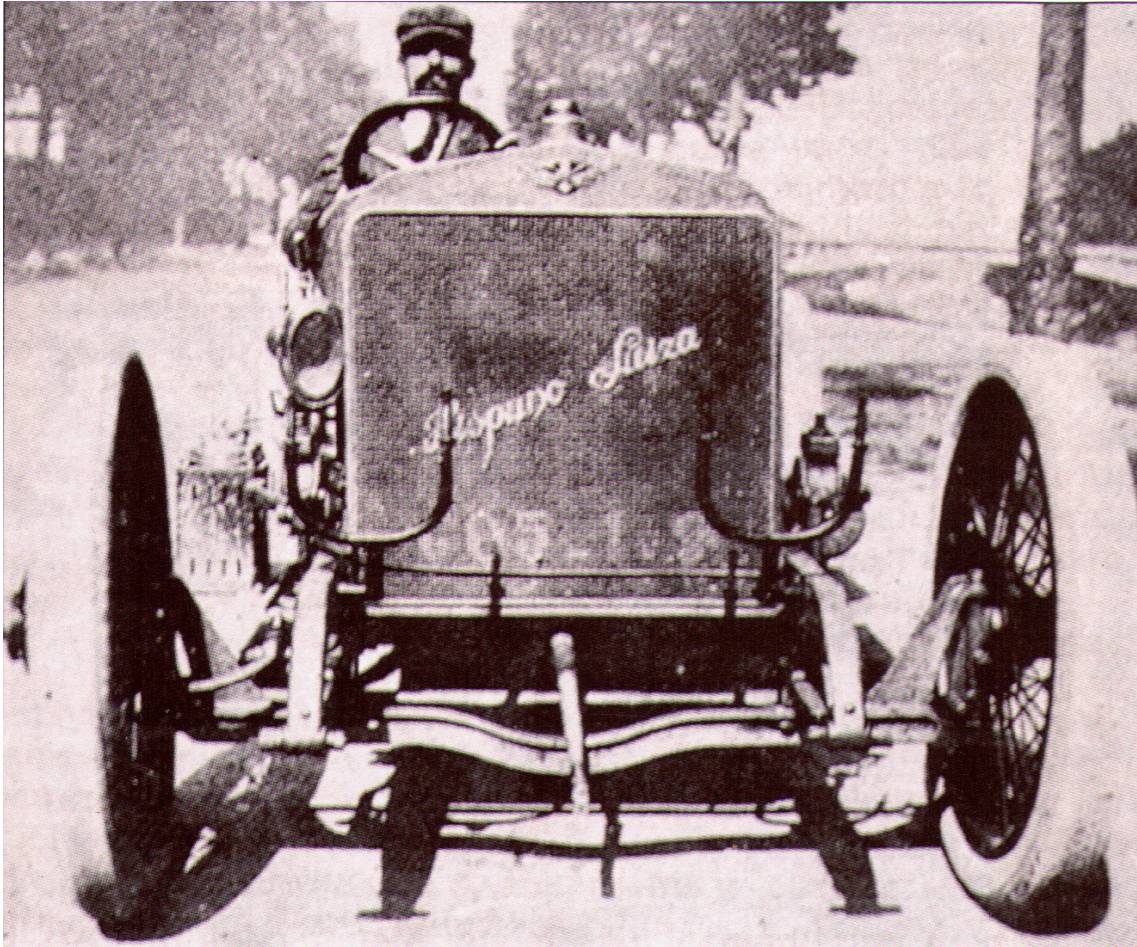
En resumen, Francia se encontraba en un momento de expansión económica y científica, impulsada por una sociedad que en su mayoría creía firmemente en el bienestar a través del progreso, de un modo claramente más decidido que el de las poblaciones de la mayor parte de sus vecinos. Esto hizo que el automóvil, los aviones y otros avances de la técnica fueran recibidos con entusiasmo y considerados un símbolo del triunfo del hombre, y recibieran un impulso trascendental para su desarrollo, crecimiento y consolidación.

8.2.1. Los conflictos en Levallois-Perret.

Pese a que el establecimiento de la Hispano-Suiza en Francia resultó desde el mismo comienzo todo un éxito, su singladura posterior no estuvo exenta de problemas. Los éxitos deportivos del pasado y sus trascendentes consecuencias comerciales animaron a todo el Consejo de Administración de la firma y a Birkigt en particular a continuar acudiendo a manifestaciones deportivas. La temporada se abrió con un nuevo triunfo del

¹⁸¹ *Monitoring the World Economy 1820-1992*, OECD, Paris 1995; *The World Economy: A Millennial Perspective*, OECD Development Centre, Paris 2001; *The World Economy: Historical Statistics*, OECD Development Centre, Paris 2003.

¹⁸² Dólar Internacional Geary – Khamis 1990.



El Hispano-Suiza a compresor de 100 CV .

equipo de Despujols en el mitin para lanchas motoras celebradas en Mónaco. En España, Dufour preparó tres coches tipo “Copa de Cataluña” para competir en la Copa de España, en Vilasar, logrando el triunfo tanto en la Copa del Rey como en la de España, gracias a los buenos oficios de José Ciudad.

En Francia, país donde más resonaban los éxitos automovilísticos, un Hispano-Suiza oficial pilotado por León Dorny venció en su categoría en la Subida en Cuesta de Sillé-le-Guillaume. El Consejo de Administración cursó entonces instrucciones a Birkigt para que preparara automóviles competitivos capaces de jugar un buen papel en el Grand Prix de l'Automobile Club de France, la carrera más importante en aquellos años. Paralelamente se envió a Luis Carreras a París para que entrenara junto a Pilleverdier y Dorny, los pilotos que formaban el equipo oficial de la casa.

El reglamento de la importantísima prueba, cuyo escenario era Dieppe, establecía racionales limitaciones en función del peso y la cilindrada, con un mínimo en el primer caso de 800 kg y un máximo de 1.100, y un cubicaje de 3.000 cc. Así las cosas, Birkigt comprendió rápidamente que una actualización de sus motores con cámaras de combustión en T no sería suficiente para estar a la altura. Se lanzó por ello a diseñar una mecánica completamente nueva, con un diseño atrevido que incluía la sobrealimentación por medio de un compresor de dos pistones. En un tiempo récord estuvo listo el prototipo, que en sus primeras pruebas arrojó unos datos alentadores, logrando una potencia cercana a los 100 CV, verdaderamente asombrosa para un motor de apenas tres litros en aquellos años. Por desgracia, las expectativas fueron pronto defraudadas por su alarmante fragilidad:

los problemas de cigüeñal, endémicos en los coches de carreras de la marca, aparecieron de nuevo, y las innovadoras cámaras de combustión, que continuaban siendo en T, pero sobredimensionadas, no aguantaban el sobreesfuerzo del compresor.

Las mejoras aplicadas no dieron resultados, y mientras se sucedían las pruebas, también los informes desalentadores que llegaban al Consejo de Administración. Finalmente, y a falta de quince días, los responsables de la Hispano-Suiza decidieron no tomar parte en la carrera.

Si bien los Alfonso XIII, en manos de particulares lograron en estos meses y en los posteriores algunos triunfos, el fracaso en el nuevo motor de competición tuvo consecuencias inesperadas a nivel interno, deparando graves problemas en la fábrica francesa.

El Consejo de Administración tuvo conocimiento de ellos tras la visita de Damián Mateu a Levallois-Perret, en julio de 1912. El 15 de ese mismo mes, Mateu expuso sus impresiones al resto del Consejo:

“(…) en aquella sucursal reinaba una completa desmoralización e indisciplina, existiendo profunda rivalidad entre los altos empleados antiguos y los modernos, lo cual le llevó a exponer su opinión con toda claridad al Sr Birkigt, haciéndole ver cómo á no ser por la casa de Barcelona, la fábrica de París estaría en la actualidad completamente arruinada por la desmoralización y descuido de toda la fabricación motivada principalmente por los estudios y preparación que las pasadas carreras exigieron.

Manifestó a dicho Sr que la sucursal de París debía supeditarse por completo a la fábrica de Barcelona, pues eran bien claros los resultados desastrosos de la libertad concedida a la fábrica de París, habiendo convencido las anteriores razones al Sr Birkigt hasta el punto de que él mismo pidió que el Consejo gire mensualmente una visita de inspección a aquella sucursal.

En cuanto a la rivalidad existente entre el personal antiguo y el moderno, manifestó el infrascrito Presidente que se ha levantado una cruzada contra el Sr Lacoste dirigiéndole gravísimos cargos, los cuales en su opinión no tienen fundamento, a pesar de lo cual y por ser un juicio sólo de impresión, suplica a todos los consejeros que procuren informarse particularmente de las gestiones de dicho Sr Lacoste¹⁸³”

La cuestión no resulta difícil de entender: una vez más el desarrollo técnico había absorbido por completo a Birkigt, a quien además nunca se pudo acusar de ahorrar esfuerzos, descuidando otros aspectos de la fábrica. Los nuevos cuadros de mandos, y seguramente el mismo Lacoste, vieron con preocupación este descuido, y sin duda de ahí surgieron los enfrentamientos. Para los más próximos a Birkigt, que siempre habían demostrado una fidelidad absoluta al ingeniero, debió parecerle intolerable la intromisión del administrador y los nuevos responsables, y reaccionaron de un modo inapropiado.

8.2.2. Las soluciones de Damián Mateu.

Quizá sea bueno subrayar que Marc Birkigt siempre gozó de la plena confianza de Damián Mateu, incluso en los momentos más difíciles. En los años venideros, a mediados de la década de los veinte, el desencuentro entre el Consejo de Administración y el inge-

¹⁸³ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*, Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 236.

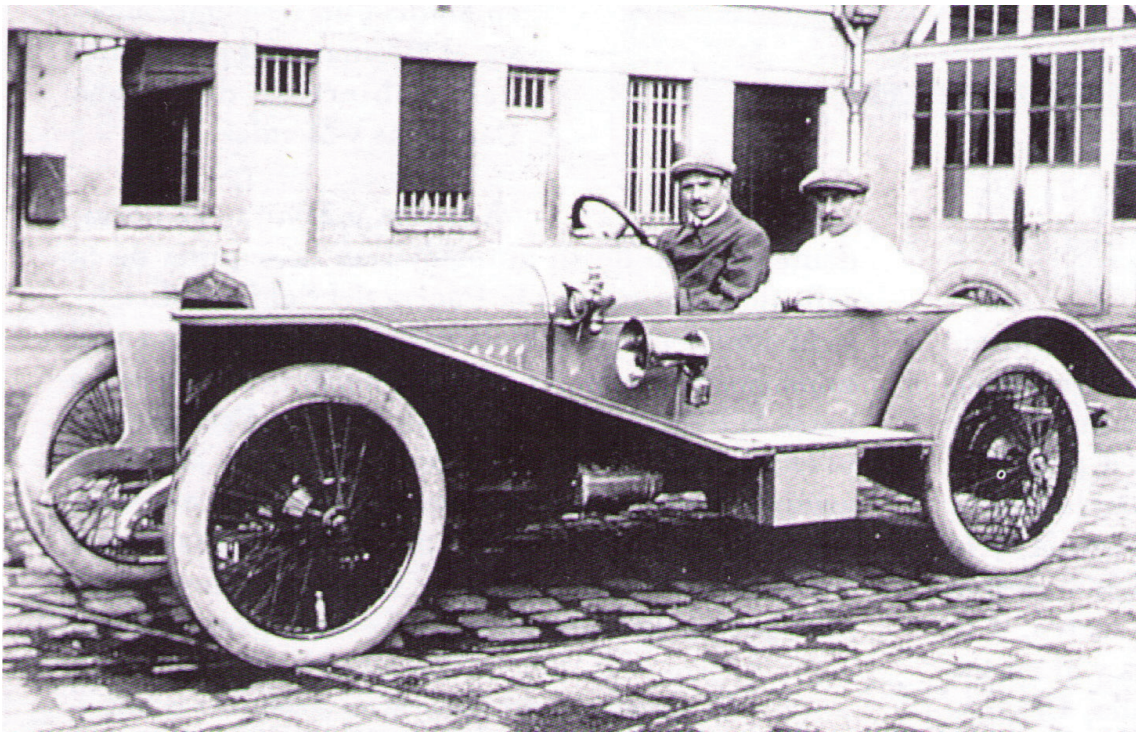
nero suizo estuvo cerca de provocar la ruptura entre ambas partes. Y ni siquiera cuando este parecía inminente Mateu renunció a convencer al suizo de su continuidad, logrando lo que parecía imposible.

Damián Mateu conocía muy bien a Birkigt, y sus muchas virtudes. Entre ellas su genio innovador, su inquietud intelectual, su impresionante capacidad de trabajo y su total entrega en beneficio de la Hispano-Suiza. En esta primera crisis entre la central y su sucursal francesa, a tenor de sus informes y las declaraciones al Consejo de Administración, no culpaba al suizo en modo alguno de mala fe, y sólo de abandono de algunos de sus deberes en beneficio de otros. Así se lo había hecho saber, de viva voz, y Birkigt comprendió perfectamente la situación.

Así, cuando Mateu cursó sus órdenes tanto de palabra como por escrito todo el personal de Levallois-Perret, con Birkigt al frente, acató las decisiones del Presidente sin el menor reparo y con la mayor diligencia. Los pequeños resentimiento, no obstante, aún debían producir algunas fricciones en la fábrica francesa, sin llegar a resultar alarmantes.

En realidad, como buena parte de las decisiones y disposiciones de Mateu, estaban gobernados por el sentido común. En primer lugar, y dado que aquella factoría se fundó para fabricar chasis, esa debía ser la primera y primordial función. Con los medios a su disposición, el mínimo aceptable de chasis mensuales construidos se estableció en cincuenta unidades. En segundo lugar se imponía establecer orden rápidamente tanto en la administración como en los talleres, para retomar un ritmo normal y fructífero de trabajo.

La investigación y desarrollo debía continuar, pero de tal modo que en ningún momento mermara de recursos materiales o humanos a la fabricación de los chasis comerciales. Una vez más el Presidente apostaba por la innovación, pero imponiendo prudencia y mesura para mantener los recursos financieros que, a fin de cuentas, permitían las pruebas y ensayos.



Las desavenencias entre Birkigt y Lacoste hicieron que el veterano Pillverdier se marchara. En su lugar contrataron a Louis Massuger. En la foto ambos sobre un Hispano-Suiza.

Dada la razón que había llevado a la Hispano-Suiza a Francia, consideró de vital importancia preparar adecuadamente la presencia de la firma en el Salón de París, y así cursó órdenes de que se prepararan varios chasis a tal efecto.

Buena prueba de la astucia de Mateu era que pese al descalabro que la preparación del GP de la ACF había causado, ordenó construir un bastidor del Tipo 45Cr pero más corto, y que este fuera empleado por conductores de la casa en cuantas pruebas deportivas locales fuera posible. De este modo mantenía el prestigio de la firma en competición, dado que el 45 Cr continuaba siendo un excelente coche, en tanto Birkigt desarrollara nuevos modelos más competitivos.

Sus siguientes disposiciones estaban destinadas a paliar las necesidades causadas por el desgobierno: en primer lugar, adquirir algunas máquinas que al parecer eran necesarias, y pagar las cuentas pendientes, especialmente las de poca importancia. Seguramente el carísimo desarrollo del nuevo motor había absorbido recursos de tal modo que el dinero disponible había impedido tanto la compra de maquinaria como la satisfacción de pequeñas facturas, que Mateu consideraba vitales para el prestigio de la firma, y la dificultad de cumplir desde Barcelona con los pequeños suministradores.

Para poner fin a la desorganización ordenó dar cuenta del personal administrativo que entraba y salía de la casa, y también remitir mensualmente a Barcelona un balance de la contabilidad, de modo que en Barcelona pudiera organizarse una contabilidad paralela y comparable. Por último, y tras un estudio de las posibilidades del mercado y de la capacidad de la fábrica, dio instrucciones de buscar un terreno que la firma pudiera adquirir, en las proximidades de París, con el fin de levantar una nueva y más grande fábrica, dado que el contrato de alquiler de Levallois-Perret estaba a punto de concluir, y no era deseable prolongarlo más allá de lo estrictamente necesario. Por supuesto, ni en éste mandado ni en ninguna de las decisiones de cierta importancia de la factoría debía tomarse medida o compromiso alguno sin consultar al Consejo, bien por correo, bien por telégrafo, si existía urgencia.

De este modo apaciguó el presidente los ánimos y encarriló nuevamente la marcha de la sucursal de París, convenciéndole además de que no bastaba el control ejercido hasta la fecha, debiendo reforzar éste con periódicas visitas de miembros del Consejo a la sucursal.

Llama la atención que en ningún momento hubiera reproches a Lacoste, y por ello hemos de inclinarnos a pensar que, tras revisar su albor, Mateu debió quedar satisfecho. El francés continuó en su puesto durante muchos años, ejerciendo un magnífico trabajo y demostrando cada día que una de las más sobresalientes cualidades de Mateu era la de saber valorar a la gente.

Hubo nuevos coletazos de esta disputa en la sucursal, cuando en noviembre, y con motivo de la adquisición de unos terrenos en París, Damián Mateu viajó de nuevo a la capital gala. Allí se encontró con nuevas rencillas, y con otros problemas como la marcha de los veteranos Pilleverdier y Dery. Afortunadamente, ambos fueron sustituidos por técnicos aventajados, concretamente Chapin y Massuger, destacando especialmente el último, que procedía de la prestigiosa Delaunay-Belleville y había trabajado a las órdenes del famoso ingeniero Barbaroux.

Lo peor era la guerra abierta declarada entre Lacoste y Birkigt, que evidentemente afectaba a cada sección de la fábrica. Birkigt acusaba al francés de una gestión poco escrupulosa mientras que Lacoste afirmaba que Birkigt paralizaba toda la fábrica con sus

experimentos. Con su habitual templanza y perspicacia, Mateu se había hecho acompañar del señor Codina, experto contable de la firma, al que puso de inmediato a auditar las cuentas de la sucursal. Tras un concienzudo examen, Codina concluyó que las cuentas eran escrupulosamente correctas, de modo que así contó con argumentos para recriminar a Birkigt su actitud. Mateu no se ahorró energía a la hora de advertir a ambos para que mudaran sus modos, porque la adecuada colaboración entre las dos partes sólo podía redundar en beneficios para cada uno y para la Hispano-Suiza. De todos modos, y como la preocupación del presidente era cada vez mayor, optó por colocar como secretario de Birkigt a una persona imparcial, ajena al conflicto y de su entera confianza. Se trataba de Lorenzo Gómez Quintero, que tenía la misión de mediar en lo posible, pero sobre todo de informar puntualmente de cuanto aconteciera en la fábrica francesa, especialmente en cuanto a las relaciones entre ambas cabezas visibles.

8.3 EL DESARROLLO AUTOMOVILÍSTICO EN FRANCIA EN 1912; VENTAJAS E INCONVENIENTES.

Para 1912 el panorama automovilístico en Francia era próspero y floreciente. Las grandes marcas, aquellos pioneros que destacaron por sus aportaciones técnicas, estaban consolidados, y firmas como Renault, Mors, De Dion Bouton, Panhard & Levassor, Brasier o Peugeot contaban ya sus ventas por miles de unidades anuales. Y sin embargo, Francia ya no ostentaba el primer lugar en el ranking de vehículos circulando por sus carreteras, superada ampliamente por Estados Unidos e Inglaterra.

No es fácil concretar las cifras exactas; en 1910 la revista la *Vie Automobile*, bastante fiable, publicaba unas cifras de 46.114 automóviles matriculados en Francia, mientras en Gran Bretaña (que incluía, por supuesto, Irlanda y algunas colonias) la cifra alcanzaba los 84.841 automóviles, y en Estados Unidos los 130.000. Todo ello, por supuesto, sin contar motocicletas y otros vehículos, como industriales y utilitarios, que sólo en el último de los países citados suponía 150.000 vehículos de dos ruedas y 35.000 de los segundos¹⁸⁴.

Por otro lado, *La España Automóvil* da unas cifras de 76.711¹⁸⁵ automóviles, aunque para 1910 la cantidad es de 53.669, superior a las de la *Vie Automobile*. Es más, separa los automóviles de particulares, a los que corresponde la cifra dada, y a la que habría que sumar 12.414 dedicados a servicios de alquiler, con lo que el parque móvil total ascendería a 89.125 automóviles. Se trata, según la misma revista, de estadísticas publicadas por el Ministerio de Hacienda de Francia, y no parece haber motivo alguno para sospechar de ellas. En cualquier caso, esta posible diferencia no cambia el ranking, dado que para Gran Bretaña y Estados Unidos se mantiene una diferencia sustancial.

El relevo había venido marcado por dos fechas: en cuanto a Gran Bretaña, la derogación de la Locomotive Act en 1896 fue el banderazo de salida para una industria que se mantuvo pujante hasta los años ochenta. Por otro lado, en 1906 Estados Unidos se alzó con el primer lugar del escalafón, que no abandonaría ya nunca.

En Francia, durante los últimos años a los fabricantes tradicionales se unieron otros, de gran pujanza y capacidad técnica, como son los casos, por poner dos ejemplos, de Ettore

¹⁸⁴ “*La Vie Automobile*” 10º año, nº 237, París, 1910, pp 368 – 375.

¹⁸⁵ *La España Automóvil y Aeronáutica*, Año VI, nº 17, Madrid 15 de septiembre de 1912, pp 25.

Bugatti y Louis Delage; el primero era un ingeniero italiano que, tras asociarse con distintos fabricantes y ejercer como consultor externo de algunos de los más grandes constructores de automóviles (Peugeot, sin ir más lejos) acabó por instalarse por su cuenta en Molsheim (Alsacia). El segundo fundó su empresa precisamente en Levallois – Perret en 1905, la misma localidad en la que la Hispano-Suiza ubicó sus primeros talleres franceses.

Junto a estos emprendedores que incrementaron notablemente la competencia por su imaginación, decenas de empresas cerraron por la lógica selección natural: aventureros sin ingenio, visionarios sin recursos, industriales mediocres que vieron en el automóvil un simple producto terminado, o emprendedores que tras unos primeros pasos audaces se asentaron en una visión conservadora del automóvil. Este ingenio evolucionaba tan deprisa que sus ventas venían – y vienen, aún hoy – dadas por la capacidad de ofrecer nuevas prestaciones, comodidades o triunfos deportivos. Anclarse en lo logrado suponía languidecer y, a corto o largo plazo, desaparecer.

El crecimiento del automóvil en Francia se mantuvo durante toda esta primera década, aunque había descendido en los últimos años, posiblemente por saturación, mientras en otros países se mantenía, especialmente en Estados Unidos, donde el potencial económico y humano era infinitamente mayor. No dejó de influir un descenso en el crecimiento económico, y el peculiar sistema de industrialización francés, en el que los grandes emporios apenas se dieron. Tanto es así que en 1912, de las 100 mayores empresas del mundo sólo seis eran francesas, por 54 de Estados Unidos, 14 del Reino Unido y 14 de Alemania¹⁸⁶. De todos modos, las tasas de crecimiento de Francia desde el arranque del siglo XX se mantuvieron en torno al 2,4 %, salvo en pequeños baches como la Crisis de 1909, que gracias a su peculiar sistema no tuvo consecuencias graves ni duraderas.

Y eso a pesar de un sistema altamente proteccionista, que gravaba los automóviles extranjeros con muchísimos más impuestos que, por ejemplo, el español. Francia cargaba un 45% “ad valorem”, a lo que había que sumar un 19 % de tasa de lujo, más un coeficiente que variaba en función de los acuerdos comerciales bilaterales de Francia, y que en el caso de los vehículos españoles – escasa amenaza, especialmente por el número de éstos – suponía un 1.80. Como resultado, un coche español de gama media, con un precio franco fábrica de 25.000 pesetas, debía satisfacer en aduanas más de 18.000 francos, con lo que el precio final de venta se situaba en unas 75.000 pesetas¹⁸⁷. El mismo vehículo, fabricado en Francia, disfrutaba de un precio de venta al público de entre 35.000 y 40.000 pesetas.

A esto hay que sumar que la ley obligaba a pasar los pedidos estatales a empresas galas, suscribiendo acuerdos por varios años, y de este modo “*se garantizaría la continuidad de la actividad industrial de las casas fabriles, pudiendo además conservar el núcleo de personal especializado, tanto ingenieros como obreros*”¹⁸⁸

Afortunadamente para sus industriales, el prestigio alcanzado supuso un gran nivel de exportaciones, capaz de mantener el crecimiento del sector muy por encima de las posibilidades del mercado francés. En realidad esta estrategia suponía toda una

¹⁸⁶ Hanna, Lelie. “*La evolución de las grandes empresas en el siglo XX. Un análisis comparativo*” *Revista de Historia Natural*, N°10, año 1996, pp 107.

¹⁸⁷ Estapé–Triay, Salvador. “*La Industria Española del automóvil en el primer tercio del siglo XX. Una oportunidad desaprovechada*”. Zaragoza. Asociación Historia Económica. VII Congreso, Septiembre 2001. pp 2.

¹⁸⁸ Estapé–Triay, Salvador. “*La Industria Española del automóvil en el primer tercio del siglo XX. Una oportunidad desaprovechada*”. Zaragoza. Asociación Historia Económica. VII Congreso, Septiembre 2001. pp 2.

ANNÉES	FRANCE	ALLEMAGNE	ANGLETERRE	ÉTATS-UNIS
1900	78 0/0	»	»	»
1901	82 0/0	»	»	»
1902	90 0/0	»	»	»
1903	40 0/0	»	85 0/0	»
1904	35 0/0	»	30 0/0	62 0/0
1905	25 0/0	35 0/0	30 0/0	51 0/0
1906	21 0/0	30 0/0	49 0/0	73 0/0
1907	21 0/0	49 0/0	57 0/0	128 0/0
1908	19 0/0	13 0/0	25 0/0	49 0/0
1909	14 0/0	22 0/0	23 0/0	35 0/0
1910	11 0/0	26 0/0	39 0/0	63 0/0

Fuente: La Vie Automobile 10º año, nº 237, París, 1910, pp 368 – 375

pelea de gallos, dado que los industriales de países con menos posibilidades de venta interna, como España, Italia, Chequia o Bélgica habían aportado por ella desde el comienzo. No obstante, la ventaja de la industria francesa era innegable, y una prueba irrefutable son las cifras

En el cuadro anterior podemos ver que buena parte de las ventas estaban destinadas a países productores de automóviles, con un importante crecimiento de su parque, como es el caso de Gran Bretaña. En su mayor parte, estas ventas corresponden a vehículos de un importante valor añadido, es decir, de gama media – alta y alta, de los que

Notre Commerce Automobile pendant le mois de janvier 1910

États de notre commerce de voitures automobiles pendant le mois de janvier 1910, que l'administration vient de publier, n'apparaissent pas à première vue satisfaisants. Le chiffre atteint à l'importation est de 8.299.000 francs contre 629.000 francs en 1909. Quant à notre exportation, il s'élève à 8.299.000 francs au lieu de 53.000 l'année précédente. Ainsi, à l'entrée nous avons eu une diminution de 116.000 francs et à la sortie un excédent de 451.000 francs.

Cela peut-être là un motif grave de nous alarmer si nous ne sommes prévenus que le mois de Janvier 1910 allait être décevant par suite du désastre qui a frappé Paris et sa région. La crue qui a fait son apparition dans la capitale au dixième du mois doit être, en effet, la seule cause de l'arrêt enregistré dans nos transactions de voitures automobiles.

Il est ainsi que nos grandes maisons de construction automobile De Dion, Brasier, Renault, Mors, Bayard-Clément, etc., qui ont vu leurs usines complètement envahies par les eaux, n'ont pu travailler et par là n'ont pu assurer leurs services de livraisons tant en France qu'à l'étranger. Il est de même des grandes maisons de carrosserie : Schindler, Vinet-Boulogne, Védric, etc., qui ont dû suspendre leurs livraisons pendant toute la durée de la crue.

Attendons-nous, malheureusement, à voir les résultats de février encore moins bons.

Nos ventes à l'étranger se répartissent entre les différents pays :

Pays	Milliers de francs
Russie	401
Angleterre	2.455
Allemagne	563
Belgique	2.271
Suisse	54
Italie	145
Espagne	136
Autriche-Hongrie	23
Turquie	—
États-Unis	471
Bésil	98
République Argentine	619
Algérie	777
Autres pays	861
Total	8.299

Ne soyons pas plus pessimistes qu'il ne le faut : ne nous

Fuente: La Vie Automobile 10º año, nº 237, París, 1910, pp 368 - 375

suponía lograr mucha caja con menor número de unidades vendidas. Por otra parte, Estados Unidos se estaba revelando como el mayor competidor de Francia en la exportación, aprovechando su situación privilegiada en los mercados extra europeos y su posibilidad de competir por precio en los automóviles de gama media y baja.

En 1912 Francia contaba con 141 fabricantes de automóviles, sin contar los escasos productores extranjeros instalados allí, como en el caso de la Hispano-Suiza. Muchos de ellos estaban llamados a desaparecer ese mismo año, o en los siguientes antes de la Gran Guerra. Pero también había muchos otros dispuestos a cubrir los vacíos dejados.

No sería hasta la Gran Guerra cuando se produjo una purga que redujo significativamente el número de fabricantes, fortaleciendo, de paso, a aquellos que quedaron. En 1913 todavía se crearon en todo el mundo 182 nuevas marcas, totalizando más de 750 de las 1.710 que habían llegado a coexistir en años precedentes.

Como resultado, una de las peculiaridades de Francia era un porcentaje muy alto respecto a otros países industrializados de personal altamente cualificado. Sus muchísimas empresas medianas y pequeñas formaban y ponían a prueba las cualidades de los nuevos técnicos, que a menudo, una vez preparados, daban el paso a las grandes marcas o creaban las suyas propias.

Una serie de estudios recientes ha insistido sobre el atraso de la formación técnica y profesional en Francia, a todos los niveles, causa y consecuencia de la escasa necesidad que experi-

mentaba de ella una industria que continuaba siendo profundamente tradicional. Durante décadas, ésta se contentó con la habilidad artesanal o con la formación esencialmente comercial de sus empresarios. Esas publicaciones han señalado que las grandes escuelas francesas tendían esencialmente a formar funcionarios civiles y militares, con excepción de las raras escuelas de artes y oficios. Estas instituciones difundían, sobre todo, conocimientos científicos teóricos y abstractos, los cuales no tenían apenas aplicación a las industrias del siglo XIX. Por lo tanto, fueron las iniciativas privadas las que desarrollaron la formación en varias ciudades francesas de técnicos en todos los niveles, destinados a la industria y a los “negocios”: recordemos, en especial, la creación de la Escuela Central de París en 1829 y de la Escuela Central de Lyon en 1857; y las numerosas instituciones técnicas de las empresas. Hacia finales del siglo, varias ciudades se esforzaron en combatir la inferioridad comercial francesa creando escuelas de comercio.

A partir de 1880 la vocación profesional de los politécnicos parece que se modificó: un número creciente de ellos abandonaba el ejército para entrar en la industria

interessera les com...

Valeur des châssis et voitures automobiles complètes
exportées par les Etats-Unis d'Amérique,
de janvier à octobre 1909.

EN DOLLARS

	Pour Octobre 1908	Pour Octobre 1909	De Janvier à Octobre 1909
Angleterre	\$ 62.595	\$ 121.802	\$ 1.839.772
France	5.531	29.839	789.735
Allemagne	5.735	3.154	157.974
Italie	1.986		214.430
Autres États d'Europe	10.437	20.533	302.968
Canada et Alaska . . .	49.142	157.314	2.120.600
Mexique	30.366	57.682	375.153
Antilles et Bermudes .	15.644	12.643	232.137
Sud Amérique	3.519	11.235	158.701
Indes Anglaises	170	2.587	15.652
Australie	15.785	30.226	192.337
Asie et Océanie	10.264	58.433	138.216
Afrique	1.310	13.386	59.123
Autres contrées	291	3.985	25.828
	\$ 213.775	\$ 522.769	\$ 6.622.626
			(Fr. : 33.113.130)

Il est à remarquer que le Canada occupe la première place

privada, aportación sin duda apreciable, aunque modesta, pero que tendió a acrecentar el acatamiento de la disciplina en la industria. Los técnicos procedentes de las escuelas centrales desempeñaron por vocación un papel más importante, en principio en las industrias tradicionales, pero sobre todo hacia finales de siglo en las industrias modernas: mecánicas, químicas y eléctricas.

Así pues, la expansión de los talleres Hispano-Suiza en Francia contaban, como ya hemos narrado, con innumerables ventajas. La primera era un mercado, más amplio y pudiente que el español, y dadas las ventajas fiscales, más sensible al crecimiento gracias a la exportación. Si bien en este primer periodo el capital de la Hispano-Suiza francesa era totalmente español, y lo fue hasta la década de los años veinte, los productos allí manufacturados no ocultaban su origen parisino, y las chapas identificativas estaban en francés. De este modo, no sólo se lograba un mejor acceso al cliente local, sino que además se aprovechaba el prestigio de dicha industria para las exportaciones. He aquí el origen del problema de nacionalidad que aún persiste en muchos y prestigiosos trabajos de investigación, que continúan afirmando la nacionalidad gala de la empresa española. Además de la masa salarial y los mercados, la adquisición de bienes de equipo y componentes del automóvil se simplificó y abarató, evitando engorrosos aranceles y costosos transportes.

En la parte negativa, sólo podemos señalar la durísima competencia, que en el caso que nos ocupa sólo sirvió de acicate para mejores y más audaces creaciones.

8.4. ACTUACIONES PUBLICITARIAS DE LA HISPANO-SUIZA.

Desde los fracasos de la Copa de Cataluña, la Hispano-Suiza había logrado un buen número de triunfos deportivos, que fueron reflejados en la prensa del momento. Por supuesto, el Consejo de Administración no desaprovechó la oportunidad, y además de la repercusión informativa sacó partido a cada éxito colocando grandes anuncios en todas las publicaciones de interés automovilístico y social.

En su trabajo *“Evolución de los mensajes publicitarios de la Hispano-Suiza”* la profesora López de Aguilera¹⁸⁹ señala que el automóvil fue pionero en la sistematización de la publicidad en España, al seguir los usos de firmas extranjeras de fuerte implantación como Renault, De Dion Bouton o Darracq, que contaban con una mayor trayectoria en un entorno más competitivo, y que por tanto se habían visto obligadas a evolucionar su publicidad más rápidamente.

La novedad apreciada por López de Aguilera se centra más en el mensaje que en el tamaño o ubicación, aspectos en los que ya hemos visto la firma fue pionera al colocar anuncios de gran tamaño – página completa – en lugares privilegiados como portadas y contraportadas. Según la doctora gallega el final de la década fue el momento en el que comenzaron a parecer frases como *“carburador especial”* o *“economía de benzina”*, *“motores de tipo intensivo”* o *“estabilidad”*, que resaltaban los avances técnicos de la firma. Con ello, señala López de Aguilera, *“se trataba de un paso cualitativo muy importante, la publicidad se transformó de informativa en persuasiva, comenzando a intentar conquistar al comprador, a crear en él el deseo de tener ese automóvil. Hispano-Suiza estrenaba*

¹⁸⁹ López de Aguilera, Carmen. *“La evolución de los mensajes publicitarios de la Hispano-Suiza”*, *Questiones Publicitarias*, Vol 1, nº 14, 2009, pp 92 -110.

una nueva etapa en la que su publicidad cumpliría una función bien distinta, la de conquistar al consumidor”.

La racha de éxitos deportivos de 1912 es especialmente trascendente, en tanto en cuanto multiplicó la labor propagandística de la marca, que no quiso dejar pasar la oportunidad. Ya hemos visto que los medios franceses, y en especial las revistas especializadas como “*L’Auto*” fueron beneficiarias de intensas campañas publicitarias. Y además del país galo, otros mercados de interés como el británico fueron objetivo de numerosas campañas publicitarias, que reforzaron, más que otra cosa, la buena imagen de la marca entre el cliente local.

Y a esto hay que sumar otros beneficios propagandísticos, derivados del prestigio alcanzado por la marca. Por ejemplo, la portada de la revista *Nuevo Mundo* del 27 de junio de 1912 mostraba en una fotografía a toda página al Rey Alfonso XIII al volante de su Hispano-Suiza, como asistente a las carreras del Guadarrama.



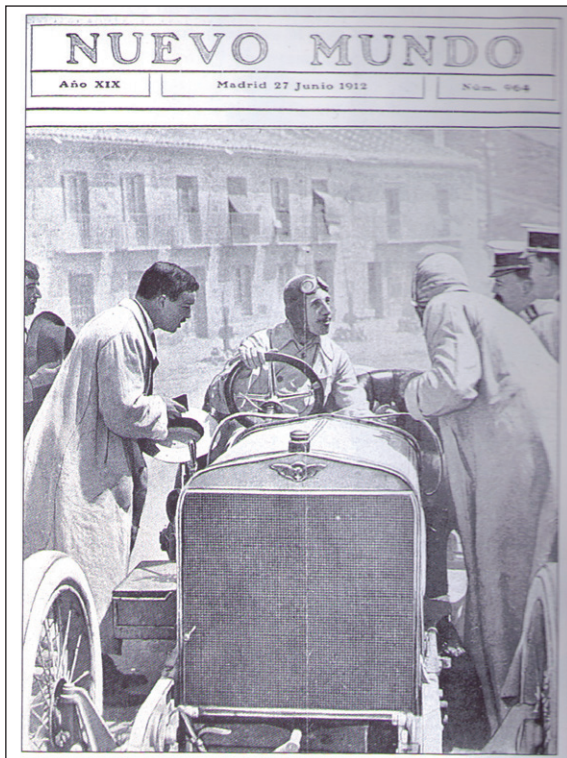
Anuncio de Hispano-Suiza en la portada de un periódico.

Otro ejemplo son los anuncios de talleres, representaciones de automóviles o fabricantes de accesorios, que no dudaban en colocar en sus anuncios y aún en las acciones que emitían imágenes de los coches Hispano-Suiza, como símbolo de la más alta calidad. Es el caso de Auto Garaje Central, Radiadores Corominas y otros muchos.

Podemos afirmar que La Hispano-Suiza no desaprovechó oportunidad alguna de hacer crecer su buen nombre, y así, en octubre de 1912, el Consejo de Administración¹⁹⁰



¹⁹⁰ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “*La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles*”. Barcelona, 1912, Tomo III, pp 12.



El Rey sobre sus coches Hispano-Suiza también fueron motivo de innumerables portadas de la

autorizó la venta de “*algunos chasis con descuento extraordinario a varias personalidades y celebridades de aquella capital, y que ceda gratuitamente un chasis de propaganda al periódico de M. Faroux*”. Se trataba, en el fondo, de la misma estrategia que hoy usa Audi con los futbolistas de determinados equipos con buenos resultados propagandísticos. Es más, la cesión gratuita al más reputado de los periodistas del motor de aquellos años garantizaba que miles de seguidores llegaran a la conclusión de que Faroux era aficionado a los coches de la marca. Por otro lado, lo cierto es que Faroux era un claro entusiasta de Hispano-Suiza desde hacía tiempo, y esta cesión sólo refrendaba la obvia buena disposición del periodista.

En resumen, la Hispano-Suiza no sólo fue una de las grandes empresas españolas en comprender la verdadera importancia de la publicidad, sino que supo aprender rápidamente los conceptos más

avanzados y vanguardistas de esta, y no dudó en aprovecharlos en cuantos mercados les fue posible, empleando para ello todo tipo de medios a su alcance, desde los tradicionales anuncios en prensa o carteles, pasando por otros medios más indirectos y altamente efectivos. Una tendencia que en el final de la primera década del siglo XX y en los comienzos de la segunda se acentuó, a medida que la empresa crecía en prestigio e importancia. Es más, según crecieron las ventas también lo hicieron los presupuestos en publicidad.

8.5. ESPIRAL DE CONFLICTIVIDAD EN ESPAÑA: EL ASESINATO DE CANALEJAS.

El 12 de noviembre de 1912 un suceso vino a conmocionar toda España: el presidente del Gobierno fue asesinado por el anarquista Manuel Pardiñas. Se dijo que el asesino se había desplazado a Madrid para atentar contra Alfonso XIII, y que al surgir la oportunidad de disparar a José Canalejas no la desaprovechó. Aún hoy parece la tesis más plausible, dado que resultaba casi imposible prever que el presidente fuera a pasar por la Puerta del Sol, donde ocurrieron los hechos.

De cualquier modo, la muerte de Canalejas supuso un varapalo importante para la Restauración, para la Regeneración y para el mismo sistema de turno de partidos. Canalejas había logrado aglutinar en torno a él a la mayor parte de los liberales, alejado a su partido de los republicanos, era del agrado del monarca por su talante negociador y moderado, y también había logrado rebajar la tensión con los conservadores, a pesar de mantener sus ideas.

En sus dos años de mandato abordó los problemas con la Iglesia, merced a su “Ley del Candado”, una medida transitoria en lo que se negociaba un nuevo Concordato, en el

MADRID DIA 13 DE
NOVRE. DE 1912.
NÚMERO SUELTO
5 CENTS. 〰〰〰

A B C

DIARIO ILUSTRADO. AÑO OCTAVO
NUMERO 2.710.
〰〰〰 2.ª ÉPOCA.

MADRID: UN MES, 1,50 PTAS. PROVINCIAS, TRES MESES, 5. EXTRANJERO, SEIS MESES, 16 FRANCO
REDACCION Y ADMINISTRACION: SERRANO, 55. MADRID. APARTADO NUM. 43



ASESINATO DEL SR. CANALEJAS

Reconstitución fotográfica del crimen perpetrado por Manuel Pardinas, tal como lo relatan los testigos presentes del infausto suceso. Fot. A B C.

que Canalejas, a pesar de ser católico practicante, estaba decidido a poner sobre el papel la separación entre la Iglesia y el Estado. Como era costumbre en él, esperaba resolver la cuestión con una negociación sensata y discreta, aunque su muerte truncó todas las posibilidades de llevar a buen término esta reforma.

Afrontó las revueltas sociales con decisión, y si bien no dudó en movilizar tropas, empleó todas sus fuerzas en lograr acuerdos negociados, y benefició a los trabajadores con medidas como la regulación de los contratos de aprendizaje y del trabajo nocturno de las mujeres. Reguló los tribunales industriales y potenció la labor mediadora del Instituto de Reformas Sociales, aunque no pudo concluir tampoco en este aspecto su tarea, que hubiera culminado con la aprobación de la Ley de Contratos Colectivos de Trabajo.

Hizo frente a sublevaciones republicanas como la de la fragata Numancia o los Sucesos de Cullera, reprimiéndolos con rapidez y eficacia, aunque luego hizo lo posible por evitar las represalias sangrientas, todo lo contrario que Maura tras la Semana Trágica. De este modo, se ganó el respeto de buena parte de la sociedad, aunque fuera criticado por una pequeña facción del partido conservador.

No dudó tampoco en actuar con prontitud en Marruecos, donde ante la ocupación de Fez por los franceses, ordenó entrar en Arcila, Larache y Alcazarquivir, logrando al final un acuerdo con el gobierno galo sobre el reparto del protectorado marroquí, que si bien no llegó a firmar, sí que lo hizo su sucesor, el Conde de Romanones, dejando cerrado definitivamente el problema de Marruecos en cuanto al resto de las potencias europeas. Otro cantar sería el de los propios habitantes del protectorado.

En el ámbito social también luchó por sacar adelante dos reformas, la abolición de impuestos indirectos, llamados consumos, y la de los cupos militares. La primera cuestión era una vieja reivindicación de las clases más desfavorecidas, toda vez que gravaban productos básicos y por ello eran considerados injustos. Canalejas se enfrentó incluso a miembros de su propio partido para lograr sustituirlos por un impuesto progresivo sobre las rentas urbanas.

En el segundo caso, se trataba de evitar que los ricos pudieran escapar de los deberes militares mediante las redenciones en metálico. Si bien Canalejas era partidario de suprimir éstas de raíz, la realidad le demostró que era un dinero necesario para el mantenimiento del ejército. Tras un arduo trabajo de consenso, logró sacar adelante el servicio militar obligatorio para todos, pero sólo en caso de guerra. Para el servicio militar en tiempo de paz estableció redenciones en metálico para reducir el tiempo de permanencia en el ejército a cinco ó diez meses, según la cantidad librada.

Por último, afrontó el problema catalán mediante la creación de una mancomunidad que confería mayor autonomía a las provincias catalanas, y en cuya creación actuó conjuntamente con Prat de la Riva. Liberales como Moret se opusieron a dar este paso, aunque de nuevo la labor negociadora de Canalejas, si bien no convenció a Moret y a otros pocos, hizo que se votara la aprobación en el Congreso. Cuando murió aún no había sido ratificada en el Senado, pero finalmente el proyecto fue aprobado, y la Mancomunidad se constituyó en 1914.

En resumen, el breve periodo de Canalejas como presidente dio a España más estabilidad, pero su muerte supuso, para la mayor parte de los autores, “la liquidación de la Restauración” o el fin del sistema de partidos. La confirmación por parte de Alfonso XII de la continuación en el poder del partido liberal – toda vez que la labor iniciada estaba a medias – desató la ira de Antonio Maura, palpable en una nota publicada el 31 de diciembre de 1912, que alarmó incluso a conservadores moderados, ya que entre otras acciones exigía del Rey una iniciativa al margen de sus atribuciones constitucionales. En la misma nota Maura renunciaba a la jefatura de su partido y al acta de diputado, a la vez que invitaba a sus seguidores a hacer lo mismo. Así, cuando en octubre de 1913 se hizo patente la crisis del Partido Liberal, la actitud rupturista de Maura obligó al Rey a ofrecerle el cargo a Eduardo Dato, mientras los mauristas continuaron, por así decirlo, su propio camino. Con ello, el panorama político volvió a ensombrecerse, con disidencias claras en ambos partidos y conflictos internos que no podían resultar buenas en vísperas de la Gran Guerra, y con tantos problemas internos por resolver.

8.6. LA ADQUISICIÓN DE LOS NUEVOS TERRENOS EN PARÍS.

En el informe de la visita que Damián Mateu realizó a Levallois-Perret en junio de 1912 ya apuntaba la necesidad de adquirir unos terrenos en los que edificar una nueva fábrica. Pese a sus múltiples problemas, lo cierto es que el “experimento francés” estaba resultando plenamente satisfactorio, y el inteligente guía de la Hispano-Suiza sabía ver más allá de los quebraderos de cabeza puntuales. La fábrica francesa, como ya hemos apuntado, estaba aportando innumerables ventajas, y era momento de dar un salto hacia un establecimiento de mayor capacidad.

Las instalaciones de Levallois-Perret eran alquiladas, y el Consejo, vista su experiencia de los talleres de Floridablanca y su capacidad para financiarse, optó por adquirir terrenos propios y levantar su propia fábrica, en la que cada peseta invertida se quedara en la empresa y las ampliaciones no dependieran sino de sus propias posibilidades.

En octubre de 1912 Marc Birkigt viajó a Barcelona para dar cuenta del estado de la sucursal, así como para exponer sus nuevos proyectos. En este último aspecto, su intención inmediata era el diseño de un nuevo chasis más grande que el Tipo 15-45 HP, ya que desde 1910 carecían de un modelo de gran porte. En ese año había cesado la manufactura del Tipo 40-50 HP, y para sustituirlo el ingeniero estaba trabajando en un nuevo motor de cuatro cilindros, con cotas internas de 100 x 180 mm. La principal novedad era la incorporación de un árbol de levas en cabeza, siendo la primera vez que el ingeniero suizo apostaba por esta configuración de la distribución.

También se trató de la presencia de la firma en el Salón de París, cuya celebración estaba prevista para el 7 de enero de 1913. Birkigt sugirió llevar tres coches bien presentados, concretamente dos Alfonso XIII (un chasis corto y otro largo) y un 15-20 HP con carrocería deportiva. El Consejo sugirió mostrar también el 30-40 HP que Casanovas y Carreras estaban usando en un viaje de demostración, y aprobaron un presupuesto de 3.000 francos para las carrocerías de los bastidores a exponer. Asimismo y para ese importante evento aprobaron el préstamo de un chasis a la Rudge-Whitworth, importante proveedora de ruedas, que mostraría sobre el Hispano-Suiza sus últimos adelantos.



Fachada de la nueva fábrica de Bois-Colombes.

En cuanto al tema principal de este apartado, la adquisición de nuevos terrenos, Birkigt informó de sus gestiones en torno a una gran parcela de cinco mil metros, cuyo precio final era de 750.000 francos, y que además contaba con la opción por varios años de adquirir otros cinco mil colindantes al mismo precio. Tras un sosegado debate, se acordó esperar a que Mateu se trasladara en persona a París, para ver en persona la parcela y tratar la compra.

En noviembre Mateu viajó a París, acompañado del señor Codina, y aunque los conflictos que se encontró no le dejaron demasiado tiempo, pudo ver los terrenos y hacerse una idea lo suficientemente clara como para tomar una decisión, tras meditar concienzudamente sobre ello.

De todos modos, si aún no pudo acabar con la operación, en parte fue porque apenas regresó de París y se había reunido con el Consejo de Administración, hubo de partir hacia Madrid requerido por Alfonso XIII. El motivo era que habían llegado a los oídos del monarca los planes de expansión de la firma en Francia, y solicitaba al empresario información sobre los mismos. La entrevista fue calificada por Mateu como extensa y afectuosa, en el informe verbal que presentó al Consejo el 30 de noviembre.

“El presidente sacó la halagüeña impresión de que es muy grande el interés que S.M. tiene por nuestra fábrica, y añadió que de las palabras del Monarca se desprende que desearía que la fábrica que ha de adquirirse en París sea exclusivamente nuestra, sin capital francés de ninguna especie, a fin de que continúe siendo esta industria netamente española, como hasta hoy”

Para esta aventura, y como ya ocurriera un par de años atrás, existían distintas ofertas de grupos de inversionistas dispuestos a poner sus dineros. Así el Consejo hubo de decidir si para financiar la nueva fábrica aceptaban parte del capital galo, o lo hacían únicamente con capital español. La cantidad estimada para el buen desarrollo de la ampliación se estimó en un millón y medio de pesetas. Tras un breve debate, *“Expuesta la opinión de varios consejeros, se acuerda por unanimidad buscar el capital necesario en España, no acudiendo a los capitalistas franceses más que en el caso de que resulten infructuosas las gestiones realizadas para encontrar capital español¹⁹¹”*

Es de creer que la opinión del monarca acabó de decantar una opción que desde el comienzo era la aceptada por la mayoría del Consejo. La solidez del edificio empresarial levantado por Mateu y sus consejeros inspiraba suficiente confianza para que resultara sencillo reunir el dinero. Eso sin contar que buena parte de los accionistas de la Hispano-Suiza eran personas acaudaladas, y con recursos suficientes para acudir a una ampliación de capital. Si por las razones que hubieran sido, no se hubiera podido reunir el dinero entre inversores españoles, el monarca no habría podido objetar la entrada de capital francés como mal menor y solución última.

Pero mientras, Damián Mateu no era de los que deja pasar el tiempo en vano, así que el 21 de enero de 1913 envió a Birkigt poderes notariales para que adquiriese en nombre de la Hispano-Suiza los terrenos de Bois-Colombes. En la misma fecha se aprobó el pago de los honorarios¹⁹² del arquitecto encargado de levantar el nuevo edificio.

¹⁹¹ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1912, Tomo III, pp 16.

¹⁹² Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1913, Tomo III, pp. 23.

Los acontecimientos se sucedían rápidamente, y no daban respiro a los responsables de la firma. En febrero ya se estaban realizando las pruebas de los nuevos motores con cotas internas de 80 x 130 mm, destinado a propulsar el nuevo Tipo 21, del Tipo 22 (90 x 150 mm) y del Tipo 23 (100 x 180 mm), y la demanda creciente de los vehículos Hispano-Suiza exigía nuevas inversiones, como la realizada en febrero, por valor de 86.000, destinada a maquinaria para La Sagrera. Paralelamente, se estaban realizando obras de ampliación de la fábrica barcelonesa con el fin de contar con dos nuevos pabellones, destinados a construcciones de carrocerías y montaje de chasis.

Así las cosas, Damián Mateu decidió proponer una emisión de obligaciones por valor de dos millones de pesetas, con un plazo máximo de amortización de treinta años que comenzaría a partir del tercero¹⁹³, y cuyas inscripciones se podrían abrir simultáneamente en Madrid, Barcelona y Bilbao. El 14 de marzo, en una Junta Extraordinaria convocada expresamente, se aprobó el plan¹⁹⁴.

El 24 de mayo Damián Mateu volvió de una nueva visita de París, a donde le llevó el peligro de huelga que había amenazado durante los meses anteriores, y también para supervisar el proceso de la nueva fábrica. Para construir ésta se había convocado un concurso, que finalmente fue declarado desierto por haber rebasado todos los concurrentes el presupuesto. Antes esta tesitura, se comenzaron las negociaciones con M. Mulliner, que era el constructor que mejores condiciones había ofrecido, y se llegó al acuerdo final por la cantidad de 305.000 francos, incluyendo los consejeros una cláusula de penalización de cien francos por cada día de retraso, y un incentivo de la misma cantidad por cada día adelantado en la entrega. Mulliner por su parte se comprometió a entregar los talleres antes del 30 de noviembre de 1913, y las oficinas antes del 31 de diciembre.

Al final, como todas las obras, ésta acabó con cierto retraso. El 7 de enero de 1914 se ordenaba la instalación de calefacción y de los motores destinados a mover la maquinaria. Al fin en mayo la fábrica de Boix-Colombes se encontró en pleno funcionamiento, tras un mes de mudanza desde las viejas instalaciones de Levallois-Perret. En total, el Consejo de Administración calculó el coste de la operación en 500.000 francos¹⁹⁵, incluyendo terrenos, edificios, nueva maquinaria, aunque en su reunión de este mismo mes de mayo¹⁹⁶ advierten que será necesario proveer otros 100.000 francos mensuales para el próximo trimestre.

Además de los 10.000 metros adquiridos, finalmente la Hispano-Suiza alquiló otros 4.000 con una opción de compra hasta el 31 de enero de 1918. Previendo que las instalaciones pueden quedarse pequeñas, en esta misma reunión se advirtió de la posibilidad de adquirir otros 14.000 metros colindantes. Damián Mateu ya se había entrevistado con el propietario, y logró una opción de compra también vigente hasta enero de 1918 por 4.075 metros, pero los otros 10.000 resultaban a su dueño urgentes de vender. Dadas las reticencias del Consejo de Administración a adquirirlos en ese momento de enorme gasto,

¹⁹³ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 269.

¹⁹⁴ *Libro de Actas de las Juntas generales de accionistas de la Sociedad anónima “La Hispano-Suiza – Fábrica de Automóviles*. Barcelona, 1913, pp 78.

¹⁹⁵ 471.698 pesetas, calculados según la paridad peseta-franco que P. Martínez Méndez propone en *“Nuevos Datos sobre la evolución de la peseta entre 1900 y 1936. Información complementaria”*. Madrid, Banco de España. *Servicios de Trabajos*. Documento nº 9011. 1990, pp 12.

¹⁹⁶ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1914, Tomo III, pp 57.

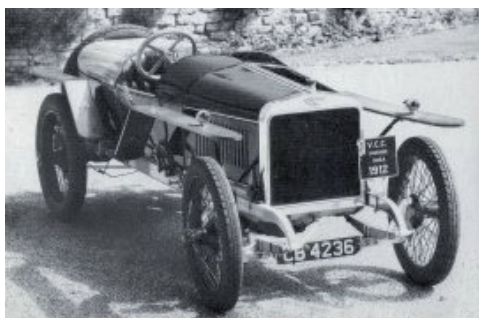
Damián Mateu se ofreció a adquirirlos él mismo, reservándolos para la Hispano-Suiza hasta el 31 de diciembre de 1915, “en cuyo caso los cederá al mismo precio que pague por ellos, más los gastos habidos en escrituras, derechos reales, y un interés del 6% sobre el capital desembolsado”¹⁹⁷.

El Consejo aceptó el ofrecimiento de Mateu, que como era habitual en él se había adelantado a los acontecimientos con una capacidad de previsión de la que carecía la mayoría. Pronto, antes de lo que pudieran pensar, esos terrenos serían necesarios, como expondremos más adelante.

8.7. ALCANCE INTERNACIONAL DE LAS EXPORTACIONES DE LA HISPANO-SUIZA.

El establecimiento en Francia de la Hispano-Suiza fue, como ya hemos mencionado, vital para el crecimiento de la exportación a todo el mundo. El creciente prestigio de la marca contribuyó decisivamente, así como sus continuados triunfos deportivos. También hubo problemas, como el planteado en julio de 1912, cuando el Consejo fue informado de que su distribuidor en Argentina, el señor Irigoyen, había registrado la marca Hispano-Suiza bajo su nombre en aquel país. Fue un traspie resuelto con elegancia y de modo amistoso por el consejero José Vilá, quien hubo de ceder un incremento en las comisiones del 2 % adicional y una renovación de su contrato de representación por varios años más.

Pero lo más interesante es que durante este año de 1912 unos acaudalados comerciantes norteamericanos hicieron un pedido de chasis para Estados Unidos, un mercado de importancia trascendental para cualquier fabricante de coches, porque además estos mismos comerciantes entablaron negociaciones para adquirir la representación de la marca en dicho país. Se trataba de un primer paso para Hispano-Suiza en los Estados Unidos, que muy pronto se convertiría en uno de los países capaces de absorber muchas unidades de los modelos más destacados de la firma.

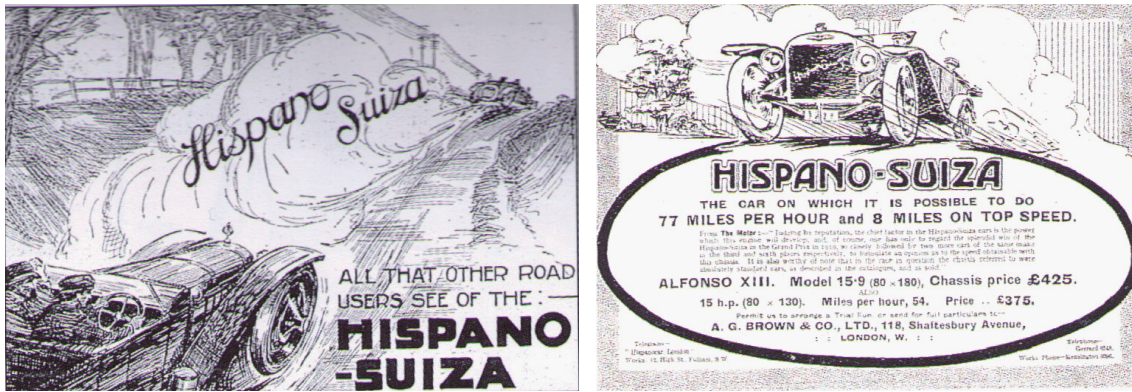


El modelo Alfonso XIII se ganó el favor del público anglosajón, abriendo mercado como USA o Australia.

Aparte de esto, otros países entraron a formar parte de la clientela de la marca en el periodo de expansión que estamos estudiando. Por ejemplo Egipto, Portugal, Cuba, Rumanía, Hungría o Brasil. Paralelamente, en 1912 se amplió la red comercial de la firma en Francia, concediendo representaciones en Nantes, Niza y otros departamentos. Para la firma esto continuaba siendo un mercado exterior, aunque la sustancial rebaja de precios que suponía la producción en el mismo país era la que facilitaba la enorme competitividad de precios que la marca estaba logrando.

Los distribuidores de la marca, a medida que se consolidaban, se hacían más patentes en sus respectivos países. Y así, por ejemplo, el distribuidor ruso Dutkevich solicitó

¹⁹⁷ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1914, Tomo III, pp 57.



en enero de 1913 cuatro chasis para su exhibición en el próximo Salón de San Petersburgo, así como la cesión temporal de uno de los chasis pulidos que la firma tenía preparados para exposiciones de este tipo. Acompañando a estas peticiones, el eslavo hizo llegar el pedido en firme de veinticinco chasis del Tipo 12-15 con destino a servicios industriales.

A menudo la empresa logró utilizar la amplitud de sus mercados para deshacerse de los excedentes industriales, es decir, modelos que en Francia o España no tenían tanta acogida, y eran apreciados en otros lugares. Es el caso de cien chasis del tipo 15HP construidos en Levallois-Perret, y que se vendieron, rebajando el precio, al distribuidor de Londres en junio de 1913.

En resumen, entre 1911 y 1913 no sólo creció de modo importante la red comercial internacional de la Hispano-Suiza, sino que también lo hizo el número de vehículos exportados, destacando como mercados destinatarios además de Francia, Gran Bretaña y los países de la Commonwealth, incluyendo Australia, a donde viajaron decenas de coches de la marca.

8.8. AMENAZAS DE HUELGA EN PARÍS: MOTIVOS Y SOLUCIONES.

Pese a que Francia se había mostrado muy tranquila laboralmente desde el comienzo de la aventura fabril en dicho país, tampoco estaba exenta de problemas, como el resto de los países industrializados. En buena medida, la Hispano-Suiza se encontró en 1913 en medio de conflictos en los que era un actor muy secundario, al contrario de lo que había ocurrido en Barcelona en 1911. En aquel caso, el tamaño y la importancia de la firma dentro del sector hizo que ocupara muchos espacios en los periódicos, con continuas referencias.

En el caso francés la Hispano-Suiza era sólo un “daño colateral”. Los nombres que acapararon titulares en los periódicos fueron los de Renault u otros grandes fabricantes. El cambio en los modelos productivos y las reivindicaciones obreras eran constantes; así, por ejemplo, la implantación del sistema tayloriano en la Renault conllevó enconados enfrentamientos entre 1911 y 1913.

En 1913, en plena expansión de la Hispano-Suiza, con vistas a la construcción de la nueva fábrica y la expectación creada en los ensayos de los nuevos “Superhispanos” una amenaza de huelga vino a ensombrecer las expectativas de los directivos de la firma española. En este caso afectaba a todo el sector del automóvil, y la reivindicación que

la motivaba era la de la “semana inglesa”, es decir, la semana laboral de cinco días con descanso de dos. Ante la situación, la cámara de Constructores de Automóviles propuso a todas las fábricas un frente común en base a dos condiciones:

1ª – Adquirir el compromiso de no aceptar la semana inglesa bajo multa global de 50.000 francos y 50 más por cada obrero.

2ª – Para caso de llegar a la huelga, los fabricantes se comprometen a pagar por vía de indemnización la cantidad de cinco francos diarios por obrero al colega que esté paralizado.

Como vemos, la fuerza de los constructores franceses distaba mucho de la que tenían los españoles, gracias a su importancia y organización. Una patronal potente capaz de oponerse a las organizaciones sindicales y apoyarse en caso de necesidad.

Tras recibir las noticias de esta amenaza de huelga y las directrices marcadas por la Cámara de Constructores, el Consejo decidió cursar instrucciones a Birkigt para hacer frente a las mismas:

*“...respecto a la primera condición, no hay inconveniente en aceptar, si bien llama la atención respecto a su ilegalidad por constituir en cierta forma una coacción. La segunda se puede también admitir, pero con el compromiso de pagar un franco diario como máximo”*¹⁹⁸

Los expeditivos métodos de la Cámara de Constructores galos no acababan de ser del agrado de los miembros del Consejo de Administración de la Hispano-Suiza, pero sobre todo estaba claro que a la hora de hacer frente a las “indemnizaciones” la firma española estaba en clara desventaja respecto a las grandes marcas francesas, toda vez que algunas decuplicaban su plantilla.

Para asegurar la posición de la empresa en esta crisis se preparó una visita de Damián Mateu a la sucursal, en la que además aprovechó para tratar otros asuntos que ya hemos visto en anteriores apartados. Para cuando regresó el 24 de mayo, informó satisfactoriamente que el peligro de huelga parecía haberse disipado.

La Francia de 1913 no estaba exenta de conflictos laborales: según Michelle Perrot en ese año se contabilizaron un total de 1.000 huelgas¹⁹⁹, mientras en España el número era de 284²⁰⁰. La diferencia no sólo es obvia por el índice de industrialización de ambos países, de fábricas y de obreros. También por el nivel organizativo de la patronal, y su capacidad para hacer frente a la presión sindical, y por la menor virulencia de ambos. En parte, podemos reseñar la influencia del paternalismo, una corriente nacida en Estados Unidos, de mano de gente como George Francis Johnson, quien consideraba que *“es mejor hacer trabajar a los hombres pagándolos suficientemente para que no estén obligados a trabajar todo el día para poder satisfacer sus necesidades”*. Franceses como Frederic Le Play adoptaron rápidamente estas nuevas corrientes, definiendo las relaciones laborales como *“un vínculo voluntario de interés y afecto”*. En consecuencia, aún encontrando entre las reivindicaciones obreras peticiones más que justas, su situación aún distaba mucho de la que podía encontrarse en España, y el encono de patronos y obreros

¹⁹⁸ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 253.

¹⁹⁹ Arteaga, Eguzki. *“Las relaciones laborales en Francia”*. Alicante, Editorial Club Universitario, 2010, pp 2.

²⁰⁰ *Boletín de la Real Academia de la Historia*. Tomo CLXXXIV. Número 2, año 1987, pp 281.

era menor. En ese mismo año, 1913, en España encontramos huelgas como la del textil, que se prolongó a lo largo de ocho meses, llegando a parar en algunos momentos a 64.000 obreros, sólo en Cataluña.

También en la minería hubo serios problemas, sobre todo en Riotinto, una concesión minera británica, que obligó al mismo gobierno de Romanones a intervenir. Si bien las huelgas estaban en aquel momento en declive en nuestro país, cuando se producían era a menudo largas y enconadas, con duros enfrentamientos que a la larga acabaron por abrir heridas difíciles de cerrar.

8.9. NUEVAS PERSPECTIVAS DE NEGOCIO: LA INDUSTRIA NAVAL.

Según Domingo Anguera²⁰¹, empleado de la firma, el primer motor marino comercial de la firma fue el modelo 12HP Marino, y comenzó a venderse en 1910. La primera unidad fue instalada en una canoa para el servicio de los Prácticos del Puerto de Barcelona. A partir de aquí, los motores marinos de la firma continuaron evolucionando.

El 5 de febrero de 1912 fue botado en El Ferrol el acorazado España, cuya construcción se había iniciado el 5 de diciembre de 1909. Este potente barco, armado con ocho cañones Vickers de 305 mm, representaba una nueva etapa en la Armada española, y era el primero de una serie de tres que ya estaban contratados por el gobierno a la Sociedad Española de Construcciones Navales (SECN) de El Ferrol.

Naturalmente, estaba propulsado por turbinas Parsons de vapor con calderas Yarrow, como los más modernos de la época, que le proporcionaban una fuerza de 11.270 CV en tiro normal y 20.000 a tiro forzado, suficientes para impulsarlo hasta los 19,5 nudos.

Todo esto viene a cuento porque las chalupas de este moderno acorazado estaban propulsadas por motores náuticos Hispano-Suiza. A partir de este año la mayoría de las dotaciones del Ministerio de Marina contarían con mecánicas de la firma, merced a un contrato logrado bajo el amparo de la Ley de Protección de la Industria Nacional. Podría pensarse que simplemente estaban usando la ventaja que la ley le concedía, pero lo cierto es que en su categoría también los motores Hispano-Suiza, versiones adaptadas del excelente Alfonso XIII, se contaban entre lo mejor del mundo.

Como ya narramos, Despujols había logrado dos triunfos consecutivos con sus canoas Hispano-Suiza en el “meeting” de Mónaco. Estos logros navales se fueron repitiendo en 1913, con la victoria de Enrique Careaga, representante de la Hispano-Suiza en San Sebastián, en la regata crucero a Masnou. Dicho señor había recibido a su vez, ante la eficacia de su lancha el encargo de Alfonso XIII de preparar una lancha rápida equipada con dos motores Hispano-Suiza de 30 HP cada uno.

Es decir, aunque con un limitado recorrido, Hispano-Suiza había logrado a estas alturas un importante prestigio también en los motores navales, que continuó desarrollando en los años siguientes.

²⁰¹ Lage, Manuel. “*Los manuscritos de Domingo Anguera. Primera Crónica de la Hispano-Suiza*”. Madrid, Ed FEVA, Fundación Jorge Jove y Coruña VC. 2014. pp 63.

Motor Hispano-Suiza Tipo 12 H.P. Marino Año 1910 ^{1º}

Primer tipo de Motor construido para embarcaciones, el primero se monto en una esmoa para el servicio de los Practicos del Puerto de Barcelona.

Motor de 4 cilindros, un solo bloch. Su Camara de Compresion en forma de T en la que las Valvulas de Admision y Escape estan todas en un lado del Motor.

Numero de cilindros 4

Diametro del embolo = 80 m/m

Carrera de los embolos = 110 m/m

Volumen de 1da cilindro = 0'553 lts

Volumen de los cuatro cilindros = 2'212 lts

Volumen de la Camara de Compresion = 184 cm³

Relacion de Volumen o Compresion fria = 4:1

Rendimiento Volumetrico = 8,4 c.v. por lt. de cilindrada (1400 r.p.m. 18,6cv)

Potencia: 700 r.p.m. 10,3 cv = 4,65 cv por lt. de cilindrada

800	"	12,1 cv = 5,47	"	"	"
900	"	13,1 " = 5,92	"	"	"
1000	"	15 " = 6,78	"	"	"
1100	"	16 " = 7,23	"	"	"
1200	"	16,8 " = 7,59	"	"	"
1300	"	17,8 " = 8,05	"	"	"
1400	"	18,6 " = 8,40	"	"	"
1500	"	17,6 " = 7,95	"	"	"

Consumo especifico alrededor de 300 g. c.v.h.

Reglaje de Valvulas de Admision y Escape

Admision: abre 25,3° d.p.m.S. Cierra 29° d.p.m.i.

Escape: abre 28'65° a.p.m.i. Cierra 5° d.p.m.S.

Ignicion: pose Magneto Bosch tipo DU 4. calado fijo a 22,5° a.p.m.S. (sigue al dorso)

Descripción manuscrita de Domingo Anguera del primer motor marino Hispano-Suiza.

9. EL PRIMER GRAN FRACASO: EL SUPERHISPANO.

9.1 LOS CAMBIOS POLÍTICOS EN ESPAÑA:

La muerte de Romanones y la decisión del Rey de que el Partido Liberal continuara en el poder dando la presidencia primero a García Prieto – provisionalmente – y más tarde a Álvaro de Figueroa y Torres, Conde de Romanones, provocó una vez la ira incontrolada de Maura, hasta el punto de reprochar al monarca que *“los uniformes ministeriales se confundieran con las casacas, muy honrosas, pero muy distintas, de la servidumbre palatina”*²⁰². Reaccionó con fuerza el atacado Partido Liberal, llegando a decir Melquiades Álvarez que lo que Maura pedía para sí era una dictadura, y Ortega argumentó que su único programa era la venganza contra los liberales por el enfrentamiento de 1909. Lo peor es que muchos de los conservadores marcaron distancias respecto a su jefe de filas, y otros muchos se mostraron públicamente incómodos con sus declaraciones.

A esto se suma la escasa talla como estadista de Romanones, que *“ha quedado para la historia de España como ejemplo del político profesional, corto de vista para todo lo que no fuera más que la pequeña política habilidosa de la maniobra y la zancadilla al adversario”*²⁰³. Su primer programa de gobierno fue simplemente una continuación deslucida del programa de Canalejas y su incapacidad para mantener unido al Partido Liberal quedó manifiestamente clara en el verano de 1913, cuando García Prieto y Montero Ríos crearon el partido liberal-demócrata, arrastrando consigo a más diputados de los que Romanones logró retener. En octubre, tras una votación adversa, presentó su dimisión.

9.1.1 Dimisión de Romanones.

Casi todas las críticas coinciden al calificar a Romanones más como un político con ansia de poder que como un estadista con un programa. El asesinato de Canalejas le brindó una oportunidad de llegar a la presidencia del Gobierno, pero sin un programa propio, su breve mandato se limitó a intentar concluir el de Canalejas. Firmó el tratado tripartito que consagraba la presencia de España en Marruecos, luego planteó al Rey una cuestión de confianza, con el fin de nombrar un gobierno propio, y luego fue incapaz de sacar adelante la Ley de Asociaciones ni de lograr un acuerdo con la Santa Sede, con lo que la famosa “Ley del Candado” perdió su vigencia al cumplirse los dos años, que era el tiempo establecido para su vigencia.

Tampoco la formación de su gobierno fue sencilla, con buena parte del partido liberal enfrentado a su persona y a algunos de sus seguidores. Esto quedó de manifiesto tras la muerte de Moret, en mayo, cuando Barroso, Ministro de Gracia y Justicia, vetó a Gasset para sustituir a Moret como presidente de la Cámara Baja. Al intentar compensar a Gasset ofreciéndole la cartera de Fomentó, Barroso presentó su dimisión, obligando a Romanones a asumir el ministerio que el dimisionario dejaba vacante.

²⁰² Montero, Feliciano y Tussell, Javier. *“Historia de España. El Reinado de Alfonso XIII”*. Madrid, Ed Espasa Calpe SA. 2004. pp 278.

²⁰³ Ibidem.

En junio se debatió en la Cámara Alta la Ley de mancomunidades que Canelejas había dejado a medio camino. Aunque logró su aprobación, la votación desembocó en una nueva crisis y una nueva cuestión de confianza por parte del Rey. Así salvó el verano, con las Cortes cerradas, estación en la que se impulsó el Plan Hidráulico de Gasset y se terminó con la huelga de obreros textiles, gracias a un Real Decreto que se mostraba claramente favorable a sus reivindicaciones.

A la vuelta de las vacaciones estivales el Doctor Pulido defendió en el Senado una proposición de confianza, en la que el Gobierno quedó en clara minoría. En buena medida se debió a que Montero Ríos, presidente de la Cámara y miembro destacado de los liberales, decidió la votación libre, consciente de que segaba la hierba bajo los pies de Romanones. 102 votos contra 107 hacían insostenible la presidencia de Romanones. Era la hora de la dimisión, y el turno para los conservadores.

9.1.2 Ruptura del sistema alternancia.

Lo cierto es que en 1913 el sistema de turno de partidos estaba en claro declive, en buena medida gracias a la belicosa actitud de Maura tanto hacia los liberales como hacia el monarca. En Carlos Seco en su obra cita los “Estudios del reinado de Alfonso XIII” del conde de los Villares, trayendo a colación una cita que resumía la relación entre Alfonso XIII y Maura en los últimos años: *“Desde aquel día funesto (el de la crisis de 1909), cada vez que don Antonio habló o escribió acerca del Rey (y fueron muchas), le denigró sistemáticamente. Yo conservaba en mi biblioteca... reseñas con todas las frases despectivas que el señor Maura dedicó al Rey, y a todos los demás mortales, porque su desprecio nos alcanzó a todos. En lenguaje sibilino, clarísimo, aunque mucha gente no lo entendiera, nos puso a todos, durante años, como hoja de perejil, se sacudió la levita, se le enrojecieron las posaderas, etcétera... Estos desahogos eran inocuos cuando se referían a nosotros, pobres pecadores que también nos sacudíamos el polvo de nuestras levitas de vez en cuando, pero eran terribles y sonaban como hachazos en el Trono, cuando eran ataques violentísimos del jefe del Partido Conservador al Rey, mucho más porque el Señor no podía contestar, y no contestó jamás”*²⁰⁴.

La serenidad del Rey frente a Maura y su gesto de confianza hacia los liberales al conceder el gobierno a Romanones hizo que algunos de los liberales alejados de la monarquía volvieran a aproximarse al monarca. Pero tras la dimisión de Romanones, y por el sistema establecido, tocaba gobernar al Partido Conservador.

La ruptura de Maura tras el ultimátum del 1 de enero de 1913, y su renuncia a su jefatura del partido estaban aún presentes, máxime cuando sus lugartenientes lo habían convencido de volver a ocupar su puesto entre los conservadores, sin que en ningún momento se retractara de su hostilidad tanto a los liberales como a la corona. Maura había dejado clara su negativa a ocupar la jefatura del gobierno, y por ello dejaba roto el pacto del turno de partidos.

Sin embargo, la jefatura de Maura del Partido Conservador, aún sin discusión abierta, se veía con preocupación por parte de muchos de sus miembros, en su mayor parte menos intransigentes que Maura. A la cabeza de ellos estaba Eduardo Dato, siempre respetuoso con su jefe de filas, pero preocupado a la vez por la insostenible situación. Se sucedieron las reuniones entre Maura y Dato, sin que se llegara a un acuerdo definitivo.

²⁰⁴ Seco Serrano, Carlos. “La España de Alfonso XIII”. Madrid, Ed Espasa Calpe SA, 2002. pp 305.

Dado que la postura de Maura no podía ser más clara, Alfonso XIII llamó a formar gobierno a Eduardo Dato, respetuoso tanto con uno como con otro, y hombre de consenso dentro de la formación conservadora, y la mayoría de sus integrantes apoyaron la decisión, aunque algunos declarados “mauristas” decidieron dejar sus cargos públicos en clara actitud de protesta y acabaron por formar un nuevo partido, mientras Maura decía que ni estaba de acuerdo con el gobierno de Dato, ni podía oponerse a él.

De este modo, las escisiones creadas en los dos grandes partidos, unida al crecimiento de otros considerados marginales, como el socialista o el radical, dejaron el sistema de turnos seriamente tocado. A esto vino a unirse la inestabilidad que ya hemos visto, bien por los atentados – caso de Sagasta – bien por conflictos sociales, bien por la creciente inestabilidad internacional, que absorbían a los gobernantes o acababan con su gobierno, dejando sus programas inconclusos. Los problemas del sistema de la Restauración se acumulaban, sin que existiera una voluntad clara de cambiarlo.

9.1.3. Gobierno de Eduardo Dato. Primeros pasos.

Eduardo Dato formó su gobierno a partir del 27 de octubre de 1913, y en el trató de integrar varias de las tendencias del partido conservador, aunque los “mauristas”, visto lo expuesto anteriormente, quedaron fuera por decisión propia. Su primera actuación mostraba su energía y carácter, cuando mediante Real Decreto hizo efectiva la Ley de Mancomunidades, que ya había tenido el visto bueno del Senado en su artículo primero.

Continuó con el afianzamiento del protectorado de Marruecos, confirmando a Marina como Comisario, y naturalmente convocó elecciones, contando con el respaldo de Alfonso XIII. Este, por cierto, había viajado por Europa afianzando las relaciones con Francia y sondeando las alianzas que se estaban formando en Europa y la actitud de ambos bloques hacia España.

En las elecciones triunfó el Partido Conservador, con 188 escaños, más los 26 de “mauristas” y “ciervistas”. La oposición, entre liberales y otros se quedó en 186, aunque lo más destacado fue la abstención, y lo débil de la postura de Dato, con uno de los triunfos más menguados de la Restauración. Pese a sus esfuerzos por evitar una ruptura total con Maura, sus seguidores se abstuvieron en la investidura, en la que finalmente logró una mayoría holgada.

Por otro lado, la gira del monarca y su decepción respecto a las actitudes de ambas alianzas respecto a nuestro país afirmó la intención de neutralidad de Dato en caso de conflicto, una posibilidad que se haría real mucho antes de lo que nadie pudiera prever.

Cuando el 28 de junio se produjo el atentado de Sarajevo que sirvió de chispa para el estallido de la Gran Guerra, la postura de España ya estaba definida. En agosto se produjeron todas las declaraciones de guerra de las potencias más destacadas – Alemania,



Eduardo Dato departiendo con el Rey.

Austria, Rusia, Francia, Inglaterra... - mientras España reafirmaba su neutralidad, en contra de muchos de sus políticos más destacados, que no tardaron en afirmar su aliadofilia o germanofilia en los más importantes diarios. Ante estas manifestaciones, Dato convirtió la polémica en cuestión de confianza, logrando el pleno respaldo del Rey, que no podía estar más de acuerdo con el presidente y su gobierno en lo relativo a la guerra.

9.2 ORÍGENES Y DESARROLLO TÉCNICO DE LOS “SUPERHISPANOS”

Mientras en España la inestabilidad política volvía a zarandear todo el país, Marc Birkigt en París estaba trabajando en una nueva gama que daría mucho que hablar, y grandes quebraderos de cabeza a la Hispano-Suiza. El origen de los llamados “Superhispanos” está en el nuevo motor que Birkigt quiso diseñar para dotar un chasis más grande que el 15-45 HP ó Alfonso XIII, dado que todas las marcas prestigiosas contaban con cilindradas mucho mayores que los 3.400 o 3.600 cc que cubicaban éstos, y dado que había cesado la manufactura de los 40-50 HP de seis cilindros.

Su desarrollo, según advirtió Mateu a Birkigt, no debía entorpecer la marcha de la fábrica, ni tampoco la mejora de los Alfonso XIII, a los que se iban corrigiendo pequeños defectos sobre la marcha. A este trabajo se sumaba la puesta en marcha de la fábrica de Boix-Colombes.

Sin embargo, el ingeniero era en aquellos años infatigable, como confesaría en sus escritos Louis Massuger:

“El horario de trabajo era de 60 horas por semana, pero después de la salida de los obreros a las seis y media de la tarde, solíamos subir al despacho de Mr. Birkigt para ponerlo al corriente de lo sucedido durante la jornada y con frecuencia nos daban e incluso las ocho y media, cuando salíamos de la empresa²⁰⁵”

Así pues, y sacando tiempo de donde no lo había, y guiando a un equipo entusiasmado que no miraba el reloj a la hora de trabajar, no tardó en tener preparado el primero de sus nuevos motores. En febrero de 1913 Mateu regresó de un viaje a París, y ante el Consejo se mostró entusiasmado por los logros del suizo:

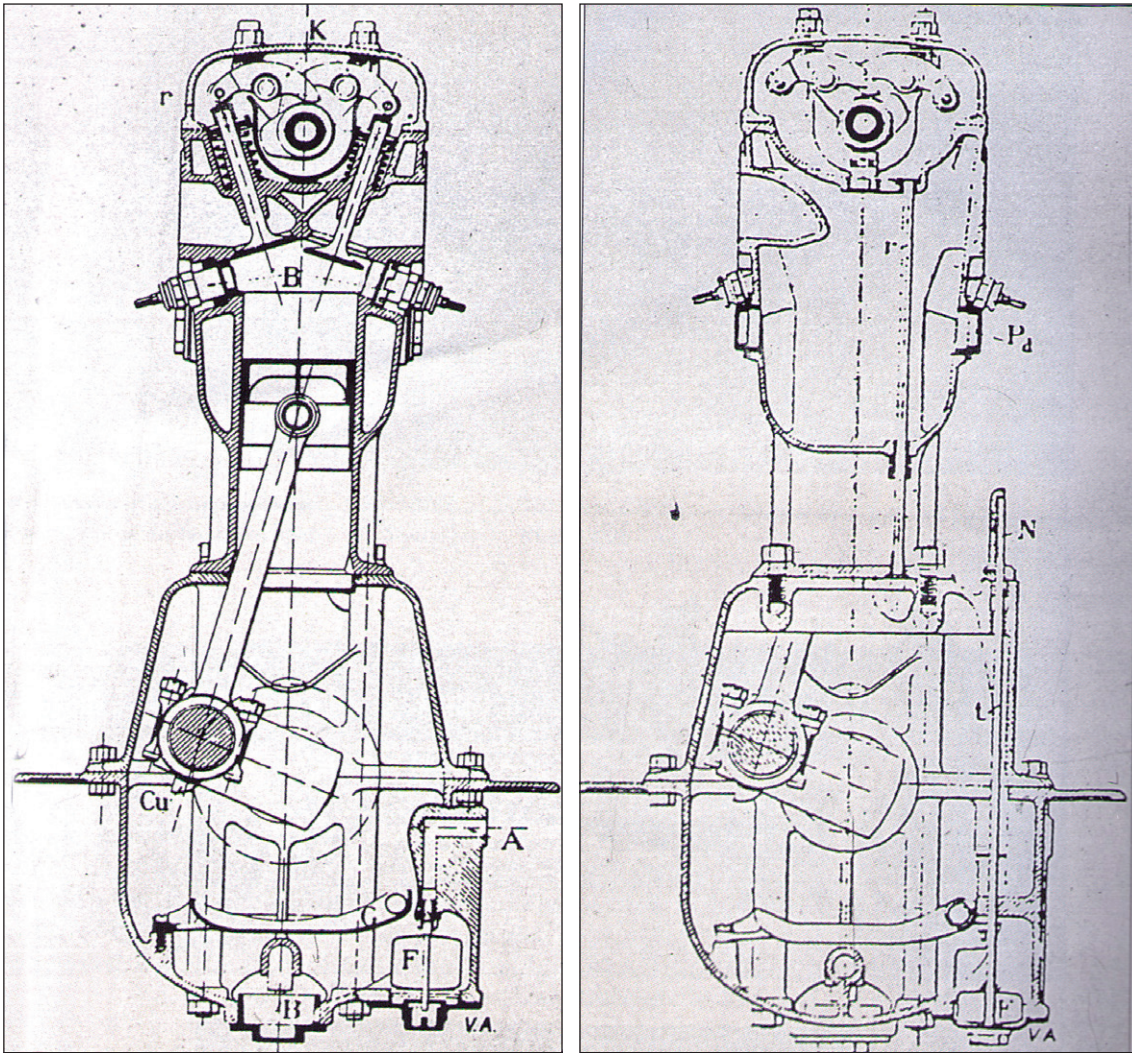
“Explica detalladamente las repetidas pruebas que ha presenciado del nuevo motor 80 x 130, que corresponde al actual 15 HP. Añade que el motor nuevo desarrollará con seguridad una fuerza de 45 á 50 HP, con la posibilidad de que llegue a los 55.²⁰⁶”

A estas alturas, y según informaba Mateu, ya estaba casi terminado el prototipo de 90 x 150, que pensaba aplicar a los chasis de Alfonso XIII. Así pues, el Consejo, esperanzado con la nueva gama, decidió cursar instrucciones para reorganizar el catálogo del siguiente modo:

Continuar la manufactura del 15 HP, conservándole como estaba, salvo las mejoras que fueran admisibles, y reservar el nuevo motor 80x130 para presentarlo termi-

²⁰⁵ Lage, Manuel. “Los Manuscritos de Domingo Anguera. Primera crónica de la Hispano Suiza”. Madrid, Ed FEVA, Fundación Jorge Jove y CVC. 2014. pp 20.

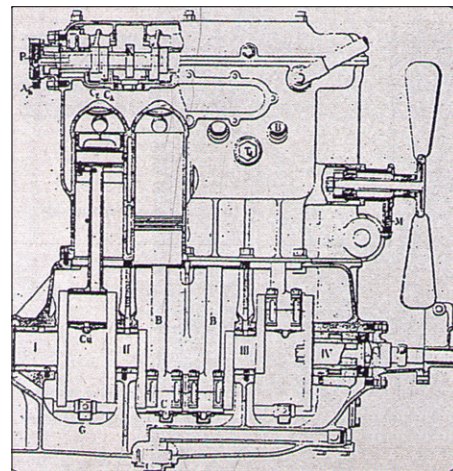
²⁰⁶ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Tomo 4, pp 17 Barcelona, 1913.



Secciones de motor de los "superhispanos".

nado en el Salón de París, junto con el 90x150. En dicho Salón debía reservarse un stand de cien metros cuadrados, e invitar a los mejores agentes y representantes de todo el mundo, para que pudieran conocer las virtudes de los nuevos motores. Se decidió asimismo preparar un 100x180 en los talleres de Barcelona, sin duda para descargar de trabajo a los franceses.

También se acordó iniciar una campaña propagandística intensa y extensa, preparando varios coches para competición, y también algunas unidades para las habituales demostraciones por toda Europa y América. En parte, la emisión de obligaciones de dos millones de pesetas debía destinarse a estas actividades.



El entusiasmo reinaba en los responsables de la Hispano-Suiza, y mientras en París se trabajaba incansablemente en la puesta a punto de los prototipos, los Consejeros continuaron centrados en la nueva fábrica, y en la liquidación de existencias de los viejos modelos, ante la preocupación de que queden obsoletos, y por tanto difícilmente vendibles, ante la aparición de los nuevos "superhispanos".

Sin embargo, y ya entrados en el otoño, Birkigt continuaba sin solucionar los problemas de fragilidad de los nuevos motores. Por su fuera poco, además de los tres tipos citados, bautizados como Tipos 21, 22 y 23, el ingeniero había desarrollado una versión de competición que recibió la denominación de Tipo 20, con unas cotas internas de 85 x 130 (logrando con ello 3.000 cc) para adaptarse a la mayoría de los reglamentos de las carreras más importantes.

En este último caso para superar los problemas de cigüeñal Birkigt incorporó unos rodamientos, con lo que logró una mayor fiabilidad. Superadas las primeras pruebas, el motor del Tipo 20 se montó en un chasis de Alfonso XIII, y se le vistió con una largada y peculiar carrocería monoplaza. Debutó en el “Grand Meeting” de otoño de Brooklands, sin ningún resultado digno de ser mencionado. Pocos días después se presentó en el kilómetro lanzado de Gaillon, logrando un tiempo espectacular, aunque fuera de concurso por su condición de monoplaza.

Tras este calentamiento, el Tipo 20 inició una racha de triunfos deportivos que detallaremos en otro apartado, y que contribuyó aún más a enardecer a los consejeros, y logró una expectación impresionante sobre los nuevos modelos.

Pero mientras el Tipo 20 comenzaba a ser conocido en el mundo entero, los Tipo 21, 22 y 23 no paraban de dar problemas, hasta el punto de que el Consejo comienza a dudar de la conveniencia de presentarlos en el inminente Salón de París, para el que faltaba menos de un mes. Así las cosas, decidieron que una comisión formada por Mateu, Vilá y Solá se desplazara el 7 de noviembre a París para valorar sobre el terreno la cuestión. Por desgracia, la comisión llegó cuando los talleres de Levallois-Perret estaban en plena euforia por la sobresaliente actuación del Tipo 20 en la Côte Gaillon, de modo que no se plantearon muchas dudas a la hora de dar el visto bueno.

La Comisión se quedó para ver el éxito sin precedentes de la firma en el más importante de los salones del automóvil, en el que logró una enorme cartera de pedidos de los nuevos modelos y despertar el interés de grandes distribuidores. Pero el problema de la fragilidad persistía, aunque Mateu expresó ante el Consejo su confianza en que Birkigt lograría solucionarlo.

“El problema, entonces, es que no se puede predecir el tiempo que ha de tardar, con lo cual puede llegar el caso de perjudicarse las ventas con las pruebas y estudios hasta provocar una apurada situación económica. Para prevenir tal contingencia, recomiendo (Damián Mateu) fabricar sin pérdida de tiempo el mayor número posible de coches actuales, aprovechando las grandes existencias de materiales que hay en la sucursal y en Barcelona, y facilitar la venta de los mismos aumentando los descuentos si ello es posible²⁰⁷”.

Así pues, en esta reunión el Consejo dejó fijada la gama y sus precios para el año 1913, en la que se incluían los modelos nuevos, pero también, como medida de precaución, los viejos. Es más, en la relación descrita en la reunión del Consejo²⁰⁸ se excluyen los 12-25 HP y 15-20 HP, con la clara intención de cesar en su manufactura, aunque luego los acontecimientos hicieron que se mantuvieran en producción.

²⁰⁷ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 182.

²⁰⁸ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1914, Tomo III, pp 82.

La gama prevista era la siguiente:

- 15-30 HP (nuevo modelo) 80 x 130 mm. Precio entre 10.500 pts. (normal) y 11.250 pts. (extra largo)
- 18-45 HP (nuevo modelo) 90 x 150 mm. Precio entre 13.000 pts. (normal) y 13.750 pts. (extra largo).
- 30-40 HP (modelo antiguo, lanzado en 1910) 100 x 150 mm. Precio de 15.250 pts. en su única versión.
- 30-60 HP (nuevo modelo) 100 x 180 mm. Precio entre 16.000 pts. (corto) y 17.500 (extra largo)
- 45 HP Alfonso XIII (modelo antiguo) 80 x 180 mm. Precio entre 11.500 pts. (ligero) y 12.500 (largo).

En la misma reunión el Consejo decidió ordenar la construcción en La Sagrera de doce unidades del nuevo Tipo 23 (100 x 180 mm), de los cuales una unidad sería regalada a Alfonso XIII, ya carrozado por Betlla Hermanos, quienes estaban dispuestos a hacerlo gratuitamente, a condición de que no aceptarían devoluciones ni indemnizaciones en caso de no ser del agrado de los responsables de la Hispano-Suiza.

En noviembre Birkigt viajó a Barcelona, y desde allí se trasladó rápidamente a Madrid para reunirse junto a Francisco Aritio, distribuidor en Madrid y accionista de la firma, con responsables del Ministerio de la Guerra sobre la venta de camiones y motores para el ejército. Posteriormente fueron recibidos por el Rey, quien mantuvo una larga reunión con el grupo. Mateu informó del contenido de esta reunión al Consejo, por lo que podemos saber lo más trascendente de ella, y en resumen podemos centrarla en la preocupación del monarca por el bajo número de unidades construidas por la firma, en comparación con otras importantes marcas. Ante la expectación levantada por los nuevos modelos, los “superhispanos”, Alfonso XIII animó a Mateu y sus acompañantes a incrementar la producción de un modo notable, llegando a ofrecerse para ayudar a la firma en el caso de que para ello necesitara medios financieros.

De vuelta a Barcelona, el 15 de ese mismo mes de noviembre, se reunió el Consejo con Birkigt para tratar temas como el traslado a la nueva fábrica o el saldo de los modelos viejos. Sin embargo, continuó el temor de que los problemas que se habían estado manifestando persistieran:

“Si estos terminan antes ó á principios de enero, no hay nada que temer. Pero si, por el contrario, se va alargando la terminación de dichas pruebas, no pudiendo entregar los coches, podría llegar una situación con falta de dinero que se iría alargando de forma alarmante y peligrosa”²⁰⁹.

Para diciembre se comunicó al Consejo que los problemas en los Tipo 20 parecían solucionados, e incluso se había iniciado la producción de una primera serie. La sucursal también informó de que continuaban llegando pedidos de los nuevos modelos, hasta sumar 108.000 francos en concepto de entrada. Mientras la mayoría de los consejeros se mostraban exultantes, por primera vez Mateu mostró una prudencia casi excesiva, ma-

²⁰⁹ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1913, Tomo III, pp 88.

nifestando que no debía tocarse ese dinero, ya que “podríamos hallarnos en el caso de tener que devolverla si no pudiéramos servir los coches a tiempo”²¹⁰.

Por primera vez Mateu parecía haber perdido la confianza en el ingeniero. Como expresa Emilio Polo en su libro:

“Mateu conocía perfectamente la capacidad de Birkigt, y es lógico que a estas alturas, después de tantos esfuerzos infructuosos realizados por el técnico a lo largo de muchos meses, tuviera certeza de que el problema era serio; desde luego, mucho más grave que una puesta a punto. Evidentemente, podemos afirmar con seguridad que 1913 fue el más angustioso año del técnico suizo en toda su vida profesional. Había llegado a rozar la gloria, pues aquellas culatas con cámaras hemisféricas y distribución en cabeza constituían en verdad un avance revolucionario que estaba magníficamente resuelto. Era la razón del importantísimo incremento de potencia que, como hemos visto, llegaba hasta los 60 caballos en su versión más pequeña (...) Piénsese que el anterior modelo con cámaras en T – el popular 15-20 HP – apenas superaba los 25 caballos con las mismas cotas y cilindrada.

*No obstante, todo el acierto que suponía esa parte alta del motor quedaba anulado por el mal planteamiento de la parte baja, donde campeaba un cigüeñal absolutamente inviable provocando vibraciones incontroladas, gripajes y toda clase de roturas.”*²¹¹

Como ya hemos narrado, el cigüeñal había provocado graves quebraderos de cabeza al ingeniero desde sus “Copa de Cataluña”. Birkigt ensayó todo tipo de soluciones, algunas inéditas y disparatadas, como la unión de dos bielas en una sola muñequilla, dando lugar al que probablemente fue el único motor de cuatro cilindros con bancada de cuatro apoyos de toda la historia.

A partir de aquí los disparates continuaron, al suprimir el engrase a presión y sustituirlo por uno a barbotaje, para evitar los taladros interiores del cigüeñal, que Birkigt pensó debilitaban el conjunto. Así continuó con sus experimentos, pero seguramente la presión hizo que sus errores fueran mayores a medida que pasaba el tiempo, y el incremento de potencia logrado con las nuevas culatas acrecentó el problema de los cigüeñales mal calculados, mal equilibrados y peor engrasados.

Para el 12 de diciembre el Consejo se reunió de urgencia, ante la persistencia de los problemas en los motores. Debido a la gravedad de la situación Damián Mateu se dispuso a viajar a París, y contando con el apoyo del resto de los consejeros, decidió suspender la aplicación del nuevo catálogo. Suponía un varapalo muy fuerte, pero se consideró necesario y más lógico que vender automóviles defectuosos que echaran por tierra los muchos años de prestigio de la marca.

Así pues, Mateu comprobó “in situ” la evolución de las mecánicas de los “superhispanos”, y una vez de vuelta, en la reunión del 23 de diciembre²¹², se acordó finalmente suspender la fabricación de los nuevos motores, “que no marchan bien y hacen ruido”²¹³.

²¹⁰ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1913, Tomo III, pp 90.

²¹¹ Polo García, Emilio. “La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 264.

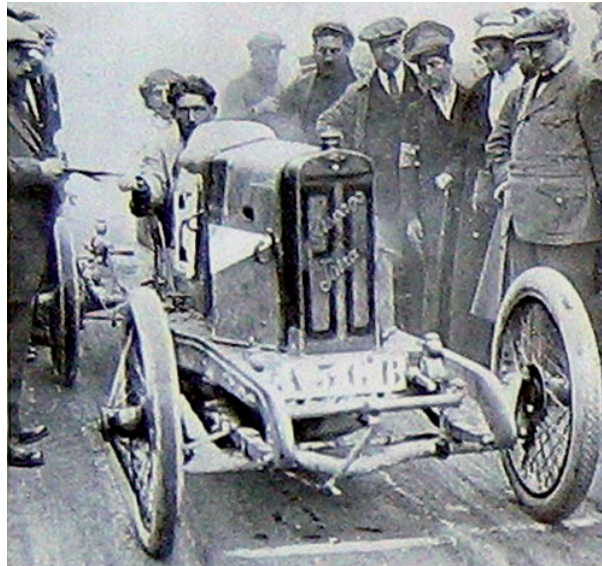
²¹² Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1913, Tomo III, pp 91.

²¹³ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1913, Tomo III, pp 91.

Con ello se ponía fin a un año de ilusión por parte del Consejo, y de un intenso trabajo por parte del técnico. Era el fin de los “superhispanos”, que habían levantado una inmensa expectación entre los aficionados del automóvil, y también causado un gran quebranto económico a la firma, que a pesar de ello logró unos beneficios récord de 619.837,85 pesetas a pesar de que voluntariamente devolvió los anticipos a todos los clientes que no quisieron adquirir otro modelo de la marca.

9.3. LA VERSIÓN DE CARRERAS. LA CÉLEBRE “SARDINA”.

Como ya mencionamos en el apartado anterior, la célebre “Sardina” nació como una versión de carreras de los “superhispanos”. Era una unidad preparada del Tipo 20, con cotas internas de 80 x 130, a la que se incrementó en 5 mm el diámetro de los pistones, para alcanzar la cilindrada máxima que en aquellos años se admitía por reglamento en la mayor parte de las competiciones, es decir, los 3.000 cc. o tres litros. Esta unidad fue vestida con una ligera carrocería monoplaza, especialmente estrecha para una mejor penetración aerodinámica. También hemos mencionado que para superar los problemas endémicos del cigüeñal que venía sufriendo toda esta gama de motores, Birkigt incorporó rodamientos en la bancada.

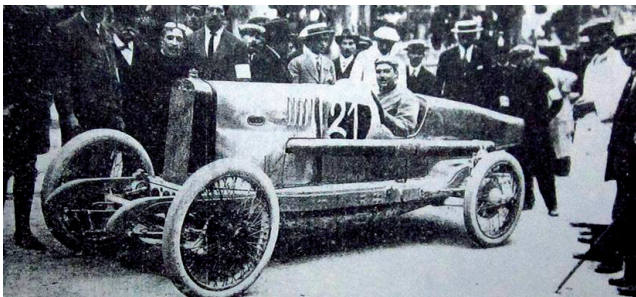
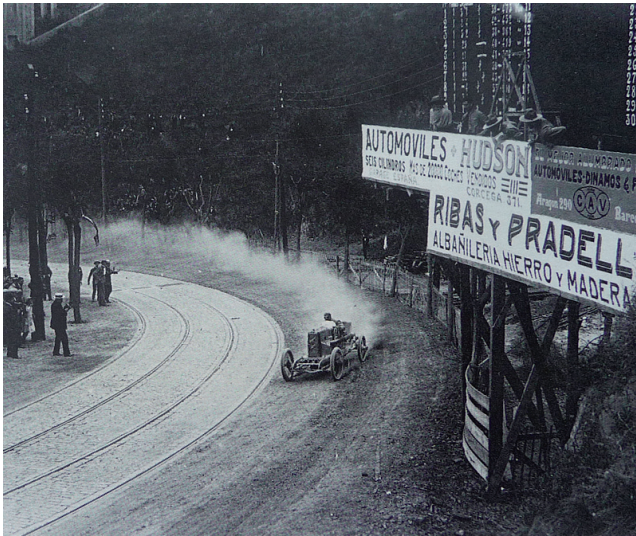
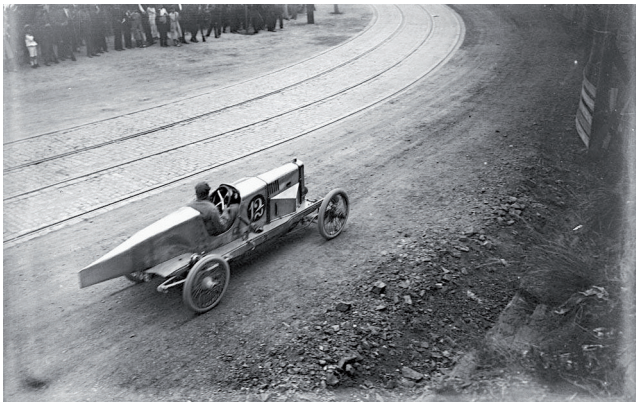


“La Sardina”. Su estrecho frontal permitía una excelente penetración aerodinámica.

La pregunta que puede hacerse el lector profano, vista la historia que hemos narrado, es por qué no lo hizo con el resto de los motores. Sin necesidad de caer en la especulación histórica, podemos afirmar que esta mejora permitía a la “Sardina” mantener un gran esfuerzo durante el breve periodo de tiempo que duraba una carrera, pero no hubiera solucionado la fiabilidad a la larga que un motor comercial de prestigio necesitaba. Pero además, hay que tener en cuenta que era habitual en las carreras emplear otros lubricantes mucho menos densos, como el aceite de ricino, cuya durabilidad era muy inferior y solía quemarse, y al que sólo se le pedía que aguantara lo que dura una carrera.

La “Sardina” debutó el 4 de octubre de 1913 en el autódromo de Brooklands, a los mandos de León Molon, un piloto amateur que había destacado en algunas pruebas a los mandos de un coche de la marca Vinot et Deguingand. Sin apenas tiempo para adaptarse al Hispano-Suiza, y con un coche que debutaba, su actuación no fue en modo alguno memorable.

Concedores del potencial de su máquina, los responsables de Hispano-Suiza embarcaron rápidamente para llegar a tiempo a Gaillon, donde el periódico *L'Auto* organizaba una prueba del kilómetro lanzado.



Diferentes planos de “La Sardinia” en competición.

Allí se encontraron con que la condición de monoplaza de la “Sardina” le impedía competir. Sin embargo, la gente allí aglutinada, fascinada por el aspecto del automóvil, pidió que hiciera una subida fuera de concurso. Comoquiera que resultaba un buen entrenamiento para Molon, y un excelente rodaje para el coche, los responsables del equipo de carreras de Hispano-Suiza accedieron, y no tardaron en calentar el motor y salir.

El resultado dejó a todos boquiabiertos, porque el pequeño Hispano-Suiza logró un tiempo de 33 segundos y 2/5, cuando el récord estaba en 43 segundos. Habían logrado batir la mejor marca por casi 10 segundos.

Charles Faroux no tardó en comentar la hazaña en *L'Auto*, pero rápidamente la competencia respondió con contundencia, puesto que al correr fuera de clasificación, podía tratarse de un mero montaje publicitario. Los responsables de la Hispano-Suiza en Francia, con Birkigt a la cabeza, se hicieron eco de tales afirmaciones y decidieron responder, acudiendo de nuevo a Gaillon, pero esta vez con un equipo oficial de cronometradores del Automobil Club de France, para que los resultados fueran verificados y oficiales.

Así, el 20 de octubre el equipo Hispano-Suiza acudió de nuevo a Gaillon, aunque en esta ocasión el piloto sería Louis Massuger, excelente técnico y con probadas dotes como conductor, que en el pasado certamen había corrido con un Hispano-Suiza del Tipo 21, y se quedó a 1/5 de segundo de igualar el récord de la prueba.

Massuger logró hacer un tiempo oficial de 29 segundos y 3/5, a una media de 121,629 km/h, en su primer intento. Por supuesto, la firma difundió por toda la prensa su nueva hazaña, acallando a sus rivales y organizando un gran revuelo de cara al Salón de París, donde debían presentarse los nuevos modelos.

Aún en medio de la expectación creada por los “superhispanos”, en la entrevista que Mateu mantuvo con el Rey²¹⁴ el presidente se comprometió a enviarle un “Côte

²¹⁴ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1913, Tomo III, pag 84.

Gaillon”, es decir, un coche igual al que había batido el récord de la subida francesa. A este respecto, el Consejo también ordenó fabricar una serie corta²¹⁵ de quince chasis con las mismas especificaciones que la “Sardina”, para vender a pilotos amateurs, así como para completar un equipo de carreras propio capaz de elevar el prestigio de la marca.

Cuando se suspendió la manufactura de los “superhispanos”, solo algunos prototipos y las quince unidades de competición se habían construido. Una decisión acertada, como veremos, porque si bien los coches comerciales hubieran podido resultar un varapalo en el prestigio de la firma, las actuaciones de la “Sardina” fueron capaces de elevarlo hasta cotas increíbles.

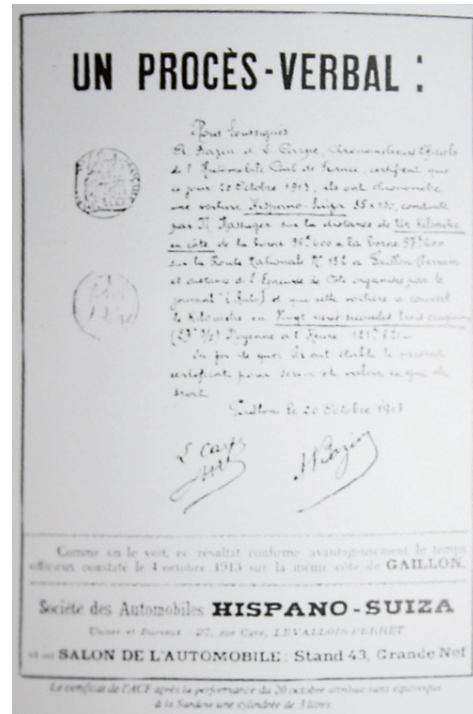
El 14 de marzo el Consejo remitió una orden a la sucursal para que enviara uno de los “Côte Gaillon”, con el fin de inscribirse en las carreras de Bilbao del 12 de abril. La casa envió el mismo que habían presentado al Tour de France Automobile, y que ni siquiera logró salir por la escasa pericia de su conductor, el francés Max Antoine. En esta ocasión, con el reconocido piloto Juan Pombo a los mandos, el Hispano-Suiza logró una sonora victoria en la subida de Puerto de Barázar.

Al mismo tiempo se dio anuncio a dos importantes pruebas deportivas, que debían celebrarse en Madrid y Barcelona en fechas próximas. Así pues, se cursaron instrucciones para que el coche que está en Bilbao se traslade a la Sagrera, y también para que la “Sardina” fuera trasladada desde París a la menor brevedad.

Para el 7 de mayo, el Consejo acordó *“inscribir tres coches 85 x 130 en las categorías de tres litros y libre de la carrera en cuesta del Tibidabo, que se ha de celebrar el próximo día 24”*²¹⁶.

Al final no fueron tres, sino dos los automóviles inscritos, con los pilotos Luis Carreras y Louis Massuger. El piloto francés logró el triunfo en su categoría, y terminó segundo en la categoría de fuerza libre, detrás de un Benz de 200 CV y por delante de muchos coches de mayor cilindrada.

La “Sardina” se ganó en esta prueba su apelativo, o su mote. Hemos de advertir que hasta esta fecha el automóvil de competición era conocido como el “Côte Gaillon”,

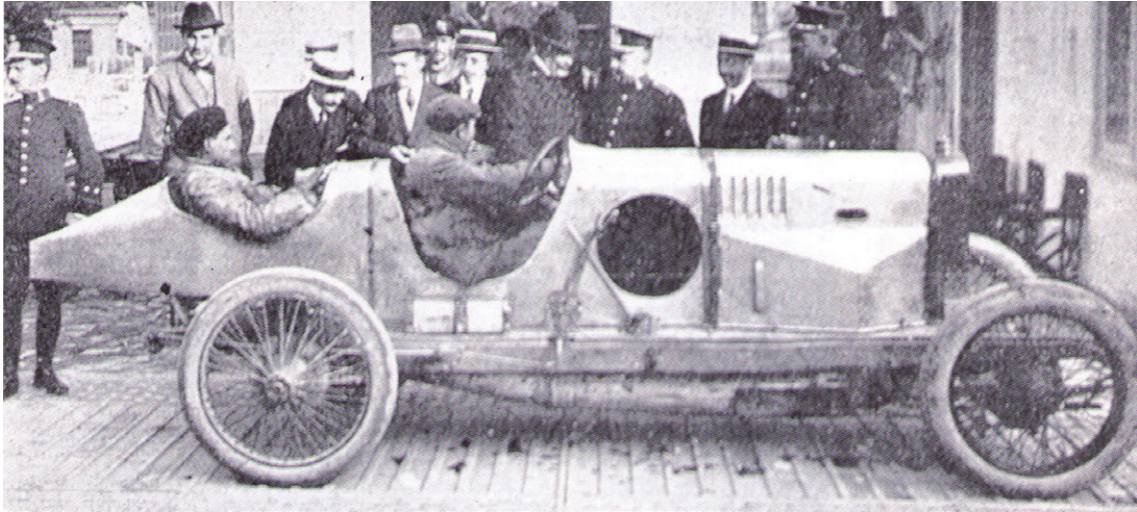


Certificado del record logrado en la Cote Gaillon y publicidad difundiendo la hazaña.



²¹⁵ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1913, Tomo III, pag 84.

²¹⁶ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1914, Tomo III, pag 116.



Vista lateral de “la Sardina” con la segunda plaza en tándem.

debido a que su aparición estelar se produjo en dicha prueba, o a consecuencia de ella. En la mayor parte de las actas del Consejo de Administración simplemente lo nombran como chasis “85 x 130”. Pero durante la prueba barcelonesa, su estilizada y peculiar silueta, unida al aroma de fritura de pescado que dejaba al pasar – por el uso de aceite de ricino como lubricante – hizo que el público comenzara a denominarlo como “la Sardina”, un apelativo que se extendió hasta hacerse mayoritario entre los aficionados e incluso entre la prensa especializada, y a la postre sería con el que ha sido inmortalizado por los historiadores del motor.

Con el eco de la excepcional actuación en el Tibidabo aún resonando en la prensa, tuvo lugar el Concurso de Navacerrada, convocado para el domingo siguiente, y donde la firma había inscrito la “Sardina”. Sin embargo, y dado que muchas de las pruebas de la época exigían que el automóvil fuera biplaza, y un mecánico acompañara al piloto, durante esta semana se trabajó a contra reloj en la Sagrera para abrir un hueco en la carrocería, inmediatamente detrás del piloto, en el que instalar la segunda plaza.

Esta configuración en tándem no hizo sino incrementar la singularidad de la “Sardina”, dado que eran rarísimos los casos de automóviles de competición así contruidos. Aunque no es menos cierto que además de singular, era más eficiente aerodinámicamente que la mayor parte de sus rivales, gracias a lo estrecho y afilado de su carrocería.

El concurso de Navacerrada era la prueba anual del Real Moto Club de España, aunque en esta ocasión se dirimía en un circuito de 20 km en la subida al puerto del mismo nombre, y contó con numerosos público, destacando por supuesto el Rey Alfonso XIII, que llegó al volante de su Hispano-Suiza, y otras personalidades como el conde de Peñalver.

La inscripción se cerró con 42 automóviles, entre los que destacaban un gigantesco Protos, o un Lorraine-Dietrich de competición. El vencedor absoluto fue Massuger a los mandos de la “Sardina”, estableciendo un tiempo de 14 minutos, 29 segundos y 4/5.

Tras esta contundente victoria la “Sardina” regresó a París con Louis Massuger, mientras los otros dos 85 x 130 que La Sagrera solicitó se quedaron en Barcelona. Uno de ellos fue vendido a Juan Pombo en 11.500 pesetas. Unos meses más tarde se planteó ante el Consejo la conveniencia de fabricar más unidades del 85 x 130, pero el Consejo decidió no dar autorización ante la escasa fiabilidad en un uso normal.

Eso no era óbice para que continuara logrando éxitos deportivos. En julio de 1914 el señor Bara, agente de París de Hispano-Suiza solicitó un Tipo 20 para participar en el “Meeting” de Cabourg. En esta unidad se había trabajado aún más la aerodinamia, dotándolo de una coraza estrecha que iba colocada delante del radiador. Bara se impuso en su categoría, logrando el kilómetro lanzado en 32 segundos, un hecho que reflejaron publicaciones de gran difusión en Francia como “a *Vie au Grand Air*”²¹⁷.

El día 20 de ese mismo mes la “Sardina”, con M. Bertin a los mandos se inscribió en el “Meeting” de Boulogne –sur-Mer, donde contaba como compañero de equipo a M. Bara, aunque este último se había decantado por uno de los nuevos Tipo 26 para disputar la categoría de turismos. Tanto uno como otro lograron sonoros triunfos, imponiéndose Bertin en la categoría de “competición” y Bara en “turismos”, de modo que a las vitrinas de la firma fueron a parar la Coupe de l’Automobile Club du Nord, la Cope Franchomme y el Trofeo Caraman Chimay.

En agosto la “Sardina” viajó a Gran Bretaña, a petición de E.J. Rosier, distribuidor de la Hispano-Suiza en la isla, para disputar la prueba que el día 8 tendría lugar en el autódromo de Brooklands. Pilotada por A.G. Brown, el veloz Hispano-Suiza logró los “100 long hándicap” con un promedio de 138,25 km/h, así como la vuelta rápida a 149,5 km/h.

Posiblemente la “Sardina” y los otros Tipo 20 construidos hubieran podido deparar más satisfacciones a la marca, pero a estas alturas ya no quedaban competiciones deportivas que celebrar: todas las grandes potencias europeas se hallaban empeñadas en destruirse, en la hecatombe que ha pasado a la historia como la Gran Guerra, o la I Guerra Mundial. El detonante, de sobras conocido, fue el asesinato en Sarajevo del heredero al trono austrohúngaro Francisco Fernando de Austria y su esposa a manos de un joven estudiante nacionalista serbio, Gavrilo Princip. Este hecho ocurrió el 28 de junio, y para un mes más tarde Austria declaró la guerra a Serbia. Un día más tarde Rusia entró con conflicto con Austria y unos días más tarde el conflicto abierto estaba declarado entre Alemania y Austria por un lado y Rusia, Francia y Gran Bretaña por otro. No tardó en extenderse a otros muchos, hasta alcanzar la consideración de Guerra Mundial. Durante al menos un lustro, las competiciones deportivas de motor desaparecieron de Europa.

9.4 REACCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN AL FRACASO DE LOS “SUPERHISPANOS”.

Hemos visto en el primer apartado el enorme entusiasmo con el que Damián Mateu y el resto de los consejeros de la Hispano-Suiza habían seguido el progreso de los nuevos motores, hasta el punto de denominarlos “superhispanos”. También el gran esfuerzo publicitario realizado para sacar el máximo partido a una ventaja técnica que a la postre no se dio. Consideramos de gran interés entonces pormenorizar cuales fueron las reacciones del Consejo a este fracaso, y las decisiones que en los momentos posteriores se tomaron.

El 23 de diciembre de 1913 el Consejo dejó nota en su libro de actas del fin de los “superhispanos”, y lo que llama la atención es el modo simple y escueto en el que lo hace:

“En vista de las impresiones que comunica el Sr presidente, relativas a los principales defectos que se notan en los nuevos modelos 90 x 150 y 80 x 130, que no marchan

²¹⁷ *La Vie Au Grand Air*, 24 julio de 1914, pp 32.

bien y hacen ruido, se acuerda aprobar la resolución adoptada en la sucursal de suspender su fabricación y construir un Alfonso XIII renovado

Seguidamente y atendiendo a que el modelo 100 x 180 “España” deja algo que desear, se resuelve no fabricar aquí más que tres ó cuatro chasis, y en sustitución de dicho tipo, pedir a Birkigt que nos remita motores Alfonso XIII para aplicarlos a estos chasis “España”²¹⁸.

Como dice Emilio Polo en su obra, *“sin más lamentaciones ni comentarios”²¹⁹*, a pesar de que el desarrollo de estas mecánicas había acaparado buena parte del tiempo del ingeniero suizo, y consumido ingentes cantidades de dinero, que nos resulta muy difícil de cuantificar.

Así que tocaba reaccionar para sacar adelante la empresa, y lo primero era reorganizar la gama. El inquieto Birkigt ya había dado algunos pasos en este aspecto, antes de la aceptación del fracaso de sus nuevos motores, al comunicar al Consejo en diciembre de 1913 que no había abandonado los estudios sobre un nuevo tipo de Alfonso XIII, con mayor cilindrada.

En realidad, lo que hizo fue solicitar autorización para proseguir sus estudios. Como ya hemos visto, en estas fechas los regidores de la Hispano-Suiza ya empezaban a tener claro que los nuevos súper motores iban a ser un verdadero quebradero de cabeza. Así las cosas, ordenaron a Birkigt que diera preferencia al Alfonso XIII con cotas internas de 90 x 180 (4.584 cc), con el que pensaban que algunos compradores de “superhispanos” podrían ser compensados, si ellos lo tenían a bien.

Si bien el desarrollo en Hispano-Suiza recayó casi siempre sobre Birkigt, en la firma había gente capacitada que a estas alturas consideraba que no era bueno poner todos los huevos en el mismo cesto. Así las cosas, en esta misma reunión del Consejo se mencionaba²²⁰ una nota del ingeniero David Dufour, que desempeñaba sus funciones de director técnico en La Sagrera, sobre unos motores “sin válvulas” sobre los que estaba trabajando. Ya nos hemos referido en este trabajo a los motores de tipo Knight, que se estaban poniendo de moda entre muchos de los más prestigiosos fabricantes europeos, como es el caso de Mercedes. Es casi anecdótico, porque a la postre la firma nunca siguió este camino, y apenas se encuentran unas pocas menciones en las actas, pero resulta una buena muestra de la capacidad de la firma, pese a sus reducidas dimensiones, para desarrollar nuevas tecnologías.

Una vez confirmado el fracaso de los “superhispanos”, Birkigt, quizá como una cura de humildad, volvió a su trabajo planteándose un cochecito de bajo precio, dentro de la gama Hispano-Suiza, y cuyos resultados comerciales fueron bastante buenos. Se trataba del 8-10 HP, con un motor muy convencional de cuatro cilindros con válvulas laterales. Para comienzos de 1914 fue uno de los primeros modelos en montarse en la nueva fábrica de Boix – Colombes, incluyendo como opción la carrocería, con un precio total de 7.000 pesetas. Para el comprador de los chasis a secas, el precio era de 5.500 pesetas.

²¹⁸ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1913, Tomo III, pp 97.

²¹⁹ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 267.

²²⁰ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1913, Tomo III, pp 99.

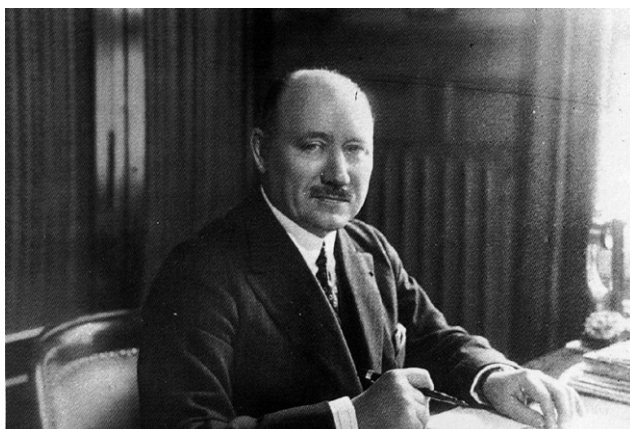
Mientras Birkigt continuaba trabajando en el desarrollo de nuevos modelos, el Consejo por su parte trataba de seguir haciendo crecer la empresa. En junio se envió a David Dufour para supervisar las pruebas del nuevo camión de 40 HP ante los responsables del ejército, debido a un importante pedido del Cuerpo de Artillería. A su regreso expresó la plena satisfacción y el interés despertado por los camiones en el Ministerio de la Guerra y en el de Marina. En este campo, Francisco Aritio continuaba incansable su labor de defensa de los intereses de la firma, despacho por despacho, haciendo valer la “Ley de Propiedad de la Industria Nacional”, e incluso entablando pleitos en nombre de la Hispano-Suiza cuando esta era soslayada por entidades como el Ayuntamiento de Madrid por la adquisición de los camiones de bomberos de la capital, encargados a una firma extranjera.

Pese a que los nuevos modelos daban resultados más que satisfactorios en las pruebas que se estaban realizando, el Consejo extremó su prudencia con el doloroso recuerdo de los “superhispanos” en mente. Así, cuando la sucursal informó del excelente rendimiento y la fiabilidad del nuevo Tipo 26, los regidores enviaron una nota en la que se decía textualmente:

*“No anunciar ningún nuevo modelo para el próximo Salón del Automóvil si no ha sido antes completamente probado en carretera, y si no se pueden tener uno ó dos coches de dicho modelo para demostraciones a las puertas del Salón”.*²²¹

9.5. BIRKIGT Y ROYCE COMO CONTRAPUNTOS.

En estos primeros años de la historia del automóvil que estamos recorriendo, que en la clasificación de Miguel de Castro correspondería a la Edad Media de este ingenio²²² encontramos un buen número de ingenieros sobresalientes: desde Ettore Bugatti a Gabriel Voisin, y desde Louis Renault a Charles Knigth, pasando por Guillermo Maybach o Vincenzo Lancia. Sin embargo, y antes de llegar a los años veinte el prestigio de dos marcas será tan sobresaliente que el resto tendrán que sufrir las comparaciones con ellas. Estamos hablando de Hispano-Suiza y Rolls-Royce.

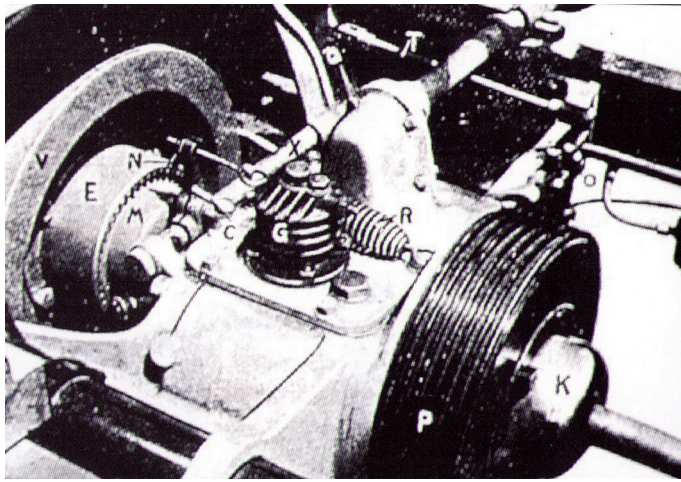


Marc Birkigt, el responsable de la avanzada técnica de la Hispano-Suiza.

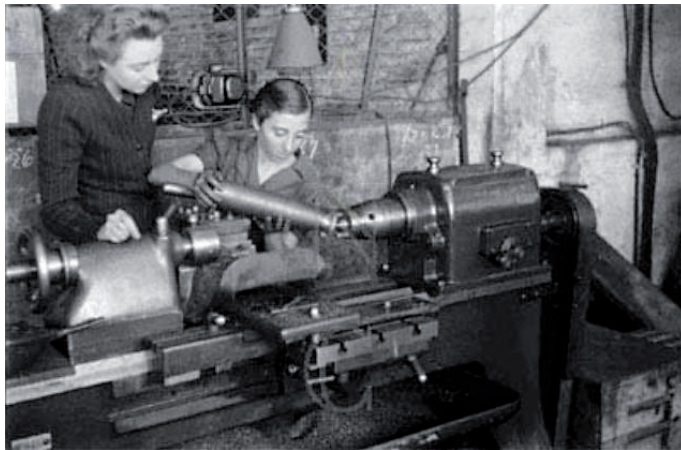
Hemos hablado mucho hasta ahora de Marc Birkigt, pero no de sus orígenes, su preparación académica o su modo de enfrentarse a los problemas técnicos. Birkigt nació en Ginebra en 1878, hijo de un sastre alemán. Cuando tenía dos años murió

²²¹ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1914, Tomo III, pp 114.

²²² de Castro Vicente, Miguel. “Historia del Automóvil. Enciclopedia CEAC del Motor y del Automóvil” Barcelona, Ed CEAC, segunda edición 1969.



Compresor de aire accionado por la caja de cambios. Patente Birkigt.



Mujeres trabajando en un torno Hispano-Suiza durante la Guerra Civil.

su madre, y su padre falleció cuando tenía doce, quedando al cuidado de su abuela materna. En 1895 inició sus estudios en la Escuela de Mecánica, diplomándose tres años más tarde y comenzando su vida laboral en la firma Thum, una fábrica de utillaje y maquinaria para la manufactura de relojería.

Después de realizar el servicio militar se trasladó a Barcelona, donde comenzó a trabajar en la Compañía General Española de Automóviles La Cuadra. Todo parece apuntar que un compañero le consiguió este empleo, y que Birkigt lo aceptó con reticencias.

Durante un año trabajó en los coches eléctricos de La Cuadra, aunque en sus últimos tiempos, viendo los continuos fracasos de la firma con este medio de propulsión, se sintió atraído por los coches con motor de explosión que vendían en La Cuadra como sistema alternativo de financiación. Fue así como entró en contacto con los

motores de explosión, y en 1900 ya había desarrollado uno propio, que impulsó a los primeros La Cuadra de benzina.

Su ingenio no pudo salvar la empresa, así que tras su cierre, en 1901, se trasladó de nuevo a Ginebra, donde conoció a su mujer y se casó. No pasó mucho tiempo en su ciudad natal, ya que pronto fue requerido por J. Castro para dirigir la empresa continuadora de la labor de La Cuadra. En esta nueva etapa comenzó a desarrollar su gusto por las soluciones avanzadas, creando en un tiempo récord su primer motor de cuatro cilindros, y adoptando soluciones entonces pioneras, como el doble árbol de levas o el panel de “nido de abeja” en los radiadores.

En 1904 llegó una nueva etapa, al asumir la condición de socio fundador de la Hispano-Suiza, levantada sobre los escombros de J. Castro. Desde la dirección técnica continuó apostando por las novedades técnicas, ensayando una y otra vez hasta lograr su propósito. En estos años aportó novedades como el “chasis acorazado”, el motor retrasado respecto al eje trasero, los motores intensivos... buena parte de estos avances provienen además de su condición de excelente conductor, que llegaba a los planteamientos novedosos a través de su experiencia en el volante. Charles Faroux elogió a la Hispano-Suiza hasta el punto de que la firma llegó a reproducir sus palabras en sus catálogos de octubre de 1913, y entre éstas hay unas que vienen muy a cuento:

“Birkigt es un práctico de la carretera: siempre conduce él y la mejor garantía es que todas sus ideas mecánicas han sufrido el control de ensayos en carreteras de extrema severidad”

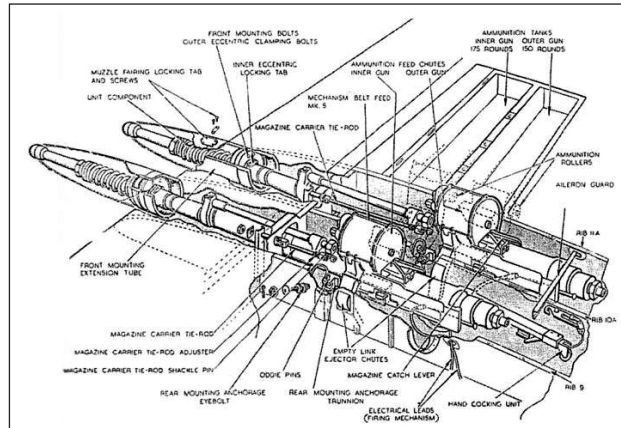
A esta larga experiencia como piloto e ingeniero, en afortunada conjunción, podemos atribuir por ejemplo el excelente reparto de pesos logrado en el 15-20 Copa de Cataluña, y también su favorable relación peso/potencia.

Trabajador incansable, como ya hemos visto por el testimonio de algunos de sus colaboradores, su labor no terminaba al marcharse a casa. Era allí donde desarrollaba otros ingenios, quizá como escape de sus problemas con la mecánica de sus coches. Es el caso de la bomba de inflar que puso en contacto a Jean Lacoste con la Hispano-Suiza.

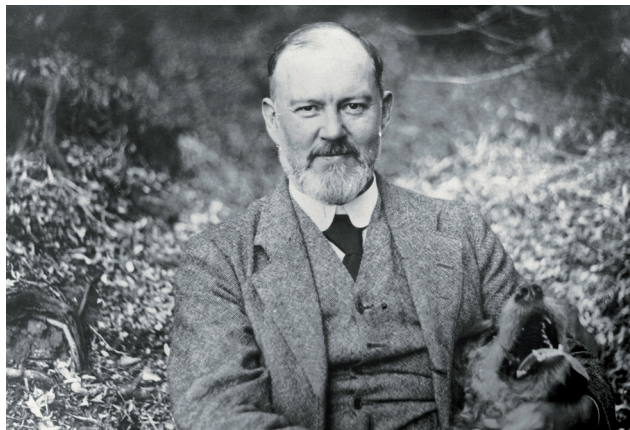
Su tenacidad, labor infatigable e intuición mecánica le llevó a conceptos tan atrevidos como el mando directo, el motor de aviación que desarrollaría durante la Gran Guerra o el servo freno mecánico que logró que los Hispano-Suiza tuvieran mejor frenada, con diferencia, que ningún otro vehículo del mundo. Se aproximó con la misma curiosidad a cualquier ingenio humano, y así fue el ingeniero considerado idóneo entre los Aliados en la Gran Guerra para desarrollar un sistema de disparo a través de las hélices de los aviones, diseñó un motor-cañón o ya en los años treinta perfeccionó los cañones de 20 mm de Oerlikon hasta el punto de crear unos nuevos, mucho mejores, más efectivos y fiables, que fabricó la misma Hispano-Suiza con patente propia.

A su muerte, en 1953, Birkigt había registrado más de cuatrocientas patentes, fruto de su ingenio y su trabajo. Entre ellas se encontraban nuevas máquinas herramientas, porque el suizo no sólo concebía los nuevos proyectos, sino que estaba encima en cada uno de los pasos, creando si era necesario la maquinaria necesaria para lograr su fin. Para muchos, es quizá el ingeniero más sobresaliente de su tiempo, siendo así que algunos de sus conceptos como el servo-freno siguen vigentes, si bien con otra técnica.

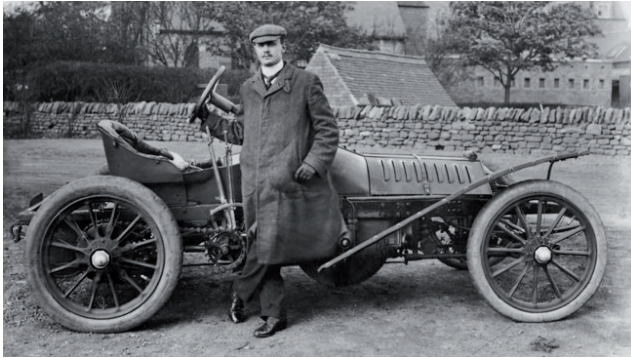
Por su parte, Frederick Henry Royce era el menor de cinco hijos de un molinero de Alwalton, Huntingdongshire. Nació en 1863, y su familia, arruinada, se trasladó a Londres pocos años después. En 1872 murió su padre, y Royce dejó el colegio tras apenas un año para vender periódicos y entregar telegramas. Gracias a la ayuda financiera de un familiar entró como aprendiz en la compañía Gran Ferrocarril del Norte. Cuando se le acabó el dinero, pasó a trabajar en una manufactura de herramientas en Leeds, y más tarde regresó



Sección de los cañones Hispano-Suiza HS 404 de 20 mm empleados por los aviones británicos Supermarine Spitfire durante la II Guerra Mundial.



Henry Royce, artífice técnico y fundador de Rolls-Royce.

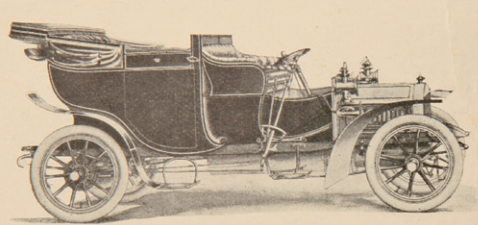
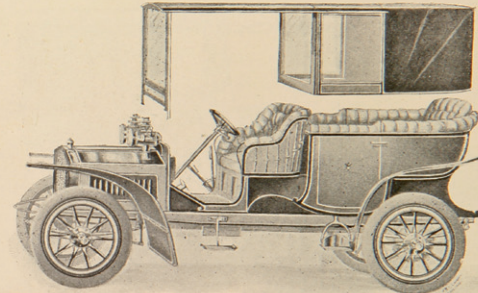


Charles Stewart Rolls aportó capital y un excelente grupo de clientes que permitió crecer a la firma.

a Londres y comenzó a trabajar en la Compañía de Luz y Fuerza Eléctrica. En 1884, con apenas veintiún años, ya había ahorrado veinte libras, suficientes para asociarse con Ernest Claremont, que aportó otras cincuenta libras, para abrir un pequeño negocio de fabricación de accesorios eléctricos en Manchester. Durante diez años su negocio prosperó y en 1894 comenzó a fabricar dinamos y grúas eléctricas, un salto que le permitió crecer hasta convertir su firma en la FH Royce &

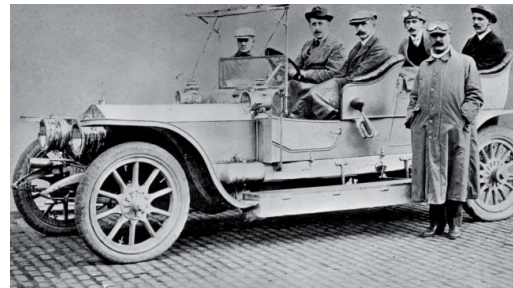
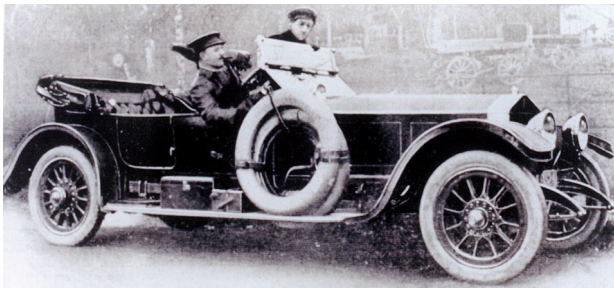
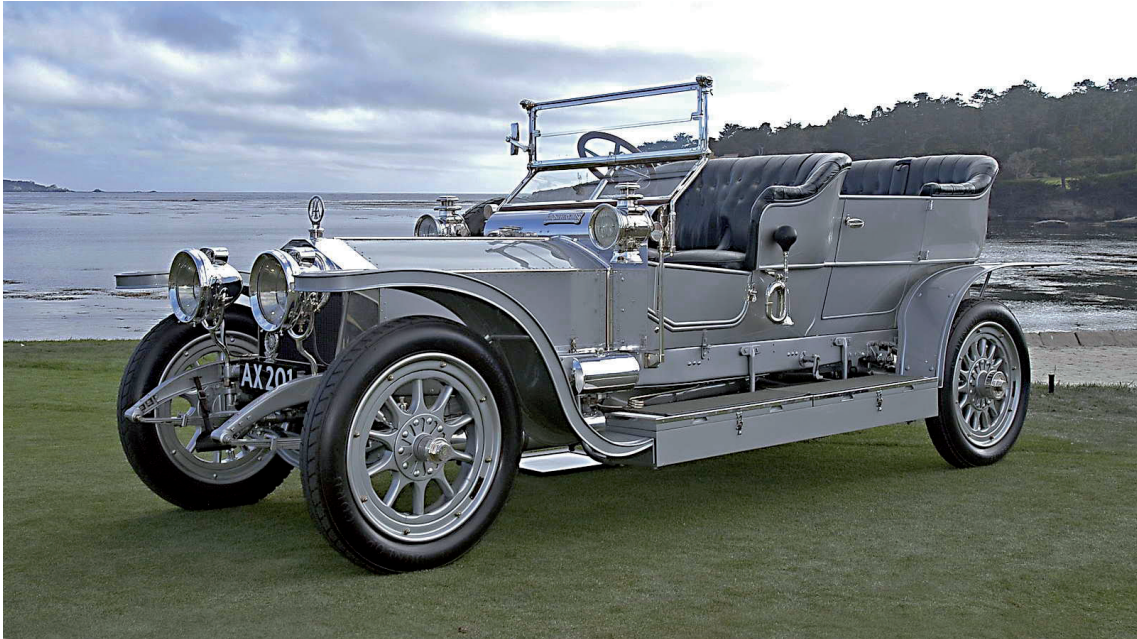
Company, una firma de responsabilidad limitada. Para 1899 ésta mutó en la Royce Ltd, sociedad anónima, y ampliar el negocio con una nueva y más grande fábrica en la misma ciudad.

Fue un mal momento, porque con el estallido de la Segunda Guerra Boer en ese mismo año la demanda cayó, a la vez que la importación de dinamos y grúas de Alemania y Estados Unidos incrementó notablemente la competencia. A esto se unió su fascinación por los pequeños aparatos de explosión que comenzaban a recorrer las calles, de modo que en 1901 adquirió un triciclo De Dion, y un año más tarde un coche de dos cilindros de la marca Decauville. Tras usarlos con asiduidad no se sintió satisfecho con ellos, aprendió cuanto pudo y los mejoró, para acabar creando su propia mecánica. Fue precisamente en 1904, el año de fundación de la Hispano-Suiza, cuando Henry Royce construyó su primera serie de tres coches de dos cilindros, que vendió rápidamente²²³. Uno de sus clientes,

<p style="text-align: center;">15 H.P. ROLLS-ROYCE CAR.</p> <hr/>  <p style="text-align: center;">15 H.P. "R-R" LANDAULET.</p> <p style="text-align: center;">THREE CYLINDERS.</p> <p style="text-align: center;">95 inches behind dashboard. Tyres, 32 x 3½ inches.</p> <p style="text-align: center;">The Ideal lady's carriage for use in town and country.</p> <p style="text-align: center;">THREE SPEEDS FORWARD AND REVERSE. DIRECT DRIVE ON TOP SPEED.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Silent and Vibrationless.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">PRICES:</p> <p style="text-align: center;">With "Barker" Single Landaulet - - £550</p> <p style="text-align: center;">With "Barker" Side Entrance Tonneau £500</p>	<p style="text-align: center;">20 H.P. ROLLS-ROYCE CAR.</p> <hr/>  <p style="text-align: center;">20 H.P. "R-R" PHAETON DE LUXE.</p> <p style="text-align: center;">FOUR CYLINDERS.</p> <p style="text-align: center;">Length behind dashboard 100 inches. Tyres, 34 x 3½ and 35 x 5 inches.</p> <p style="text-align: center;">THREE SPEEDS AND REVERSE. DIRECT DRIVE ON TOP SPEED.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Fast. Silent. Easy to control.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">With "Barker" side-entrance Tonneau, £650.</p> <p style="text-align: center;">Phaeton de Luxe (as above) - - £695.</p> <p style="text-align: center;">Extra for Brougham Top, with extension £60.</p>
---	--

Catálogo Rolls-Royce de 1905.

²²³ Georgeano, Nick. "The Beaulieu Encyclopedia of the automobile" Vol 1, London, Fitzroy Dearborn Publishers, 2000, pp 1356.



El Silver Ghost, la obra maestra de Henry Royce que dio fama mundial a la marca.

Henry Edmunds, era amigo personal de Charles Royce, otro gran aficionado a los coches, y le invitó a probarlo. A pesar de que Rolls era un acérrimo defensor de las mecánicas de cuatro cilindros o más, quedó impresionado por la suavidad de funcionamiento del pequeño Royce 10. Pidió a Edmunds que organizara una reunión con el constructor, y al final de la misma Rolls se asoció con Royce, dando lugar a la legendaria marca.

La nueva firma fue presentada en el Salón de Londres de 1904, aunque en honor a la verdad se limitaba a un acuerdo comercial, por el que Rolls se comprometía a vender cuantos coches fuera capaz de construir Henry Royce.

En 1905 la gama fue ampliada con los 15, 20 y 30 HP, de tres, cuatro y seis cilindros, respectivamente. De estos coches se construyeron pocas unidades, concretamente seis del primero, unos cuarenta del segundo y treinta y seis del tercero. Sirvieron para dar buena fama a la firma, aunque no sirvieron para que Rolls-Royce lograra destacar de la competencia. En 1906 Rolls y Royce formalizaron una sociedad al uso en el que tanto uno como otro aportaban capital para darle a la fábrica el impulso que necesitaba²²⁴.

El salto mundial a la fama se dio en el Salón Olympia de Londres de 1906, cuando Rolls-Royce presentó el coche sobre el que se asentó todo su prestigio durante más de dos décadas, el llamado 40/50 HP o “Silver Ghost”, un nombre que curiosamente le dio la prensa, y que la firma no reconoció hasta 1926. De este modelo la revista *Autocar*,

²²⁴ de Castro Vicente, Miguel. “*Historia del Automóvil. Enciclopedia CEAC del Motor y del Automóvil*” Barcelona, Ed CEAC, segunda edición 1969.



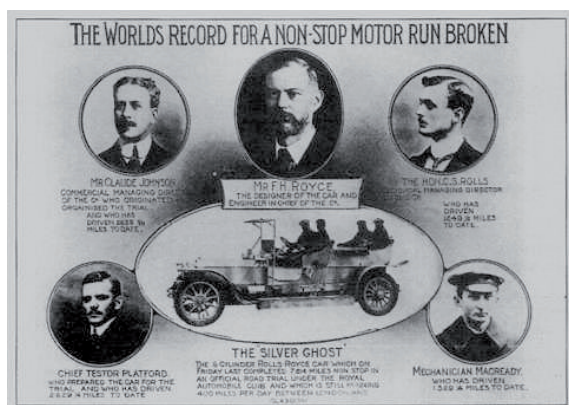
Portada de la revista Autocar, decana del motor en Gran Bretaña, que en 1906 proclamó al Rolls-Royce Silver Ghost “mejor coche del mundo”.

miento, pero para Royce no era suficiente, así que después de meses de estudios, y cuando se decidió a montarlo en sus coches – como opción – el servo también actuaba al engranar la marcha atrás, a cambio de haberse complicado en una extensa red de varillas, rótulas y mecanismos indescifrables para alguien que no esté muy cualificado.

También ocupó su tiempo en dibujar cada plano y supervisar cada instalación que se hizo en la nueva fábrica que Rolls–Royce montó en Derby, y a reponerse de los problemas de salud continuos que le causaban sus famosos malos hábitos alimenticios.

En resumen, es posible encontrar algunas coincidencias entre estos dos grandes genios de la mecánica, como su orfandad, pero en casi todo lo demás son absolutos opuestos.

Birkigt contaba con una sólida formación técnica antes de empezar a trabajar, gracias a sus años de estudio en Ginebra. Royce, por su parte, era un autodidacta, formado así mismo y cuyo aprendizaje estuvo marcado por su trabajo de aprendiz y su afán de perfección.



Rolls-Royce publicó acertadamente la durabilidad de su excelente Silver Ghost.

la de mayor prestigio entre la afición anglosajona, dijo que era el mejor coche del mundo. Aquí nacieron las leyendas de la moneda puesta de canto en el capot y que no se caía al poner en marcha el motor... Catapultados al éxito por su creación, los dos socios decidieron que dedicarían todos sus esfuerzos a producir en exclusividad este modelo, una decisión que mantuvieron hasta...!1926;

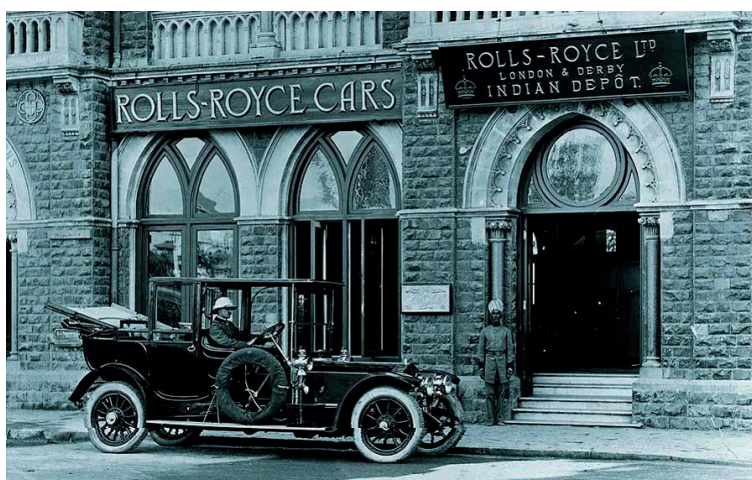
Así, Royce dedicó sus esfuerzos a ir mejorando poco a poco el 40/50, al que fue acoplado sistemas ya probados que Royce perfeccionaba, como la magneto y luego bobina, frenos delanteros, iluminación eléctrica, cambio de cuatro velocidades etc. Un buen ejemplo del carácter de Henry Royce fue la incorporación del servo-freno Hispano-Suiza en 1923, que la firma española montaba desde 1919. El mecanismo de Birkigt aprovechaba la fuerza de la caja de cambios para tirar de los cables de los frenos, logrando con ello lo que hubiera sido imposible con la sola fuerza del pie. Pero este mecanismo originalmente sólo funcionaba cuando estaban engranadas las velocidades que permiten al coche desplazarse hacia delante. Destaca por su simplicidad y rendimiento,

pero para Royce no era suficiente, así que después de meses de estudios, y cuando se decidió a montarlo en sus coches – como opción – el servo también actuaba al engranar la marcha atrás, a cambio de haberse complicado en una extensa red de varillas, rótulas y mecanismos indescifrables para alguien que no esté muy cualificado.

Así, mientras el carácter de Birkigt lo impulsaba a buscar continuamente soluciones nuevas en todo aquello que pasaba por sus manos, el de Royce era el de lograr la máxima perfección en aquellas al uso. Quizá el mejor ejemplo sea ver que Rolls-Royce fabricó su 40/50 HP desde 1907 hasta 1925, sin apenas variaciones. En ese tiempo Hispano-Suiza puso en el mercado no

menos de 19 modelos diferentes, sin contar los fracasos como los “superhispanos”, y los diferentes motores de aviación que veremos en el siguiente capítulo. Pero además, hemos de considerar que si bien el Rolls-Royce 40/50 HP “Silver Ghost” es uno de los mejores de su tiempo, no le van a la zaga los Alfonso XIII, el Tipo 30 HP o cualquiera de la gama H, que aportaron a la técnica y a la historia del automóvil algo más que una fiabilidad extraordinaria.

Otro aspecto en el que es fácil diferenciar a ambos genios es en su carácter. En las declaraciones de muchos de los colaboradores de Royce resulta fácil encontrar frases como “*temor a mostrarle el prototipo*”²²⁵. En las memorias de los trabajadores cercanos a Birkigt nunca se refleja temor alguno, y es más habitual encontrar verbos como “charlar”, de lo que se desprende que el suizo era más afable y dialogante. A este respecto consideramos muy significativo el testimonio de uno de sus colaboradores, Domingo Anguera, que una de las cartas remitidas a Louis Massuger dice textualmente: “*D. Marcos contagiaba su actividad a todos los que trabajaban a sus órdenes, mandaba con pocas palabras y se consideraba un honor en el trabajo poder estar a su lado. Una orden suya se cumplía con toda rapidez y rivalizando en hacerla bien, y casi adivinando lo que él quería y él al mandar lo hacía con palabra suave y amable (...) con él se trabajaba a gusto*”²²⁶. Royce supervisaba cada línea trazada por sus proyectistas, tanto en automóviles como en los planos de la fábrica de Derby, mientras para Birkigt resultaba más sencillo y necesario delegar, siendo así capaz de asumir una mayor carga de trabajo y a la vez dar salida a un mayor número de proyectos.

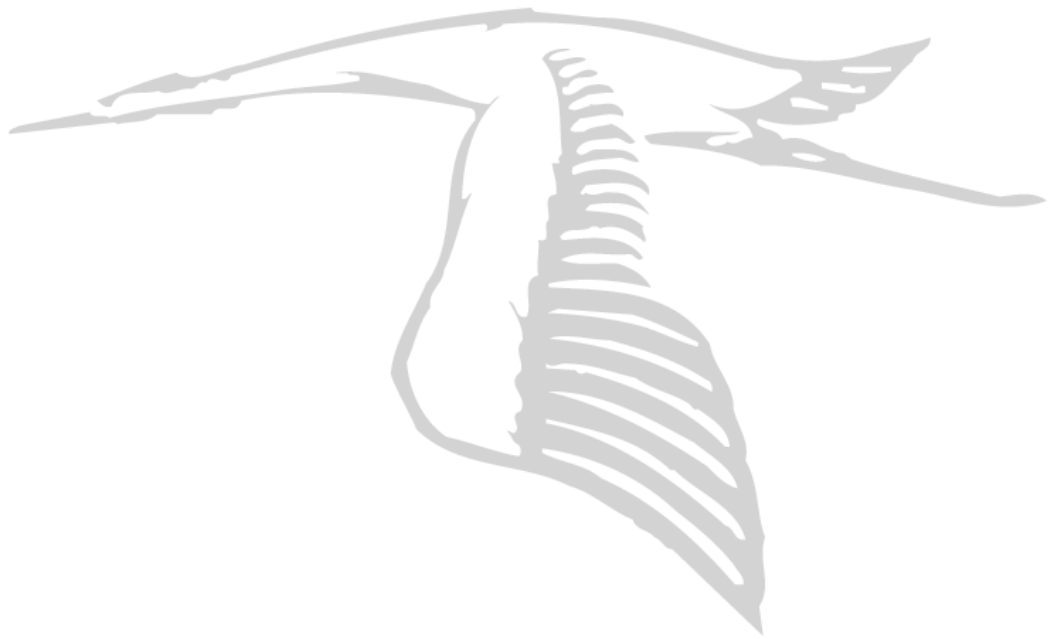


La fama del Silver Ghost permitió a Rolls-Royce expandir sus ventas a nivel mundial, comenzando por el Imperio Británico.

En resumen, ambos fueron las cabezas técnicas de dos de las mejores fábricas de automóviles y motores del mundo, aunque sus caracteres y su forma de trabajar o de enfrentarse a los problemas fueron diametralmente opuesta, logrando en ambos casos resultados espectaculares.

²²⁵ de Castro Vicente, Miguel. “*Historia del Automóvil. Enciclopedia CEAC del Motor y del Automóvil*” Barcelona, Ed CEAC, segunda edición 1969.

²²⁶ Lage, Manuel. “*Los Manuscritos de Domingo Anguera. Primera crónica de la Hispano Suiza*”. Madrid, Ed FEVA, Fundación Jorge Jove y CVC. 2014. pp 31.



10. LOS NUEVOS MODELOS

10.1 EUROPA EN 1914.

Resumiendo la herencia dejada por el siglo XIX podríamos destacar el nacimiento de Alemania como nueva gran potencia continental, la decadencia de los imperios ruso y turco, el renacimiento de los países escandinavos, y el afán colonial desatado de la mayor parte de las potencias, con Gran Bretaña como árbitro mundial.

Durante la segunda mitad del siglo XIX el equilibrio creado por Otto von Bismarck logró limitar los conflictos con el resto de las potencias europeas, al aislar a Francia y mantener Alemania comedidamente alejada del afán colonialista del resto de los países. Sin embargo, la llegada al trono de Guillermo II provocó tales enfrentamientos entre el nuevo emperador y su canciller que este último dimitió en 1890, inaugurándose una nueva etapa de expansionismo germano que en poco tiempo enfrentó a este país con Rusia, incrementó la desconfianza de Gran Bretaña y acabó creando un acercamiento franco – británico.

Rusia, por su parte, se encontraba con serios conflictos internos. Entre 1902 y 1904 hubo 670 levantamientos de campesinos contra sus señores²²⁷. El domingo 9 de enero de 1905 se convirtió en el Domingo Sangriento por la feroz represión, los disturbios y las huelgas se multiplicaron, y las desastrosas noticias que llegaban desde el frente durante la Guerra Ruso – Japonesa (febrero 1904 – septiembre de 1905) no contribuyeron en modo alguno a calmar los ánimos. El motín del acorazado Potemkin

se convirtió en un símbolo del malestar de muchos sectores del ejército, y sólo las tímidas reformas aceptadas a regañadientes por el Zar Nicolás II y las del Primer Ministro Stolypin ayudaron a calmar momentáneamente los ánimos. Durante el periodo de 1907 a 1911, año en el que Stolypin fue asesinado, la economía creció y los disturbios disminuyeron, sin llegar en ningún momento a desaparecer, igual que las violentas reacciones del poder imperial, sentando las bases de la revolución que la Guerra del 14 desencadenaría.

Uno de los “puntos calientes” en este equilibrio de rivalidades fueron los Balcanes. La decadencia de Turquía alentó las ansias independentistas de serbios, croatas y búlgaros. Tras la guerra habida entre Rusia y Turquía, en 1877, se declaró la independencia de Bulgaria, Serbia, Rumanía y Montenegro. Bajo la iniciativa de Bismarck,



El káiser Guillermo II (a la derecha) inició una agresiva política imperial, mientras intentaba atraer a su lado al zar Nicolás II sin resultados.

²²⁷ Marseille, Jaques, y otros autores. “*Historia Universal Larousse. La revolución rusa y la primera Guerra Mundial*”. Barcelona, Spes Editorial. 2005. pp 2894.



El asesinato del archiduque Francisco Fernando y su esposa está considerado el detonante de la I Guerra Mundial.

taña y Rusia) y la Triple Alianza (Alemania, Austro – Hungría e Italia), a los que se fueron sumando otros países a medida que la tensión crecía. Como Bismarck había previsto “*alguna maldita idiotez que pasará en los Balcanes desencadenará la próxima guerra*”. Lo que no podía prever ni el viejo canciller ni ninguno de sus contemporáneos era la magnitud de ese conflicto.

En 1913 Europa representaba el 45% de la producción mundial, y suponía el 58% de las exportaciones y el 65 % de las importaciones. Tres cuartas partes de la flota comercial mundial era europea. No sólo había avanzado comercial e industrialmente, sino en lo social, con las leyes dictadas por Bismarck y las aprobadas por Gran Bretaña, el ascenso de los partidos socialistas y el fortalecimiento de los sindicatos, que mitigaban los excesos del capitalismo. Esta corriente de “humanitarismo” se extendió a los conflictos armados, tras la segunda Conferencia de la Haya, celebrada en junio de 1907: 44 Países adoptaron 12 medidas entre las que cabe citar el respeto a los prisioneros de guerra, la declaración de ciudades abiertas y la instauración de un tribunal internacional permanente para castigar a los infractores.

Entre 1912 y 1913 se dieron en los Balcanes una serie de guerras que por un lado pusieron en juego algunas de las alianzas de las grandes potencias, y por otro acabaron con el dominio turco de la antigua Tracia. Sin que ninguno de los dos bloques llegara a intervenir formalmente, la tensión creció paralela a la producción de armamento, mientras Francia y Rusia incrementaban los efectivos de sus ejércitos. Alemania acrecentó a su vez el número de sus tropas hasta los 760.000 hombres, previendo además llegar hasta los 820.000. En realidad, ninguno de los mandatarios de estos países, como se verá, deseaba una guerra contra el resto de las potencias. Pero la espiral belicista desencadenada por el miedo empujó a todos en la dirección contraria.

Cuando el Archiduque Francisco Fernando fue asesinado, Austria envió un duro ultimátum a Serbia. El emperador de Alemania, Guillermo II, pidió moderación a su aliado temeroso de que el conflicto estallara. Serbia a su vez, aceptó cinco de los seis puntos, y sólo puso reparos al último. Sin embargo, la cancillería austriaca estaba decidida a afianzar su dominio en los Balcanes y rompió relaciones con Serbia, a la vez que movilizaba su ejército. Rusia, por su parte, mostró pleno apoyo a Serbia, mientras Francia apoyaba a Rusia. Gran Bretaña intentó una mediación, pero la inercia arrastraba a todos a la guerra, que la opinión pública esperaba fuera muy breve, aunque inevitable. Guillermo II intentó mediar con Nicolás II, pero éste como todos los demás se mostró inamovible en sus posturas.

Bulgaria fue desgajada en una parte independiente, otra tutelada por Turquía y otra bajo el dominio de Austro-Hungría.

La combinación entre la antigua política de Bismarck y la agresividad de Guillermo II dio como resultado el acercamiento entre Rusia y Francia, primero, y más tarde la reconciliación entre Gran Bretaña y Francia, patente en la conferencia de Algeciras. Quedaban así conformados dos bloques, que se han dado en llamar la Triple Entente (Francia, Gran Bre-

Cada país tenía sus esperanzas y sueños: los rusos confiaban en su enorme ejército de 1.200.000 hombres, y en el generalísimo, el Gran Duque Nicolás. Los alemanes esperaban que la guerra se resolviera como ocurriera 45 años atrás con la Guerra Franco – Prusiana. Los franceses, por su parte, esperaban la revancha y recuperar Alsacia y Lorena. En general, la mayor parte de los habitantes de Europa tenía la convicción de una victoria rápida de su propio país. En agosto de 1914 ya estaban todos enzarzados, y tratando de seguir planes prefijados que errores de los altos mandos o la falta de previsión hicieron fracasar. La Guerra no iba a ser un conflicto breve.

Tanto Alemania como Francia tenían planes militares para esta guerra: en el primero de los casos, era el Plan Schlieffen, que preveía lanzar un descomunal ataque invadiendo Bélgica y atacando Francia por el flanco, un movimiento que algunos tácticos describieron como “*una puerta abriendo Francia, con las bisagras en la frontera con Suiza*”. Pese a que el plan germano era muy metódico, la inesperada resistencia del pequeño ejército belga retrasó el avance. Por otra parte, la intervención de Rusia obligaba a los germanos a luchar en dos frentes, algo que estaba previsto, pero una gran ofensiva rusa desencadenada con mayor rapidez de la prevista obligó a desviar parte de su ejército a Prusia, restando fuerzas a la ofensiva germana en Francia. Los franceses contaban con el Plan XVII, que si bien fracasó en sus previsiones de dos ataques simultáneos en la línea Verdún–Metz, permitió una mejor organización de las unidades de reserva y una gran eficacia en la utilización de la logística ferroviaria, que a su vez permitió una reorganización del frente tras los primeros desastres militares. Buena parte de éstos estaban ocasionados por la falta de adaptación de los mandos militares a la guerra moderna. Muchos de los soldados franceses aún vestían su viejo uniforme de pantalón rojo y casaca azul, y alardeaban de la potencia de sus cargas a la bayoneta, que poco o nada tenían que hacer frente a las modernas ametralladoras.

La vieja caballería también se mostró ineficaz, acabando relegada a misiones de enlace y reconocimiento, antes de que las motos y los coches demostraran ser más eficaces también en estos aspectos. Los primeros aviones militares, empleados como elementos de reconocimiento, aparecieron en los campos de batalla europeos.

En septiembre el ejército alemán se hallaba a 24 kilómetros de París, pero la ofensiva rusa de agosto de 1914 había obligado a trasladar varias divisiones al este. El general en jefe francés, Joffre, logró detenerlos en el Marne, en parte gracias a los vehículos a motor requisados - los legendarios taxis del Marne – que lograron trasladar cuatro mil soldados en apenas unas horas – Así frenó a los alemanes, aunque las contraofensivas fracasaron. Así se estableció un nuevo tipo de guerra, que se convirtió en un símbolo del sufrimiento gratuito y las carencias tácticas de los militares de aquellos años: la guerra de trincheras.

Con este estancamiento de la guerra los alemanes perdieron la iniciativa, y los franceses todo el norte de su país, incluyendo las ricas minas de carbón que en este momento le eran más necesarias que nunca, obligando a importar grandes cantidades de carbón y acero tanto de Gran Bretaña como de Estados Unidos. La enorme demanda de estos productos ocasionó a su vez una gran escasez en los países como España, forzando a empresas como la Hispano-Suiza a tomar medidas cada vez más drásticas para mantener la producción.

10.2 EL GOBIERNO DE DATO.

La coincidencia de Eduardo Dato y Alfonso XIII en mantener la neutralidad de España en la guerra que había estallado resultó una feliz circunstancia para España. En el caso del monarca, había reafirmado su postura tras su gira por Europa en 1913. Las simpatías de Alfonso XIII se acercaban más a la Triple Entente, y en los últimos años, merced al reparto de Marruecos, España se había acercado a Francia. Durante la gira, el Canciller alemán, Berchold, le señaló al Rey español que sus simpatías debían estar de lado de las monarquías tradicionales, es decir, Alemania y Austro-Hungría. Alfonso XIII no tuvo reparos en contestarle *“que para nosotros esa solidaridad monárquica había pasado a la Historia, como lo demuestra nuestra guerra de Cuba en que nadie salió a la defensa de España...”*²²⁸

Tras el rechazo de Alfonso XIII a entrar en ninguno de los bloques encontramos algo más que simple resentimiento por la falta de solidaridad del resto de naciones europeas en la Guerra de Cuba. Tanto el Rey como Dato y la mayor parte de los políticos preeminentes eran conscientes de la debilidad del ejército español, y su falta de medios para hacer frente a un conflicto de las características y dimensiones que se había iniciado. Dato remitió una nota al Rey tras el consejo de ministros en el que se reafirmaba la neutralidad española, en la que podemos hacernos cargo de la posición del gobierno:

*“Una vez más convinimos en que no nos hallamos en condiciones de adoptar en ningún caso una actitud belicosa, pues aparte de que ella pondría de manifiesto nuestra falta de medios y preparación militar para la guerra, colocaría enfrente del Gobierno no sólo a los enemigos de aquellas naciones a las que nos uniéramos, sino también a los que con ellas simpatizan, pues unos y otros con intuición admirable son opuestos a una intervención militar. Con solo intentarlo arruinaríamos a la nación, encenderíamos la guerra civil y podríamos en evidencia nuestra falta de recursos y de fuerzas para toda campaña. Si la de Marruecos está representando un gran esfuerzo y no logra llegar al alma del pueblo ¿cómo íbamos a emprender otra de mayores riesgos y de gastos iniciales para nosotros fabulosos?”*²²⁹.

Incluso Maura aplaudió la prudencia de Dato, si bien le advertía de que tal vez la neutralidad no fuera posible indefinidamente, dada la situación geoestratégica de nuestro país, y le animó a tomar medidas adecuadas para la defensa de puntos como el Estrecho. Asimismo, era plenamente consciente y así lo manifestaba, de la oportunidad económica que la neutralidad representaba, en caso de lograr mantenerse, por la eliminación de concurrencias competitivas en el mercado exterior. *“Somos neutrales porque no podemos ser otras cosa”*, escribió Cambó.²³⁰

La neutralidad fue ratificada en Cortes, así como proyectos urgentes en los que se incluía la “Ley de Presupuestos”, con las que se fijaban las fuerzas de mar y tierra, y se incrementaba el gasto militar, beneficiando como veremos a la Hispano-Suiza.

Resulta curiosa la reacción de los políticos catalanes al estallido de la guerra. Por alguna razón previeron un desastre de dimensiones colosales, y se adelantaron

²²⁸ Seco Serrano, Carlos. *“La España de Alfonso XIII”*, Madrid, Ed Espasa Calpe SA, 2002. pp 335.

²²⁹ Seco Serrano, Carlos. *“La España de Alfonso XIII”*, Madrid, Ed Espasa Calpe SA, 2002. pp 344.

²³⁰ Montero, Feliciano y Tussell, Javier. *“Historia de España. El Reinado de Alfonso XIII”*. Madrid, Ed Espasa Calpe SA. 2004. pp 404.

exigiendo créditos del Banco de España, la declaración de Barcelona como puerto franco y otras medidas. La promesa de aprobación del gobierno de algunas de ellas, especialmente las de exenciones de impuestos para mercancías, desató la ira de los productores castellanos, dando lugar a un nuevo conflicto con Cataluña al retractarse Dato de sus promesas.

Mientras, el gobierno hacía frente a otra crisis muy seria, al fracasar una emisión de bonos del Tesoro. El gobierno necesitaba liquidez para hacer frente a los gastos militares extraordinarios. En esos momentos la mitad del ejército español estaba en Marruecos y el 80 por ciento del gasto militar se destinaba a los sueldos²³¹. La emisión trató de captar 750 millones de pesetas, pero sólo lograron cubrirse 542. Se vio en este fracaso un sabotaje de la burguesía catalana y vasca, que trataban de forzar la dimisión de Dato. Sea como fuere, Dato presentó su dimisión al Rey y éste abrió un turno de consulta, en el que las máximas figuras de la política nacional, incluyendo a Maura y Romanones, opinaron a favor de la continuidad de Dato. Alfonso XIII renovó su confianza en el jefe de Gobierno, y así terminó la crisis.

España trató de mostrarse extremadamente prudente en cuanto a los contendientes, y así, por ejemplo, no se concentraron tropas en los Pirineos, que pudieran hacer pensar a Francia en un ataque por el sur. No pudieron evitarse en estos primeros estadios de la guerra las diferencias de criterio, como el malestar despertado en Francia por el acuerdo de paz firmado entre España y El Raisuni, cabecilla de los indígenas en la zona occidental del Protectorado.

La germanofilia de Raisuni y la extremada prudencia del Alto Comisario español Gómez Jordana aconsejaban un parón bélico que no diera pie a la intervención en la zona por parte de Alemania.

La apertura de Cortes en noviembre de 1915 supuso un nuevo sobresalto político. Eduardo Dato consideraba primordial su proyecto de reorganización de las fuerzas armadas. Se encontró con la oposición frontal de los socialistas, y lo que es más grave, del partido liberal y de todos los cabezas de partido de las minorías parlamentarias, que presentaron una proposición incidental para que pasaran a debatirse los proyectos económicos y dejara para más adelante el proyecto militar. La respuesta de Dato, inesperada para la mayoría, fue presentar una crisis de gobierno

10.3. LA EVOLUCIÓN TÉCNICA EN LA HISPANO-SUIZA

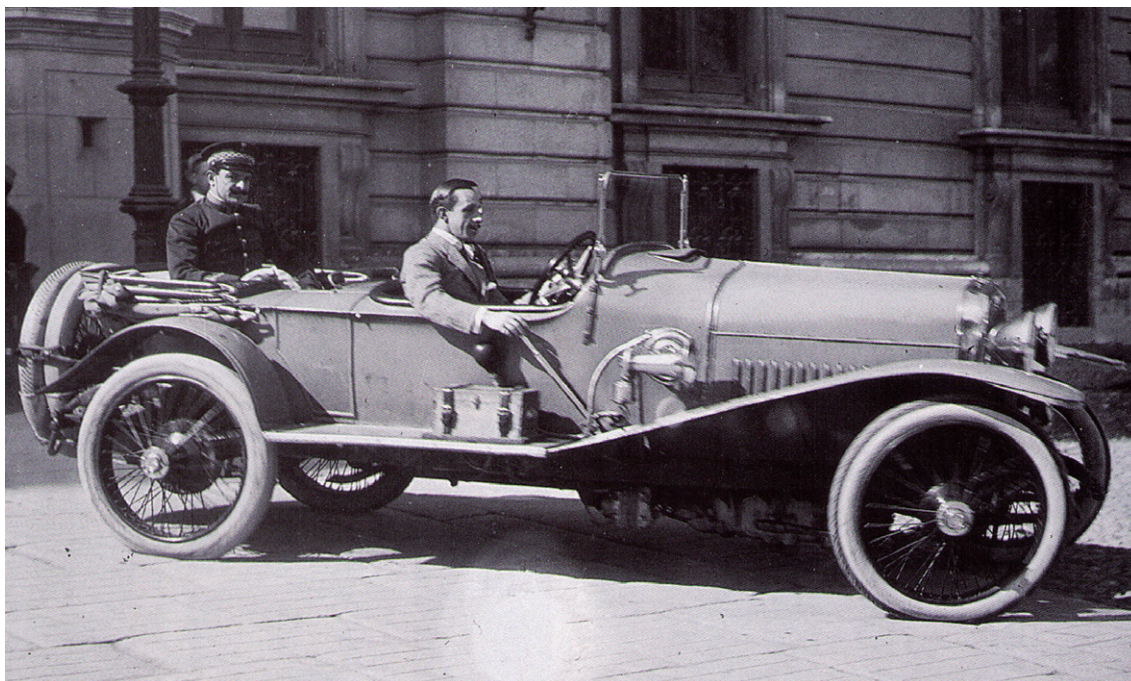
10.3.1 Retorno a los viejos planteamientos

Ya hemos narrado que el fracaso de los “superhispanos” hizo que Birkigt retomara los viejos esquemas con su nuevo modelo 8-10 HP. Concluido en un tiempo muy breve el desarrollo de éste, y a pesar de los dos años de fracasos que Birkigt llevaba a la espalda, el ingeniero distaba mucho de desanimarse o volverse conservador. Así, para enero y febrero de 1914 ya estaba trabajando en cuatro nuevos proyectos:

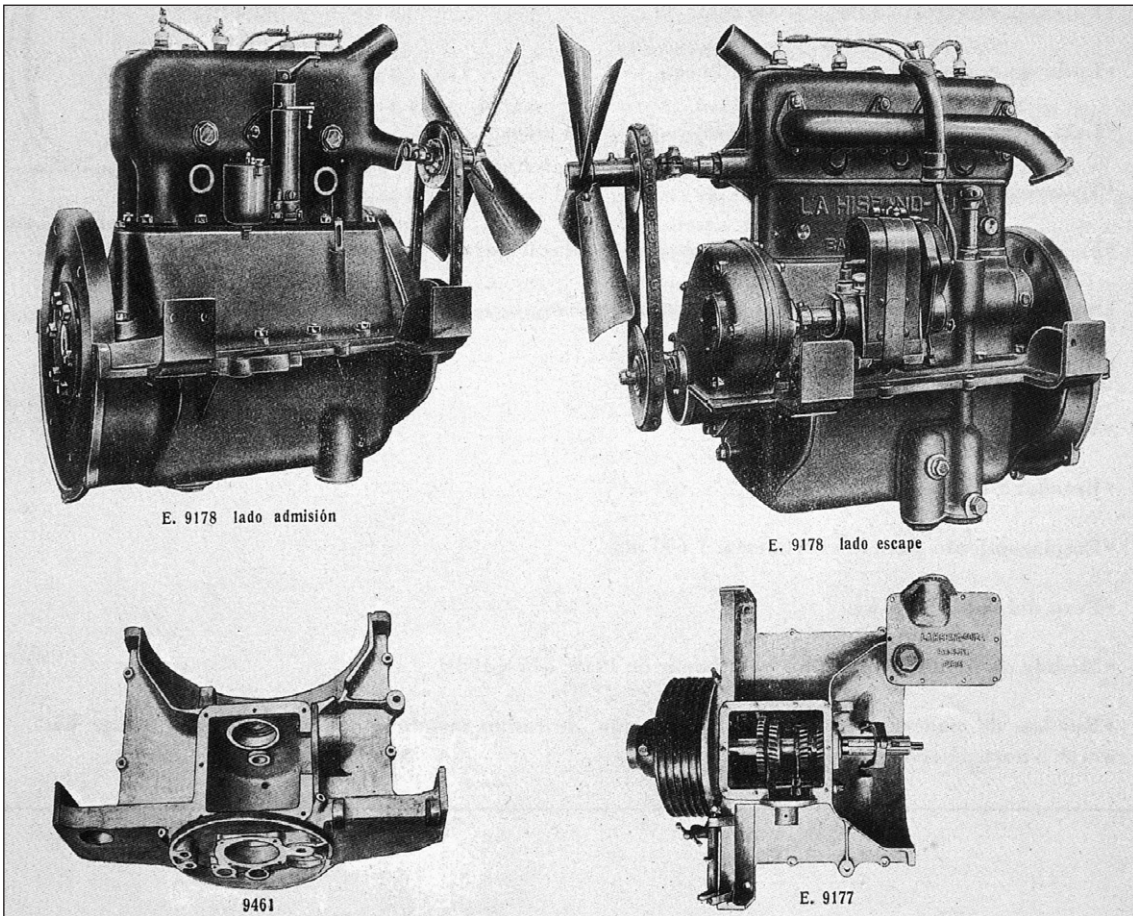
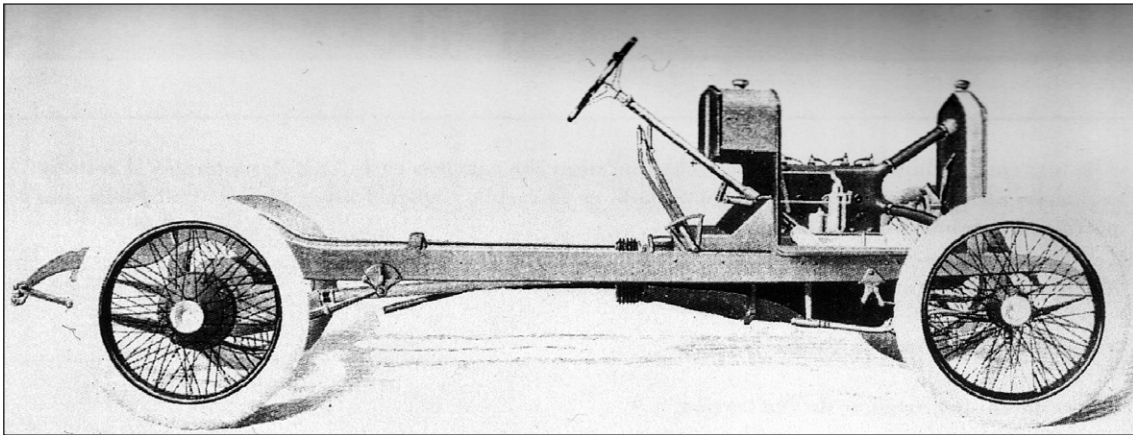
²³¹ Montero, Feliciano y Tussell, Javier. “*Historia de España. El Reinado de Alfonso XIII*”. Madrid, Ed Espasa Calpe SA. 2004. pp 412.

- **Tipo 26.** Se trataba básicamente de un Alfonso XIII, con las cotas del nuevo modelo 90 x 180, y distribución de dieciséis válvulas, o cuatro por cilindro. Esto, que sin duda sería lo más llamativo para los aficionados actuales al automóvil, no fue lo más importante de este nuevo modelo, sino su cigüeñal de cinco apoyos, con el que Birkigt, finalmente, acabó por resolver todos sus problemas de bancada, de una vez y para siempre.
- **Tipo 27.** Desarrollo del pequeño 8–10, pero con cotas internas de 80 x 150 (3.016 cc), con bloque ciego, válvulas laterales y un solo árbol de levas. Para el 16 de abril ya se encargaron los elementos para su construcción, aunque apenas se montaron unas pocas unidades siendo reemplazado antes de su lanzamiento por un modelo mejor.
- **Tipo 25.** Motor muy similar al anterior, pero con 40 HP, pensado para camiones y omnibuses. Al contrario que el Tipo 27, este modelo se mantuvo durante muchos años en catálogo por su eficacia y fiabilidad.
- **Tipo 29.** Trascendental en la evolución técnica de la marca, hemos resuelto dedicarle un apartado en el que veremos que aportaba respecto a sus antecesores.

Es necesario puntualizar que si bien Birkigt había vuelto a las válvulas laterales como distribución de referencia en la mayoría del catálogo, tampoco los motores estaban exactamente diseñados como antes de su gran fracaso. Rediseñó las cámaras, montando válvulas inclinadas a 7 grados, y logró incrementar el régimen máximo del motor, de modo que el pequeño 8-10 HP ya lograba 30CV con tan sólo 1848 cc. Era un rendimiento por litro más que notable para la época.



Alfonso XIII al volante de su Tipo 26 de dieciséis válvulas.



El Tipo 24, u 8-10 HP suponía un paso atrás en algunos aspectos, pero era un coche fiable y tuvo un gran éxito comercial.

A finales de febrero de 1914 Mateu visitó la fábrica francesa, y allí pudo presenciar las pruebas de nuevo Tipo 26, viendo con asombro que era capaz de alcanzar los 75 CV. El presidente, con renovada fe en su ingeniero jefe, informaría más tarde al Consejo de sus impresiones, informando además que este motor no hacía ruidos extraños, como los “superhispanos”. Ante el alentador panorama, incluso ordenó fabricar una primera serie de seis bastidores para propaganda, tan pronto hubieran concluido las pruebas y se tuviera absoluta certeza de la fiabilidad, y otras dos series de veinticinco para la venta. Tan entusiasmado se mostró Mateu, que incluso dispuso que el utillaje necesario para construirlos se encargara fuera del propio taller, con el fin de ganar tiempo.

10.3.2. El tipo 29 y sus enseñanzas: el “mando directo”.

El Tipo 29 resulta muy llamativo, porque demuestra la confianza que Marc Birkigt tenía en sí mismo y en sus logros, y su capacidad para aprender de los errores. Si bien los cuatro modelos nuevos que exponíamos en el apartado anterior - incluyendo el pequeño 8-10 HP - montaban el viejo sistema de válvulas laterales, en el Tipo 29 Birkigt retornó a sus experimentos con las válvulas en culata, inventando un concepto mucho más audaz. Para este motor el suizo diseñó una nueva distribución en la que el árbol de levas actúa directamente sobre las válvulas. Éstas a su vez cuentan con un vástago grande y hueco donde lleva roscados dos platillos destinados a recibir el empuje de la leva y de los muelles.

En palabras de Emilio Polo, “*constituye (...) un perfecto método de reglaje. Se trata de un diseño genial, con la precisión de una mecánica de relojería, y será la base de los grandes éxitos posteriores de la Hispano-Suiza*”²³². Paradójicamente, no supo aunar a este excepcional diseño la bancada del Tipo 26, y empleó la bancada de tres apoyos, aunque con mejor equilibrado y engrase a presión.

De todos modos, el estallido de la guerra y sus consecuencias paralizaron el desarrollo de este modelo, del que no se llegó a fabricar ninguna serie. En sus estudios posteriores Birkigt trabajó “los pies de barro” de este gigante para dar lugar a un nuevo modelo, que logró aunar definitivamente las virtudes de los grandes Hispano-Suiza de postguerra: el Tipo 30.

10.4. EL ESTALLIDO DE LA GRAN GUERRA Y SUS CONSECUENCIAS INMEDIATAS.

El inicio del conflicto supuso un varapalo para la Hispano-Suiza, y sobre todo para su fábrica francesa. El gobierno decretó la movilización general el 1 de agosto, y la mayor parte de los obreros de la fábrica fueron llamados a filas, obligando al cierre de la factoría el mismo día 2 de ese mes.

En la reunión del Consejo de Administración celebrada el 4 de septiembre Mateu informó de este cierre, así como de que Birkigt continuaba con sus estudios “*al parecer con éxito, pero de momento no hay que pensar en nuevos motores hasta tanto no hayan desaparecido las actuales circunstancias y difícil situación*”²³³.

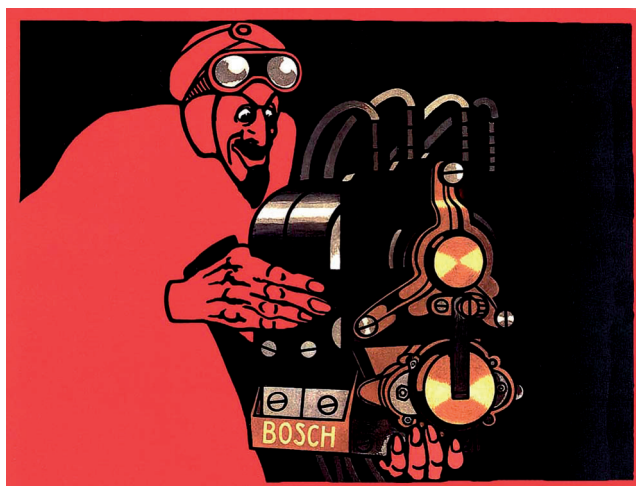
En parte, las pérdidas de este cierre se estaban logrando paliar gracias a las demandas militares españolas, que estaban generando nuevos pedidos servidos desde La Sagrera. A este respecto, encontramos la primera nota referente a un pedido de aviación, remitido por el general Kindelán, que pedía estudiar dos motores y la fabricación del que resultara mejor de los dos. Este es el primer paso de una historia a la que deberemos dedicar un apartado completo, porque habría de suponer un giro total de la historia de la Hispano-Suiza. Por otra parte, casi desde el comienzo del conflicto se hizo sentir un grave problema que debía ir a más a medida que se prolongaba en el tiempo: la carencia de suministros. El Consejo dejaba constancia de que en “*todas partes de España encontramos*

²³² Polo García, Emilio. “*La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda*”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 277.

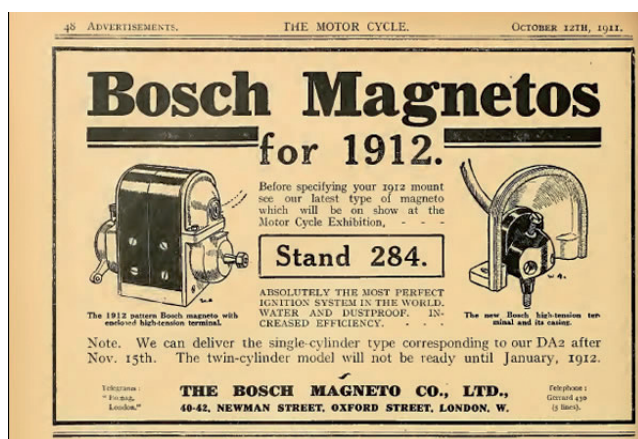
²³³ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1913, Tomo III, pp 142.

facilidades”, pero por otra parte se hizo necesario enviar al Sr Zaracondegui a Inglaterra para adquirir cojinetes, bujías y otros componentes, advirtiéndole que tal vez se hiciera necesario encontrar proveedores en los Estados Unidos.

Esta nota del libro de actas resulta muy significativa, porque ni los cojinetes ni las bujías eran componentes altamente tecnológicos o complicados. Otro cantar eran los equipos eléctricos, suministrados hasta entonces por la Robert Bosch alemana, y de los que también se hizo necesario encontrar nuevos proveedores. Pero cojinetes, bujías y otros elementos similares resultaban sencillos de encontrar en la mayor parte de los países industrializados. La carencia de ellos en nuestro país, o al menos la carencia de elementos que reunieran la suficiente calidad, resulta un buen indicador del nivel de atraso industrial, de la desidia y del difícil problema al que se encontraba cualquier emprendedor en cualquiera de los campos de la mecánica.



La guerra complicó extraordinariamente el suministro de componentes imposibles de encontrar en España, como las magnetos.



La movilización militar de Jean Lacoste forzó al señor Quintero, hombre de confianza de Damián Mateu, a asumir la dirección de la fábrica francesa, que sin tener actividad industrial, aún mantenía deberes y obligaciones con suministradores y compradores. Por otra parte, ante el forzoso cierre, se encomendó a Quintero la tramitación de los permisos necesarios para trasladar el material y los chasis a medio montar que quedaban desde Boix-Colombes a Barcelona.

Pese a las relativamente optimistas previsiones del Consejo, en noviembre la escasez de materiales se hizo tan acuciante que la firma se vio obligada a cerrar la fábrica dos días por semana. Por otra parte, a medida que la guerra se complicaba, especialmente para Francia, comenzó a asomar la posibilidad de militarización de las instalaciones de Bois-Colombes. Damián Mateu puso entonces sobre la mesa una oferta de la Société des Moteurs Gnome, un potente constructor de motores de aviación, para alquilar dicha fábrica en tanto durara el conflicto. Así se iniciaron unas negociaciones, enviando la firma francesa a M. Gadoux a Barcelona para establecer los términos del contrato.

La negociación no fue muy larga, pero sí harto complicada, a la altura de la situación que Francia estaba viviendo. Tanto una empresa como la otra trataron de salvaguardar sus intereses, y dejar firmadas cábalas sobre el posible desenlace del conflicto como de su duración. Así pues, los puntos más importantes de este contrato eran los siguientes:

- 1- Un primer plazo de cinco meses de duración, salvo que terminara antes el conflicto.
- 2- Un alquiler de 24.000 francos mensuales
- 3- Se estableció el compromiso de contratar preferentemente a los obreros de la Hispano-Suiza que estuvieran disponibles²³⁴.

El Rey estaba preocupado por los acontecimientos, pero por otra parte no se le escapaban las oportunidades que la neutralidad ofrecía. Así se lo hizo saber a Mateu en el curso de una entrevista, cuyo contenido no dudó el presidente en trasladar al resto del Consejo. Desde el punto de vista de Alfonso XIII, la Hispano-Suiza debía estar preparada para una producción más amplia de motores, tanto para coches y camiones como para aviación. Estudiada la situación, la mayor parte de los integrantes compartían esa opinión, pero también coincidían en los problemas que impedían el incremento de producción: no sólo las restricciones en elementos y materias primas, sino también en maquinaria y herramienta. La conclusión era que a pesar de los escasos meses de guerra transcurridos, todo el sistema de importaciones y exportaciones de la empresa se había desbaratado.

La firma, a pesar de las dificultades, trataba de seguir adelante, para impedir la paralización de La Sagrera. A estas alturas, el problema de las magnetos Bosch era el más acuciante. Se trata de un componente complejo, que no muchos productores estaban en condiciones de fabricar. Así que el Consejo recurrió a sus socios y amigos de Madrid, Francisco Aritio y el Conde de Maceda, para que lograsen interesar al Gobierno y a la embajada alemana de modo que se lograra importar una remesa. El plan era lograr un permiso especial del Gobierno alemán para esta importación, incluyendo dos magnetos para motores de aviación, puesto que Dufour estaba ya trabajando en los motores solicitados por Kindelán.

La gestión finalmente tuvo éxito, y a primeros de diciembre la Robert Bosch comunicó que tenía preparada una remesa de cien magnetos, aunque la única manera de enviarlas era hacerlo a través de Italia. Además, dadas las circunstancias, la firma teutona exigió el pago por adelantado, sumando el importe 17.992 marcos²³⁵. Sin otras opciones, el Consejo efectuó el pago, y envió a un empleado de confianza de la casa para la recepción del envío y su traslado a Barcelona.

También, y tras arduas gestiones, se logró la autorización del gobierno francés para el envío de los chasis a medio montar que estaba en Bois-Colombes, y a lo largo de este mes de diciembre comenzó a llegar una remesa de bastidores del Tipo 26. Además de este material, llegó a Barcelona Marc Birkigt, siendo la primera tarea que se le encomendó la reorganización de la fábrica para adecuarla a la naturaleza de los pedidos que están llegando. Dado que los vehículos industriales estaban ganando peso, gracias a los pedidos militares, se organizó un equipo dedicado en exclusiva a este género de aparatos, mientras otro equipo continuaba con la producción de automóviles.

Damián Mateu era una vez más muy consciente de la situación, y así lo hizo saber a sus directores técnicos a lo largo de una reunión que mantuvo con ellos. Por un lado, estaba convencido de que en los siguientes meses todo cuanto fueran capaces de fabricar

²³⁴ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 292.

²³⁵ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 277.

sería vendido inmediatamente. Pero por otro lado, las dificultades de suministro eran cada vez mayores. Al término de la reunión solicitó a Dufour que se trasladara a las fábricas de Beasain, en Guipúzcoa, para asegurarse el suministro nacional de metales. Para concluir, y en base a los materiales inventariados, se elaboró un plan de fabricación de vehículos para 1915. Se previó la siguiente producción:

100 chasis tipo 8-10 HP turismo

150 chasis tipo 15-20 turismo

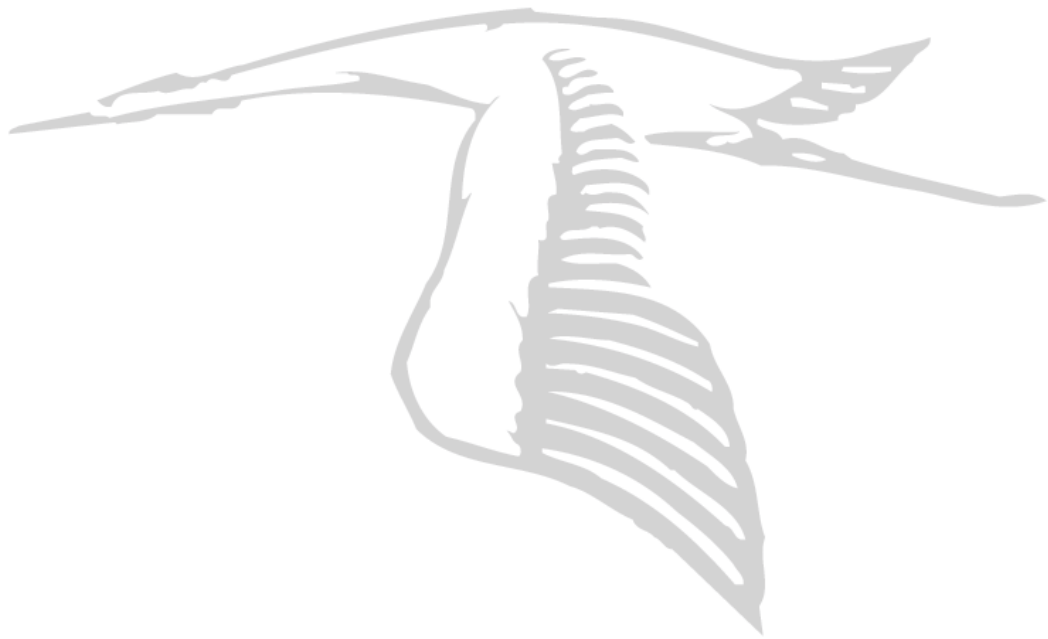
25 chasis tipo 15 HP Ómnibus o camión

85 chasis 30 HP turismo

100 chasis 30 HP ómnibus

50 chasis 40 HP ómnibus

Se trataba, como puede verse, de un plan prudente, en el que se contaba ya con dificultades para mantener una producción. Contando únicamente con La Sagrera y sus reservas, no se podía aspirar a mucho más. El balance económico de 1914, que sería expuesto a los accionistas varios meses más tarde, continuaba siendo bueno a pesar de los varapalos sufridos, especialmente el cierre de Bois – Colombes. Los beneficios ascendían a 236.949,82 pesetas.



11. LA HISPANO-SUIZA EN LOS COMIENZOS DE LA GRAN GUERRA

11.1. ANTECEDENTES DE LA AVIACIÓN EN ESPAÑA.

Los antecedentes de la aviación hemos de buscarlos en la llamada aerostación, es decir, el uso de globos. Desde que este ingenio surgió, no se escapó a los militares las ventajas que éste ofrecía para la observación. La primera prueba de un globo en nuestro país se realizó en 1792 en Segovia, ante el Rey Carlos IV. Sin embargo, las circunstancias hicieron que el uso de globos se pospusiera mucho tiempo, hasta 1884, fecha en la que se creó el Servicio Militar de Aerostación, perteneciente a la IV Compañía del Batallón de Telégrafos de Ingenieros.

El primer avión no voló hasta 1903, cuando los hermanos Wilbur y Orville Wright hicieron un corto vuelo a bordo de un primitivo aparato. Se trataba de la primera vez que se lograba volar con un aparato más pesado que el aire. Los avances de los Wright, fundamentalmente el control del viraje mediante el alabeo, hizo posible que la aviación se expandiera muy rápidamente, sobre todo en Francia, el país que, como hemos señalado a menudo, más interés despertaba la técnica. Allí, personajes como Santos Dumont perfeccionaron en poco tiempo el avión, abriendo posibilidades inverosímiles una década atrás.

Mientras tanto, en España personajes como Pedro Vives y Alfredo Kindelán habían hecho avanzar la aerostación militar. Tanto uno como otro realizaron numerosos viajes al extranjero y se empaparon de los avances técnicos que se lograban. Kindelán logró el título de piloto de dirigible en 1901, y participó en las dos ediciones de la Copa Gordon Bennet dedicadas a estos ingenios, logrando un tercer y un cuarto puesto, sucesivamente. Por su parte, Pedro Vives estrenó el dirigible “España”, una creación fruto de su empeño personal, en su vuelo inaugural por el cielo de Madrid en 1909. En 1910 logró en Francia el título de observador de aeroplano, y ese mismo año fue puesto al mando del primer campo de aviación, establecido en la Academia de Ingenieros de Guadalajara. Su fe en la utilidad de los aviones le llevó a conseguir el establecimiento de aeródromos militares en África y la formación de la primera escuadra de combate española, cuyos éxitos en la campaña militar de Ceuta



Pedro Vives fue uno de los más decididos impulsores de la aviación en España, y uno de los primeros pilotos.



no ha sido suficientemente valorados con posterioridad, marcando hitos como el posible primer bombardeo de la historia. En aquellos años se mostró especialmente preocupado por la formación de personal altamente cualificado, así como por el desarrollo de una industria nacional aeronáutica competitiva.

Pero no todo el desarrollo aeronáutico nacional podemos atribuirlo al afán militar de estos personajes. Ya en 1908 se creó en Barcelona la Asociación de Locomoción Aérea (ALA), agrupadora de un grupo de personas interesadas por el nuevo invento y sus posibilidades, incluyendo las lúdicas. Para 1910 esta asociación organizó un vuelo sobre territorio nacional, a cargo del aviador francés Julien Mamet, que para ello empleó un aeroplano Bleriot impulsado por un motor Anzani de 25 CV. El lugar elegido fue el hipódromo de Casa Antúnez, y tuvo tal éxito que durante los siguientes dos años se sucedieron estos vuelos demostrativos sin que decayera el interés.

En 1910 se produjo el primer encuentro de la Hispano-Suiza con la aviación, de modo accidental y sin que tuviera inmediata continuidad. Durante la demostración de los pilotos Poillot y Gaudart con aviones Voisin, el segundo de ellos sufrió un accidente que dejó seriamente dañado el aparato. La reparación le fue encomendada a la Hispano-Suiza, ya que se consideraba que tenía las mejores instalaciones y el personal más cualificado de Barcelona. La firma aceptó el reto, y el trabajo desarrollado se calificó entonces de impecable.

Mientras tanto, otros españoles trabajaban incansablemente en el desarrollo de una aviación propia, aunque sin contar con otro apoyo que su perseverancia y sus ingresos propios. Uno de ellos era Luis de Acedo, un topógrafo que ya en 1911 construyó sus primeros aviones y fundó una escuela de aviación en Getafe. En 1914 construyó un avión con motor de 70 CV que fue puesto a prueba en el aeródromo de Cuatro Vientos en competencia con otro aeroplano diseñado por La Cierva, el insigne ingeniero creador del autogiro. En esta ocasión la suerte se decantó por Acedo, ya que su avión pilotado por Heraclio Alfaro voló muy bien, mientras el de su rival no logró despegar²³⁶.

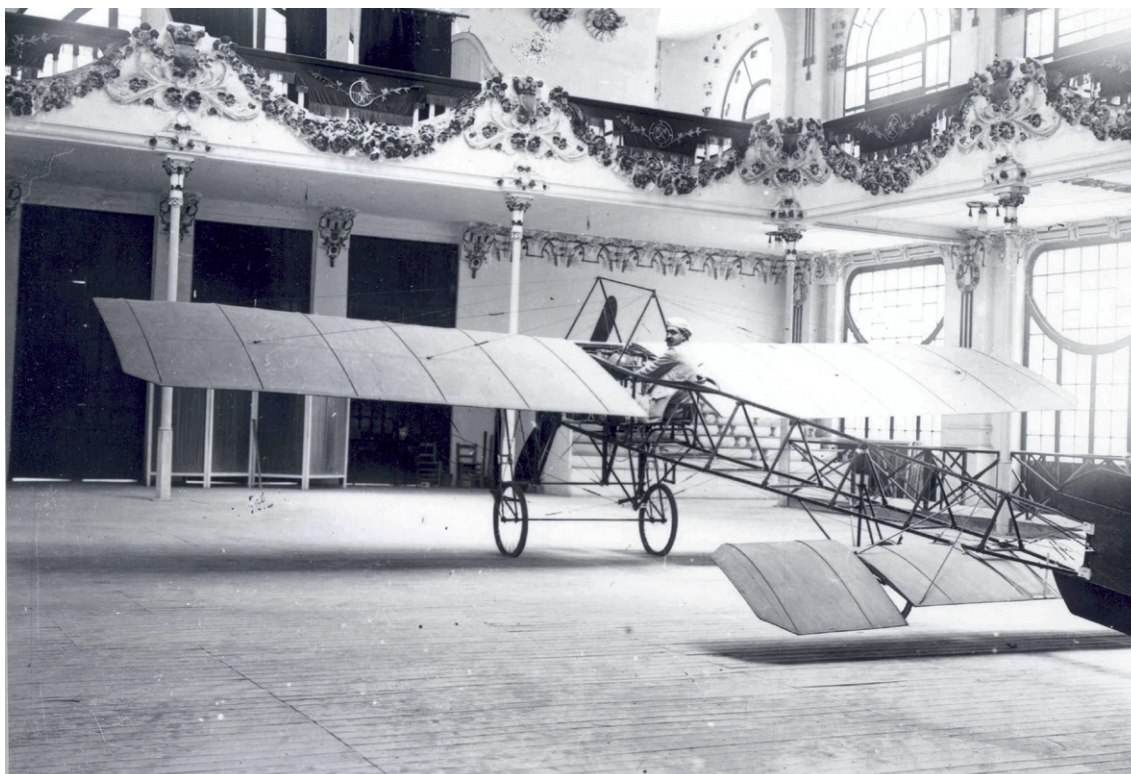
Esto le valió una entrevista con Alfonso XIII, durante la cual expresó su firme convicción de que España necesitaba una fábrica de aviones propia, y para ello era menester contar con motores de aviación españoles, de modo que la manufactura de aviones no sufriera dependencia del exterior. Contaba el mismo de Acedo que el Rey le contestó “*!Pues es verdad, voy a decirle a La Hispano que haga uno j*”. No podemos afirmar que esto es rigurosamente histórico, aunque de Acedo le repitió asiduamente en las muchas entrevistas que concedió a lo largo de su vida.

Sea como fuere, en 1914 la Hispano-Suiza recibió la visita del Infante de Orleans, D Alfonso de Orleans y Borbón. El primo del monarca era ya un destacado aviador, y en el curso de esta visita, mientras le mostraban el departamento de pruebas, en el que Birkigt trabajaba en el proyecto del nuevo Tipo 30, soltó tranquilamente “*Dice mi primo que por qué no hacen Vds. Un motor de aviación*”²³⁷. Mateu miró a Birkigt, y éste, tras un encogimiento de hombros dijo simplemente “*!Si Vds lo mandan j*”.

Según Manuel Lage, tras la lacónica respuesta del ingeniero se escondía un largo tiempo de estudio previo sobre motores de aviación:

²³⁶ ABC de 29 de febrero de 1963. pp 16.

²³⁷ Lage, Manuel. “*Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones*”. Madrid, LID Editorial Empresarial, 2003. pp 24.



Luis de Acedo sugirió al Rey la necesidad de contar con un motor español de aviación. En la foto, sobre una de sus creaciones.

“Ahora podemos ver que la despreocupada respuesta de Birkigt correspondía a la seguridad de responder sobre algo que ya llevaba un tiempo dando vueltas en su cabeza y de lo que probablemente existían ya algunos diseños preliminares”²³⁸.

Abundando en la información facilitada por Lage, los indicios de este misterioso motor aparecen ya en la memoria de la empresa de 1912, leída en la Junta General ordinaria de 1913:

“Otros proyectos acaricia este Consejo para el porvenir, pero lo lejano de su realización nos obliga hoy por hoy a pasarlos en silencio, limitándonos tan solo a decirnos que entre tales proyectos no deja de figurar en el lugar preferente que podéis suponer, el de construir motores para aviación respecto de los cuales, tal vez el año próximo tengamos la satisfacción de ser más explícitos en la presente ocasión”²³⁹.

Al año siguiente no se expuso nada respecto a estas intenciones, de modo que hemos de suponer que el proyecto permaneció “congelado” debido al desbordante trabajo que hubo de afrontar Birkigt. Aún así, esta escueta nota nos permite suponer que a estas alturas Birkigt no partía de cero, y que contaba con nociones avanzadas del modo de funcionamiento de un motor de aviación, en realidad bastante diferente al de un automóvil.

De cualquier modo, quizá sea necesario tomar estas afirmaciones con cierta precaución, toda vez que en las Actas del Consejo de Administración no se encuentra nada con fecha tan temprana, y resulta difícil creer que Birkigt como creador y Mateu como cómplice no informaran al resto de los directivos de la firma.

²³⁸ Lage, Manuel. *“Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”*. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp 27.

²³⁹ Ibidem.

Aunque también cabe la posibilidad de que Birkigt simplemente hubiera bocetado algo, como tantas veces hacía, y hubiera compartido sus inquietudes con su amigo y socio. En cualquier caso, lo que está claro es que no había nada definitivo en 1914.

11.2 EL ENCARGO DE KINDELÁN.

Como ya hemos reseñado antes, en septiembre de 1914 el Consejo de Administración de la Hispano-Suiza dejaba constancia en su Libro de Actas de haber recibido el encargo directo del capitán Kindelán de estudiar dos motores que él mismo entregaba para copiar el que mejor rendimiento tuviera.

Sin embargo, la cosa no quedaría sólo en eso. El jefe del Servicio Aeronáutico en aquel momento, el coronel Vives mantuvo una reunión en Madrid con un representante de la Hispano-Suiza, López Zaraqondegui, preocupado por el corte de suministro de motores y recambios Mercedes que estaban empleando muchos de los aviones españoles. Poco más tarde, el 26 de octubre, acudió a Barcelona y se reunió con el Consejo de Administración de la firma, concluyendo que enviaría uno de cada tipo de motores en servicio con los que contaba la aviación española, para que los técnicos de la firma estudiaran los puntos fuertes de cada uno, y desarrollaran una nueva mecánica propia que reuniera sus ventajas.

Los motores remitidos a La Sagrera fueron los siguientes:

- Gnome de siete cilindros en estrella, con 50/80 CV
- Rhône de nueve cilindros en estrella, con 80 CV
- Renault V8 refrigerado por aire de 70 CV
- Austro – Daimler refrigerado por agua de 90 CV
- Mercedes D-I refrigerado por agua de 100 CV

El interés del ejército en este proyecto hizo que enviara también para colaborar con Birkigt a Luis Sousa Peco, teniente de la Aeronáutica Militar, y al maestro mecánico Joaquín Quesada Guisasola, especializado en la reparación y puesta a punto de los motores empleados en la aviación española. Los dos primeros motores llegaron a Barcelona en agosto de 1914, y los otros tres a primeros de septiembre. Continuando con la tesis de Lage, según él Alfonso XIII tenía la idea de que la Hispano-Suiza debía obtener la licencia de Mercedes para construir los D-I, entonces los más potentes y avanzados.

Y al parecer, durante los primeros momentos se tendió a seguir esa idea. Pero no tardó Birkigt en convertirlo en un proyecto personal, dándole la vuelta por completo.

En septiembre Birkigt aún se encontraba inmerso en las pruebas de su nueva mecánica para coches, el Tipo 30, que arrojó unos resultados verdaderamente asombrosos (60 CV al freno, con apenas 2.952 cc), resultando una evolución muy perfeccionada del Tipo 29. Así, en octubre el departamento de diseño se encontró inmerso en el proyecto del Tipo 31, nombre con el que fue bautizado el motor de aviación.

11.3 BIRKIGT Y SU PRIMER MOTOR DE AVIACIÓN. PRESUPUESTOS Y DESARROLLO

Frente al resto de motores con configuración de cilindros en serie o en estrella, el ingeniero suizo eligió una disposición de ocho cilindros en V, que en realidad le permitía emplear dos bloques de cuatro cilindros relativamente similares a las de los automóviles. Otras razones aducidas para ello fueron que así podía montar un cigüeñal con todas las muñequillas en el mismo plano y de este modo resultaban de más fácil forja y mecanización, y además, el V8 ofrecía menor superficie frontal que un motor en estrella y resultaba más corto y compacto que un motor en línea.

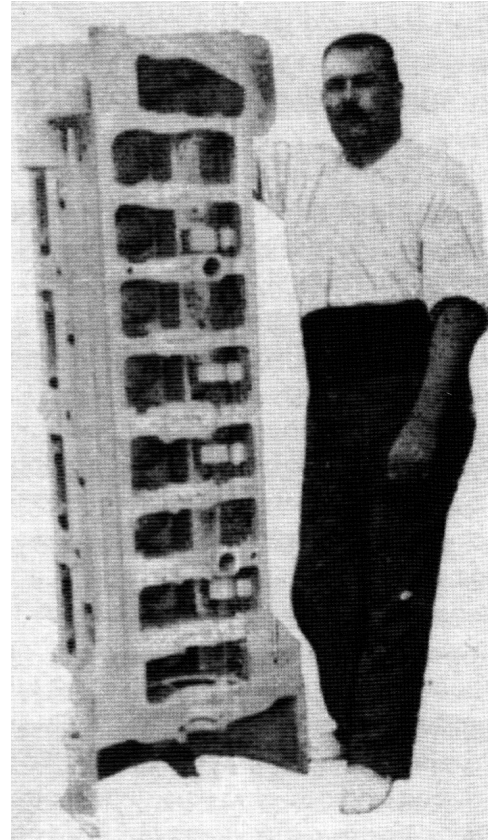
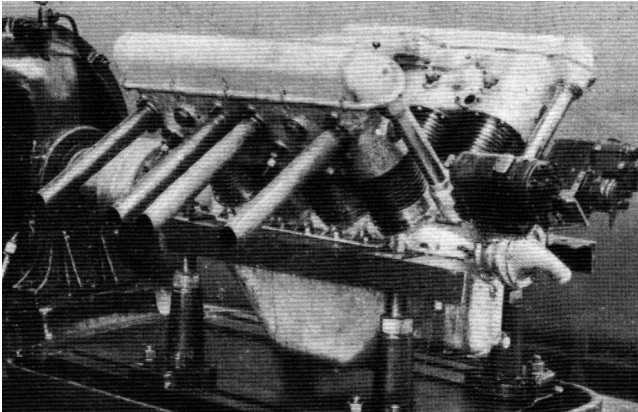
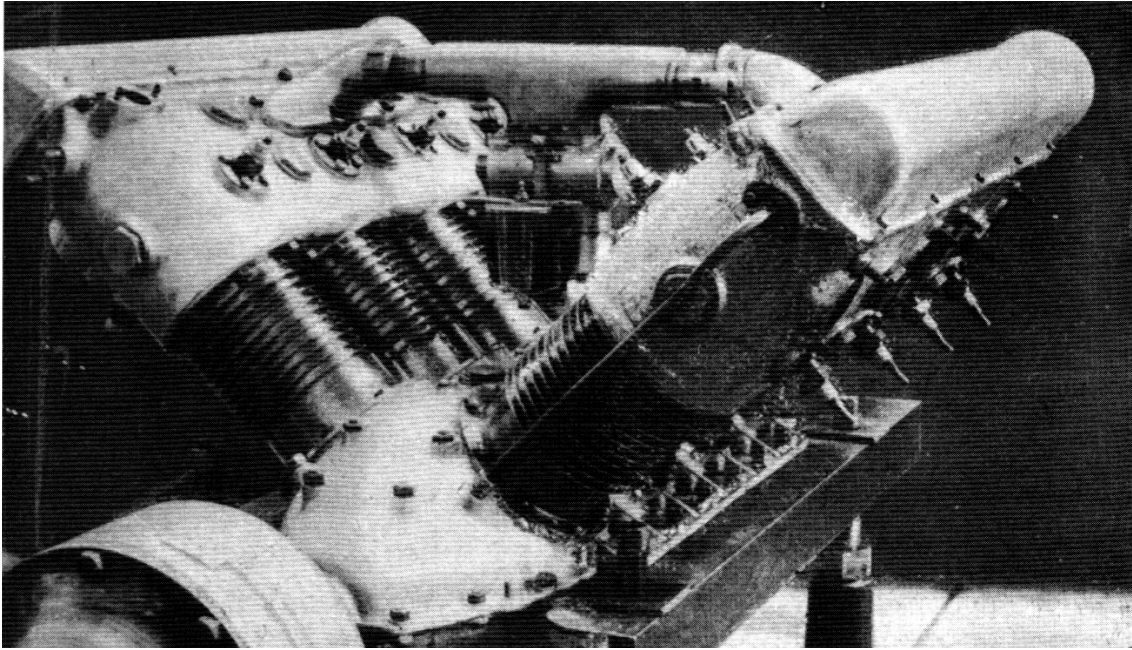
El primer prototipo contaba con unas cotas internas de 120 x 120, es decir, lo que los técnicos llaman “cuadradas”, y que permite una mayor facilidad para lograr un régimen de giro más alto. En realidad sorprende esta elección, porque Birkigt ya había ensayado en los coches en 1906 esta solución abandonándola rápidamente. Y también porque las hélices de los aviones limitaban el giro a un máximo de 1.500 rpm, muy inferior al logrado en el Tipo 30, que alcanzaba con facilidad las 2.800 rpm a pesar de contar con una carrera muy larga (130 mm) para un diámetro de pistón de tan sólo 80 mm.

En cualquier caso, donde Birkigt pensaba dar la batalla a sus competidores era en el peso y en la potencia. El primero resultaba un problema desde los comienzos de la aviación, por motivos obvios. Al igual que en los automóviles, para lograr mayor potencia se incrementó gradualmente la cilindrada, creando motores de un tamaño más y más grande, y por tanto más pesado. Pero en el aire la relación peso/potencia resultaba especialmente delicada, obviamente mucho más que en los coches. Por otro lado, ya hemos visto que Birkigt trabajaba desde tiempo atrás en lograr incremento de potencia mediante soluciones bastante más adelantadas que un simple incremento de la cilindrada, y sus espectaculares resultados con las cámaras de explosión de los “superhispanos”, o la distribución multiválvulas de los Tipo 26. No era el único ingeniero que seguía este camino, y otros adelantados como Ettore Bugatti o el español Wilfredo Ricart habían logrado resultados muy destacados con soluciones similares.

Así pues, y siguiendo las instrucciones, Birkigt había estudiado el motor D.I de Mercedes, pero no tardó en desecharlo como modelo a seguir. Eso no quiere decir que algunas de las soluciones mecánicas aportadas por el propulsor teutón no le sirvieran de inspiración, como el accionamiento exterior del árbol de levas. Sin embargo, el motor que Birkigt terminó de proyectar en noviembre de 1914 poco o nada se parecía a cualquiera de los que se estaban construyendo.

La solución técnica que más llama aún hoy la atención son los bloques de cilindros. En aquellos años los bloques en motores refrigerados por aire no se podían fundir en hierro, como se hacía en los coches, debido al enorme peso que estos bloques hubieran aportado al conjunto. En el caso del Mercedes D-I, por ejemplo, montaban cilindros de acero





Diferentes imágenes del motor de aviación Tipo 31, desarrollado en un tiempo récord.

ciegos a los que se soldaba exteriormente la camisa del agua. Esto obligaba al montaje independiente de los cilindros e impedía el montaje de un árbol de levas en culata, que Birkigt estaba decidido a incluir en su motor, tras el éxito logrado en los tipos 29 y 30. Así pues, el suizo diseñó cilindros independientes atornillados al cárter, pero unidos en la parte superior por un bloque – o culata – que incorporase la distribución, es decir, las válvulas y el árbol de levas.

En sus primeros diseños la refrigeración por agua sólo alcanzaba una parte de los cilindros, la correspondiente a la cámara de explosión y el alojamiento de las válvulas, aunque a medida que avanzaban las pruebas se vio la necesidad de extenderla a todo el cilindro. Así nacería, poco después, el bloque de aluminio con las camisas de acero nitrurado, un adelanto técnico que ha perdurado hasta nuestros días.

Durante el desarrollo del motor Birkigt trabajó, como era su costumbre, a marchas forzadas, corrigiendo según avanzaba los problemas que iban surgiendo. El primer sistema de montaje de los cilindros, a presión calentando el bloque, demostró falta de estanqueidad, por lo que decidió roscarlos, aunque para ello fue necesario crear una máquina-herramienta que él mismo diseñó.

Según los testimonios de sus propios colaboradores, incluyendo a Domingo Anguera, que se ha mostrado como una de las más fiables fuentes, los mayores problemas para Birkigt llegaron de las aleaciones de materiales ligeros, muy poco desarrollados entonces. Según Anguera, la primera prueba del Tipo 31 se efectuó el 24 de enero de 1915 – en apenas cuatro meses tras el inicio de los estudios – en el freno dinamométrico 231:

“La primera prueba que se efectuó fue de pocos minutos de funcionamiento del motor por gripaje de émbolos de aleación de aluminio. El determinar la clase de material a emplear para los émbolos y culatas fue uno de los problemas que se le presentaron a D. Marcos. Tuvo un buen colaborador en un antiguo fundidor, ya conocido desde que D. Marcos construyó sus primeros motores en Barcelona, el ingeniero D. Miguel Grau, industrial dueño de unos talleres de fundición, y con gran experiencia en la misma, que puso a disposición de D. Marcos.

Se efectuaron ensayos con diferentes aleaciones, se modificó la estructura de los modelos hasta conseguir la fundición de las piezas modeladas con las características necesarias para efectuar el trabajo a que estaban destinadas. Una característica muy destacada en D. Marcos Birkigt era su gran actividad para llevar a término rápidamente sus estudiados nuevos tipos de máquinas en curso de pruebas. Se dio el caso de estar funcionando un motor en plan de prueba experimental para saber el resultado de un juego de émbolos y ya tener previstos otros tres juegos de émbolos con otras características y en diferentes fases de fabricación, para con ellos efectuar pruebas a continuación de los que se probaban en aquel momento. En un caso se probaron tres juegos de émbolos de características diferentes en menos de 24 horas y con el mismo motor”²⁴⁰

Continuando con los problemas de aleaciones, cuando la fundición de la culata demostró ser lo resistente y adecuada que Birkigt quería, también resultó ser excesivamente porosa, un problema de difícil solución. Cuenta la intrahistoria que el ingeniero suizo lo resolvió contemplando un cenicero mientras fumaba. En efecto, el esmalte que lo recubría era altamente resistente al calor, así que decidió esmaltar las culatas por dentro y por fuera. En las primeras pruebas los resultados no fueron lo esperado, debido a que la capa de esmalte, muy gruesa, retenía el calor y dificultaba la refrigeración. Finalmente hizo traer de París un esmaltador profesional de gran nivel, que logró dar estanqueidad a las culatas con un esmalte muy fino, que además daba un acabado negro brillante de gran calidad.

Pensando en la máxima fiabilidad posible, Birkigt duplicó buena parte de los componentes que podían fallar, como los muelles de las válvulas y el encendido – magneto y

²⁴⁰ Lage, Manuel. “Los Manuscritos de Domingo Anguera. Primera crónica de la Hispano Suiza”. Madrid, Ed FEVA, Fundación Jorge Jove y CVC. 2014. pp 92.

bujías - . En las primeras pruebas fue necesario emplear magnetos de automóvil, aunque rápidamente fueron sustituidas por las Bosch HL-8 llegadas desde Italia. Posteriormente emplearon las suministradas por Vitrix y Dixie.

La primera prueba real de potencia tuvo lugar el 17 de febrero de 1915. Tan sólo pudieron emplearse los cuatro cilindros de la bancada izquierda del motor, debido a que la Hispano-Suiza no disponía de ningún banco de potencia para motores de más de 100 CV. El resultado fue un rendimiento de 71 CV a 1.500 rpm, muy superior a los obtenidos por cualquiera de la competencia.

Tanto la Corona como el Ejército, y el mismo Gobierno, seguían los progresos de la Hispano-Suiza con gran interés. En estas fechas Mateu se trasladó a Madrid, en visita al monarca, y durante una reunión con éste y el coronel Vives le mostró los planos del motor e informó de los progresos logrados. Tanto uno como otro se mostraron entusiasmados y animaron al empresario a iniciar la fabricación. Mateu, a su regreso a Madrid, informó al Consejo una vez más, y advirtió la preocupación del Gobierno y del Ejército por estar en condiciones de defenderse:

“S.M. manifestó la conveniencia de que se trabajase mucho, pues si bien no se pensaba ir a la guerra, no obstante es preciso estar preparados para cualquier contingencia que nos obligasen a introducir, a fin de conservar nuestra neutralidad.

También indicó que este año el ejército necesitaría más de cien camiones, y que se ha de procurar que esta sociedad lo haga todo, incluidos los motores de aviación, para no tener que adquirirlos en el extranjero”²⁴¹

Para el 26 de febrero, viendo los resultados y el excelente funcionamiento del prototipo, el Consejo aprobó la manufactura de una primera serie de seis motores. Sin embargo, Birkigt continuaba trabajando incansablemente en busca de un mejor rendimiento, de modo que a lo largo de un mes continuó variando los pistones y probando nuevas combinaciones de segmentos (cuatro, seis y hasta ocho) y aleaciones. Tras duras pruebas en banco con la bancada derecha se lograron 78 CV a 1.550 rpm.

Paralelamente, y comoquiera que la fábrica no podía fiar todo a los motores de aviación - aún no sabían el impacto que llegarían a tener - se dio la orden de iniciar la manufactura de los automóviles Tipo 30, los primeros comercializados con la avanzada distribución de “mando directo” que tanto tiempo llevaba rumiando Birkigt y que también montaba el motor de aviación. Las dificultades para conseguir materias primas se hicieron una vez más patentes, y como reseña Domingo Anguera en una de sus cartas

“El primer Tipo 16 T (motor Tipo 30) se entregó en diciembre de 1916, pues la Guerra Europea no permitía normalmente los materiales o grupos como magnetos, dinamos, baterías, bujías que en aquellos tiempos no se fabricaban en España con garantía, y hasta que no se recibieron desde Norteamérica pasaron algunos meses²⁴²”

Continuando con el motor de aviación, no fue hasta el 23 de marzo cuando se pudo por fin poner a prueba el motor completo, y el resultado fue que lograron 150 CV a 1.550 rpm.

²⁴¹ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1915, Tomo 3, pp 171.

²⁴² Lage, Manuel. “Los Manuscritos de Domingo Anguera. Primera crónica de la Hispano Suiza”. Madrid, Ed FEVA, Fundación Jorge Jove y CVC. 2014. pp 92.

A estas alturas ninguno de sus competidores había llegado tan lejos. Los 150 CV se habían logrado con un peso de tan sólo 143,522 kg en seco. El motor que en principio le habían sugerido que copiara, el Mercedes DI, rendía 100 CV con un peso de más de 200 kg. Todo esto se había logrado en un plazo de apenas seis meses, con la fábrica ocupada en los pedidos civiles y militares, restricción de materias primas y componentes y carencia de aparatos específicos y laboratorios de materiales para lograr una mecánica de avión. Un logro al alcance de muy pocos.

11.4. LOS PRIMEROS PASOS DEL TIPO 31.

Tras las primeras pruebas con éxito del T31, Birkigt hubo de viajar a Francia durante unos días. En buena medida, este viaje estaba motivado por la necesidad de recuperar el material de Bois-Colombes, que iba llegando con desesperante lentitud. Por otro lado, se encargó a Quintero, que aún continuaba en París, gestionar ante el Gobierno francés una solicitud para que autorizara a la Hispano-Suiza importar trescientos radiadores de la casa Miravet y quinientas toneladas de acero de las acerías de Chatillon y Finmimg.

Los problemas de suministros eran cada vez más acuciantes, hasta el punto de que la Hispano-Suiza había enviado una circular a sus agentes, a finales de febrero, en la que ordenaba que no se aceptaran más pedidos del Tipo 8-10 HP, porque resultaba imposible construirlos. Se inició una serie de cincuenta chasis, que apenas bastaban para satisfacer los compromisos adquiridos. Construcciones Metálicas Beasaín, que fabricaba los largueros de los bastidores, tampoco estaba cumpliendo las entregas pactadas.

A su regreso el 26 de marzo, Birkigt informó al Consejo de la gran preocupación de la Aeronáutica Militar francesa por lograr un motor de aviación capaz de rendir entre 120 y 200 CV, para hacer frente a los aviones alemanes, que se estaban mostrando netamente superiores. A este respecto, la Administración había cursado peticiones tanto a las firmas especializadas – Gnome, Rhône, Salmson o Anzani – como a los constructores de coches y vehículos industriales, como Peugeot, Renault, De Dion – Bouton, Bugatti... ¡e incluso a Despujols, el fabricante de motores marinos!

Birkigt transmitió esta información porque en realidad el Tipo 31 se adaptaba perfectamente a los requerimientos, y además estaba convencido de la superioridad de su creación. Así, durante el transcurso de esta reunión propuso la dedicación exclusiva de la fábrica de Bois-Colombes a la manufactura de los motores de avión, dado que estaba muy cerca el fin del primer plazo de arriendo a la Gnome.

Seguidamente expuso las ventajas sobre los motores de la competencia, que había estudiado en detenimiento, convenciéndose cada vez más de la superioridad del suyo. Su conclusión era que si eran capaces de interesar a la Aeronáutica francesa, mientras durara la contienda venderían cuanto fabricaran y al precio que quisieran, una oportunidad que sin duda pasaría en cuanto llegara la paz, o bien si dejaban que la competencia se les adelantase. En todo ello estuvo de acuerdo Mateu, ya que en cierta forma Birkigt expresaba lo que el mismo estaba pensando desde tiempo atrás.

A todo esto se sucedían los acontecimientos, incluyendo una vista en persona del coronel Vives para contemplar de cerca el Tipo 31. El militar también hubo de acercarse a la Elizalde, para trasladarle el interés del ejército en que desarrollara una mecánica de aviación. Vives era consciente del gran logro de la Hispano-Suiza, pero por un lado como funcionario no debía



El motor Hispano-Suiza Tipo 31 fue probado por primera vez en un avión español, el "Flecha", diseñado por Barrón. El Rey asistió a la prueba.

mostrar favoritismo alguno, y por otro para los intereses españoles resultaba muy interesante contar con más de un suministrador competente.

A primeros de abril Damián Mateu fue de nuevo llamado por Alfonso XIII, y en esta ocasión se hizo acompañar por Marc Birkigt. La intención del Rey era subrayar su interés en incrementar las dimensiones y posibilidades de la Hispano-Suiza, que *"debe ser convertida a la manera de la casa alemana Krupp, fabricando material de guerra, cartuchería, etc, además de la fabricación de vehículos"*²⁴³. Tal era su interés que incluso se comprometió a lograr

él mismo la financiación para desarrollar este salto empresarial. También mostró un gran interés por el motor de aviación, y advirtió que su deseo era que España fuera la primera nación dotada con tal mecánica. Sin duda el monarca estaba informado de las virtudes del Tipo 31, y temía que se vendiera su diseño a cualquier nación interesada.

A su regreso a Barcelona Mateu informó al Consejo del contenido de la reunión. Durante la misma el consejero Solá expresó su satisfacción por el interés regio, pero también puso sobre el tapete las dificultades a las que se estaban enfrentando solamente para mantener en funcionamiento la fábrica, aunque sólo fuera por la carencia de suministros. Mateu replicó que era preciso hacer cuanto fuera necesario por estar a la altura, al menos en lo referente a vehículos industriales y motores de aviación, dado que las necesidades del país eran las que eran, y de no hacerlo ellos, otros competidores, tal vez extranjeros, acabarían por satisfacerlas. Tras una amplia discusión se acordó esforzarse en todo lo posible en las áreas que ya estaban inmersos – vehículos y motores de aviación – y estudiar por otro lado la posibilidad de fabricar armamento y municiones.

El interés despertado por el motor comenzaba a trascender los estamentos militares, como demuestra una visita del Conde de Romanones, expresidente del Gobierno, que vino a La Sagrera el 15 de abril de 1915 para conocer las instalaciones y los progresos de la mecánica de aviación. Tres días más tarde fue el mismo Presidente del Gobierno, Eduardo Dato, quien hizo acto de presencia, asistiendo incluso a una de las pruebas realizadas al Tipo 31.

Durante esta visita el gobernante comentó con Damián Mateu la posibilidad de que la Hispano-Suiza ampliara sus actividades al armamento y a la munición. Esta conversación venía a recalcar la mantenida con Alfonso XIII apenas un mes antes, y en parte demuestra la preocupación del gobierno por las deficiencias de suministros militares, en buena medida dados por la dependencia externa. Un aspecto este que consideramos debemos repasar, siquiera someramente, en el apartado siguiente.

El 11 de mayo se reunió el Consejo para determinar, vista la viabilidad del motor, una oferta industrial. Antes de cerrar detalles aguardaron a la primera prueba de resistencia, que tuvo lugar al día siguiente, y en el que el motor funcionó durante doce horas sin presentar problema alguno, registrándose 163 CV a 1600 rpm. A esta prueba asistió el coronel Vives. Y pocos días después vinieron a La Sagrera el capitán Barrón, aviador e ingeniero jefe de los talleres de Cuatro Vientos, y Juan Pombo, otro célebre aviador español.

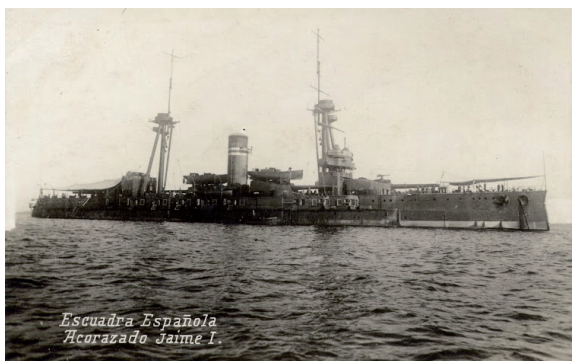
El primer vuelo de un motor Hispano-Suiza llegó el 27 de julio de 1915 en Cuatro Vientos. Había sido montado en un avión Flecha, construido en los Talleres Militares del aeródromo siguiendo las directrices del capitán Barrón, que a su vez partió del diseño de los biplanos Lohner austriacos que operaban en España. El piloto probador fue el propio Barrón, y a la prueba asistió Alfonso XIII, que no podía ocultar su interés.

El resultado fue un éxito, si bien en pruebas sucesivas el motor demostró defectos de carburación a 3.000 metros de altitud, un problema que fue subsanado gracias a la habilidad del ingeniero Catherine, uno de los discípulos de Birkigt. Catherine diseñó un banco de pruebas en depresión que simulaba los efectos de trabajar a gran altura, y descubrió problemas de condensación en los colectores de admisión. Solucionó el problema rediseñando dichos colectores, e incorporando agua caliente de la refrigeración, un sistema que más tarde Birkigt empleó en sus coches.

²⁴³ Polo García, Emilio. “*La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda*”. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 304.

11.5. ESTADO Y PERTRECHOS DEL EJÉRCITO ESPAÑOL EN 1914.

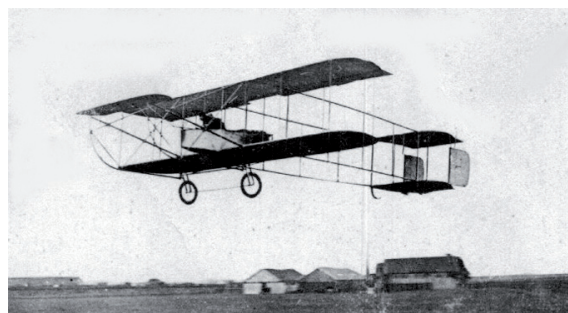
Las guerras del siglo XIX, el lamentable estado de la Hacienda pública y la escasa capacidad industrial del país habían dejado a las fuerzas armadas españolas en un estado que dejaba mucho que desear, algo que como ya hemos visto preocupaba sobremedida a los gobernantes más sensatos. Los pasos dados para remediar esta situación fueron escasos y siempre encontraron trabas por el alto coste que representaban, y en parte por el resentimiento y el inmovilismo de muchos militares. Así las cosas, la reorganización había comenzado por la Armada, desecha tras la Guerra de Cuba y crucial en un país como España, con miles de kilómetros de costa.



La modernización de la marina de guerra española comenzó por la construcción de los acorazados Alfonso XIII, Jaime I, España y Pelayo.



La mayor parte de las piezas de artillería del ejército español eran las ligeras Krupp y Schneider de 75 mm. En la foto, un Krupp.



El empeño de Vives y Kindelán hizo que España adquiriera algunos aparatos de observación, como el Farman de la foto.

Ya vimos anteriormente que el primer paso fue la construcción del Alfonso XIII, el primero de una serie de acorazados al que se sumaron el España y el Pelayo, más el Jaime I que estaba en construcción. Se trataba de buques modernos, del tipo impuesto por la industria británica y conocidos como Dreadnought, y aunque construido en España, su armamento principal estaba formado por cañones Vickers de 305 mm suministrados por Gran Bretaña. A estos tres acorazados se sumaban seis cruceros, siete destructores – de los cuales cuatro eran modelos antiguos y cuatro cañoneros. Una armada escuálida, pese al esfuerzo realizado, si se compara con las armadas de las grandes potencias europeas. Gran Bretaña contaba con 75 grandes acorazados y cruceros de batalla, y Alemania 45. Sin embargo, y a pesar de todo, el esfuerzo no había sido en vano, porque la Armada española estaba muy próxima a la capacidad de la francesa – país que volcó casi todo el esfuerzo en la formación de un monstruoso ejército –o de la italiana.

Otro cantar era el Ejército de Tierra. En 1914 contaba con 16 divisiones de infantería, una división y siete brigadas de caballería, tres brigadas de Cazadores de Montaña,



Miembros y equipamiento de la escuadrilla destacada en Marruecos, a instancias del coronel Vives.

y varios regimientos de artillería e ingenieros. Con una oficialidad sobredimensionada, el armamento básico era el fusil Mauser modelo 1893 fabricado bajo licencia en Oviedo. Se trataba de un arma sólida y fiable, una de las grandes ventajas de los soldados españoles. Pero a partir de ahí, todo eran desventajas, ya que en cuestión de ametralladoras apenas se contaba con unas decenas de las anticuadas Maxim Nordenfelt británicas, así como Hotchkiss francesas y Colt norteamericanas,

de diferentes calibres. Como anécdota, todos los oficiales del ejército español tenían derecho, desde 1884, a la posesión y uso de un arma corta (revólver, pistola), pero la R.O. de 6 de octubre que les autorizaba también disponía que debían adquirirla por su cuenta y riesgo, y naturalmente a su costa.

La artillería estaba compuesta por piezas Krupp (alemanas) y Schneider (francesas), en parte adquiridos directamente, y en parte fabricados bajo licencia en Sevilla y en Trubia. Ambos tipos eran de 75 mm, es decir, ligeras y de tiro rápido, que en modo alguno podían competir con la artillería de más de 105 mm que se generalizó en el frente europeo durante esta contienda.

Por último, en cuanto a la aviación, a pesar de que España había sido pionera en el uso militar de los aviones, tampoco contaba con ninguno propio. La Aeronáutica militar no tenía en servicio ningún caza, algo normal porque este ingenio se desarrolló a medida que transcurría la guerra. En cuanto a aeroplanos de observación y bombarderos, estaban en servicio biplanos suministrados por Farman, Lohner, Morane y Nieuport, todos franceses menos el segundo.

En resumen, podríamos decir que el sistema defensivo español dependía casi por completo del suministro de tecnología y armas de otros países, con el agravante de encontrarse con armamento de diferentes naciones antagónicas entre sí. Esto quiere decir que la actualización podía resultar difícil o incluso imposible si las empresas matrices se negaban a ello. Además, la disparidad de armas podía dificultar tanto el amunicionamiento como la reparación, un tema que se agravaba en el caso de aparatos tan complejos como los aviones. De ahí la insistencia tanto del Rey como de militares y políticos responsables



La creación de unidades de tropas indígenas fue una de las novedades de esta época. En la foto, una mehalla desfila ante oficiales españoles.



por lograr una tecnología propia. Un empeño que, como hemos visto y continuaremos viendo, favoreció grandemente a la Hispano-Suiza y a otras fábricas de pequeña entidad, como la Orbea, fabricante de revólveres.

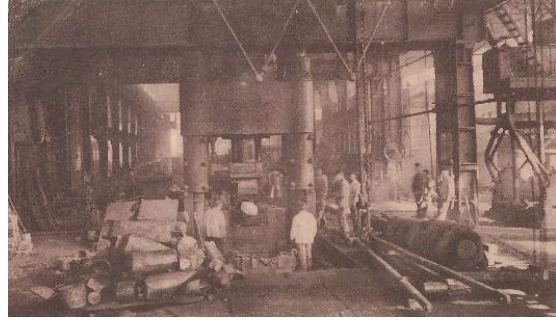
11.6. LAS DIFICULTADES DE SUMINISTRO DE HISPANO-SUIZA Y SUS PROBLEMAS CON LA ADMINISTRACIÓN.

En la misma reunión en la que el Consejo discutió la posibilidad de ampliar sus actividades, a propuesta del Rey, y en la que Solá advirtió que esta ampliación chocaba con las posibilidades de suministros que la firma tenía, se hizo leer una carta del señor Aritio en la que advertía de un ultimátum de las autoridades para la entrega de los vehículos com-



Camiones militares Hispano-Suiza durante una parada. El retraso en la entrega de camiones causó fricciones entre la firma y el Ejército.

prometidos. Estas autoridades (el Ejército de Tierra, entre otros) no sólo amenazaban con acciones judiciales en las que exigirían responsabilidades e indemnizaciones, sino incluso con rescindir los pedidos y solicitar el material a casas extranjeras.



La fábrica de armas de Trubia, una de las empresas suministradoras de la Hispano-Suiza.

El asunto era sin duda grave, no sólo por los pedidos ya mencionados, sino por otros muchos en curso. El Consejo decidió llamar a consulta a los directores técnicos, para conocer de primera mano las razones de estos retrasos. Dufour, encabezando esta comisión, explicó lo que ya era sabido, que la tardanza en la conclusión de los chasis era debido a la carestía de materiales y componentes. Presentó un listado de los principales culpables, que consideramos altamente significativa, toda vez que demuestra el raquitismo de la industria auxiliar española, y las dificultades a las que la Hispano-Suiza venía haciendo frente desde su fundación para lograr materiales de la más alta calidad. Las principales empresas responsables de los problemas de la Hispano Suiza eran las siguientes:

Andrew and Co. (Sheffield) Gran Bretaña

Fábrica Nacional de Trubia (Asturias) España

Sociedad Española de Construcciones Metálicas de Beasaín (Guipuzcoa) España

Société Anonime des Aceries et Forges de Finning (Loire) Francia

Compagnie de Forges de Chatillon (Chatillon) Francia

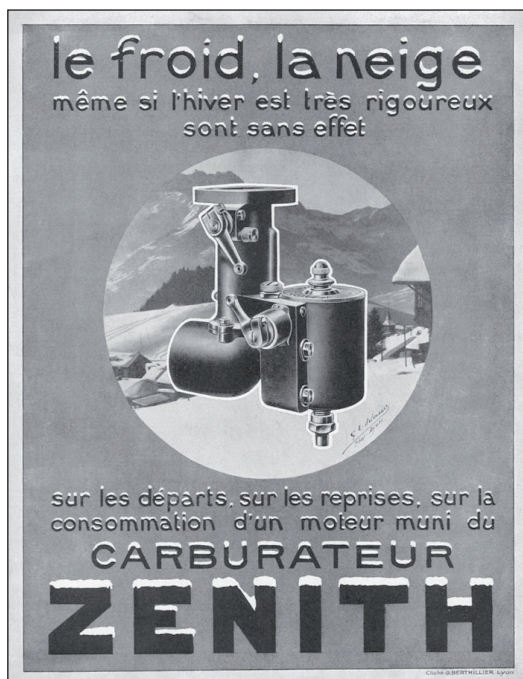
Talleres Deusto (Guipuzcoa) España

Robert Bosch (Stuttgart) Alemania.

En el caso de alguna de ellas, como la Robert Bosch, ya hemos visto las dificultades. En otras, como las dos sociedades francesas, la guerra había obligado a cancelar los pedidos civiles y dedicarse por entero a la producción militar. En cuanto a las españolas sufrían también carestía de materiales, hecho que retrasaba los pedidos en curso.

Es necesario considerar que en nuestro país no se producían muchos de los tipos de aceros especiales que se empleaban en la manufactura de vehículos o de armamento, y que eran suministrados por empresas francesas, alemanas o británicas. Por ejemplo, para la fundición de los cañones Krupp resultaba habitual antes del estallido de la guerra la importación de aceros del mismo fabricante, es decir, Krupp. En cierto modo este problema no sólo afectaba a España ya que, aunque resulta paradójico, los grandes cañones navales Vickers, que equipaban a los acorazados Dreadnought británicos estaban construidos también con acero Krupp.

En cualquier caso, era necesario asegurarse el acabar con esta situación, de modo que el Consejo adoptó diferentes medidas para según qué materiales y la diferente procedencia de los mismos. En España se acordó enviar un empleado a cada una de las casas suministradoras con un listado de las piezas que faltaban por suministrar, con el encargo de permanecer allí hasta completar los pedidos.



Zenith era uno de los fabricantes de carburadores más avanzados y prestigiosos.

los prototipos de los T31 comenzaron usando carburadores Claudel, más tarde Zenith, y finalmente montaron un Hispano-Suiza Especial, diseñado y construido por ellos mismos.

Pero la urgencia en entregar los pedidos militares españoles no permitía relajarse. Para recuperar el tiempo perdido, se decidió organizar turnos especiales de noche, para lo que era necesario contratar un buen número de obreros. Así pues se inició una campaña publicitaria dedicada a la búsqueda de mano de obra especializada. Sin embargo, una vez más se demostró la escasez de mano de obra cualificada que padecía nuestro país, por lo que los Consejeros decidieron acudir a los consulados para captar operarios extranjeros refugiados en España.

Sin embargo, como ya veremos, la situación no tardó en complicarse más por los éxitos del motor de aviación, debido a los numerosos pedidos y la dificultad para mantener la producción.

11.7. LOS MOTORES DE AVIÓN HISPANO-SUIZA Y EL INTERÉS DE FRANCIA.

En cuanto se terminaron las primeras pruebas del nuevo motor Tipo 31, el avispa Jean Lacoste lo puso en conocimiento de las autoridades francesas. Lacoste había sido movilizado, y ocupaba el cargo de capitán, y no dudó en pasar a sus superiores una carta de Birkigt en la que éste le comunicaba las novedades sobre el T31. Los problemas de los franceses en aviación eran tales que este gesto hizo que en el 12 de junio el General en Jefe del Servicio Aeronáutico francés escribiera al Ministro de la Guerra comunicándole su interés por el motor Hispano-Suiza, y comentándole además que el almirantazgo inglés ya estaba en conocimiento de los progresos de la firma española.

Para la cuestión de los suministros extranjeros, especialmente de componentes como magnetos, se envió al Sr. Zacondegui a Estados Unidos para que encontrara suministradores fiables y de calidad, y contratara los abastecimientos necesarios. El viaje resultó fructífero, como se verá más adelante, y dicho señor realizó varios viajes a lo largo del año para ampliar la cartera de suministradores en aquel país.

Tampoco se dejó de lado la posibilidad – remota – de lograr suministros en Francia, con vistas a producir el motor de aviación en Bois-Colombes, de modo que también se iniciaron las gestiones en dicho país.

De cualquier modo, estaba claro que la dependencia de terceros creaba problemas. Así, pues, los ingenieros de la Hispano-Suiza trabajaron para lograr un máximo de elementos propios, y un buen ejemplo son los carburadores, que acabaron por construir en casa. Así,

Más significativa aún fue la respuesta del Ministro, en carta fechada el 16 de junio – cuatro días más tarde – en la que el político le comunicó al militar que ya conocía la existencia del motor, que él mismo lo había comunicado al Servicio Aeronáutico con anterioridad, y que ya había enviado una comisión para verificar las informaciones e incluso comprar una de las tres unidades para someterla a todo tipo de pruebas.

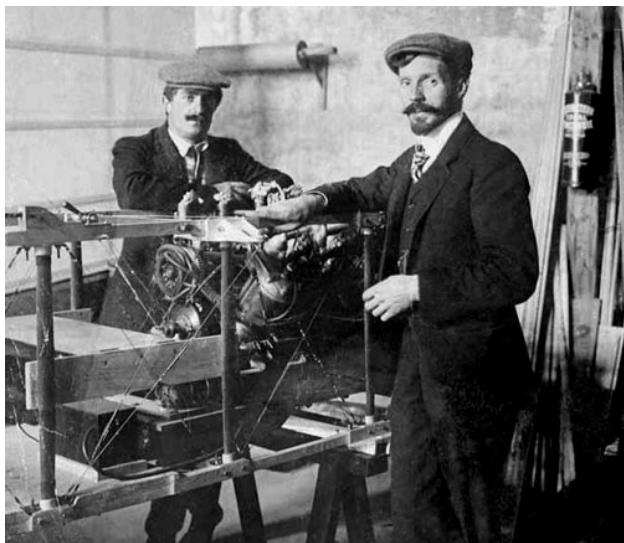
En efecto, el 18 de junio llegaron a Barcelona el señor Gómez Quintero, administrador temporal de Bois-Colombes junto con una delegación francesa. Esta comisión se había formado a petición del Coronel Barés, comandante del Gran Cuartel General, apoyado por el mismísimo general Joffre, jefe de los ejércitos franceses. La integraban el capitán Camille Martinot-Lagarde (jefe de la sección de motores y vehículos del Establecimiento Central de Material Aeronáutico), el comandante Grard (director del Servicio de Fabricación de la Aeronáutica Militar y especialista en materiales), el señor Grenet (especialista en materiales y accesorios), el capitán Devillers (experto en cálculo de motores), Henry Farman (conocido diseñador y constructor de aviones) y Edmond Audemars (piloto de ensayos). La visita estaba prevista después de una comida con Damián Mateu y Marc Birkigt, que habían acudido a recibirlos.

Curiosamente ese día se produjo un verdadero desastre, que la comisión no llegó siquiera a conocer, y que demuestra la capacidad de reacción de los hombres de la Hispano-Suiza. A las 11 de la mañana el ingeniero Catherine puso en marcha el motor para verificar que todo estaba listo para la demostración. Por desgracia, el molinete se desequilibró, y el motor fue arrancado de sus soportes, rompiéndose la punta del cigüeñal, el banco de pruebas y el radiador de aceite de la instalación.

Catherine envió rápidamente un mensaje al hotel donde Mateu y Birkigt estaba reunidos con los franceses, en el que encarecía al suizo para que no llegaran antes de las cuatro de la tarde bajo ningún concepto. Sin perder un segundo, reunió al personal y reparó toda la instalación, sustituyendo el motor por otro de los que estaban en pruebas.



El motor Tipo 31 fue sometido a constantes e intensas pruebas para garantizar su perfecto funcionamiento.



Henry Farman fue uno de los pioneros de la aviación que rápidamente captó las posibilidades del motor Hispano-Suiza. En la foto, con Gabriel Voisin.

Cuando la delegación llegó a las cuatro de la tarde todo estaba listo, y el motor fue sometido a pruebas de potencia, consumo y duración, quedando los franceses tan impresionados que adquirieron en el acto dos mecánicas (números 3.744 y 3.545) que fueron enviados a París.

Henry Farman solicitó con anterioridad a esta visita información sobre los motores Hispano-Suiza, e incluso había arrancado de sus responsables una estimación económica en torno a las 15.000 pesetas por unidad. Venía pues, predispuesto a comprobar de verdad las bondades de la mecánica española. Otro de los motores, el 3.748, fue enviado a la fábrica de aviones Morane-Saulnier, para montarlo en el prototipo de un nuevo avión. Esta firma estaba en conversaciones con las autoridades españolas, para dar licencia de ese prototipo en el que se tenían puestas grandes esperanzas, con el fin de construirlo también en España. De hecho, fue producido en Santander por la Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas durante 1916, completando una docena de aviones.

Birkigt aprovechó la buena disposición de la delegación francesa para solicitar que Louis Massuger volviera a Bois Colombes, con el fin de trabajar en las pruebas y verificaciones del motor de aviación. Y lo consiguió, garantizándose así que tendría a uno de sus más valiosos y apreciados colaboradores a su lado durante el complicado proceso que se había puesto en marcha. Birkigt realizó un rápido viaje a París, para instruir a Massuger sobre el nuevo motor, y regresó inmediatamente a Barcelona, dejándolo a cargo de la verificación de las pruebas que los técnicos franceses iban a realizar.

En parte las prisas de Birkigt venían porque estaba perfeccionando el motor de aviación, al que ya había logrado sacar 200 HP. A estas alturas, el Consejo ya había hecho sus cuentas, y dadas las circunstancias establecieron un precio de 20.000 francos por motor del T31, rebajándolo a 19.000 si el pedido era de cien unidades, y a 18.000 si era de 500 unidades.²⁴⁴ Incluso se hablaba ya del de 200 CV, del que establecieron unos precios que oscilaban entre los 25.000 francos y los 20.000, según cantidades.

A principios de julio se realizó la primera, en la que el motor número 3.748 funcionó a pleno régimen durante diez horas. Se trataba de una prueba establecida por los Servicios Técnicos de Aeronáutica franceses, y en la que fracasaron muchos de los motores presentados. Sin embargo, y dado que el Hispano-Suiza no dio el menor signo de fatiga, Massuger propuso prolongarla durante cinco horas más, una iniciativa secundada por el capitán Martinot-Lagarde, y que el motor superó sin complicaciones. Una vez terminada la prueba se desmontó el motor, detectándose pequeños fallos fácilmente subsanables, y completamente comprensibles en un prototipo.

En definitiva, en comandante Grard escribió el 29 de junio una carta al Ministro de la Guerra en la que detallaba los resultados de las pruebas, y en la que apuntaba:

*“Interesa cursar cuanto antes un pedido en firme a la Sociedad Hispano Suiza y deberíamos de recibir estos días los precios, plazos solicitados, lista definitiva del personal necesario, y los pedidos de materiales en bruto”*²⁴⁵.

La Gnome, que ocupaba Bois-Colombes todavía no tardó en reaccionar, solicitando una licencia de fabricación de los motores Hispano-Suiza. Sin embargo no se llegó a un

²⁴⁴ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 307.

²⁴⁵ Lage, Manuel. *“Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”*. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp 38.

acuerdo, al pedir los españoles 50 francos por cada motor fabricado, un precio que los responsables de Gnome consideraban exagerado. Por otra parte, la firma aeronáutica francesa comunicó que abandonaría los talleres de Bois – Colombes tan pronto le fuera solicitado, comprometiéndose a no retomar del personal que allí trabajaba más que a los hombres que había aportado.

A finales de julio se hicieron las pruebas de potencia en los laboratorios de Chalais – Meudon, y se confirmó un primer pedido de 50 motores, condicionados a que se realizaran algunas modificaciones solicitadas por los técnicos franceses y a que dichos motores se fabricaran en Francia. El ejército británico, sin esperar a más pruebas, y vista la satisfacción de los franceses, cursó otro pedido de otros cincuenta motores.

Ante la importancia de este arranque comercial tan esperanzador Mateu encomendó a Birkigt que regresara a París y volviera a poner en marcha la fábrica de Bois – Colombes con dedicación exclusiva a los motores de aviación. En suizo marchó en agosto, y de inmediato comenzó a organizar el traslado de la maquinaria y utillajes y componentes.

En estas fechas el Ejército del Aire francés, preocupado por sus continuadas derrotas en el cielo, decidió organizar un concurso para dotar a los aviones galos de nuevas mecánicas con las que hacer frente a los potentes aviones alemanes. La idea era hacer compras masivas desde comienzos de 1916, fecha en la que se comenzaba a prever una gran ofensiva aliada, que se concretaría más tarde en el Somme. Por supuesto, Hispano-Suiza manifestó su intención de presentarse. La respuesta de sus rivales no se hizo esperar, manifestando la mayor parte de los fabricantes galos que un motor construido sobre tanto aluminio no podía tener una gran duración. Ignoraban, por supuesto, los cientos de horas que Birkigt había estado trabajando en las aleaciones antes de darse por satisfecho. Tras escuchar el consejo de sus técnicos y soportar una interpelación en la cámara de los Diputados, el Secretario de Estado para la Aviación, René Besnard decretó la obligatoriedad de una prueba de 50 horas a pleno régimen antes de adquirir motores españoles, y esta afirmación condicionaba incluso el compromiso de los 50 nombrados antes.

Nunca hasta entonces un motor de aviación había soportado una prueba como esa. Cincuenta horas era cinco veces la duración de las pruebas estándar, que los T31 habían pasado sin problemas. Birkigt no tenía la menor duda de la resistencia de sus mecánicas, de modo que su respuesta fue salomónica, aceptando el reto con la única condición – tan justa que resultaba imposible negársela – de que los demás también habrían de pasar la misma prueba.

Pero mientras en Francia los motores de aviación continuaban su andadura, en España la firma continuaba sus problemas con la administración, debido a los retrasos en las entregas. El gobierno había autorizado entregas de material de la fábrica de Trubia, tanto en bruto como forjado en desbaste, para poder terminar fundamentalmente un pedido de cien camiones formalizado a comienzos de año. A cambio, podría decirse, envió al capitán de Artillería José Fernández Ladreda a inspeccionar el “buen uso” de estos materiales. El



René Besnard, Secretario de Estado para la Aviación. Su decidida apuesta por el motor Hispano-Suiza le costó el cargo.

militar remitió una memoria fechada el 10 de noviembre en la que acusaba a la Hispano-Suiza de haber empleado parte de los materiales en la construcción de los motores suministrados a Francia, y además informaba del traslado de utillajes y máquinas a dicho país, comprometiendo con ello los compromisos adquiridos con este tipo de motores al ejército español.

El final de la memoria Fernández Ladreda trató de ser ecuánime, aunque no dejaba de expresar su impresión de una falta de compromiso de Hispano-Suiza con las autoridades de nuestro país:

“No podemos negar que existe bastante exactitud en la afirmación de que el tiempo que durante el verano La Hispano Suiza se dedicó a proporcionar utillaje a la fábrica de París, no podía haberse empleado en cumplir sus compromisos con el ejército por faltarles el material preciso, enviado en pequeña cantidad por Trubia y faltando Beasain a los pedidos aceptados, pero tampoco deja de serlo que todo ese capital y la instalación de una nueva fábrica de motores de aviación que es a lo que equivalen los envíos efectuados, representa una baja económica e industrial en los intereses de nuestro país”

Mientras el capitán inspeccionaba la fábrica y tomaba notas poco favorables a la firma, el Rey llamó de nuevo a consultas a Damián Mateu, en agosto de 1915. El catalán acudió a Santander, donde Alfonso XIII pasaba parte del verano, para escuchar una vez más de labios del monarca la necesidad de que la Hispano-Suiza incrementara su producción, y el aviso de que el ejército solicitaría cada año cuatrocientos camiones y doscientos motores de aviación.

Creemos que el Rey estaba forzando en cierto modo a Hispano-Suiza, en su afán por lograr que esta fuera la gran industria española del motor, capaz de ofrecer un suministro constante y de probada calidad al Estado. Es casi seguro que por otra parte el monarca debía escuchar las protestas contantes por los retrasos en los pedidos y, también las provocadas por el casi monopolio que la firma ejercía. La mayor parte de los importadores españoles de automóviles – y por ende camiones – eran miembros de la alta nobleza, la misma que había acompañado al monarca en sus excursiones automovilísticas.

Uno de los ejemplos que ya hemos destacado fue Carlos de Salamanca, Marqués de Salamanca y concesionario Rolls-Royce más antiguo del mundo. Sin duda, el concurso abierto sin restricciones de nacionalidad hubiera deparado a estos importadores jugosos beneficios. Pero por otra parte, tampoco la legislación española era en esto más proteccionista que la del resto de los países occidentales, y las normas de protección de la industria autóctona buscaba tanto su crecimiento y desarrollo como una cierta independencia en caso de conflicto, tal y como estaba sucediendo en estos momentos.

A su regreso Mateu volvió a compartir sus impresiones y preocupaciones con el Consejo. Las intenciones eran que la fábrica de París alcanzara una capacidad de producción de seiscientos motores al año. El problema que Mateu planteó era si en la fábrica de Barcelona debían hacerse inversiones para lograr una producción similar o mayor, o si bien debían ir incrementando sus medios a medida de las necesidades del mercado. Tras diferentes intervenciones, se acordó:

“Primero: Orientar la organización y actividad hacia una mayor producción, procurando asegurar un mínimo de 1.000 motores, y quedar en situación de aumentarlo si las necesidades del consumo lo demandaran

Segundo: Ordenar a Zarracondegui que duplique los pedidos de maquinaria, y a la dirección técnica que formule los de materiales necesarios para los fines propuestos

Tercero. Encomendar a la Dirección el estudio de las fórmulas que considere mejor para resolver el problema financiero que las nuevas orientaciones plantean.

Cuarto: comunicar al Rey, por medio del Sr Presidente, los acuerdos de este Consejo.²⁴⁶”

Mateu se sumergió así en el estudio de los medios para poder hacer frente a los enormes gastos que una ampliación tan importante requería. Birkigt, por su parte, aunque no había dejado la evolución de los motores de aviación, comenzó a trabajar en un nuevo modelo de automóvil. Además de su capacidad de trabajo tantas veces mencionada y su creatividad desbordante, Birkigt era consciente de que la mayor parte de los fabricantes de automóviles franceses, británicos, alemanes o austriacos, es decir, la mayor parte de su competencia, se encontraban volcados en satisfacer las necesidades bélicas. Contar con nuevos modelos una vez llegara la paz sería importante, sino decisivo, a la hora de afrontar un nuevo tiempo. Ya contaba con el 16T (motor tipo 30), y ahora estaba trabajando en el Tipo 32, una versión mucho más potente de su mecánica de “mando directo” que en su versión final rendiría más de 90 CV. El Tipo 32 se terminó en un par de meses, y para el otoño de 1915 estaba listo para fabricarse en La Sagrera.

Para ganar tiempo, Dufour recibió instrucciones sobre las posibilidades de montar estas mecánicas en los chasis del Tipo 23, el “superhispano” que había recibido el sobrenombre de “España” y que nunca llegó a comercializarse. El chasis mostró un comportamiento excelente, de modo que el Tipo 32 acabó por ser bautizado comercialmente como Tipo 30 España, siendo provisto de alumbrado y arranque eléctrico. Listo y probado para ser lanzado al mercado, los retrasos de la fábrica y los problemas de suministro aconsejaron retrasar su comercialización hasta 1917.

11.8. LA GUERRA EN EL AIRE. LOS PRIMEROS TIEMPOS.

Como ya hemos comentado, la aparición de globos, dirigibles y aviones cambiaron la guerra en modo singular. Si bien la mayor parte de los oficiales – especialmente los más viejos – mostraron cierto escepticismo al comienzo, en desarrollo de los acontecimientos les obligó a mudar su modo de ver las cosas.

Cuando los Estados Mayores cedieron, antes del estallido de la guerra, a la compra de aviones, en su mayor parte fueron adscritos a la artillería, considerando que sólo servirían en servicios de observación, algo que ya hacían los globos aerostáticos. Sin embargo la movilidad y velocidad de los aviones permitieron incrementar enormemente el espacio observado, e incluso detallar las tropas enemigas que observaban.

Dos grandes batallas confirmaron la superioridad de los aviones sobre cualquier otro medio de observación: en el Marne el desvío del I Ejército comandado por Von Kluck en apoyo del II Ejército de Von Bülow expuso su flanco. Esta maniobra fue percibida por la escasa aviación militar francesa, que a estas alturas apenas contaba con 200 aparatos, la mayor parte anticuados. Fue el teniente Watteau, un aviador de guarnición en París, quien el 3 de septiembre observó las columnas enemigas “*deslizarse de oeste a este*”²⁴⁷. El aviso sirvió para que el sexto ejército francés comandado por el general Maunoury

²⁴⁶ *Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”*. Barcelona, 1915, Tomo III, pp 193.

²⁴⁷ W. Tuchman, Bárbara. “*Los cañones de agosto*”. Barcelona, Ed RBA, 2006. pp 510.



El Albatros BI, uno de los mejores aviones de observación al inicio de la I Guerra Mundial.

atacara el flanco desprotegido de Von Kluck. Si bien el germano logró derrotar a los franceses, al perseguir a los derrotados abrió una brecha entre su ejército y el de Von Bülow - observada de nuevo por la aviación - que sirvió para que a su vez el V Ejército francés y dos divisiones británicas rompieran el frente, obligando a los alemanes a replegarse. De este modo se salvó París, y comenzó la guerra de trincheras.

Si la observación aeronáutica resultó muy importante para salvar París y que los alemanes recibieran un serio revés en el frente occidental, en el oriental no se puede desdeñar la aportación de los aviones en la decisiva batalla de Tannenberg. Los teutones fueron sorprendidos por la rapidez de un ataque ruso con dos ejércitos, el I Ejército al mando del general Rennenkampf y el II Ejército al mando del general Samsonov. En realidad las fuerzas armadas rusas tenían una muy deficiente logística, unas comunicaciones desastrosas y además sus dos generales al mando de la ofensiva se llevaban tan mal que mantuvieron sus ejércitos peligrosamente separados.

A pesar de ello, lograron vencer en la batalla de Gumbinnen, desatando la alarma entre los germanos, que reaccionaron destituyendo a los mandos militares del frente oriental y enviando a los generales Hindenburg y Ludendorff. Estos se sirvieron de la interceptación de los mensajes rusos – ni siquiera estaban en clave – y del reconocimiento aéreo para planificar una ofensiva que aprovechó al máximo la separación entre los dos ejércitos.

El ejército de Samsonov fue aniquilado en cuatro días, y los intentos de Rennenkampf por acudir al rescate fueron inútiles, y poco más tarde él mismo cayó derrotado en la batalla de los Lagos Masurianos. EL aviso de un observador aéreo, el teniente Carten, fue el que permitió en buena medida esta victoria, al avisar al general alemán von François de la vulnerabilidad del flanco de Samsonov. El mismo Hindenburg reconoció en sus memorias la importancia que los aviadores habían tenido en su decisiva victoria.

Curiosamente en esta primera etapa de la guerra la aviación germana fue muy superior, sobre todo por la calidad de sus aparatos. Y decimos curiosamente porque la apuesta de los jefes militares germanos se había decantado claramente, años atrás, por el dirigible como principal elemento de su fuerza aérea. Sin embargo, no tardaron en mostrar una alta vulnerabilidad, de modo que a finales de 1914 y tras varias misiones de bombardeo, la fuerza aérea alemana de dirigibles se había reducido a cuatro, entre Ejército y Marina.

Sin embargo, y a despecho de esta predilección por los dirigibles de los alemanes, los diseñadores alemanes de aviones habían trabajado duro y bien; el Taube de Igo Etrich demostró sus muchas virtudes como avión de reconocimiento en los primeros combates de la guerra, y

el Albatros BI fue la primera de una exquisita saga de aparatos de reconocimiento y de caza diseñados por Walter Huth y Otto Wiener. Con todo, la palma se la llevó Anthony Fokker, creador de la empresa con su nombre, y cuyos aviones serie E demostraron en los dos primeros años de la guerra una superioridad aplastante sobre los aparatos aliados.

No era todavía el tiempo de los llamados “caballeros del aire”; los aviones de reconocimiento no iban armados, y los de bombardeo sólo eran aviones desde los que un operario tiraba manualmente pequeñas bombas que causaban más miedo de que daño. Pronto los pilotos comenzaron a intentar combatir usando pistolas, revólveres, carabinas o incluso ladrillos, pero no lograron nada. Hubo quien puso ganchos a su aparato para intentar destrozar las frágiles alas de sus rivales, sin resultados.

El primer paso a la guerra aérea lo dio el teniente francés Louis Strangeque, que montó una ametralladora Lewis en su avión, pero el peso de esta lastró de tal modo su aparato que hizo imposible que lograra alcanzar ningún avión enemigo. Sin embargo, el 5 de octubre el observador Louis Quenault, que había montado una ametralladora en su avión, logró derribar a un rival alemán. Roland Garros se hizo célebre por montar una ametralladora en su avión monoplaça, y blindar las hélices para evitar que los disparos del arma las destrozaran. Era un procedimiento cuanto menos arriesgado, porque las balas rebotadas salían en todas direcciones, incluida la del propio piloto.

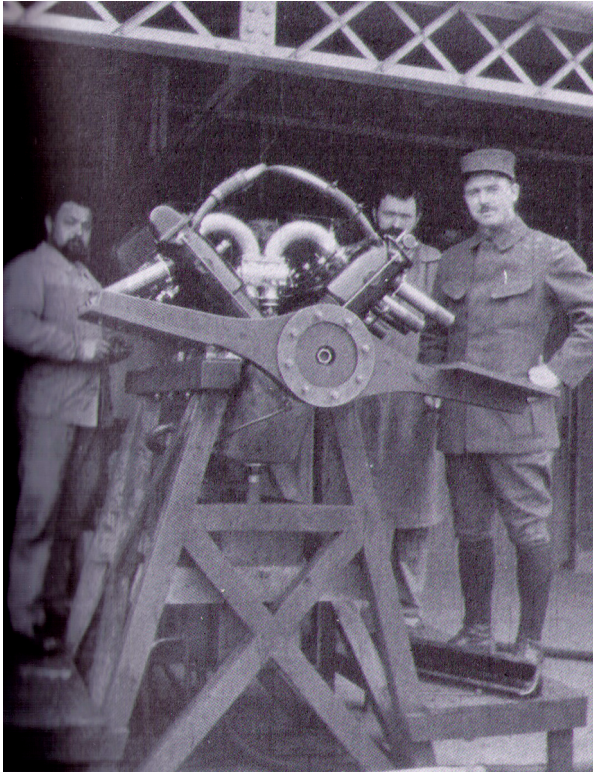
Antes de la guerra August Eiler había probado a montar mecanismos sincronizadores de disparo a través de las hélices, pero los resultados fueron poco alentadores. Hubo que esperar a mediados de 1915 para que Fokker hiciera entrar en servicio el Eindecker, un mecanismo relativamente fiable que revolucionó el combate aéreo. Mientras tanto, se montaron ametralladoras fuera del arco de la hélice, fundamentalmente sobre el ala superior de aviones biplanos, cuya recarga exigía al piloto levantarse mientras mantenía el control del aparato, por lo que los combates aéreos fueron muy breves y poco efectivos.

11.9. HISPANO-SUIZA Y SU ÉXITO EN AVIACIÓN.

En diciembre de 1915 tuvo lugar la famosa prueba de las 50 horas en la que Hispano-Suiza se lo jugaba el todo por el todo. Curiosamente, en el laboratorio aerotécnico de Chalais – Meudon donde se realizaba trabajaba Charles Faroux, periodista especializado del motor y conocido seguidor de la marca española. Él mismo confesaría, en el número de *La Vie Automobile* de diciembre en 1922 la grata sorpresa de poner a prueba el Tipo 34:

*“Uno de los primeros (motores) que tuve que probar fue precisamente el V-8 Hispano – Suiza de 150 CV; sus resultados, en comparación con los otros motores eran tan superiores que volví a realizar las mediciones varias veces, tras de las cuales, preparé el informe. Las cifras presentadas parecieron tan sorprendentes a mis superiores que decidieron iniciar de nuevo todas las pruebas, a cargo de un ingeniero naval, al tiempo que me concedían 15 días de permiso, lo que había de interpretar como una invitación a dejarle trabajar solo, sin interferencias. Los resultados de la segunda prueba fueron aun mejores que los míos, lo que por una parte sirvió para probar que mi admiración por M. Birkigt no me había ofuscado el entendimiento y por otra me valió el honor de no volver a ser controlado”.*²⁴⁸

²⁴⁸ Lage, Manuel. *“Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”*. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp 42.



El motor Tipo 34 durante las pruebas en Chalais-Meudon, donde logró un triunfo aplastante sobre la competencia. Massuger posa con uniforme.

También se presentaron a concurso motores Gnome-Rhône²⁴⁹, Delaunay-Belleville y Renault. Ninguno de ellos logró pasar de las treinta horas de funcionamiento, mientras los dos T34 de Hispano-Suiza funcionaban regularmente. Al cumplirse las 50 horas Birkigt, que había acudido al evento, llamó personalmente al secretario de estado Besnard para informarle de que ambos motores seguían en marcha. Éste pidió que no pararan en tanto él se desplazaba hasta allí, a lo que Birkigt respondió con un lacónico *“Encantado, pero si el motor se rompe ahora, ya no cuenta”*.

Con esto se logró que el pedido de 50 motores se confirmara oficialmente. El contrato definitivo fijaba la adquisición de 100 motores a razón de 19.000 francos por unidad, más piezas de recambio necesarias hasta un valor de 100.000 francos, así como servicios de reparaciones por otros 100.000 francos más. Antes de acabar el año se firmó un nuevo pedido de 750 motores más, y en

enero otro por 800 motores. En lo que quedaba de año, y a la espera de reorganizar la sucursal francesa, sólo pusieron entregarse 10 motores, todos ellos construidos en Barcelona.

La firma decidió cambiar la denominación de la sociedad francesa, dándole el nombre de Hispano-Suiza Sección Aviación, y dedicándola de lleno a la producción de mecánicas para aviones. Sin embargo, la demanda estaba creciendo a un ritmo tal que debía resultar difícil poder mantener la producción al ritmo requerido, y así lo vieron otros productores, que se apresuraron a solicitar licencias de fabricación. El primero fue Brasier, un conocido fabricante galo de automóviles y vehículos industriales. Poco después fue el también galo Aries. Y en unos pocos meses llegaron de todo el mundo las solicitudes.

11.10. UN PLAN DE REORGANIZACIÓN: EL SALTO HACIA LA GRAN EMPRESA.

En diciembre de 1915 los consejeros de la Hispano-Suiza, con Damián Mateu a la cabeza, podían estar plenamente satisfechos por los logros obtenidos y las perspectivas de negocio abiertas. Pero estaban también preocupados, inmersos en una encrucijada difícil.

²⁴⁹ El 12 de enero de 1915 la empresa Gnome absorbió a la Rhône, culminando unas negociaciones que habían comenzado el año anterior. Tras años de feroz competencia, la fusión dio lugar a la Société des Moteurs Gnome et Rhône, una de las más potentes del mundo, cuyo producto más destacado eran los motores de la serie 9, una mecánica de nueve cilindros en estrella con 110 CV. Hasta ahora hemos mencionado siempre las marcas por separado, porque eran dos marcas independientes.

Debían dar el salto hacia una gran empresa para poder atender los innumerables pedidos que llegaban, mantener los compromisos firmados, y para ello debían hacer frente a enormes inversiones y a las dificultades de abastecimiento que hemos estado viendo a lo largo del año. La mente más activa del Consejo, Damián Mateu, ya tenía en su cabeza un gran plan financiero que permitiera sacar provecho del enorme esfuerzo que supuso el desarrollo del motor de aviación. Como él mismo expresó en la memoria de la empresa:

*“Las pruebas y ensayos se han hecho con tal intensidad y con tal empeño que no sólo nos han acarreado, como podéis suponer, cuantiosos gastos, sino que han constituido innegablemente una de las causas del retraso de nuestra producción general. De suerte pues que lejos de reportarnos un beneficio, el motor de aviación nos ha causado perjuicios no despreciables durante el ejercicio 1915 (...) no vacilamos en significaros nuestra certeza de que no sólo hemos de encontrar completa compensación a tales perjuicios, sino que hemos de reportar, indudablemente, notables beneficios del nuevo motor”*²⁵⁰

Para hacernos una idea del gasto, sólo de enero a junio de 1915 se habían consumido 7.694²⁵¹ litros de gasolina en las pruebas de los motores. El esfuerzo económico del desarrollo de esta mecánica sólo había sido posible por el genio de Birkigt y el incondicional apoyo del Consejo y de Damián Mateu al ingeniero suizo.

El plan que Mateu estaba a punto de exponer a los accionistas era muy ambicioso, y estaba destinado a acabar con los apuros sufridos durante el último año. En primer lugar, y harto de los retrasos en las entregas de la fábrica Beasain, el catalán había decidido adquirir una fábrica en Ripoll en la que montar una sección de fundición y otra de estampado, de modo que pudieran producir sus propios chasis o otros elementos sin dependencia de nadie.

También había notado la necesidad de aumentar de tamaño la fábrica de La Sagrera, y antes de acabar el año adquirió un solar anejo a la fábrica de la Hispano-Suiza y perteneciente a la Sociedad de Hilaturas Fabra y Coats.

Y en último lugar estaba planeando la instalación de una nueva sucursal en Guadalajara, en principio dedicada primordialmente a satisfacer las necesidades del ejército. Con ello esperaba por una parte acabar con los problemas que estaba padeciendo con la Administración a causa de los retrasos, y por otra parte esperaba apaciguar a las autoridades con el sólo anuncio de la instalación de dicha fábrica. Es decir, ganaba tiempo.

A principios de 1916 ya se hizo oficial el proyecto:

*“Requerido nuestro patriotismo por los poderes públicos, estamos estudiando un proyecto relativo a instalar unos talleres-sucursal en una localidad del centro de España...y atendiendo más que a móviles financieros, a nuestro patriotismo estimulado en todo momento por la más alta recomendación del Estado, no hemos vacilado en orientar nuestras gestiones hacia la realización del expresado proyecto”*²⁵²

Para financiar las obras, las adquisiciones de terrenos, de maquinaria y de materiales, Mateu calculó un desembolso de 4.000.0000 de pesetas, una cantidad enorme teniendo en

²⁵⁰ Lage, Manuel. *“Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”*. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp 34.

²⁵¹ Lage, Manuel. *“Los Manuscritos de Domingo Anguera. Primera crónica de la Hispano Suiza”*. Madrid, Ed FEVA, Fundación Jorge Jove y CVC. 2014. pp 94.

²⁵² Lage, Manuel. *“Los Manuscritos de Domingo Anguera. Primera crónica de la Hispano Suiza”*. Madrid, Ed FEVA, Fundación Jorge Jove y CVC. 2014. pp 95.

cuenta que en 1914 el capital de la empresa era de 2.500.000 pesetas. El plan era lograr este dinero mediante dos nuevas emisiones de acciones, hasta alcanzar los 6.500.0000 pesetas de capital²⁵³.

Algunos de los viejos accionistas no podrían mantener su nivel tras la ampliación, pero Mateu no quería dejar sin recompensa el esfuerzo hecho hasta entonces. Con este fin propuso la emisión de 4.500 células beneficiarias, que serían repartidas gratuitamente a razón de una por cada antigua acción desembolsada, y que darían derecho al reparto de beneficios de igual forma que las acciones, en proporción nominal de 250 pesetas por cédula.

Pero además, considerando el incremento de las dimensiones de la empresa, Damián Mateu consideró necesario ampliar el Consejo de Administración, de modo que se repartiera la ingente carga de trabajo entre doce miembros.

Este amplio programa, que exigía una reforma de los estatutos de la sociedad, fue expuesto en una Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada expresamente el 11 de diciembre, en la que Damián Mateu logró un respaldo pleno y definitivo. Con ello la Hispano-Suiza daba otro paso de gigante para convertirse en una de las industrias automovilísticas y aeronáuticas más potentes del Viejo Continente.

²⁵³ Polo García, Emilio. *“La Hispano Suiza. El Origen de una Leyenda”*. Madrid, Ed Wings & Flags, 1994. pp 245.

12. TIEMPO DE COSECHA

En el apartado anterior vimos como tras salvar diferentes obstáculos, la superioridad de los motores de aviación Hispano-Suiza T31 y T34 era tan patente que acabó con todas las reticencias posibles. La necesidad de motores de aviación adecuados se volvía más acuciante a medida que pasaba el tiempo y la guerra en el aire evolucionaba. Así las cosas, René Besnard dio el paso definitivo al contratar un importante pedido de motores para el ejército francés. Este paso le costó el cargo de Subsecretario de Aeronáutica, pero ya estaba dado, y abrió las puertas a un éxito que ni siquiera los más optimistas en la Hispano-Suiza hubieran podido prever.

12.1 DEMASIADOS PEDIDOS.

Ya apuntamos que tras el primer pedido de 100 motores no tardaron en llegar otros que totalizaban 1.650 unidades en enero de 1916. Ni La Sagrera, ni Bois-Colombes, ni ambas conjuntamente estaban en disposición de servir tantos motores en un plazo breve de tiempo. Las inversiones hechas apresuradamente permitían incrementar notablemente el ritmo de producción, y se contaba con facilidades, sobre todo en Francia, para el suministro de materiales. Pero al interés de los franceses vino a sumarse el de otras naciones, de modo que en enero de 1916 la firma estaba completamente desbordada por los pedidos. Ante esta situación, se aprobó la concesión de licencias de fabricación.

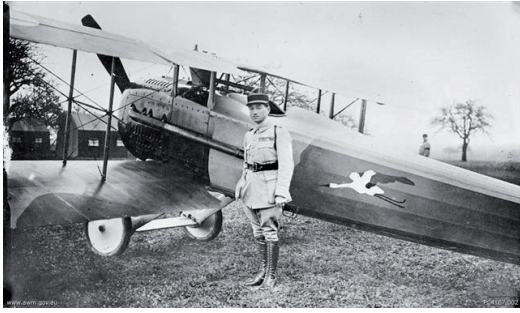


Georges Guynemer fue el primero de los ases de caza franceses, y en homenaje a él la Hispano-Suiza adoptó la cigüeña como mascota.

Así, en marzo de ese año Damián Mateu y Enrique Careaga viajaron a París con contratos de cesión de licencias, acordados con:

- El War Office (Ministerio de la Guerra británico), quien a su vez iba a cedérselo a la Wolseley para la fabricación.
- El gobierno ruso, preparado para producir sus motores en los arsenales nacionales.
- Las firmas francesas Gnome-Rhône, Brasier, Aries y Avions Voisin
- La Wright Martin Co, empresa norteamericana.

Pero pese a la concesión de las licencias, como ya veremos, la capacidad de producción de todas las empresas francesas, más la misma Hispano-Suiza, estaba muy lejos de satisfacer la creciente demanda de los militares franceses. A lo largo de este año de 1916 Brasier entregó 374 motores, y Aries 136, siendo todos ellos la versión de 150 CV. La Hispano-Suiza, que pese a su menor entidad industrial estaba más preparada, y contaba ya con los utillajes, produjo 960 motores, incluyendo versiones evolucionadas de 200 y 220 CV. Como vemos, sumando las tres producciones no lograban alcanzar los contratos firmados a principio de año, y a lo largo de este llegaron nuevos pedidos.



Miembros del legendario 12 Groupe de Chasse, más conocidos como “la escuadrilla de las cigüeñas”.

En el verano de 1916 el 12 “Groupe de Chase”, conocido como la “Escuadrilla de las Cigüeñas”, sumaban más de sesenta aviones enemigos derribados. A finales de agosto sus viejos Niuport fueron sustituidos por los nuevos Spad dotados de motores Hispano Suiza. En seis meses, sus victorias superaban los doscientos derribos. Sobre todos los miembros de esta escuadrilla, que se caracterizaba por llevar sus aviones decorados con cigüeñas en diferentes posiciones – todas ellas majestuosas, por supuesto – destacó Georges Guynemer. Desapareció el 11 de septiembre de 1916, cuando contaba con 54 victorias reconocidas, y era el máximo as de la aviación aliada. La Hispano Suiza colaboró en la suscripción para erigir un monumento a Guynemer, pero hizo algo más: adoptó como emblema de la firma la cigüeña que el piloto llevaba en su avión. A partir de la Gran Guerra, los Hispano-Suiza lucieron sobre el tapón del radiador la preciosa cigüeña esculpida por el artista Francois-Victor Bazin, basado en la mascota de Guynemer.

Pero incluso en la aparición de los excelentes Spad jugó la Hispano-Suiza un papel a considerar. Birkigt consideró que para que su motor desarrollara todo su potencial era necesario montarlo en aviones más eficientes que aquellos en los que se había probado. Hemos de considerar que el avión entonces era un artificio frágil, cuyo fuselaje y alas estaban construidos en torno a un bastidor de madera forrado de tela pintada,



La Hispano-Suiza tuvo mucho que ver con el desarrollo del Spad S VII, el primer avión de caza francés capaz de enfrenarse con garantías a los alemanes.



La mayor parte de los ases de la aviación aliados lograron sus hazañas a los mandos de los Spad S VII con motor Hispano-Suiza. En la foto Eddie Rickembaker, máximo as americano, posa junto a su Spad.

para conferirle mayor rigidez. Así las cosas, la mayoría de las maniobras bruscas, habituales en la lucha en el aire, resultaban un claro peligro. Por ello se puso en contacto con varios fabricantes de aviones, para que trabajaran en un nuevo avión, más sólido y resistente. El problema era que todos los fabricantes estaban sobrecargados de pedidos de sus modelos vigentes, de modo que meterse en nuevos diseños suponía un problema. Massuger, mano derecha de Birkigt, recuerda que *“la empresa se había puesto en contacto con Nieuport que, tras haber puesto algunas condiciones y sin muchas ganas, diseñó un aparato biplaza, que no estaba bien logrado y no tenía porvenir”*²⁵⁴. Birkigt, decepcionado, encargó a Massuger que visitara personalmente las firmas aeronáuticas para trasladarle sus peticiones. Encontraron una buena acogida en la Société Provisoire des Avions et Derivés, (SPAD), cuyo ingeniero jefe, Louis Béchereau, captó la idea que el ingeniero suizo tenía. La SPAD era entonces una de las constructoras aeronáuticas con menos pedidos, debido a problemas ocurridos en 1913, y vieron una excelente posibilidad en diseñar un avión “ex profeso” para el motor Hispano-Suiza. Vio la luz en abril de 1916, bajo la denominación Spad S VII, y mostraba excepcionales cualidades en ascensión y picado, fundamentales para la nueva aviación de caza que estaba apareciendo. Pero además, montaba el nuevo sistema de tiro sincronizado Hispano-Suiza, al que dedicaremos unas líneas más adelante.

Hemos de tener en cuenta que los éxitos en el frente de los motores Hispano-Suiza llamaron la atención de otros interesados. En abril el capitán del ejército noruego Sem-Jacobsen, director de la Haerens Flyvemaskinfabrik (Fábrica de Aviones del Ejército) de Kjeller (Lillestrom), adquirió cinco motores del Tipo 31.

Por si fuera poco, los alemanes sondearon la posibilidad de comprar motores Hispano-Suiza. La propuesta llegó de la Locomotiva Fabril von Winterthurth de Suiza,

²⁵⁴ Lage, Manuel. *“Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”*. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp 66.

que solicitó licencia de fabricación con el fin de suministrar los motores españoles a los ejércitos alemanes y austriacos. Era éste un tema delicado, que podía suponer un enfrentamiento con sus clientes aliados, y que finalmente acabó con una negativa por parte del Consejo. Aún así, los alemanes lograron hacerse con un motor en octubre de 1916. Manuel Lage plantea la duda sobre si fue uno de los cinco vendidos a Noruega, aunque no puede afirmarlo con rotundidad²⁵⁵.

En cualquier caso, hay testimonio escrito de que el ejército alemán logró hacerse con un motor Hispano-Suiza, y tras comprobar en un banco su rendimiento, encargó a las empresas Benz, Daimler, Adler y Körting el desarrollo de motores similares, y cuyos resultados vieron la luz en 1918, con la llegada de los motores Benz V8 Bz III b de 210 CV y Daimler – Mercedes V8 D III b de 205 CV

También llegaron pedidos de países que no estaban inmersos en el conflicto, y que difícilmente llegarían a estarlo, pero que viendo el desarrollo de la aviación militar consideraban conveniente dar pasos en este campo. Es el caso de Méjico, que adquirió una partida de motores para equipar aviones de diseño propio, con la intención de producir tanto los aeroplanos como los motores. La dificultad técnica de manufactura de los T31 aconsejó a los responsables del proyecto postergarlo para encargar la organización del mismo a un equipo técnico español.

12.2. LA EVOLUCIÓN DE LA GUERRA EN EL AIRE: LA APARICIÓN DE LOS AVIONES DE CAZA

Ya hemos visto como la aviación cumplió inicialmente la función de observación, y ocasionalmente, aunque con poca eficacia, el de bombardeo. Sin embargo ya en los primeros meses de la guerra los aviadores comenzaron a hostigarse, y en apenas unos meses unos y otros trabajaron para armar sus aviones. El papel decisivo como elemento de observación forzó a buscar el dominio del aire, y muy pronto aparecieron los denominados aviones de caza, que hicieron del cielo un escenario más de terribles y enconadas batallas.

Lo cierto es que antes de estallar la guerra ya habían aparecido algunos intentos para armar los aviones. La británica Vickers había evolucionado uno de sus aparatos hasta crear el Vickers FB5, que incorporaba un operario con una ametralladora, además del piloto. Lo malo es que este avión se reveló tan lento que era incapaz de dar caza a sus enemigos, y al final se sustituyó al operario por un observador, que de este modo podía ejercer sus funciones con algo más de seguridad, gracias a la ametralladora.

Otro intento curioso fue el Airco DH2, que montaba la hélice en la parte posterior del fuselaje, de modo que en la parte delantera podía montarse sin problemas una ametralladora Lewis. Tampoco funcionó, porque el avión resultó demasiado lento, en parte por la condición propulsora de la hélice, menos eficiente que el sistema tradicional.

Así pues, la solución para armar eficientemente un avión quedó reducida a incorporar un segundo tripulante que manejara una ametralladora montada sobre un fuste giratorio, o instalar el o las armas encima del ala superior de los biplanos, que eran los aviones más comunes entonces. Esta ubicación permitía salvar el arco de la hélice, pero complica-

²⁵⁵ Lage, Manuel. *“Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”*. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp 48.

ba claramente al piloto desencasquillar las armas, poco fiables en casi todos los casos, o recargarlas. Un invento aparecido en 1916, el afuste Foster, inventado por el militar del mismo nombre, permitía desplazar la ametralladora para manipularla y recargarla con cierta seguridad.

Con todo, el sistema más eficaz era claramente el montaje de las ametralladoras inmediatamente por delante del piloto, de modo que este pudiera apuntar mejor y tuviera un acceso sencillo al arma. Para ello era necesario un mecanismo de sincronización, que hiciera que los disparos salieran entre los pasos de la hélice. Los primeros intentos, del suizo Schneider y del francés Saulnier fracasaron. De hecho, antes hemos mencionado la idea del aviador Roland Garros de blindar las palas de su hélice, un intento que tuvo lugar tras fracasar una prueba del sistema Saulnier en su Morane-Saulnier. Con las hélices blindadas en marzo de 1915, Garros derribó tres aviones enemigos antes de ser él mismo abatido en marzo de ese año. Este derribo fue trascendente, ya que el sistema de sincronización Saulnier cayó en manos alemanas, que así supieron que sus rivales no estaban preparados.

El primer sistema efectivo, como ya mencionamos, fue el ideado por los ingenieros de Anthony Fokker, y especialmente el experto en armamento Luebbe. En julio de 1915 el piloto germano Kurt Wintges, sobre un anticuado, lento y poco maniobrable Fokker Eindecker, logró su primer derribo. En poco tiempo los Eindecker pasaron a ser verdaderamente temidos en el cielo del frente, pese a que sus cualidades aeronáuticas dejaban mucho que desear. Pero el sistema de sincronización permitía a los pilotos disparar la potente MG14 con precisión y eficacia desconocidas hasta entonces.

La introducción del Albatros DI, en agosto de 1916, confirmó el dominio alemán del aire, gracias a su velocidad y armamento – dos ametralladoras Maxim LMG – en los que superaba ampliamente a los aviones aliados. No fue hasta la aparición del Spad S VII cuando los franceses se encontraron en condiciones de superioridad frente a sus enemigos.

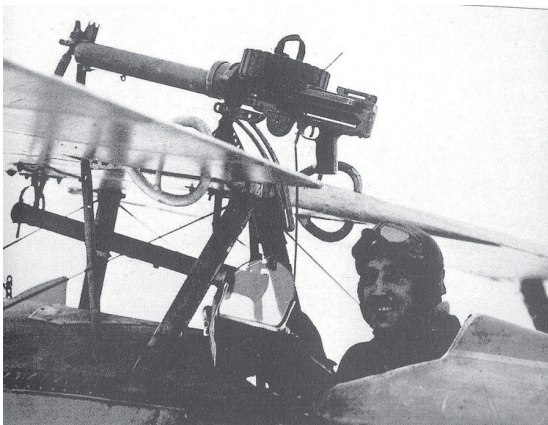
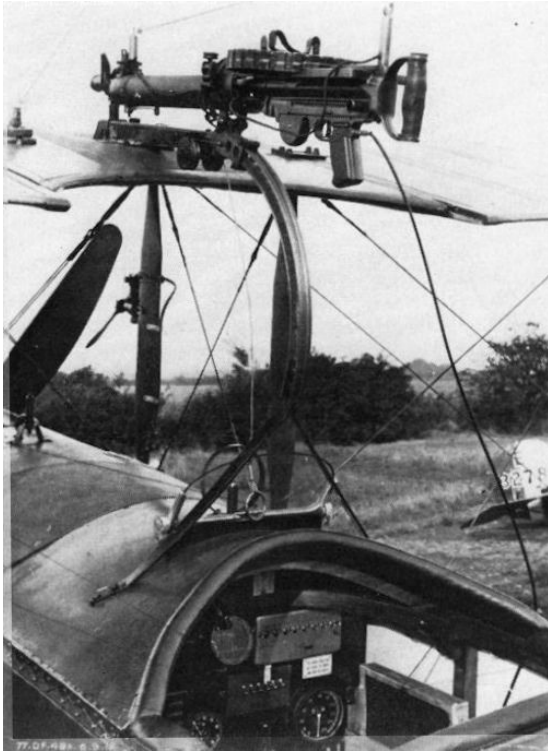
Todos los contendientes trabajaron en evolucionar sus aviones a marchas forzadas, de modo que este ingenio creció en posibilidades a ojos vista. Los británicos hicieron



El Vickers FB 5, uno de los primeros intentos de crear un avión de caza. Obsérvese al ametrallador situado delante del piloto.



Emplear una hélice propulsora en lugar de una tractora tampoco funcionó. En la foto, un Airco DH2, que se reveló como un avión demasiado lento.



El afuste Foster, un singular invento para facilitar la recarga de la ametralladora situada sobre el ala.

ficto: sus aviones de observación artillados también volaban en grupo, de modo que se cubrían unos a otros. Esta táctica, efectiva al principio contra “cazadores solitarios”, comenzó a hacer aguas cuando los alemanes empezaron también a agrupar sus aviones de caza, y así, en la batalla del Somme los británicos perdieron el dominio del aire rápidamente, a pesar de que en un principio contaban con 185 aparatos contra los 129 alemanes. En esta batalla, por cierto, entró en combate una nueva arma que no alcanzó tan rápido desarrollo como el avión: el carro de combate.

Una clara señal de la importancia del dominio del aire fue la decisión de Hugh Trenchard, comandante del RFC, de lanzar una ofensiva constante e implacable para expulsar a los alemanes de su espacio aéreo. En ello empeñaron la vida de 308 de sus 426 pilotos, entre los que contaban inicialmente. Para septiembre los Albatros DIII devolvieron

entrar en servicio los Sopwith Triplane en mayo de 1916, y durante la Batalla de Arras barrieron del cielo a sus rivales enemigos. Muy pronto todos los fabricantes de aviones se pusieron a trabajar en un nuevo caza triplano, pero fue una vez Anthony Fokker quien supo reaccionar con mayor celeridad, poniendo en el aire el Fokker DrI en julio de 1917. Era el avión con el que se inmortalizó al célebre “Barón Rojo”, Manfred von Richthofen.

Pero la mortalidad en el aire no sólo dependía de los aviones. Las tácticas variaron con la misma rapidez, y esta evolución podría resumirse en el paso de los vuelos solitarios de reconocimiento a la agrupación de cada vez un mayor número de aparatos.

Fueron los franceses los inventores de los “grupos de caza”, en los que se juntaban varios aparatos. Esta táctica fue la que permitió a los franceses dominar el cielo de Verdún desde mayo de 1916, coincidiendo con un ataque del ejército francés para recuperar el fuerte Douaumont. Y eso a pesar de que al iniciarse la ofensiva germana, en febrero de 1916, éstos habían concentrado 168 aviones en la zona, conscientes de la importancia de dominar el aire. Tampoco es de desdeñar la superioridad de los Nieuport 11 “Bebé” sobre los Fokker Einderkers, que habitualmente volaban en parejas²⁵⁶.

Los británicos emplearon otras artimañas en los primeros tiempos del conflicto:

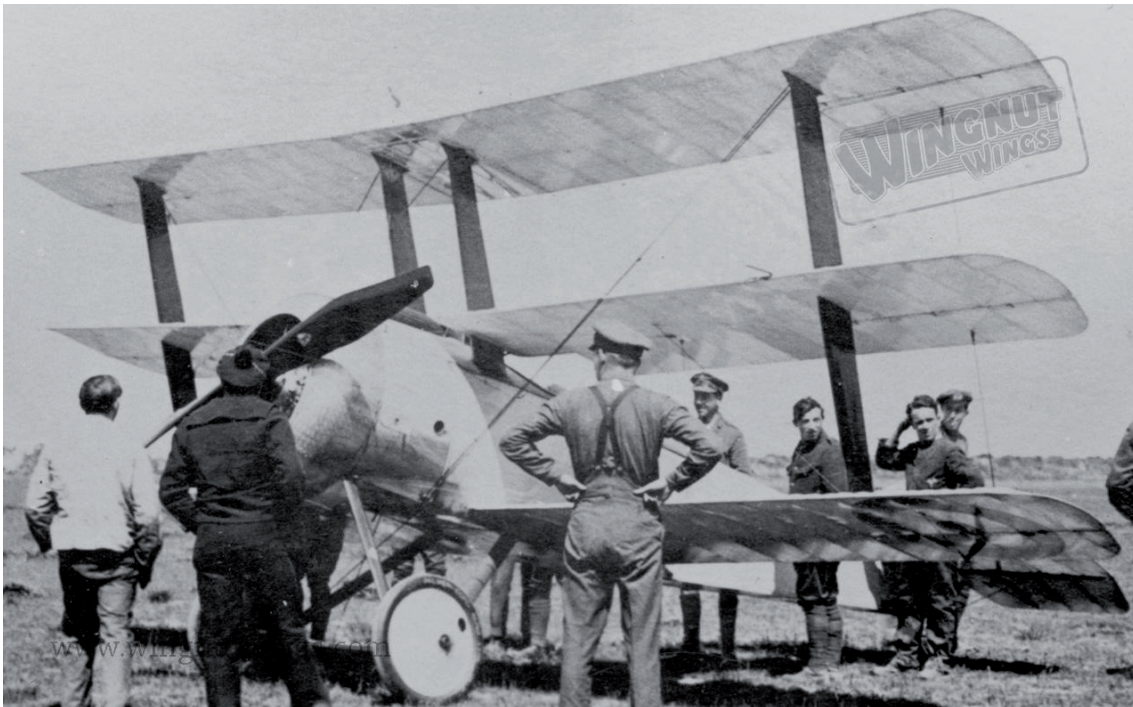
²⁵⁶ Martin Baccaglioni, Fabio. “A 100 años de la Primera Guerra Mundial”. Buenos Aires, Edición propia, 2014.

a los alemanes el dominio del cielo, y a partir de la “Semana Sangrienta” de abril de 1917 los aliados no pudieron tomar una sola foto aérea o hacer una observación desde el aire durante meses²⁵⁷.

Uno de los elementos nuevos adaptados al avión fue la fotografía aérea, que comenzó a emplearse en la primavera de 1915²⁵⁸ y pronto alcanzó una gran relevancia. Su importancia no residió tanto en detectar movimientos de tropas como en lograr una mayor efectividad de la artillería, que merced a los datos aportados logró una precisión impensable poco antes.



El Fokker Eindecker, el primer avión con el disparo de la ametralladora sincronizado con el paso de la hélice. En la foto, con Anthony Fokker a los mandos.



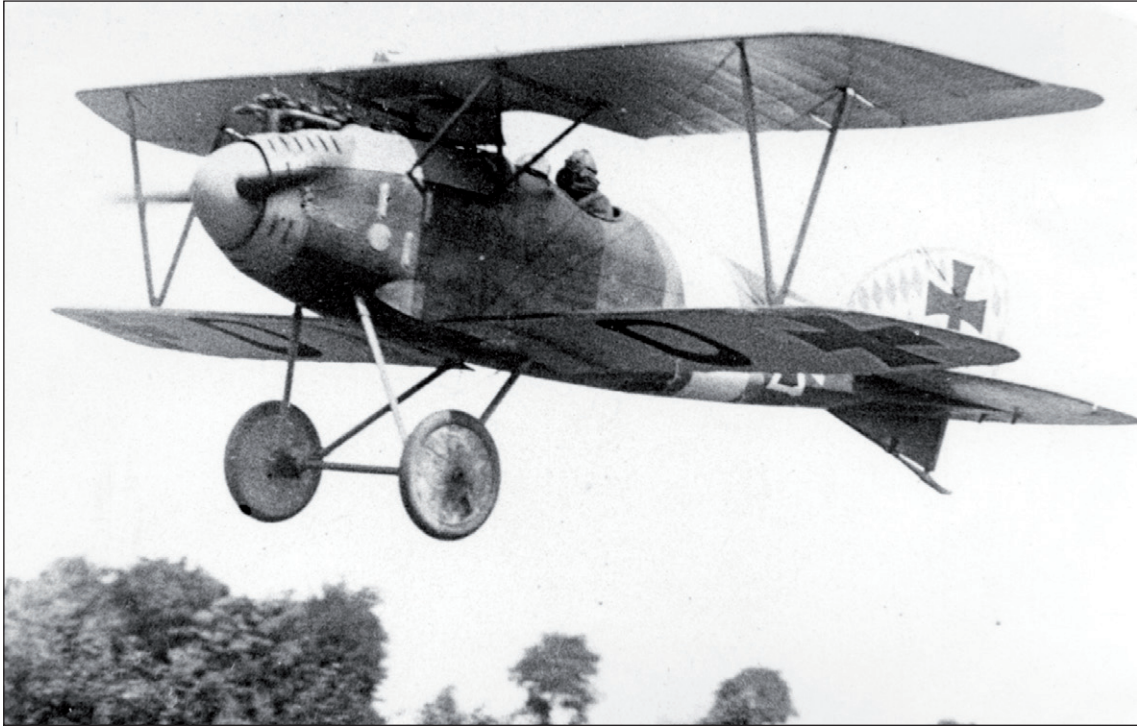
El prototipo del Sopwith Triplane, el primer avión de caza británico verdaderamente eficaz.

Por último, queremos hacer una breve mención de los aviones de bombardeo, menos espectaculares y atractivos que los de caza, pero que también jugaron un papel que merece al menos unas líneas.

En 1911 el piloto italiano Giulio Gavotti, durante la guerra Italo-Turca, lanzó desde su avión de reconocimiento dos granadas de dos kilos y medio en un campamento enemigo, sin causar ninguna baja. Repitió su “hazaña” nueve veces más sin resultado. Está considerado el primer bombardeo desde aviones de la historia, en clara competencia con los ya mencionados en este trabajo por los aviadores españoles en la Guerra de Marruecos. En cualquier caso, no tardaron en surgir imitadores, causando los primeros muertos en la Revolución Mejicana.

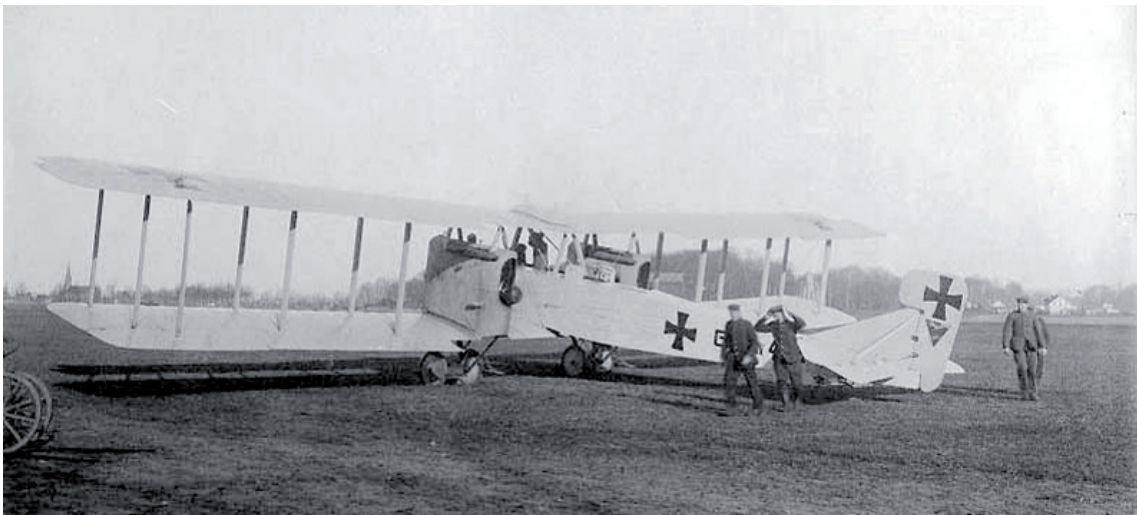
²⁵⁷ Stevenson, David. “*Historia de la Primera Guerra Mundial*” Barcelona, Debate. 2014.

²⁵⁸ Ibidem.



El Albatros DIII dominó los cielos durante muchos meses.

Al estallar la I Guerra Mundial los alemanes comenzaron a usar los Zepelines como aparatos de bombardeo, realizando varias incursiones sobre Gran Bretaña, Sin embargo, tras varios ataques exitosos, que incluyeron Londres como objetivo, los británicos comenzaron a desarrollar una defensa antiaérea eficaz, y además al artillar los aviones, estos comenzaron a convertirse en una seria amenaza, hecho constatado por el derribo del Zepelin SL11 por parte del piloto William Leefe, en septiembre de 1916. Gradualmente, y a medida que las pérdidas sufridas eran mayores, los germanos desarrollaron potentes aviones de bombardeo, cuyo mayores exponentes fueron los Ghotia y Giant, capaces de cargar 500 y 2.000 kg de bombas, respectivamente, y lanzarlas con bastante precisión, contando además con un radio de acción de 800 km. Teóricos de la guerra como Giulio Douhet, Hugh Trenchard y Billy Mitchell comenzaron a postular las ventajas de los bombardeos estratégicos contra núcleos urbanos, nudos de comunicaciones y centros fabriles, augurando lo que sucedería en la II Guerra Mundial.



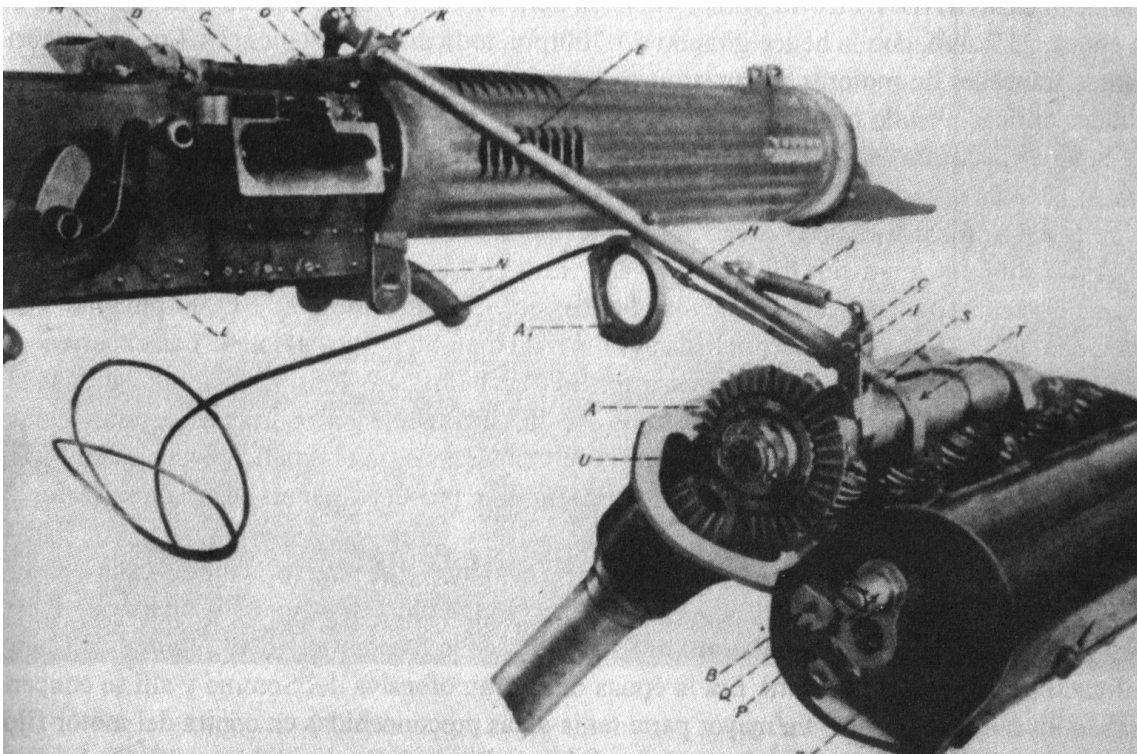
El Ghotia GIV puede ser considerado el primer avión de bombardeo táctico.

12.3. EL “COMANDE MITRALLAUSE” Y LA EVOLUCIÓN DE LOS MOTORES DE AVIACIÓN.

En capítulos anteriores tratamos la importancia que adquirió de la sincronización de las ametralladoras y la hélice para la guerra en el aire. El logro de tal técnica había dado a los alemanes una ventaja indiscutible sobre los aliados.

La mente inquieta de Birkigt, en continuo contacto con los responsables aliados de la guerra en el aire, no tardó en dedicar un tiempo a la cuestión, de modo que en el otoño de 1916 ya había elaborado su propio sistema, que destacaba por su simplicidad y eficacia. Mientras en Inglaterra y Rusia se habían intentado desarrollar sincronizadores hidráulicos, Birkigt añadió un platillo al árbol de levas que actuaba sobre el disparador del arma a través de un sistema de transmisión. Este sistema mucho más sencillo y eficiente se adaptaba especialmente bien a las ametralladoras Vickers, y el suizo no tardó en comentar su idea al ingeniero Béchereau, de la SPAD, con quien mantenía una excelente relación. En octubre de 1916 el sistema ya estaba patentado, y los SPAD V contaban con un sistema de sincronización verdaderamente efectivo, que incrementaba su superioridad sobre los aparatos alemanes. Como hemos visto, el éxito de los SPAD, íntimamente ligado al de la Hispano-Suiza, contribuyó a incrementar los ya desbordantes pedidos de motores.

Y estos sobrepasaban ampliamente la capacidad de la firma española y de aquellas a las que se había concedido licencia. Hispano-Suiza envió contratos de licencias a De Dion – Bouton, Mayen, Delaunay – Belleville y Fives Lille. Para enero de 1917 Mateu comunicó al Consejo que se había cobrado del Estado francés la exorbitante cantidad de 2.750.000 francos. Según Emilio Polo ya en esta temprana fecha, ante la alarmante situación de escasez de motores, el Estado Francés solicitó comprar la licencia directamente, para cedérsela a cualquiera que estuviera en disposición de producir los motores.



El “comande mitrallause” diseñado por Birkigt destaca por su sentido lógico y su simplicidad.

Mateu había requerido por la licencia un 10% sobre el valor de cada motor que fabricaran los licenciarios, garantizado por un anticipo de 4.000.0000 de francos. Y además, 50.000 francos por cada fábrica que el Estado francés contratara para la producción de los motores, en concepto de colaboración técnica que la Hispano-Suiza se vería obligada a prestar²⁵⁹.

Por su parte Manuel Lage ahonda en este contrato, ampliándolo a las piezas y recambios, advirtiendo que los derechos de utilización de las patentes contenidas en los diseños no eran separables. Señala además que este nuevo contrato anulaba los concedidos a Brasier, Aries, Voisin y Gnome-Rhône. Liberalizaba la manufactura de recambios, a cambio de 1.500.000 francos pagaderos por adelantado. De este modo, a partir de junio de 1917 – el contrato tenía fecha de diciembre, pero con efectos retroactivos -, el Estado francés se comprometía a hacer los siguientes pagos:

Antes del 31 de diciembre de 1917	2.000.000 FF
Antes del 31 de marzo de 1918	1.000.000 FF
Antes del 30 de junio de 1918.....	1.000.000 FF
Antes del 30 de septiembre de 1918	1.000.0000 FF
Antes del 31 de diciembre de 1918	1.000.0000 FF

Este calendario vino dado porque la mayor parte de los expertos consideraban que la guerra duraría al menos un año y medio más, por lo que tanto militares como políticos querían asegurarse el suministro de motores de aviación sin nuevas negociaciones. Es más, el contrato establecía que a partir de 1919 continuarán los pagos con regularidad trimestral, aunque reduciendo la cuantía a 500.000 FF.

Pero además, con la sagacidad que siempre caracterizó a Mateu en las negociaciones, incluyó una cláusula en la que se especificaba que

“El Estado Francés se compromete a no hacer ninguna retención ni deducción a título de impuesto. Sobre las sumas consignadas en el Tesoro Francés, por cuenta de la sociedad española Hispano-Suiza”.²⁶⁰

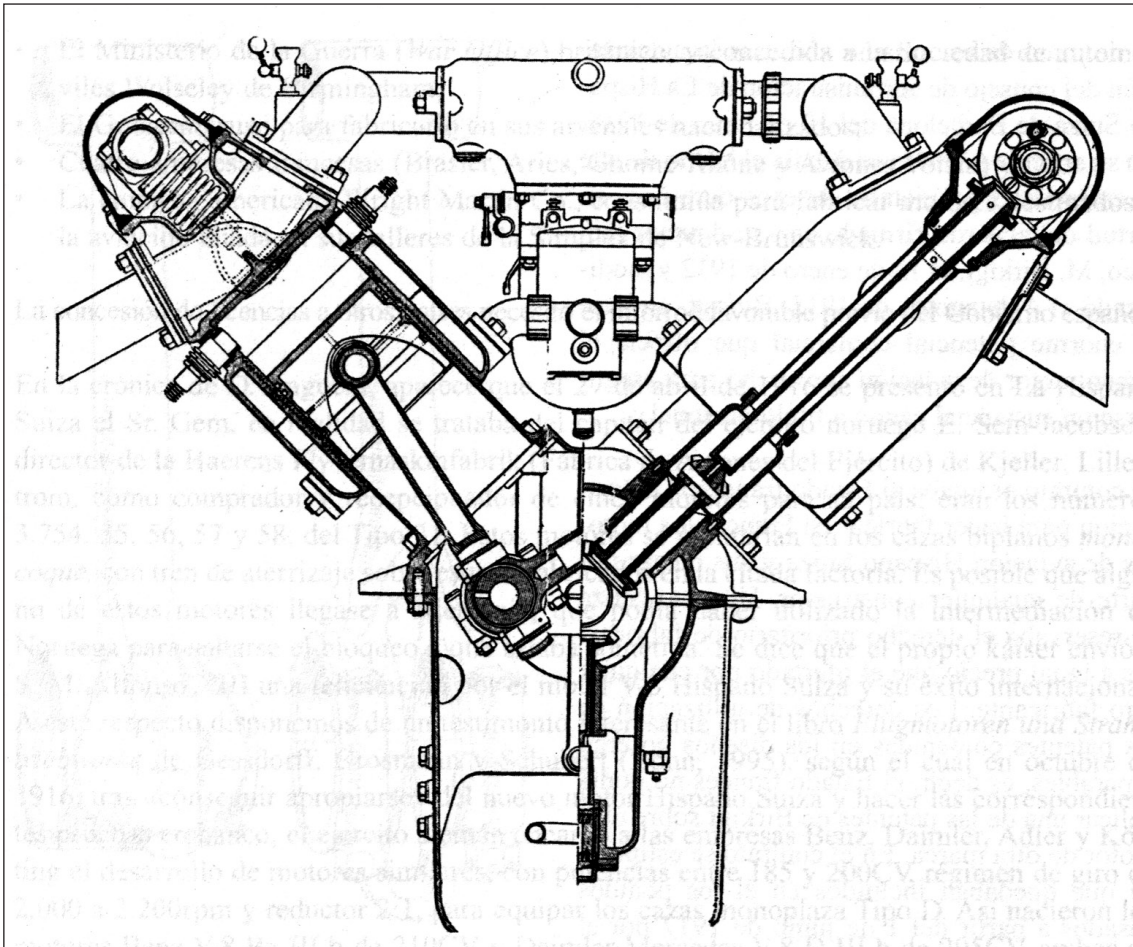
En efecto, y ante las enormes cantidades de dinero que se estaban negociando, Mateu “blindó” el contrato ante la posibilidad de que el Estado francés se inventara un impuesto, como así hizo, que mermara notablemente los ingresos de la empresa.

Este contrato se firmó el 18 de diciembre de 1917 en Nanterre, representando a Francia el Chef de Bataillon Gignard, Director del Servicio de Fabricación de la Aviación Militar, y a la Hispano-Suiza Lorenzo Gómez Quintero, administrador de la fábrica de París, en representación de Damián Mateu. El éxito del motor no había estado, como hemos visto, exento de polémica, dado su origen español. Esta polémica alcanzó al mismo Parlamento de Francia, en el que el diputado Raúl Angés expuso en su intervención del 14 de marzo de 1917:

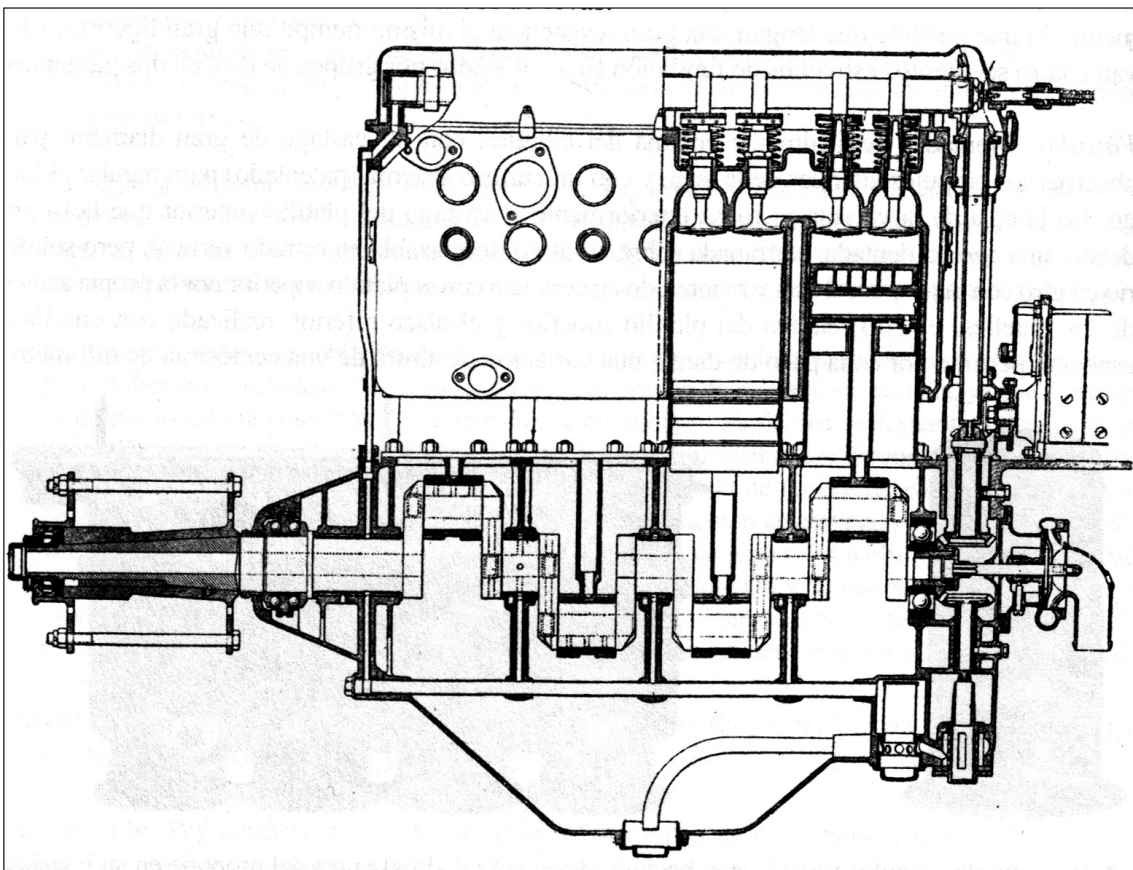
“Tenemos un ejemplo del pasado. Todo el mundo sabe lo que ha sucedido con el motor Hispano, que funcionaba desde principios de 1915 y que es indiscutiblemente

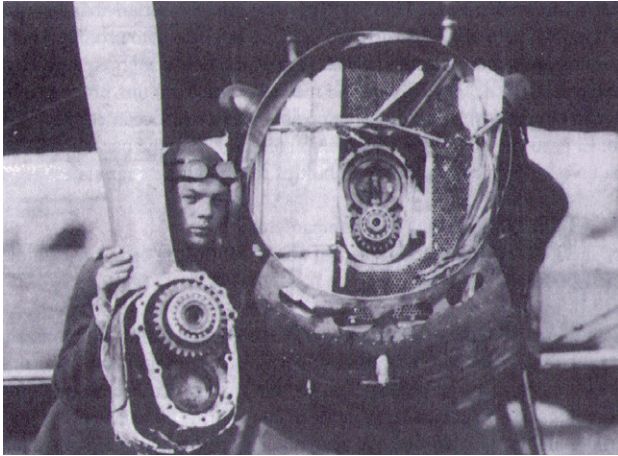
²⁵⁹ Polo García, Emilio. *“La Hispano-Suiza. El Vuelo de las Cigüeñas”*. Madrid, Ed Wings & Flags. 1999. pp 56.

²⁶⁰ Lage, Manuel. *“Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”*. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp50.



El Tipo 34, primera evolución de los Tipo 31.





La rotura de los reductores fue habitual en las primeras pruebas de los Tipo 35.

el mejor motor de aviación, por ser el más potente y el más ligero... pues bien, ha sido necesario más de un año para vencer, en su favor, la coalición de la rutina burocrática y de los intereses privados.

Si M. René Besnard ha tenido que dejar el Subsecretariado de la Aeronáutica es porque había tenido el coraje de imponer este motor difamado, declarado irrealizable por aquellos a cuyos ojos tenía el defecto de no ser cosa suya, y que hoy en día ha probado su superioridad aérea”²⁶¹.

Tan pronto se firmó el contrato, Francia encargó motores a 14 empresas, además de la misma Hispano-Suiza. Junto a Aries, De Dion Bouton, Delaunay Belleville, Brasier y Voisin, comenzaron a producirlos Ballot, Chenard & Walker, Emile Mayen, Doriot-Flandrin-Parant, Fives-Lille, Société Leflaive et Cie, Peugeot, SCAP y GAC, casi todos ellos fabricantes de automóviles. Con ello se buscaba garantizar un suministro de 4.000 motores al mes, según un discurso de M. Jaudon, de la Cámara Sindical Francesa de Industrias Aeronáuticas.

Paralelamente, se concedieron licencias a tres empresas italianas (SCAT, Italia y Nagliati), una japonesa (Mitsubishi Goshi Kaisha) y Suiza (Saurer), además de las ya otorgadas en Gran Bretaña o Estados Unidos. Antes de acabar el conflicto, 22 empresas de ocho países producían motores Hispano-Suiza, hasta alcanzar una cifra cercana a las 50.000 unidades.

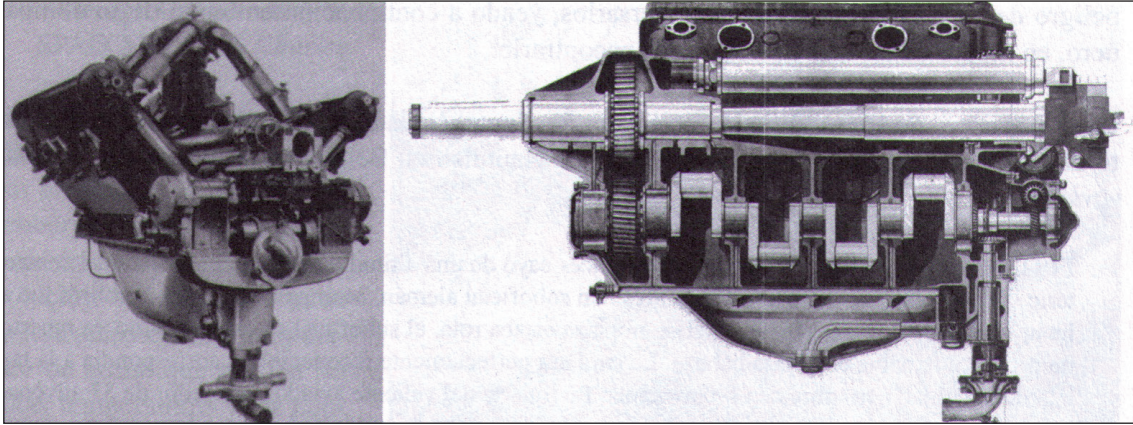
Esta cifra es la que se ha dado siempre oficialmente, en base al “*Livre d’or de la Société française Hispano-Suiza*²⁶²”, (concretamente 49.893) aunque en él no se incluyen los producidos en Suiza, Rusia o Japón. Las cantidades apuntadas son de 112 en España, 2.566 en Italia, 3.050 en Inglaterra, 8.976 en USA y 35.189 en Francia. En cualquier caso, una cantidad verdaderamente asombrosa, si tenemos en cuenta los medios de producción de la época, la complejidad de fabricación de los motores y en reducido tiempo del que estamos hablando – poco más de dos años -.

A esto habría que sumar que no estamos sólo hablando de los Tipo 31 y 34. A estas alturas el lector habrá adivinado que Birkigt no se quedó parado tras lograr el mejor motor de aviación de su tiempo, y además desarrollar el sistema de sincronización de disparo empelado por la mayor parte de los aliados. El suizo continuó trabajando para lograr mejores resultados, y aún antes de la famosa prueba de las 50 horas ya estaba pensando en la manera de incrementar el rendimiento.

Para un inconformista como Birkigt, el mayor problema era la limitación del régimen motor a 1.500 rpm, cuando su automóvil Tipo 30 (motor Tipo 32) España ya alcanzaba las 3.000. El problema de los motores de aviación era que la hélice iba montada en

²⁶¹ Lage, Manuel. “*Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones*”. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp50.

²⁶² Massuger, Louis. “*Livre d’or de la Société française Hispano-Suiza*”. París, Draeger Frères. 1924.



El motor – cañón de 220 CV.

toma directa, es decir, el eje de ésta era poco más que una prolongación del cigüeñal. Un régimen de giro más alto hubiera deshecho las hélices de madera.

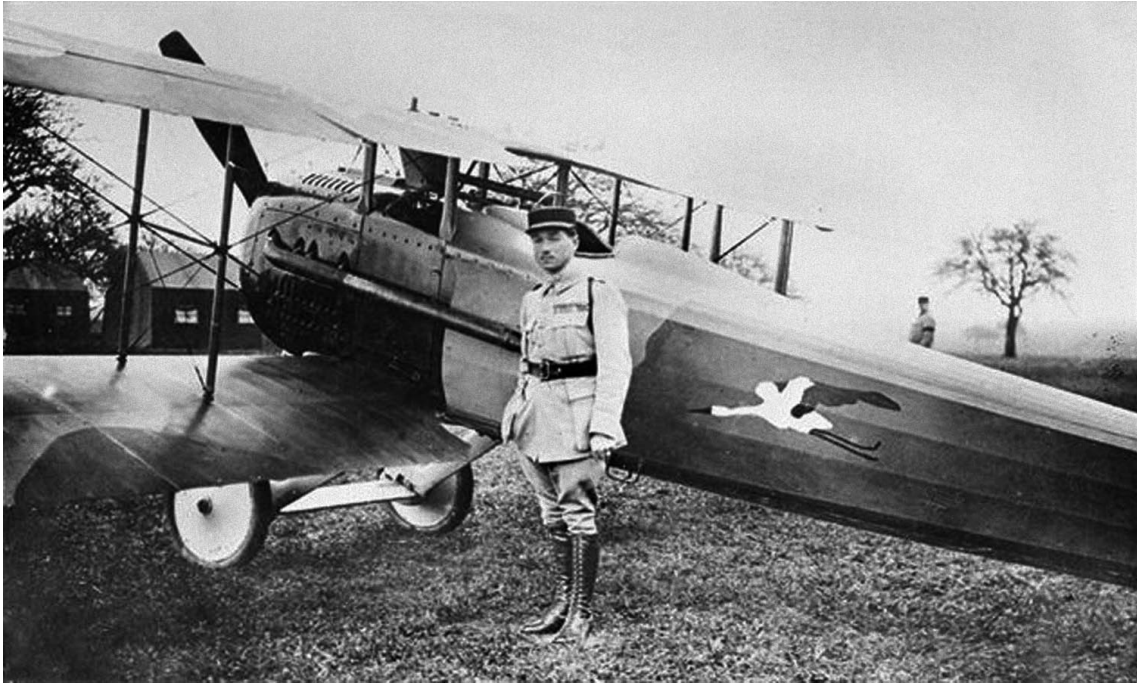
Así fue como Birkigt comenzó a trabajar en un reductor, es decir, un mecanismo que permitiera incrementar el régimen motor sin que esto supusiera un incremento de las revoluciones de la hélice. Al parecer su primer intento, el Tipo 33, fracasó. Pero Birkigt continuó insistiendo, consciente además de que los aviones de observación requerían cada vez cotas más altas, para escapar de la artillería antiaérea y de los cazas, forzando a estos a alcanzar alturas para las que no estaban preparados, y para ello era necesaria más potencia.

Como consecuencia de unas pruebas, Birkigt incrementó la relación de compresión en el Tipo 34, logrando mejor rendimiento especialmente en altura, alcanzando los 180 CV a 1.540 rpm y 208 a 1.800 rpm. El primero de los Tipo 34-S, tras exhaustivas pruebas, fue montado en el “Vieux Charles” del as de caza Georges Guynemer, logrando incrementar su velocidad en un 10%, hasta los 196 km/h, y su techo hasta los 5.600 metros. Sin embargo, detrás de este nuevo éxito se escondían de nuevo centenares de horas de trabajo, por el incremento de temperatura en las cámaras y problemas en las válvulas de escape, que una vez más se solucionaron gracias a aleaciones inéditas.

Paralelamente Birkigt continuaba trabajando en un motor de 200 CV con reductor, que también daba problemas. La presión no cesaba, porque los alemanes no habían parado tampoco en sus evoluciones, y los nuevos motores Mercedes rendían 160 CV, pero permitían ascensos más rápidos. No tardaron en llegar peticiones de los pilotos aliados, especialmente franceses, que solicitaban un motor más potente. A mediados de 1916 Birkigt había encontrado un modo para hacer factible su reductor, de modo que las hélices giraban a 1.500 rpm mientras el motor lo hacía a 2.000. Era la primera vez que un técnico ideaba y construía algo tan lógico que se generalizaría en los años posteriores, y que en la práctica fue denominado Tipo 35. Pero además, el nuevo sistema hacía accesible el eje de la hélice desde atrás, de modo que Birkigt pensó que podría instalarse una ametralladora en el seno de la V del motor, de modo que el cañón de ésta coincidiera con el centro del eje.

El Tipo 35 también dio problemas de juventud, especialmente durante 1917, obligando a diferentes modificaciones. También es cierto que muchos de sus componentes, como los engranajes del famoso reductor, precisaban de un proceso de templado muy preciso debido a la extrema presión que soportaban, y que muchos de los licenciarios hacían mal.

Mientras resolvía los problemas del Tipo 35, no tardó en aunar las virtudes del motor de alta compresión con el reductor, naciendo así los Tipo 35 Bis, capaces de entre-



René Fonck. El máximo as de caza de los aliados, fue un firme defensor de los motores Hispano-Suiza.

gar 223 CV a 2.000 rpm. A este siguió el Tipo 36, ya con una ametralladora montada, que de inmediato pasó a montar la Wolseley.

A finales de 1916 Guynemer, que continuamente buscaba nuevos modos de abatir a sus enemigos, sugirió a Birkigt el montaje de un arma de mayor calibre. Nació así el Tipo 38, que entró en servicio a finales de 1917, con el nombre genérico de “Motorcañón”, un invento que también fue empleado asiduamente en años posteriores, en aviones tan populares dos décadas más tarde como los Messerschmitt 109. El Motorcañón Hispano-Suiza incorporaba un cañón APX de 37 mm, y aunque se mostró efectivo, también contaba con numerosos inconvenientes, como el enorme retroceso – capaz de ralentizar el vuelo de los aviones – la dificultad de la recarga y la enorme humareda consecuencia del disparo, que llegaba a cegar a los pilotos. Aún así, ases como Guynemer o Fonck lograron varios derribos con los SPAD equipados con el Tipo 38 (cinco el primero y once el segundo).

En 1918 Birkigt volvió sobre el Tipo 38, rediseñándolo y dando lugar al Tipo 44, que con o sin cañón lograba 300 CV. Apenas hubo tiempo para fabricar unos centenares de unidades, tanto en Francia como en Italia. Pero antes de concluir el conflicto, aún tuvo tiempo Birkigt de volver sobre su modelo de 220 CV, convencido de poder mejorar su rendimiento a las mayores alturas. Para compensar la pérdida de potencia por el descenso de presión y de oxígeno, el suizo acopló un turbocompresor Rateau, que dio excelentes resultados y permitió el desarrollo de nuevas mecánicas en los años siguientes, afortunadamente con fines civiles.

Todo este proceso de mejora se produjo en medio de una vorágine que hemos abocetado, y en compleja mixtura con otros problemas que hubo que resolver sobre la marcha. En 1917 los motores entregados por algunos de los licenciarios fallaban de tal modo que cundió la alarma. Entre los pilotos estas diferencias fueron conocidas muy pronto, de modo que los ases se reservaban los motores fabricados por la misma Hispano-Suiza. El teniente 1º Bennet Olivier del 84 Escuadrón de la RAF dejó testimonio de la mala calidad de algunos de los fabricantes.

*“Los motores Hispano Suiza fabricados por Peugeot y Brasier eran desastrosos. Tuve uno que apenas duró cinco horas, y otro sólo 25 minutos”*²⁶³.

Según Manuel Lage la mayor parte de los licenciarios, una vez entregados los motores se desentendían de ellos. La Hispano-Suiza, por su parte, carecía de medios para hacer un seguimiento eficiente a la desbordante cantidad de propulsores que ellos mismos estaban construyendo. Sin embargo, una serie de motores fabricados por los Établissements Émile Mayen resultó tan nefasta que al final el Ministro de Armamento, M. Loucheur, requirió a la Hispano-Suiza una solución.

Además del posible resentimiento por estar fabricando un motor extranjero, y de las ingentes cantidades de motores producidos, hemos de considerar la complejidad técnica del Tipo 31 y sus sucesores. Una complejidad que viene dada tanto por los materiales empleados como por la precisión requerida en el montaje, y para el que era necesaria mucha destreza manual.

Birkigt envió a su mejor hombre, Massuger, y un equipo de destacados mecánicos a inspeccionar los motores en servicio por todo el frente. Allí donde fueron encontrados falta de mantenimiento y mecánicos que carecían de la menor instrucción. Massuger sugirió a Birkigt algunas modificaciones, y sobre todo un plan por el que debía enviarse un mecánico formado por cada lote de cien motores, y alguno más en caso de grandes ofensivas, de modo que este personal civil instruyera a los mecánicos y vigilara el correcto mantenimiento. Este plan salió adelante, corrigiendo muchos de los problemas, aunque evidentemente no todos.

De cualquier manera, como ya hemos visto, el motor Hispano-Suiza fue considerado tanto por sus usuarios como por sus contrincantes el mejor de cuantos surcaban el cielo. El as René Fock lo dejó claro cuando sentenció: *“con la llegada al frente del motor Hispano-Suiza, alcanzamos la supremacía en el aire, y gracias a él la mantuvimos”*.

12.4. SITUACIÓN SOCIO-POLÍTICA EN ESPAÑA DURANTE LA GRAN GUERRA.

En diciembre de 1915 el Conde de Romanones, como jefe de las filas liberales, fue llamado a formar gobierno. Pese a que ha sido acusado ampliamente de político estrecho de miras, al menos trató de recomponer la unidad del partido liberal, contando con todas las facciones y sacrificando para ello a algunos de sus más íntimos. De entre los elegidos para su gabinete destacaron por la trascendencia que tuvieron durante este Gobierno, Santiago Alba y Agustín de Luque.

El primero ocupó la cartera de Hacienda, y vio la oportunidad, por primera vez en décadas, de sanear la Hacienda pública gracias al torrente de dinero que fluía por causa de la guerra. Y no sólo eso, sino que ayudado por su subsecretario, Joaquín Chapaprieta, esbozó un colosal plan de desarrollo que incluía *“desde la reforma fiscal a la promoción del desarrollo industrial, pasando por el fomento de la infraestructura a través de fuertes inversiones, un total de 2.134 millones de pesetas en diez años, de los que una cuarta*

²⁶³ Lage, Manuel. *“Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”*. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp74.

*parte estarían dedicados a programas de contenido regeneracionista como los riegos, las comunicaciones o la instrucción pública”.*²⁶⁴

El punto de central de este ambicioso plan fue la “Ley de Beneficios Extraordinarios”, que establecía una contribución directa sobre los beneficios obtenidos por sociedades y particulares, a partir de la superación del 7 por ciento anual del total de los capitales invertidos en operaciones industriales o mercantiles, y tenía un carácter transitorio, a determinar por el Consejo de Ministros, aunque lo previsible es que fuera derogada al acabar la guerra.

Uno de sus puntos más polémicos era la retroactividad a partir del 1 de enero de 1915. En cualquier caso, frente a la buena intención que la guiaba, esta Ley también cojeaba en muchos aspectos, que sus detractores no tardaron en esgrimir. Algunos de ellos era la inoportunidad, puesto que para muchos paralizaría las inversiones e iniciativas mercantiles, la ambigüedad en cuanto a su redacción, la injusticia, dado que un crecimiento de los ingresos no tenía que estar determinado exclusivamente por la guerra, y sí tal vez por inversiones y planes anteriores, la retroactividad, la intromisión de la Administración en sociedades y particulares y las dificultades técnicas para su aplicación.

Si nos ceñimos a la Hispano-Suiza, cabe pensar que sus grandes ganancias venían dadas por las inversiones anteriores y por la gravosa apuesta realizada con el motor de aviación, que de haber salido mal hubiera supuesto un serio varapalo a la firma, llevándola a pérdidas económicas. Por otra parte, si en Francia la Hispano-Suiza estaba logrando



Santiago Alba, Ministro de Hacienda que trató de sanear las cuentas con los beneficios extraordinarios de guerra, desatando una gran polémica.

²⁶⁴ Montero, Feliciano y Tussell, Javier. “*Historia de España. El Reinado de Alfonso XIII*”. Madrid, Ed Espasa Calpe SA. 2004. pp 452 - 454.

importantes beneficios, en España los esfuerzos para adquirir materias primas y la escasez de éstas estaban mermando cada vez más, como veremos en el siguiente apartado, sus oportunidades. En cierto modo, era el argumento principal de Cambó, el más duro opositor de la Ley, que argumentó que un Estado que no se había preocupado por resolver los problemas que la guerra trajo consigo, no tenía derecho a beneficiarse de las ventajas de la misma.

Por otro lado, también se esgrimió que el peso de las contribuciones sobre beneficios extraordinarios iba a recaer sobre zonas industriales, mientras los beneficios de las medidas de desarrollo irían en buena parte a zonas de interior. Alba era oriundo de Zamora, y Cambó nunca le perdonó su centralismo.

Alba contaba a su favor que buena parte de los países occidentales habían publicado leyes de este estilo. En cualquier caso, Santiago Alba no tenía muchas posibilidades. Su tradicional enfrentamiento con los regionalistas catalanes hizo que estos polarizaran la oposición a su plan, a la que se unieron rápidamente los regionalistas vascos, los conservadores, los radicales... la Ley finalmente fue rechazada, con opositores de tanto peso como Maura, Dato, Cierva y por supuesto el líder de los regionalistas catalanes, Cambó.

De todos modos, el país a estas alturas tenía muchos y graves problemas. El Conde de Romanones hubo de hacer frente pronto a revueltas y huelgas, de modo que no mostró tampoco interés o apoyo por los planes de Santiago Alba. En cierta medida, la falta de planificación de los gestores del país causó un enorme desabastecimiento de materias primas y en algunos casos de productos de primera necesidad, creando una inflación notable. En 1916 la inflación fue del 7,5, y en 1917 del 6,37, mientras los salarios se mantuvieron igual en el primer año, y subieron un 2,82 el segundo²⁶⁵.



Joaquín Chapaprieta, el más cercano colaborador de Alba en Hacienda.

MADRID, ASES 11, SEÑAL 1918		EL IMPARCIAL		PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN	
TARIFA DE ANUNCIOS Columna por línea y día: 100 céntimos Columna por línea y día: 200 céntimos Columna por línea y día: 300 céntimos Columna por línea y día: 400 céntimos Columna por línea y día: 500 céntimos Columna por línea y día: 600 céntimos Columna por línea y día: 700 céntimos Columna por línea y día: 800 céntimos Columna por línea y día: 900 céntimos Columna por línea y día: 1000 céntimos		DIARIO LIBERAL FUNDADO POR D. EDUARDO GASSET Y ARTIME EL PRIMER DIA DE HUELGA GENERAL		ANTE LA HUELGA Los huelguistas hacen descender su	
Se declara el estado de guerra en toda España Los obreros que han secundado el paro, lo han hecho por solidaridad más que por convicción					
Advertencia. También la huelga ha llegado a provincias y las noticias de EL IMPARCIAL circulan en las ciudades del primer mundo.					
CONSEJO DE MINISTROS A las once de la noche, el Consejo de Ministros se reunió en el Palacio de la Moncloa para declarar el estado de guerra en toda España.					
En la plaza de San Marcos - Madrid Huelguistas en la plaza de San Marcos, Madrid.					

MADRID DIA 11 DE AGOSTO DE 1917		ABC		DIARIO ILUSTRADO ANO DECIMO-TERCERO N. 4.137	
MADRID, ASES 11, SEÑAL 1918		ABC DIARIO ILUSTRADO ANO DECIMO-TERCERO N. 4.137		PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN ANUAL: 100 céntimos SEMANAL: 20 céntimos DIARIO: 10 céntimos	
LA BIBLIOTECA DE ASES EN MADRID El Conde de Romanones inauguró la biblioteca de ASES en Madrid.					

La llamada “crisis de subsistencias” por la galopante inflación fue el origen de una oleada de huelgas.

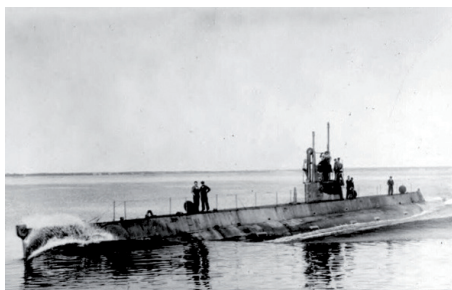
²⁶⁵ García Ruiz, José Luis. “La inflación en la España del Siglo XX: teorías y hechos”. *Revista Económica ICE* n° 2667. Madrid, 2000. pp 25.

Tuñón de Lara da otras cifras, mucho más altas, extraídas del índice oficial de precios al por mayor:

1913.....	100
1914.....	98,4
1915.....	118,3
1916.....	141,0
1917.....	165,6
1918.....	204,9
1919.....	204,2

Y si se pormenoriza la cuestión de los productos básicos de subsistencia, los datos se revelan aún más duros de asimilar: las patatas subieron entre 1914 y 1916 un 218 %, el azúcar el 153,2 %, el bacalao y las sardinas un 140%, los huevos un 211%, etc. A este análisis no se escapan tampoco otras materias como los ladrillos, que incrementaron su precio en un 166,7 %, o el carbón, un 277%. En 1913 circulaban en España 1931 millones en papel, y para 1919 eran ya 3.866²⁶⁶.

Todo esto era fruto de la altísima demanda del exterior, fundamentalmente de los países en conflicto, que precisaban ingentes cantidades de todo tipo de materias y productos, desde acero a azúcar, y por primera vez en décadas – sino siglos – la balanza comercial española arrojó un saldo positivo, pasando de un déficit de 100/200 millones de pesetas, a un superávit de entre 200 y 500 millones. Se crearon decenas de empresas para aprovechar el momento, muchas de las cuales apenas sobrevivieron a la paz, y las existentes multiplicaron los esfuerzos. En Altos Hornos se establecieron tres turnos de trabajo, con los que se alcanzaron unos beneficios de 100 millones en 1917 y de 150 en 1918.



La guerra submarina desatada por Alemania a partir de enero de 1917 afectó gravemente a España.

En palabras de Tuñón de Lara, en *“aquella carrera desbocada los salarios nunca pudieron a los precios”*²⁶⁷. Y si en los obreros esto fue un grave problema, aún lo fue más en los funcionarios, donde el inmovilismo de la administración creó a menudo situaciones dramáticas.

En este contexto no tardaron en volver los problemas sociales y las huelgas. En 1915 comenzaron las primeras protestas, de carácter espontáneo. En 1916 el asunto tomó otro cariz, con la intervención de los sindicatos, convocándose diferentes huelgas a lo largo y ancho de la geografía es-

²⁶⁶ Núñez de Arena, M. y Tuñón de Lara, M. *“Historia del Movimiento Obrero Español”*. Barcelona, Ed Nova Terra, 1979. pp 84.

²⁶⁷ Ibidem.

pañola. La primera digna de reseñarse tuvo lugar en Barcelona, en enero, con origen en la construcción y que acabó siendo una huelga general. En febrero fue Valencia el escenario de otro conflicto, y en marzo hubo una represión destacada en Logroño, con un muerto y cinco heridos entre los huelguistas. Las huelgas mineras comenzaron en La Carolina (Jaén) y Cartagena.

Si hasta esa fecha la conflictividad laboral había sido alta, en 1916 se alcanzó la cifra de 2.500.000 jornadas perdidas²⁶⁸, de las que la Hispano-Suiza también hubo de padecer, compensándolas después con horas extras.

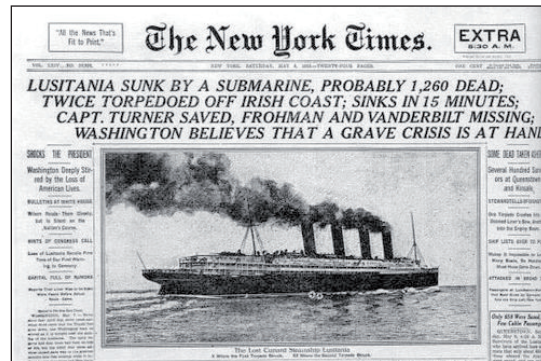
En este clima, el PSOE y la UGT se reunieron y formaron un comité que debía presentar al Gobierno la exigencia de tomar medidas para paliar la llamada “crisis de subsistencias”. En realidad, y en connivencia con el Partido Republicano y con los reformistas de Melquiades Álvarez, la intención era lograr un clima tal que obligara a la marcha del Rey y la proclamación de la República.²⁶⁹

En julio los sindicalistas dieron un paso de gigante, al lograr un acuerdo sobre la unidad de acción entre la UGT y la CNT. En julio se declaró la huelga en los ferrocarriles del Norte, a la que no tardaron en sumarse los mineros asturianos. El Conde de Romanones nombró a Gummersindo de Azcárate como mediador, y éste no tardó en dar la razón a los huelguistas, con lo que logróampearse el temporal durante el verano de 1916. Antes de acabar el año las dos centrales sindicales convocaron una huelga general de 24 horas, que tuvo lugar el 18 de diciembre.

En los primeros meses de 1917 el Comité Nacional del PSOE celebró dos reuniones con el objetivo de reanudar las protestas. El 27 de marzo tuvo lugar una reunión entre dirigentes de la UGT y de la CNT, en la que se acordó trabajar para lograr una huelga general indefinida.

Paralelamente, la situación internacional de España se complicó. En diciembre de 1916 las potencias centrales sondearon la posibilidad de firmar un acuerdo de paz, hallando negativas en sus enemigos. Los Estados Unidos hicieron llegar al Gobierno Español un requerimiento de mediación para que tanteara las condiciones en las que podría llegarse a la paz, pero el Ministro de Estado se mostró prudente, considerando que no había posibilidad alguna, dadas las posturas de los contendientes. Alfonso XIII tampoco quiso intervenir en esta cuestión.

Como consecuencia, el 31 de enero Alemania anunció que iba a recrudecer la lucha en el mar, impidiendo por cualquier medio el tráfico marítimo en las costas de Francia, Inglaterra e Italia, saltándose si era necesario las convenciones. Para un país como el nuestro suponía una nueva dificultad, dadas las muchísimas navieras que estaban haciendo su agosto fletando mercancías para unos y otros. Así lo entendió también Esta-



El hundimiento del Lusitania fue clave para la entrada de Estados Unidos de América en el conflicto.

²⁶⁸ Montero, Feliciano y Tussell, Javier. “Historia de España. El Reinado de Alfonso XIII”. Madrid, Ed Espasa Calpe SA. 2004. pp 460.

²⁶⁹ Ibidem.

dos Unidos, que inmediatamente rompió relaciones diplomáticas, y unos meses más tarde declaró la guerra a Alemania, tras el hundimiento de varios de sus barcos.

Si el problema de los suministros en España era grave, a partir del 31 de enero fue a peor, porque los submarinos alemanes no tuvieron el menor reparo en hundir un 20% de la flota mercante española, un tonelaje total de cerca de 250.000 toneladas. Si la sociedad española ya estaba dividida entre “aliadófilos” y “germanófilos”, las acciones de los submarinos exacerbaban a unos y a otros. Tampoco los países en guerra ahorraron las presiones para que España entrara en el conflicto, y tras la entrada de Italia el 23 de mayo de 1915 y de Portugal el 9 de marzo de 1916, nuestro país estaba en el punto de mira de unos y otros.

El último gran problema le llegó al Conde de Romanones por parte del ejército, con la creación de las llamadas “Juntas de Defensa”. Se trataba de asociaciones nacidas en Barcelona entre oficiales de infantería y caballería y que se extendieron rápidamente al resto del país. El detonante había su grave pérdida de poder adquisitivo por la inflación reinante, y el descontento por los “fáciles” ascensos que obtenían los oficiales destinados en Marruecos, mientras los destinados en la Península languidecían viendo casi congeladas sus posibilidades de ascenso. Ya lanzados reivindicaban una modernización del ejército, en contra de los intentos del Ministro Luque, que propuso un incremento de los efectivos castrenses hasta los 180.000 hombres, y una reducción de la oficialidad tan notable (4.800, casi un 25 por ciento del total) que el ahorro permitiría la financiación de la modernización del Ejército. Hemos de considerar que los sueldos de la oficialidad se comían el 60 % del presupuesto de Defensa. Los intentos de Luque por parar el movimiento de los “junteros” no resultaron acertados, de modo que fueron a más, aunque en aquellos primeros momentos el problema aún no había trascendido a la opinión pública.

Este cúmulo de dificultades llevó al Conde de Romanones a dimitir el 19 de abril, sucediéndole como Presidente del Consejo Manuel García Prieto, también del Partido Liberal. Para afrontar el problema de las Juntas de Defensa nombró ministro al general Francisco Aguilera Egea, que intentó disolver las Juntas y ordenó medidas enérgicas a los Capitanes Generales de cada región, ordenando detenciones y arrestos. Hubo una importante tensión, que se saldó con el triunfo de los militares, la dimisión de Aguilera y con él la del Gobierno, que presentó una crisis total el 9 de junio de 1917. Muchos grupos sociales vieron en el modo de actuar de los militares, que además para sus reivindicaciones habían prescindido totalmente de los generales, un modo de doblegar al Estado.

Agotadas las posibilidades de los liberales, Alfonso XIII encargó la formación de gobierno a Eduardo Dato, entre otras razones por su talante negociador. El enfrentamiento directo no se percibía como una solución para ninguno de los graves problemas que se iban acumulando. La situación aconsejó no disolver Cortes, como era costumbre. Sin embargo, apenas iniciada su labor se encontró con una triple oposición: dentro de su propio partido, los mauristas, una vez más mostraron su disconformidad, esta vez de modo violento, y el mismo Maura escribió una carta al Rey que no facilitaba en nada las cosas. Por otro lado las Juntas de Defensa, inflexibles en sus reivindicaciones. Y por último, se formó una nueva conjunción Republicano-Socialista que agrupaba a Melquiades Álvarez, Lerroux, Largo Caballero y Besteiro, entre otros. A esto se debe sumar una escalada en las reivindicaciones nacionalistas catalanas.

Dato se vio obligado a suspender las garantías constitucionales a partir de junio, para enfriar la tensión mediante el silencio de los medios de información. En agosto se convocó una huelga de ferroviarios en toda España, aunque el origen estaba en el sindica-

to de Valencia. Se extendió a otros sectores, sobre todo en Madrid, Cataluña, Vascongadas y Asturias, y no tardaron en producirse los enfrentamientos, con un balance de 80 muertos y 2.000 detenidos.

Algunos autores apuntan a una “revolución frustrada”, y como indicio tenemos el acopio de armas que confesaría años después Indalecio Prieto del PSOE, en previsión de una huelga general revolucionaria. Otros autores, sin embargo, opinan que el movimiento fue espontáneo y pilló a los líderes sindicales y políticos por sorpresa, y buena muestra de ello es la oposición mostrada por Pablo Iglesias a la huelga. Sea como fuere para Dato tuvo la clara ventaja de alejar a los “junteros” de los radicales y socialistas, que a estas alturas habían mantenido contactos con la posibilidad de una peligrosa alianza. Sin embargo, apagado el estallido social, los “junteros” redoblaron sus reivindicaciones, forzando incluso con su actitud la dimisión del ministro de la Guerra, el Marqués de Estella. El 25 de octubre, cansado de la intrigas de los partidos no turnistas y de las presiones militares, Dato dimitió, poniendo al Rey en un verdadero brete.

Esta crisis resulta fundamental en la historia de nuestro país, porque acabó con el turno, esta vez de modo definitivo, iniciando una serie de Gobiernos de concentración. El Rey encargó formar Gobierno a Sánchez de Toca, un conservador enfrentado a Maura, pero las dificultades para crear un gabinete – ni Dato, ni González Besada ni Maura le facilitaron ayuda, y sólo encontró alguna en el Conde de Romanones – le llevó a dimitir el día 30. Fue entonces ofrecida la Presidencia a García Prieto, que fracasó igualmente. Le llegó el turno a Maura, que tampoco logró un Gobierno factible. Alfonso XIII recurrió de nuevo a García Prieto, que sacó adelante el primer Gobierno de Concentración, en el que se encontraban miembros de buena parte de las sensibilidades políticas, incluyendo los partidos fuera del turno: mauristas (Fernández Prida), romanonistas (Gimeno), demócratas (Alcalá – Zamora), regionalistas catalanes (Ventosa y Rodés) e incluso un apolítico, el vizconde de Matamala, en el Ministerio de Gobernación para garantizar la neutralidad en las elecciones. La figura preponderante era La Cierva, de origen conservador, pero ahora sin pertenencia ninguna facción determinada, salvo la suya propia.

Este Gobierno, creado en circunstancias forzadas, tampoco duró mucho. En buena medida las presiones de La Cierva para que se aprobara sus reformas como Ministro de la Guerra, que favorecían claramente las aspiraciones de las Juntas de Defensa provocaron la caída. En marzo de 1918 se dio una nueva crisis, “*más grave que la anterior, porque dio la sensación de que nadie estaba dispuesto a hacerse con el poder y que quien lo estaba no tenía apoyo suficiente*”²⁷⁰. La mediación del Conde de Romanones permitió la formación de un nuevo Gobierno en el que, ahora sí, se integraban las figuras más importantes de la política española, buscando poner orden en lo social y en lo militar. Nació así el llamado Gobierno Nacional, con Maura al frente, Dato en Estado, García Prieto en Gobernación, Romanones en Gracia y Justicia, Alba en Instrucción Pública, Cambó en Fomento, González Besada en Hacienda, Marina en Guerra y el almirante Pidal en Marina. Este giro de los acontecimientos desató desde el principio un verdadero entusiasmo popular y político, porque mostraba un verdadero afán por salvar las dificultades del país por encima de las voluntades propias. Con un programa muy limitado, los objetivos eran más lograr soluciones a los problemas más graves y mantener la neutralidad de España a toda costa. Cambó desplegó un ambicioso programa de impulso a las obras públicas, así como un proyecto de crédito agrícola. Alba logró importantes avances en educación,

²⁷⁰ Montero, Feliciano y Tussell, Javier. “*Historia de España. El Reinado de Alfonso XIII*”. Madrid, Ed Espasa Calpe SA2004. pp 487.

como la creación del Instituto–Escuela. Hubo crisis parciales, como las dimisiones de Marina, Pidal y Romanones, pero Maura pudo salvar el escollo. La preocupación por los problemas de suministros se hizo tan patente que Maura creó un Ministerio de Abastos.

Con todo, uno de los problemas más graves a las que hubo de hacer frente este gabinete fue el hundimiento de barcos españoles por los submarinos alemanes, sucedidos con preocupante frecuencia, hasta el punto de que se decidió el secuestro de barcos alemanes sitos en puertos españoles hasta alcanzar el tonelaje perdido, que representaba un 20 % de la marina mercante española. Esta decisión colocó a España al borde de la guerra con Alemania, hasta que los germanos aceptaron compensar económicamente las pérdidas sufridas. Sin que se llegara a una solución definitiva, lo cierto es que las compensaciones se dieron, y buena prueba de ello es la entrega de siete barcos antes del 6 de septiembre de 1918.

Aparte de las tensiones con Alemania, un gabinete tan heterogéneo no tardó en mostrar sus discrepancias, siendo las más graves las mantenidas entre Cambó y Alba, que reclamaban entre otras cosas mayores presupuestos para sus ministerios. El desenlace se dio el 2 de octubre, con la dimisión de Alba, y aunque se sorteó la crisis durante unas semanas, hasta el 6 de noviembre, el final de este Gobierno era inevitable. El día anterior Austro-Hungría había solicitado el armisticio, y el día 11 lo firmó Alemania.

12.5. LA HISPANO-SUIZA Y SU CRECIMIENTO EN ESPAÑA. RETOS, DIFICULTADES Y LOGROS.

El panorama descrito anteriormente puede darnos una idea de las dificultades que la Hispano-Suiza sufrió durante este periodo en España. La inestabilidad política, con continuos vaivenes de gobiernos en una empresa comprometida contractualmente a importantes suministros al Estado, la agitación social y la escasez de todo tipo de materias primas y componentes fueron los problemas a los que hubo de hacer frente el Consejo de Administración, y sobre todo Damián Mateu, que a las dificultades de la empresa sumó su preocupación por la dirección que tomaba el país. Convencido patriota y monárquico leal, manifestó su desazón en incontables ocasiones y acabó por trabar amistad con el Rey. Años más tarde el monarca incluso le ofreció un título nobiliario, que el empresario rechazó alegando que para él su mayor satisfacción era ser simplemente Mateu.

Con la fábrica francesa produciendo motores de aviación a destajo, Mateu continuaba recibiendo presiones para que el principal suministrador de material móvil del Ejército, es decir, la Hispano-Suiza, cumpliera por una parte sus compromisos, y por otro para que abriera una filial en la zona centro de España.

Para entender esta petición hemos de adquirir, por unos segundos, una mentalidad militar. Más aún, una mentalidad militar de principios del siglo XX. En aquellos momentos, y en buena medida gracias a la mediación de Alfonso XIII, y sobre todo gracias a la “Ley de Protección de la Industria Nacional” el Ejército y la Marina española estaban equipados con vehículos Hispano-Suiza. La aviación también estaba dotada de vehículos y motores de la fábrica catalana. Y todo ello se fabricaba en Barcelona, cerca de la frontera con Francia. Cuando Diderot visitó, en 1774, San Petersburgo, dijo que “*una capital*

en la frontera de un país es como un corazón en la punta del dedo”²⁷¹. Sin hacer comparaciones, los militares y las altas instancias manifestaron estar más tranquilas si tenían cerca de Madrid un suministrador de vehículos, motores y recambios. Con la salvedad de los motores de aviación, por las razones expuestas y con las polémicas que hemos narrado, lo cierto es que el resto de los ejércitos aliados se suministraban, como es lógico, en sus propios países y con fabricantes nacionales, para asegurarse el suministro.

Esta visión del problema quedó patente el 14 de abril, en la Junta General de accionistas²⁷², en la que Mateu dejó clara tanto su intención de montar el centro fabril como las razones por las que esto se hacía. Pero además, y como ya apuntamos en el capítulo



La forja de Ripoll, pensada para suministrar muchos elementos como los chasis, que habían supuesto un problema durante la guerra.

²⁷¹ Massie, Robert K. *Peter, the Great. His Life and World*. Nueva York, 1981, pp 355 - 367.

²⁷² Libro de Actas de las Juntas generales de accionistas de la Sociedad anónima “La Hispano – suiza – Fábrica de Automóviles. Barcelona, 1916. pp 87.

anterior, podemos leer entre líneas una manera de apaciguar a los militares por los problemas de entregas.

En esta reunión se acordó definitivamente la adquisición de la fábrica de Ripoll, propiedad de doña Margarita Dilingen, viuda de Jordana. El centro fabril incluía terrenos con una superficie total de 13.872 metros cuadrados, una gran fábrica, casas para los obreros, una presa para aprovechamiento fluvial y concesión para derivar del río Tresser 1.200 litros de agua por segundo, y para aprovechar ésta como fuerza motriz de la fábrica. El precio pactado por todo ello fue de 227.721 pesetas, cuya entrega Mateu negoció de modo que la Hispano-Suiza pagaría en vencimiento anual de 30.000 pesetas entre 1917 y 1924, abonando unos intereses razonables. No es una cantidad pequeña, si tenemos en cuenta que los beneficios de 1915 habían sido de 281.279,74 pesetas. Esta forma de pago permitía tomar posesión de la fábrica casi de inmediato, sin descapitalizar a la empresa, en vista de las muchísimas y potentes inversiones que esta habría de hacer, previsiblemente, en un plazo inmediato.

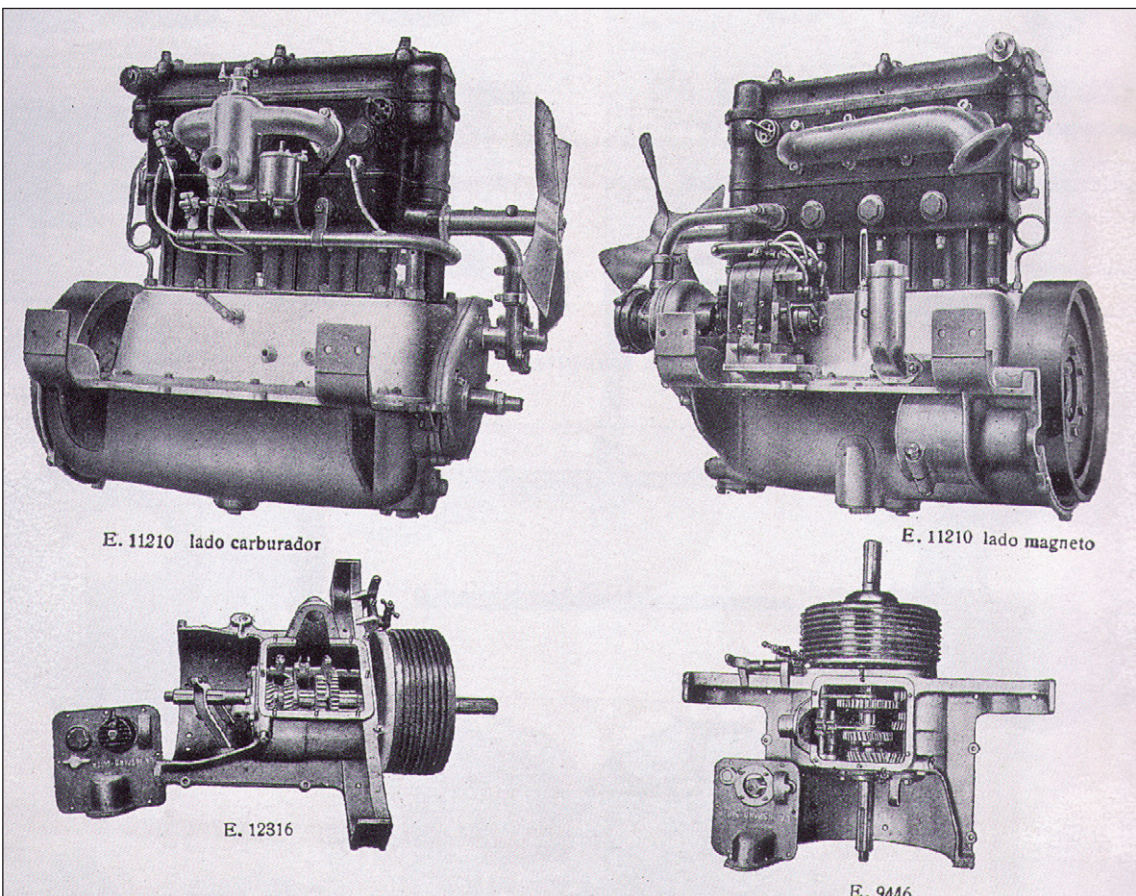
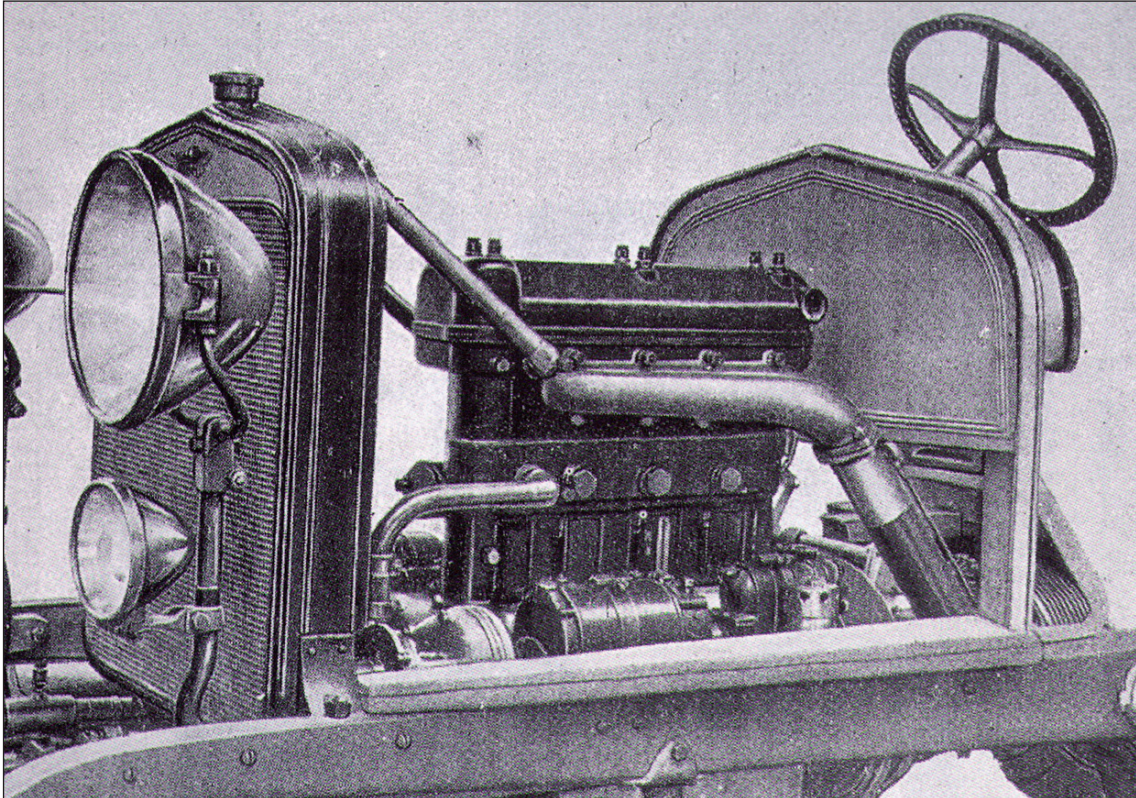
Y parte de ellas comenzaron en junio de 1916, con el encargo de maquinaria completa para la forja de Ripoll, que incluía hornos, calderas de vapor, estampadoras, prensas y otras herramientas menores, cursada a las casas Wifley Co. Ltd y Salisbury House de Londres, y a la Brett Ligter Co de Coventry, a través de su agente en Bilbao, Guillermo Rulston. Una vez más se hacía patente el atraso industrial de España, en el que no se producían herramientas industriales y mucho menos máquinas herramientas, dejando la provisión de éstas en manos de empresas extranjeras.

Y ello conllevaba peligros, como la falta de seriedad o las dificultades de suministro. Un buen ejemplo que venía a dar la razón a Mateu en su afán de ser lo más autosuficientes posible se manifestó al paralizarse la producción de automóviles del Tipo 16, de autobuses y de camiones por la carencia de largueros del chasis. Estos elementos habían sido encargados en Cleveland en agosto de 1915, y cuya recepción estaba prevista para enero de 1916. Seis meses después, seguían sin llegar.

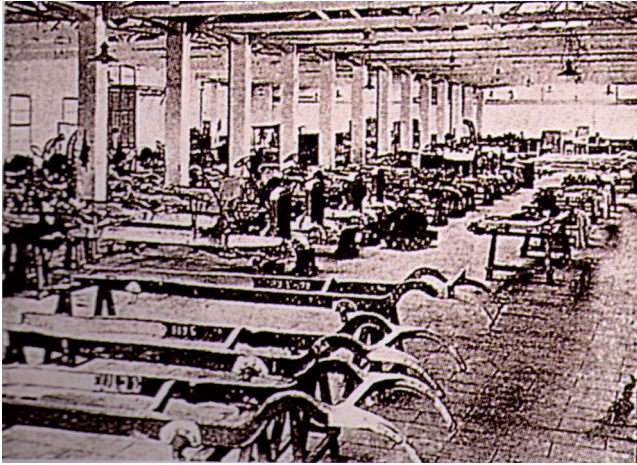
Se cursaron instrucciones a Miguel Mateu, de viaje en Estados Unidos, para que se trasladara a la empresa suministradora y transmitiera la urgencia y necesidad de la entrega del pedido, mientras paralelamente se envió a Zarracondegui a Trubia para intentar que la fábrica allí sita construyera algunos con los que paliar la situación.

Estas dificultades se dejarán traslucir luego en los vehículos fabricados, de modo que los restauradores nos encontramos con diferencias sustanciales en los materiales y métodos de construcción de los chasis: algunos son de hierro templado, mientras otros son de acero estampado directamente. Hemos de suponer que a la hora de montar los vehículos, estas diferencias también debieron crear problemas a los operarios.

A finales de julio de 1916 Birkigt viajó a Barcelona para una reunión del Consejo de Administración, en la que se tratarían varios temas de importancia. La reunión comenzó el día 31 de ese mes y continuó el 1 de agosto. Tras poner sobre la mesa varios de los problemas urgentes, el Conde de Maceda lamentó que Birkigt, absorbido por la evolución de los motores de aviación y sus derivados, hubiera dejado de lado *“los estudios y producción de nuevos tipos de coches automóviles que se necesitan para atender las exigencias del mercado, y mantener el prestigio en dicho ramo alcanzado por esta Compañía; y por ello pide al Sr Birkigt destine parte de sus actividades a estudiar y acabar un coche en consonancia con los progresos del automovilismo, ya que esta Compañía no lo tiene*



Motor del Hispano-Suiza Tipo 16 (motor tipo 30)



Diferentes chasis del Tipo 16 en fase de montaje.

y le es urgente fabricarlo, especialmente para estar a la expectativa de la terminación de la guerra”²⁷³.

Analizando el catálogo automovilístico de la firma vemos que esto resultaba bastante acertado, por los diferentes problemas que habían surgido en los últimos tiempos. El 16 HP, en sus primeras series, dieron graves problemas de carburación que no se habían resuelto – en parte porque Birkigt estuvo ocupado - y por otra parte el magnífico Tipo 30 España aún no estaba en producción. Quedaba así la oferta

restringida al modesto 8 – 10 HP, y a los camiones y autobuses que en su mayor parte iban dirigidos al Ejército.

Mateu por otra parte mostró su preocupación por el funcionamiento de la fábrica de Barcelona, que con ampliaciones y todo aún mostraba claras deficiencias. Consciente de las muchas tareas de Birkigt, pero también de la responsabilidad de sus cargos técnicos, entre los que se incluía la dirección técnica de La Sagrera, expuso que “...para llegar a algo práctico, conviene más que relacionar dificultades, saber si éstas son de tal naturaleza que impidan al señor Birkigt estar el tiempo conveniente, o venir cuantas veces sea preciso a Barcelona para cuidar de los talleres de ésta”²⁷⁴

El suizo no tuvo reparos en reconocer la desorganización, disculpándose de algún modo al señalar que el yerro no era solo suyo, y que la falta de materiales tampoco favorecía el buen funcionamiento. Pidió tiempo para estudiar la cuestión, pero por otra parte ya tenía un plan de organización que expuso:

“Los talleres deben dividirse en cinco grandes grupos, o talleres de fabricación de; Primero, Motores de aviación; Segundo. Chasis de turismo; Tercero. Ómnibus y camiones; Cuarto. Piezas de recambio de tipos antiguos y reparaciones; Quinto. Carpintería, comprendiendo modelos, carrocerías, planchistas, pintores y guarnicioneros

Fundada esta división en secciones sobre el principio de especialización, tanto por lo que afecta al personal de la fábrica como a las máquinas y aparatos, tiene las ventajas de obtener una producción mayor, una perfección más completa en los trabajos, y simplifica notablemente a la administración y dirección de los talleres.

Cada grupo constará: A- de un almacén de materiales especiales; B- de un taller de máquinas y depósito de utillaje; C- de un taller de verificación y un almacén de piezas fabricadas; D- de un taller de ajustaje; E- de un taller de montaje

Deben existir además seis centrales generales autónomas, bajo la dirección de un jefe responsable, que son: Primero. Almacén central, encargado de la recepción de todos

²⁷³ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1916, Tomo IV, pp 36.

²⁷⁴ Ibidem.

los materiales y productos que entren en la fábrica, en el cual se reconocerán y comprobarán en cantidad y calidad y se repartirán a las secciones que correspondan. Segundo. El utillaje central, encargado de la fabricación del utillaje y de los aparatos para servicio de los talleres. Tercero. Taller de modelistas. Cuarto. Taller de fragua. Quinto. Fundición. Sexto. Calderería”²⁷⁵.

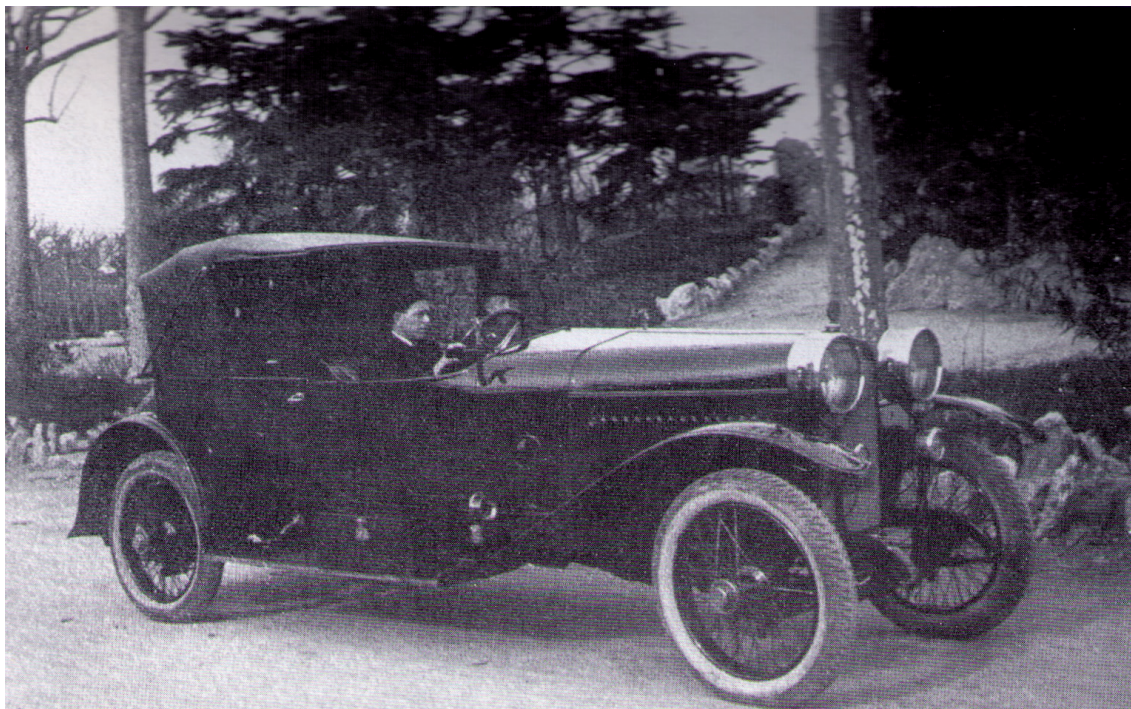


La fábrica de la Hispano-Guadalajara.

Este plan convenció en principio a todos los miembros del Consejo, aunque solicitaron un estudio completo para su aprobación. En cierto modo esta división suponía una dirección completamente opuesta a las modernas técnicas fordistas, y sin embargo se mostró eficaz con el paso del tiempo.

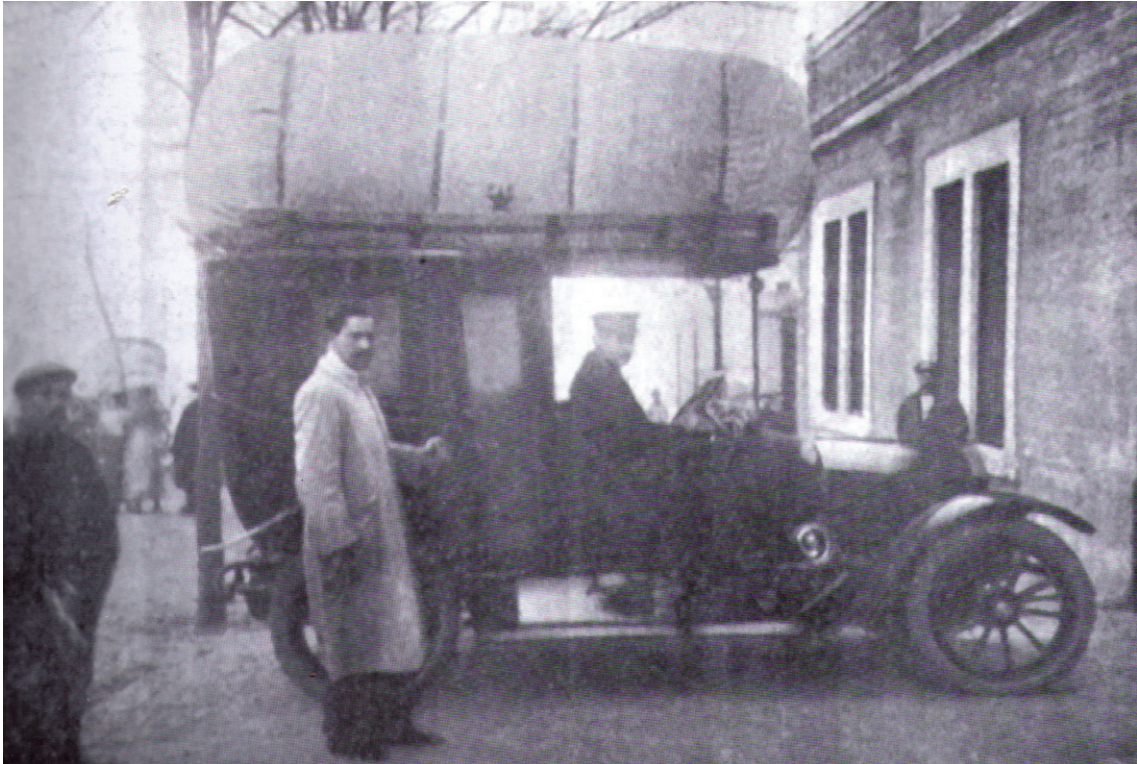
Continuando con la reunión, Birkigt también traía sus propias peticiones, entre las que destacan dos créditos de doscientos mil y doscientos cincuenta mil francos para ampliar la producción de la fábrica de Boix – Colombes. Y fue entonces cuando estalló una de las primeras disensiones profundas en el seno de la marca, llevando la voz cantante el consejero Seix:

“El Sr Seix usa de la palabra diciendo ser absolutamente contrario a cualquier aumento de locales y maquinaria, y por tanto de capital, si no ha de redundar ello en beneficio de los accionistas, sino tan sólo del Sr Birkigt por medio de su contrato.



El Tipo 30 HP (motor Tipo 32) España era una evolución muy potente del avanzado 16 HP.

²⁷⁵ Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona, 1916, Tomo IV, pp 47.



La escasez de combustible llegó a ser acuciante. En la foto, el coche del director de la Compañía Madrileña de Gas.

El Sr Villá explicó que si bien en la fecha en la que se pactó el contrato con el Sr. Birkigt se cReyó justo y suficientemente remuneratorio para La Hispano Suiza, sus cláusulas y condiciones han venido a resultar onerosas para la misma y perjudiciales, entre otras razones, por el aumento en el precio de los materiales, en la mano de obra, etc, por cuyo motivo opina como el Sr Seix.

El Sr. Mateu manifiesta que, al suscribir el contrato apéndice con el Sr. Birkigt, se cReyó que el premio por la concesión de licencias compensaría todos los sacrificios, ya que jamás podía imaginarse se darían licencias, como se ha hecho, a un tanto por ciento más bajo que el Sr. Birkigt tiene en su contrato, por lo que el suplicaba al Sr Birkigt que se modificase el apéndice considerando a la Hispano Suiza como cualquier otro licenciado, pues de tener otro taller mejores condiciones que la Hispano Suiza resultaría cosa incomprensible y que hablaría poco a favor de los administradores de la misma

El Sr Birkigt dice que si lo que se quiere significar con la cuestión que se ha planteado y que se está debatiendo, es el deseo de que rebaje algo antes de acordar el aumento de maquinaria y locales, declara que aunque siempre está dispuesto a estudiar toda modificación que sea justa, antes desea que se le conceda tiempo para pensar hasta dónde puede llegar en la rebaja, y considera que para tratarlo, lo mejor es efectuarlo en París, donde con calma podrá tratarse este asunto”

La discusión terminó con un amplio voto de confianza al presidente D. Mateu para negociar con Birkigt las modificaciones de su contrato y con la aprobación de las compras de maquinaria y locales para la sucursal de París²⁷⁶.

²⁷⁶ Lage, Manuel. “Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”. Madrid, LID Editorial Empresarial. 2003. pp120.

El 4 de agosto se llegó a un acuerdo, en el que modificaban las cantidades a percibir por Birkigt, manteniendo un porcentaje en los motores fabricados por la Hispano-Suiza, tanto en Francia como en España, mientras quedaban libres los motores fabricados por empresas licenciatarias.

Manuel Lage extrae de ello la conclusión de que esta es la razón por la que en la fábrica de Guadalajara no se construyeron “masivamente” los motores de aviación de la marca, ya que al ser una licenciataria no hubiera reportado beneficios para Birkigt, y por ello este apostó por forzar la producción en Francia.

Esto nos parece un tanto absurdo, toda vez que a estas alturas ni siquiera se habían adquirido los terrenos. Además, los problemas de suministro en España, como hemos reiterado tanto, dificultaban toda producción, mientras en Francia el mismo Estado se preocupaba de lograr los suministros para mantener la manufactura constante del material de guerra, entre los que se contaba el motor de aviación de la firma.

Aparte de esta polémica, que tendría consecuencias en los años veinte, se trató el tema de prever que el suizo se encontraría de nuevo desbordado, así que también se acordó la contratación de más técnicos para hacer frente a la reorganización de La Sagrera, una decisión que se plasmó rápidamente, con la incorporación el 28 de agosto de 1916 de Evan Schultz.

En septiembre la Hispano-Suiza recibió la visita de una comisión de los países integrantes de la Triple Entente, cuyo fin último era adquirir más motores de aviación, aunque con la pretensión de garantías en las fechas de entrega, algo que la Hispano-Suiza, no podía comprometer, y no sólo por los problemas de materiales, sino también por la delicada situación de neutralidad española

La llegada de cada envío de material fue anotada en el Libro de Actas del Consejo de Administración con gran entusiasmo, como la arribada del vapor Montserrat, con una carga importante de elementos, entre los que destacaban largueros para chasis de camión y ómnibus, o cigüeñales para los motores 8-10 HP.

Y no sólo era la escasez, sino el incremento de los precios, incluyendo los de los transportes. El 11 de septiembre la agencia Caragol & Son, que gestionaba los pedidos de la firma española en Estados Unidos informó de una gran subida de precios en los seguros de guerra para transportes marítimos. Tras estudiarlo con detenimiento, el Consejo dictó instrucciones para que se prescindiera de dichos seguros, y se contrataran sólo los normales, pero que los envíos se hicieran únicamente en barcos de la Compañía Transatlántica Española.

A medida que avanzaba el tiempo también empeoró claramente la calidad de los materiales suministrados, y un buen ejemplo fue un conjunto de cigüeñales suministrados por Altos Hornos de Vizcaya, que el 11 de septiembre fue necesario desmontar de los motores de aviación Tipo 31, a la vista de los problemas surgidos en las pruebas. La CECA, destinataria de los motores, sufriría retraso en la terminación de los aviones. La carencia hizo necesario extremar el ingenio, aún a sabiendas de que las soluciones no eran las más idóneas. El 1 de diciembre, agotado el acero Duplex que llegaba con cuentagotas de Estados Unidos, y sin esperanzas de nuevas entregas inmediatas, el Consejo acordó emplear acero de cementación de Bilbao para fabricar los piñones de la caja de cambios, aún a sabiendas de que se producirían averías. Para mantener el prestigio de la marca, el Consejo también acordó que se cambiaran a los clientes las piezas que se rompieran, sin coste para ellos.

Con todo, el Tipo 16 HP empezaba a contar con una demanda a tener en cuenta, una vez solucionados los problemas de carburación que dieron muchos quebraderos de cabeza a los responsables de la firma. El origen de éstos venía dado por un carburador de diseño propio obra de Birkigt, y tras exhaustivas pruebas, los técnicos de la Sagrera, Dufour y Pey, decidieron sustituirlo por otros, probando con carburadores de las marcas Claudel, Zenith y Madrid, firma esta última que acababa de nacer en la capital de España, y tuvo un corto recorrido. Para el 28 de junio, se acordó enviar directamente un motor, a la firma francesa Zenith, para que desarrollasen un carburador adecuado.

Por otro lado, ya vimos la imposibilidad de montar las magnetos Bosch que estaban previstas originalmente, por lo que fue preciso encontrar otro suministrador, concretamente la Dixi norteamericana.

Si esto ocurría con los T16, la entrada en producción de los Tipo 30 añadió nuevos quebraderos de cabeza. Prevista inicialmente en octubre de 1916, para noviembre aún encontramos notas en la Dirección que aconsejan suspender la manufactura de los cárteres motor a la espera de modificaciones.

Y precisamente en octubre Goytre contaba ya con planos detallados de la fábrica de Guadalajara, realizados según indicaciones de la dirección, con 11.000 metros cuadrados de edificaciones, e incluso una derivación de la red ferroviaria que transcurría por el interior. Dufour, por su parte, y atendiendo a las indicaciones de Birkigt y del Consejo, mostró los planos de ampliación de La Sagrera.

El trabajo llegó a ser demasiado ingente, de modo que Mateu propuso el 18 de octubre el nombramiento de una comisión que estudiara y desarrollara las nuevas edificaciones, dado que la Dirección *“está atascada por los asuntos actuales y no podría prestar toda la asiduidad y atención que el trabajo requiere”*²⁷⁷. La propuesta fue aceptada de inmediato, y se designó al veterano Seix, a Sentmenat y a Vendrell para que se pusieran al frente de Goytre y Dufour, y el personal que consideraran preciso. Para el 5 de noviembre ya estaban aprobados los proyectos.

La inflación no sólo se dejó notar en los alimentos de primera necesidad, y como consecuencia la misma Hispano-Suiza hubo de hacer frente al problema. El 27 de noviembre la Dirección hubo de reunirse para aprobar una subida general en la tarifa de precios de la marca. Así sabemos que el 8-10 HP alcanzó las 9.500 pesetas, que los modernos 16 HP se vendían a 12.000, y que los futuros 30 HP, que aún no se comercializaban por los problemas sufridos – meses después de dar la aprobación para su manufactura – costarían 18.000 pesetas.

La fábrica de Guadalajara continuaba captando parte del esfuerzo de la empresa. Antes de iniciar un viaje a Madrid, en el que el tema surgirá sin duda durante la visita al monarca, Mateu reunió al Consejo – incluido Birkigt – para recabar sus opiniones acerca del asunto. La opinión del ingeniero suizo es que esta factoría no será rentable, al menos en los primeros años, pero que las circunstancias nacionales obligaban a hacer el esfuerzo. El resto de los consejeros dieron amplios poderes a Mateu para proceder como cReyera conveniente.

Es posible que el veredicto de Birkigt sobre la rentabilidad de la factoría de Guadalajara hiciera reflexionar a Mateu, o tal vez fuera algo que éste llevara tiempo meditando.

²⁷⁷ Polo García, Emilio. *“La Hispano-Suiza. El Vuelo de las Cigüeñas”*. Madrid, Ed Wings & Flags. 1999. pp 50.



Buena parte de los promotores de la Hispano-Guadalajara durante una cacería: de izquierda a derecha Ballesteros, Alfonso XIII, Birkigt, el conde de Gamazo, Aritio, Massuger, dos personas sin identificar, Alvear, Miguel Mateu y el Conde de Maceda.

El caso es que durante su entrevista con el Rey el viejo empresario planteó la posibilidad de que la fábrica de Guadalajara se rigiera por una sociedad independiente, en la que la Hispano-Suiza mantendría la mayoría del accionariado. Recordemos que esta posibilidad ya se había planteado al crear los talleres de Levallois-Perret, aunque finalmente se optó mantener estas instalaciones dentro del seno empresarial de la firma catalana.

Durante febrero de 1917 Mateu hizo un largo viaje, con el fin de tratar diversos asuntos en distintas partes de España. En Guadalajara fue recibido por todas las autoridades y un gentío feliz por las oportunidades que ofrecía la nueva empresa. En esta ciudad el empresario firmó compromisos de compra por un millón de metros cuadrados, junto a una estación ferroviaria, por el importe total de 150.000 pesetas, y dejó ya contratado el suministro de energía eléctrica. Poco antes había concedido una entrevista al diario *“Flores y Abejas”*, de la ciudad castellana, durante la que afirmó:

“Para las primeras construcciones tenemos preparados dos millones de pesetas, calculando que el montaje de todos los talleres para camiones, automóviles, motores, municiones y fusiles nos costará veinticinco millones”

E incluso hablaba de la manufactura de cañones, para los que sería necesario construir altos hornos. Ignoramos si estos eran verdaderamente los planes iniciales, si contaban con pedidos del ejército en todos estos equipos, o si simplemente sondeaba opiniones. Pero no deja de venir a cuento, cuando el Rey y varios ministros habían hablado con Mateu de la construcción de armamento.

En Madrid asistió a varias reuniones de la Junta de Protección de la Industria Nacional, donde comprobó satisfecho que el criterio dominante era el que España como nación necesitaba producir todo lo que necesitaba, haciendo los sacrificios necesarios para proteger la industria propia. Eso suponía un respaldo claro a la Hispano-Suiza, aunque el criterio de esta entidad no era vinculante en modo absoluto, como veremos, y en más de una ocasión se prefirió el ahorro al desarrollo propio.

En cualquier caso, estaba en debate una nueva ley de protección, que ampliaba claramente la que estaba en vigor, y en la que la Hispano-Suiza no dejaba de jugarse una baza importante, sobre todo de cara a la nueva fábrica de Guadalajara.

También se desplazó a Bilbao, para intentar poner al día las entregas de los pedidos pendientes con Altos Hornos y con Talleres Deusto. Logró promesas de que se cumplirían, pero lo cierto es que estas industrias también tenían tantos pedidos y carencias como la misma Hispano-Suiza, aunque Mateu hubo de darse por satisfecho con la actitud de los responsables. En Bilbao le llegaron noticias de que al menos dos empresarios tenían intención de aventurarse en la industria automotriz, abriendo sendas fábricas, una en Bilbao –un tal Pedro M, empleando una licencia de un fabricante italiano – y otro en Oviedo, con diseños propios.

En ello Mateu veía un ambiente en el que se intentaba desarrollar una industria automovilística, que tanta falta hacía al país, sumándose además las firmas Elizalde e Ideal con los anuncios de estudios para la producción de camiones. Lejos de contrariarle, al empresario catalán le estimulaba la posible competencia, como así manifestó a sus compañeros de la Dirección.

De Bilbao se trasladó a París, donde la fábrica de Bois-Colombes había logrado notables progresos en cuanto a su producción. Además de la satisfacción de constatar los avances fabriles, se trajo en la cartera el estudio de un contrato ofrecido por el Príncipe Poniatowski, que solicitó licencia para producir los automóviles en Estados Unidos, aunque ponía como condición la concesión de una exclusiva, que no Birkigt ni Mateu consideraban conveniente. Y por último, y no por ello menos importante, comunicó a la Dirección que Birkigt ya estaba trabajando en los diseños de un nuevo modelo de automóvil, muy superior al resto de la competencia, para lanzarlo al mercado una vez terminada la guerra. Sin duda se trataba del H6, con el que efectivamente la firma se puso a la cabeza de la tecnología automovilística mundial.

A finales de marzo el ingeniero Goytre comunicó que había convocado un concurso para las obras de la fábrica de Guadalajara, a la que se habían presentado ocho constructores. El elegido fue Construcciones y Pavimentos, con el que se llegó a un acuerdo para iniciar inmediatamente las obras. El 20 de abril, y en previsión de los problemas de suministro, ya se cursó un pedido de maquinaria por importe de 1.200.000 pesetas.

Mientras tanto en La Sagrera la producción continuaba avanzando a duras penas, las circunstancias impusieron incluso cambios técnicos; desde comienzos de 1917 la empresa carecía de los flejes necesarios para hacer los discos de embrague de los Tipo 16. En abril de ese año la situación era tan insostenible que la Dirección se vio obligada a ordenar que se sustituyera el embrague de disco por otros del tipo cono de cuero, en las series ya montadas pero incompletas del segundo y tercer centenar de chasis del Tipo 16. La carestía obligó incluso a mantener este sistema en los primeros Tipo 30. El embrague de cono forrado de cuero era más sencillo de fabricar, e incluso más fiable, pero a cambio resultaba notablemente más brusco, algo que en coches como el Tipo 30 se deja notar de modo muy claro, sobre todo en las salidas en parado.

En ese mismo mes de abril tuvo lugar la Junta General de Accionistas, en la que se mostró de nuevos beneficios, si bien no eran los que hubieran podido alcanzarse. El mismo Mateu lo expresó de modo claro, como solía hacer:

“Hemos de confesaros que no estamos satisfechos de los resultados económicos obtenidos de nuestra fabricación en Barcelona. El rendimiento alcanzado no es el que

*correspondería a los medios de producción de que disponemos, ni al creciente favor que nos dispensa el público automovilista español, ni a la importancia de nuestro capital. Sin embargo, una somera explicación os convencerá de que las circunstancias han sido más poderosas que nuestra voluntad, y ante ellas hemos debido someternos, no sin luchar constantemente con cierta fortuna para amortiguar sus perjudiciales efectos, que han sido producidos por dos causas generales: Insuficiencia de materiales y elevado coste de producción”.*²⁷⁸

Aún así, los beneficios alcanzaron 1.545.674,11 pesetas, para un activo total de 15.431.003,06 pesetas.

La reorganización y ampliación de los talleres de La Sagrera no pareció dar resultados inmediatos, porque el 3 de mayo la Dirección convocó a Dufour y Pey para pedirles explicaciones, ya que la producción no había aumentado a pesar de incrementarse el número de horas extraordinarias.

La buena noticia de este mes fue el montaje definitivo de la primera unidad del Tipo 30 España, modelo del que el monarca ya había solicitado un ejemplar. El 21 de mayo se acordó esperar a las pruebas definitivas, e incluso a una visita prometida por el Rey, antes de hacerle entrega del mismo.

Por otro lado, los chasis del Tipo 16 se estaban produciendo con regularidad, aunque continuaban dando problemas de carburación, un inconveniente que no quedó resuelto del todo hasta el montaje de los definitivos carburadores Zenith desarrollados específicamente. Estos problemas estaban agravados por la mala calidad del escaso combustible que era posible obtener en España, desabastecida totalmente a causa de la guerra y de la imprevisión del Gobierno. No sólo los particulares, sino la misma Hispano-Suiza carecía de gasolina para sus pruebas, y buena muestra de ello es la nota de la Dirección de 21 de mayo:

“Que se vea si las Industrias Agrícolas que están estudiando una mezcla de Alcohol Carburado podrían facilitarnos alguna cantidad para hacer pruebas.

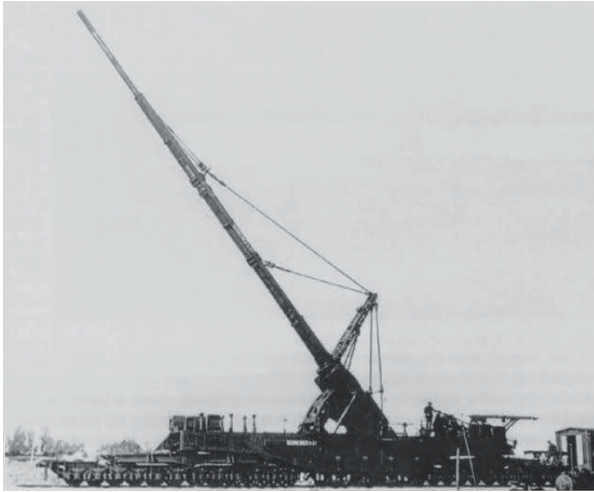
*Se acuerda escribir a la casa Deutsch y Co. haciéndoles ver los perjuicios que nos ocasionan no sirviéndonos bencina, y que en justa correspondencia a haberles pasado siempre los pedidos a ellos, con exclusión de otros fabricantes, esperamos que nos irán entregando partidas de gasolina para evitar el peligro de que tengamos que suspender la fabricación por no poder ensayar los chasis”*²⁷⁹.

Ante la escasez de combustible, muchas empresas como la “Sociedad General de Tracción” se lanzaron a la destilación de diferentes mezclas, que comercializaron con mayor o menor acierto, como la “Motorina” o el “Delta Motor”, cuyos resultados dejaban siempre bastante que desear. Como anécdota podemos contar que el Director de la Compañía Madrileña de Gas se hizo instalar sobre su automóvil un globo de grandes dimensiones, que llenaba de gas, a fin de poder desplazarse en su coche. Al margen de las anécdotas, puede imaginar el lector los gravísimos problemas causados en el transporte y la industria.

La entrada en la guerra de Estados Unidos, en abril de 1917, vino a complicar aún más la situación de la Hispano-Suiza. Si bien los efectos de esta declaración norteamer-

²⁷⁸ Polo García, Emilio. “La Hispano-Suiza. El Vuelo de las Cigüeñas”. Madrid, Ed Wings & Flags. 1999. pp 51.

²⁷⁹ Polo García, Emilio. “La Hispano-Suiza. El Vuelo de las Cigüeñas”. Madrid, Ed Wings & Flags. 1999. pp 59.



El monstruoso cañón Krupp que sembró el pánico en París en marzo de 1918.

ricana no se dejaron sentir en el frente hasta comienzos de 1918, el Gobierno norteamericano cursó casi de inmediato órdenes para reducir un 25% la producción de automóviles para reservar el acero y otros materiales para las construcciones bélicas.

En julio se formalizó la fundación de la Sociedad Anónima La Hispano, Fábrica de Automóviles y Material de Guerra, con sede en Guadalajara. Contaba con un capital social de diez millones de pesetas, representado por 20.000 acciones nominales de 500 pesetas cada una. La primera emisión se limitó a cinco millones, suscribiendo en el acto de cons-

titución un millón Francisco Aritio y cuatrocientas mil pesetas Damián Mateu. La Hispano-Suiza se comprometía por 2.600.000 pesetas, a desembolsar el 10 de septiembre.

Mes a mes surgieron oportunidades que se vieron frenadas o perdidas por los problemas de materiales; en septiembre de 1917 el Príncipe Poniatowski, tras renunciar a la manufactura de los automóviles Hispano-Suiza en Estados Unidos, solicitó condiciones de precios y plazos de entrega para dicho país. La Dirección se vio obligada a responderle que estando ya comprometida toda la producción durante los siguientes meses, y ante los problemas de carestía e inflación, la empresa no podía comprometerse para un contrato tan importante hasta el final de la guerra y la normalización de la situación.

En octubre otra nota de la Dirección ilustraba la gravedad de los problemas, al acordar escribir a Aritio para comunicarle que las carrocerías de los camiones no podrán ir forradas de plancha, al agotarse las existencias. En otras notas sucesivas se alertaba sobre el fin de la chapa de hierro, necesaria para guardabarros y cortafuegos. Al fin, en octubre de 1917 la Dirección envió una circular comunicando que no se aceptarían más pedidos de carrocerías del 8 HP, por carecer de material para construirlas. Pero además, la inflación obligó una vez más a revisar las tarifas, alcanzando los 16 HP las 13.000 pesetas en septiembre, y las 14.000 en octubre.

El primer Consejo de la Hispano-Guadalajara tuvo lugar el 19 de octubre, y durante el mismo se decidió que esta firma abonaría a la Hispano-Suiza un 3,5% por derechos de fabricación, por aprovechamiento del prestigio de la marca de Barcelona, y por lo que definieron como compensación de la reducción de fabricación que su actividad supondría en La Sagrera.

El utillaje para Guadalajara se manufacturaría en Ripoll, que a estas alturas ya había entrado en producción, con un funcionamiento muy limitado, ya que faltaba por llegar gran parte de la maquinaria adquirida. Entre las secciones que faltaban de montar, y resultaba más necesaria, era la de estampado de acero.

Tanto M. Viejo, antiguo trabajador de la Hispano-Guadalajara, como Francisco Contreras-Pérez, de la Universidad de Huelva, insisten en iniciar la producción de vehículos en Guadalajara en 1917 e incluso antes. Éste último subraya:

“La planta industrial ocupaba un edificio de reciente construcción, proyectado a partir de unos primitivos talleres aeronáuticos que venían funcionando, en condiciones inicialmente precarias, desde 1917”²⁸⁰”

Y poco más adelante se reafirma

“De hecho, en 1916 y sobre todo en 1917, cuando se abrieron respectivamente La Hispano de camiones y el primigenio taller de aviones...”²⁸¹

Por otra parte, el autor principal de la obra, Marcelino Viejo, comentaba:

“En una pequeña nave, pero ya con la estructura y dimensiones mínimas requeridas para la construcción aeronáutica, próxima a la planta de camiones, fue donde comenzó aquel 1917 la historia de la llamada a ser una empresa clave en la historia de la aviación española.”²⁸²

Este estudio, que ha logrado una cierta difusión entre los arqueólogos industriales, contradice las notas del Consejo y la Dirección sobre el inicio del funcionamiento de la Hispano-Guadalajara, máxime si tenemos en cuenta que apenas podían mantener la producción en las fábricas ya existentes por la carestía de materiales.

Todo lo contrario ocurría en Bois-Colombes, donde los talleres habían alcanzado una producción de once motores diarios, y Birkigt estaba estudiando nuevos motores de 500 y hasta 800 HP, según informó Mateu tras un viaje a París, en diciembre de 1918.

Cuando regresó a Barcelona, se encontró con las dificultades de siempre, agravadas; por un lado, la falta de existencias de combustible amenazaba seriamente paralizar la producción. Y por otro, la inflación exigía una inmediata revisión de los salarios.

La prioridad continuaba siendo el abastecimiento de materiales, así que se preparó un viaje del ingeniero Evan Schultz a Estados Unidos para primeros de 1918. Con el fin de facilitarle los trámites se le entregaron cartas de recomendación de las Embajadas norteamericana, británica e italiana.

Con el fin de lograr obtener materiales se recurrió a cuantos medios estaban a su alcance, y buen ejemplo es la operación gestionada con la aviación italiana, y en la que Mateu, junto con el consejero Aritio, convencieron a los transalpinos de la entrega de 150 toneladas de benzina en una transacción en la que éstos adquirieron varios motores de aviación.

En abril, como era habitual, se procedió a la Junta General de Accionistas, en la que una vez más las cuentas fueron satisfactorias, a pesar de las dificultades. Frente a un pasivo de 18.787.301,46 pesetas, la firma presentaba un activo de 20.774.883,91 pesetas, con unos beneficios de 1.987.522,45 pesetas, que permitiría repartir un dividendo de un 15% sobre el valor de las acciones.

Sin embargo, ese mes trajo una gran inestabilidad a Bois-Colombes. La última gran ofensiva alemana iniciada el 21 de marzo logró llegar hasta 120 kilómetros de Pa-

²⁸⁰ Viejo Canalejas, Marcelino. *“El Taller de Ícaro. Historia de la Hispano Aviación, 1917 – 1972”*. Sevilla, Fundación El Monte, 2001. pp 3.

²⁸¹ Viejo Canalejas, Marcelino. *“El Taller de Ícaro. Historia de la Hispano Aviación, 1917 – 1972”*. Sevilla, Fundación El Monte, 2001. pp 15.

²⁸² Viejo Canalejas, Marcelino. *“El Taller de Ícaro. Historia de la Hispano Aviación, 1917 – 1972”*. Sevilla, Fundación El Monte, 2001. pp 74.

rís, de modo que el Gobierno, temeroso de la pérdida de las industrias, comenzó a hacer indicaciones para el traslado de las mismas, incluyendo la Hispano-Suiza. Poco después grandes explosiones de artillería sembraron el pánico, aunque en realidad se trataba sólo de un alarde de tecnología alemana, un monstruoso cañón más impresionante que práctico. El esfuerzo francés en el Marne alejó en parte el peligro, y aunque se detuvieron las gestiones para el traslado, se decidió construir refugios donde pudiera cobijarse el personal en caso de bombardeos aéreos.

En mayo finalmente se cerró el acuerdo con la aviación italiana, que acordó entregar el combustible pactado en el puerto de San Carlos de la Rápita, encargándose la misma Hispano-Suiza de trasladarlo en un camión propio y en viajes sucesivos.

En febrero de 1917 se había iniciado finalmente la producción y comercialización de los Tipo 30 España, que para evitar los problemas de carburación que se habían padecido con los 16 HP montaron carburadores Zenith desde el primer momento. En mayo se inició otra serie de 500 coches del tipo 8-10 HP, cuyo precio había ascendido ya a 10.500 pesetas, eso sí, carrozados y listos para entregar.

Mientras en Europa los acontecimientos tendían a precipitar el final de la guerra, Birkigt ensayaba el nuevo motor de automóvil en el que había estado trabajando, para un coche de “gran lujo”, tal y como se le había solicitado. En noviembre, mientras la alianza de los Imperios se desmoronaba, el 11 de noviembre llegó finalmente el armisticio que daría lugar a la paz, tras cuatro años del conflicto más devastador que hubiera conocido el mundo hasta entonces.

Antes de acabar el año, la Hispano-Suiza hizo una nueva ampliación de capital. En España se daba fin al racionamiento de gasolina, mediante un Real Decreto de 13 de diciembre, aunque los miembros del Consejo continuaron manteniendo la prudencia en sus circulares a distribuidores, de cara al optimismo en las entregas de los chasis comprometidos. El año 1918 sería además uno de los más fructíferos de la empresa, con unos beneficios que alcanzaron los 6.357.954,35 pesetas.

12.6. EPILOGO

Al acabar la guerra la Hispano-Suiza había crecido tanto cuantitativamente como cualitativamente. Si comparamos el tamaño financiero e industrial de la empresa al iniciarse el conflicto y al concluir éste, las diferencias son asombrosas: en 1914 el activo de la compañía fue de 6.224.888,26 pesetas, mientras que su pasivo era de 5.987.938,44 pesetas, con un beneficio de 236.949,82 pesetas. Para 1918 el activo había crecido hasta los 41.780.544,35 pesetas, y el pasivo a 35.422.599 pesetas, con un beneficio de 6.357.945,35 pesetas, que supera el activo de la firma en 1914.

En 1914 se había incrementado el capital social de 2.250.000 pesetas a 6.500.000, con vistas a las inversiones previstas en Francia, y en 1919 alcanzó los 10.000.000 de pesetas. Si vemos la progresión de los beneficios, en 1916 alcanzaron el 32 % del capital social, en 1917 llegaron al 41%, y en 1919 se logró el 132%, un porcentaje asombroso por inusual.

El raudal de dinero que estaba entrando en las arcas de la firma venía dado por la conjunción de unas circunstancias muy especiales, como fue la I Guerra Mundial y la

Les moteurs HISPANO SUIZA

Compteur, vue de trois-quart du moteur 14 AA

Compteur, vue de profil du moteur 12 X

Compteur, vue de trois-quart du moteur 14 AB

Compteur, vue de profil du moteur 12 Y

MOTEUR 14 AA à refroidissement par air				MOTEUR 12 Y à refroidissement par liquide			
Designation officielle	11 AA.00	11 AA.01	11 AA.02	12 Y.00	12 Y.01	12 Y.02	12 Y.03
Distance au plafond au niveau de la mer en C.V. (au régime nominal)	910	910	910	700	825	890	890
Pression en C.V. (au régime nominal)	1.024	1.024	1.024	830	900	900	880
Pression en kg. (au régime nominal)	1.050	1.050	1.050	850	900	900	880
Altitude d'adaptation en mètres (1) (Pression nominale d'adaptation en C.V.)	735	745	800	890	890	890	890
Surpression autorisée au décollage en % (2)	200	200	200	200	200	200	200
Régime nominal du moteur en t/m. (au régime nominal)	2.100	2.100	2.135	2.000	2.000	2.000	2.000
Nombre de cylindres	8	8	8	6	6	6	6
Alésage en mm.	110,6	110,6	115,6	110	110	110	110
Course en mm.	120	120	120	110	110	110	110
Compression volumétrique	6,2	6,2	6,2	5,8	5,8	5,8	5,8
Support de multiplication de la force	5,0/1,0	5,0/1,0	5,0/1,0	18,1	18,1	18,1	18,1
Carburant à utiliser (nombre d'octanes)	85	85	85	85	85	85	85
Consommation spécifique d'essence en grs. au régime nominal	240	240	275	272	260	240	260
Consommation spécifique d'essence en grs. à l'altitude d'adaptation	255	255	240	260	240	220	240
Consommation spécifique d'huile en grs.	18	18	18	8	8	8	8
Poids total à vide, sans garnitures	265	278	285	278	278	278	278
Poids en vol, sans garnitures	240	240	240	220	220	220	220
Largeur du moteur	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54
Largeur du compteur	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54

KOLLSMAN

POUR LA PRÉCISION

Partout où des aéroplanes volent, les instruments de Kollsman facilitent la tâche du pilote et constituent une assurance pour les passagers et pour l'aviation.

● Adoptés par les forces aériennes et par les lignes aériennes

● Tous les instruments d'appoints avec système lumineux spécial et dispositif de fixation rapide.

ACCELEROMÈTRES - ALTIMÈTRES - ALTIMÈTRES SENSIBLES - AVERTISSEURS DE GLACE - GOMÈS PÉRIODIQUES - DÉRIVOMÈTRES - INDICATEURS DE VITESSE - INDICATEURS D'ATERRISSAGE - JAUGES GROUPES - JAUGES DESSINÉES ET D'HUILE - MONTEES TACHYMÈTRES - THERMOMÈTRES - TUBES DE PILOT AVEC OU SANS CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE - VARIOMÈTRES MONOBLOC (la bouteille thermique entourant le mécanisme) etc., etc.

KOLLSMAN INSTRUMENT COMPANY 5 JUNIUS STREET BROOKLYN, NEW YORK
WESTERN BRANCH: 1224 Arway, Glendale, California.
EUROPEAN DIRECTOR: Com. M. Calderaro, 47, avenue de Birmont, CHATOU (S.-et-O.) France

UN seul moteur a traversé l'ATLANTIQUE-NORD dans les deux sens, c'est un moteur HISPANO-SUIZA.

22 sur **23** des traversées transatlantiques françaises ont été réussies avec les moteurs HISPANO-SUIZA.

AU DESSUS DE L'ATLANTIQUE, au cours des traversées déjà réalisées, les moteurs HISPANO-SUIZA ont totalisé plus de 1200 heures de fonctionnement.

14 OCTOBRE 1927 - Traversée de l'Atlantique Nord de Saint-Louis à Natal, 12 000 km en 17 h 17'	28 MAI 1924 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'
23 MARS 1928 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	30 JUIN 1924 - Traversée de l'Atlantique Nord de Saint-Louis à Natal, 12 000 km en 16 h 15'
13 AVRIL 1928 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	11 JUILLET 1924 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'
12 SEPTEMBRE 1928 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	31 OCTOBRE 1924 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'
13 MARS 1929 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	3 AVRIL 1925 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'
12 SEPTEMBRE 1929 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	4 SEPTEMBRE 1925 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'
11 OCTOBRE 1929 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	11 SEPTEMBRE 1925 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'
10 NOVEMBRE 1929 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	10 OCTOBRE 1925 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'
9 DÉCEMBRE 1929 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	23 OCTOBRE 1925 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'
31 JANVIER 1930 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	
27 FÉVRIER 1930 - Traversée de l'Atlantique Nord de Natal à Saint-Louis, 12 000 km en 16 h 15'	

GRACE AU MOTEUR HISPANO-SUIZA
la traversée de l'Atlantique est entrée dans le domaine des réalisations pratiques.

L'Aéroplane, Août 1923

LE NOUVEAU MOTEUR D'AVIATION HISPANO-SUIZA
500 CV.
à réducteur et à compresseur qui a brillamment réussi son essai de 50 heures sous le contrôle des Services de l'Etat.

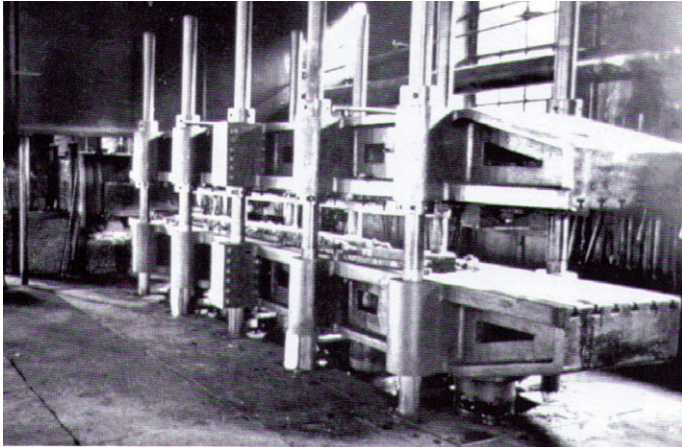
HISPANO-SUIZA

Société Française HISPANO-SUIZA
Rue de Copigneux, 10 - Bois-Colombes

La sección aeronáutica fue ganando peso dentro de la Hispano-Suiza, gracias a la acertada y constante evolución.

posición neutral española, y por otro lado la apuesta de los responsables de la empresa por la tecnología puntera. Como consecuencia, al acabar la guerra Hispano-Suiza era un nombre de referencia en la aeronáutica, y continuaría siéndolo hasta la II Guerra Mundial. Al legendario V8 le siguieron otros propulsores cada vez más potentes y avanzados, como el V12 de 1923, aunque los viejos V8 continuaron batiendo récords de velocidad y altura durante muchos años.

Muchos historiadores han mencionado esta época de prosperidad española como una ocasión perdida de la industria española, en la que aventureros e industriales con



Interior de la forja de Ripoll, equipada con las más modernas y eficientes máquinas del momento.

miras cortas acapararon beneficios sin más fin que éste. En el caso de la Hispano-Suiza nunca fue así, y buena parte de los beneficios fueron reinvertidos en la mejora y ampliación de las instalaciones, en la apertura de nuevas fábricas y en el desarrollo de tecnología muy avanzada.

La Sagrera fue ampliada en dos ocasiones, y reorganizada para la producción sistematizada de todo tipo de vehículos y motores de aviación y navales. También Bois-Colombes se amplió alcanzando 24.750 metros cuadrados, 18.275 de ellos construidos. Pero además, la fábrica de Ripoll se acabó de equipar y poner en funcionamiento, una vez terminaron las restricciones, permitiendo un suministro regular e independiente de elementos de fundición y estampación.

Además, la Hispano-Guadalajara, como empresa filial de Hispano-Suiza, comenzó sus actividades aunque no fue inaugurada oficialmente hasta el 6 de enero de 1920. Esta factoría, en la que tantas ilusiones se pusieron, supuso siempre un verdadero quebradero de cabeza por los cam-



La inauguración oficial de la fábrica de Guadalajara se produjo en 1920, aunque llevaba tiempo funcionando.

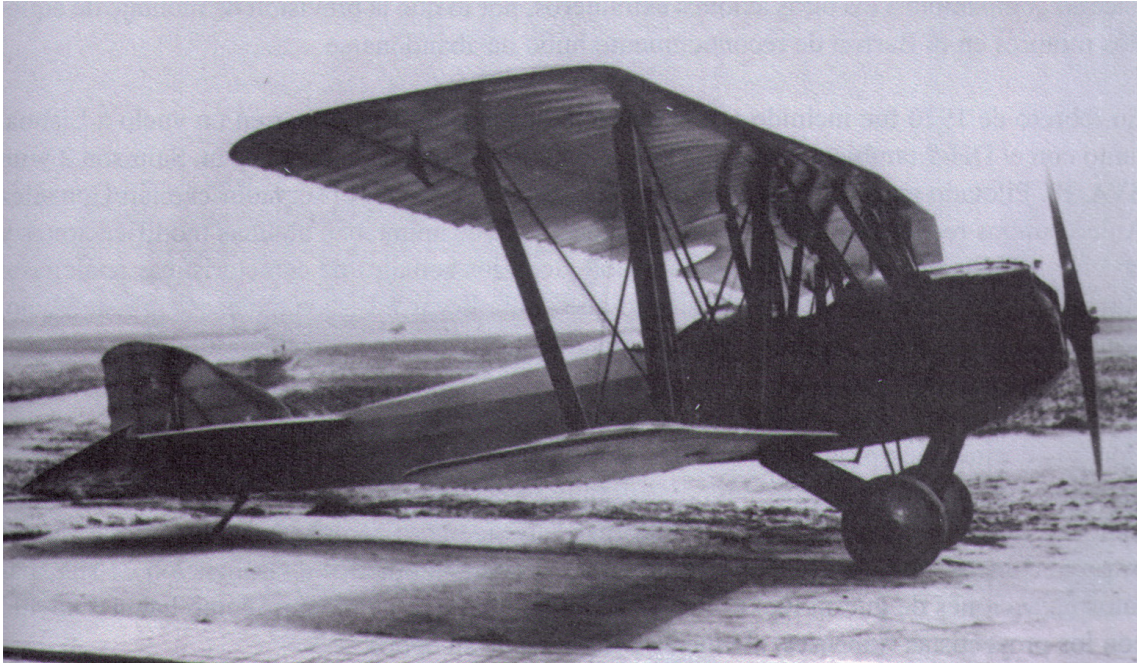
bios de criterio de aquellos que habían instigado su fundación, es decir, los gobernantes y militares. Un buen ejemplo fue el avión creado en esta fábrica, el Hispano-Barrón, para cuyo diseño se contrató al famoso aviador español Eduardo Barrón. El avión de caza ganó el concurso convocado por el Servicio de Aeronáutica Militar, con la obligación por parte de este organismo de adquirir 40 aparatos, pero poco después el nuevo general del Servicio de Aeronáutica Militar retiró el pedido. En cuanto al avión de reconocimiento que la firma presentó al concurso, quedó en segundo lugar, aunque no hubo primero ni premiado, al declararse desierto el concurso, por lo que volvieron a dejar a la firma con un palmo de narices. En su lugar se adquirieron 12 cazas Loring, 20 Caudron Escuela y otros 20 Havilland Escuela. Es decir, lo de que España necesitaba tener aviación de diseño propio pasó a un segundo plano tan pronto acabó la Guerra Mundial, aunque nuestro país tenía abierto un conflicto que aún debía hacer correr mucha sangre en Marruecos.

La previsión de los Consejeros y la enorme capacidad de trabajo de Birkigt permitieron además a la Hispano-Suiza retomar con muchas garantías sus actividades automovilísticas. Hemos de tener en cuenta que algunos de los más destacados fabricantes aeronáuticos, como la Bayerische Motoren Werke (BMW), se encontraron al borde de la quiebra al poco de terminar la guerra²⁸³. Con un mercado supersaturado como el de la aeronáutica, durante un tiempo hubo exceso de motores en el mercado, y así BMW hubo de empezar a producir motos para sobrevivir. Y no fue la única gran empresa que pasó serios apuros: la Gnome et Rhône que tan a menudo hemos mencionado, tras producir más de 25.000 motores de avión durante la guerra, para salir adelante hubo de reconvertirse en suministradora de chasis y motores para los constructores automovilistas Rolland-Pillain y Piccard-Pictet, además de fabricar motores diesel bajo licencia Ansaldo, heladeras, máquinas de coser y, finalmente, desde 1920, motos de diseño propio.

La Hispano-Suiza, sin embargo, contaba con un verdadero coche de lujo que presentar al concluir la guerra. En el Salón de París de 1919 fue presentado con un éxito absoluto el nuevo H6, un potente automóvil con mecánica de seis cilindros en el que Birkigt volcó todo lo aprendido hasta entonces: el chasis era ligero pero resistente y con el motor centrado para no cargar el peso sobre el eje delantero, logrando un perfecto reparto de pesos. El motor montaba un bloque de aluminio con camisas de acero, tal y como se había desarrollado en el motor de aviación, y también contaba con el famoso “mando directo” y doble encendido. Con sus 6.597 cc, rendía más de 135 HP a 2.400 rpm, entregando 120 a tan sólo 2.000 rpm. Pero además, en este modelo Birkigt introdujo otra mejora técnica de trascendencia vital, el servofreno mecánico que permitía una seguridad activa absolutamente inédita, y que no sería superada por las grandes marcas de lujo hasta la aparición de los frenos hidráulicos, muchísimos años más tarde. Rápido, potente, suave en su manejo y fácil de detener, el Hispano-Suiza H6 era en realidad cuando se presentó un coche que superaba a cualquiera de sus rivales en una década.

El H6 logró encumbrar a la Hispano-Suiza, y en sus diferentes variantes y evoluciones fue adquirido por el Maharadja de Alwar, Raquel Meyer, el magnate norteamericano Hennesy, Edsel Ford (sí, el dueño de la marca Ford, hijo del legendario Henry Ford)), la princesa Mediha Djellal, Josephine Baker, Gaby Morlay, Bárbara Hutton, la familia Roschild, los fabricantes de coches franceses André Citroën, Louis Delage, Emile Mathis y Lucien Rosengard, los hermanos Michelín, los Vanderbilt, los Thyssen, Cartier, Pablo Picasso, Einstein, Georges Carpentier ... es decir, por los más importantes financieros, políticos, actores y personajes públicos de los años veinte y treinta.

²⁸³ Verdelet, Richard. “*BMW Motos*”. París, Ed EPA, 1995



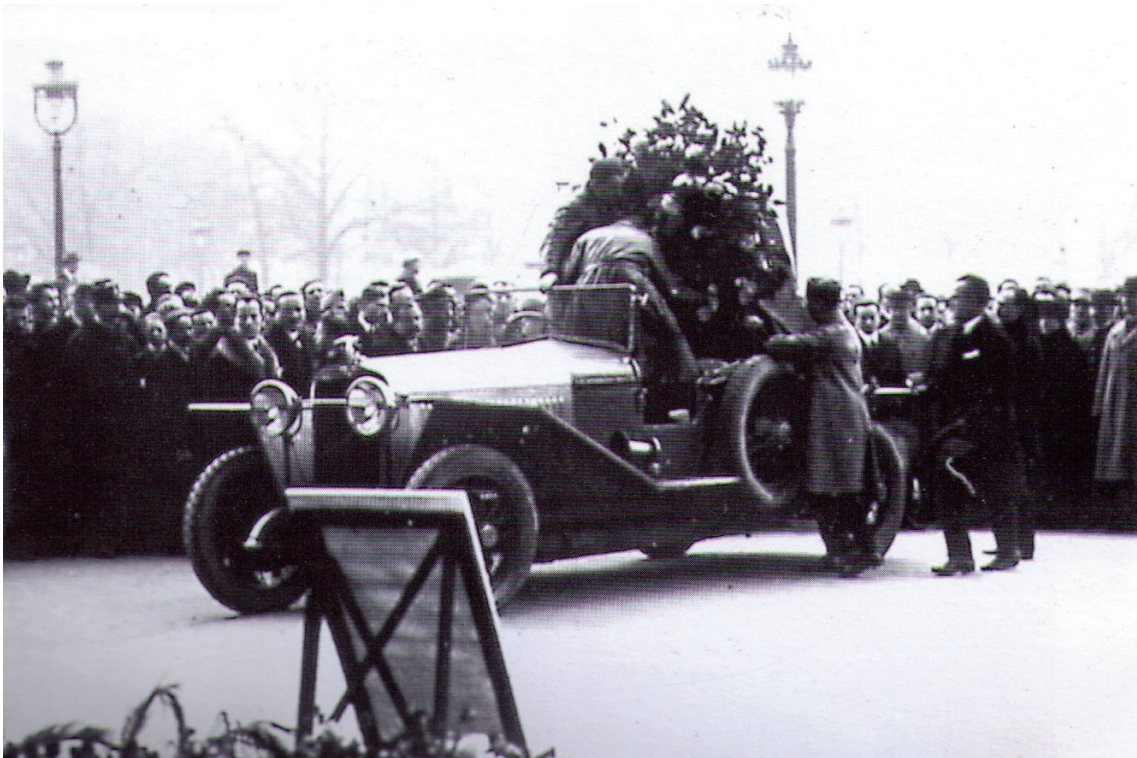
Aviones Hispano-Barron de caza y de reconocimiento.

Tal fue su éxito que ensombreció las muchas virtudes de los 16 y 30 HP, coches que en otro segmento más modesto demostraron estar también muy por delante de sus competidores.

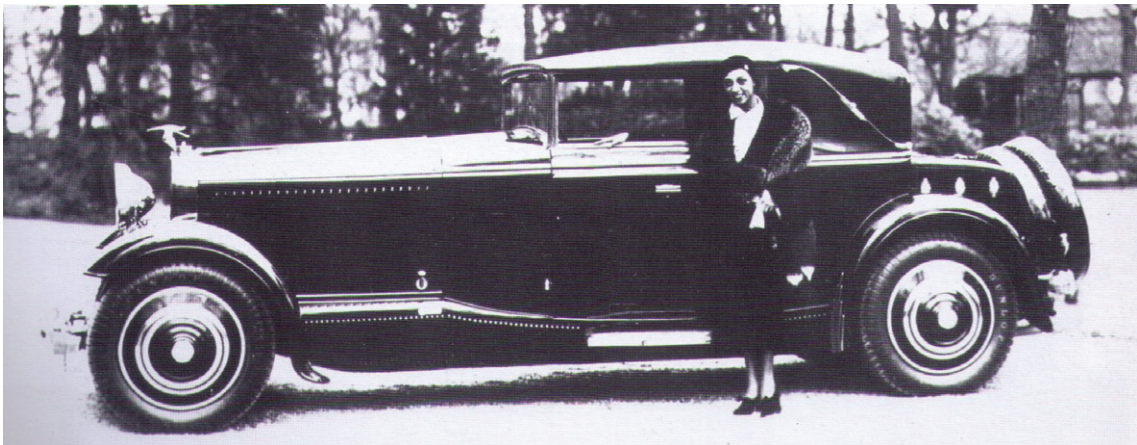
La práctica en la fabricación de utillaje y máquinas herramientas, ante los continuos problemas de suministro, acabó por dar a la firma otro pequeño pero lucrativo campo de negocio, el de la maquinaria industrial de precisión, en el que también fue tanto pionera como puntera en España.

Y por último, pero no menos importante, La Hispano-Guadalajara inauguró un modo de hacer filiales que resguardaban a la casa matriz sin perjuicio de que la filial pudiera crecer e incluso autofinanciarse. Así las cosas, cuando en 1923 la situación con el gobier-

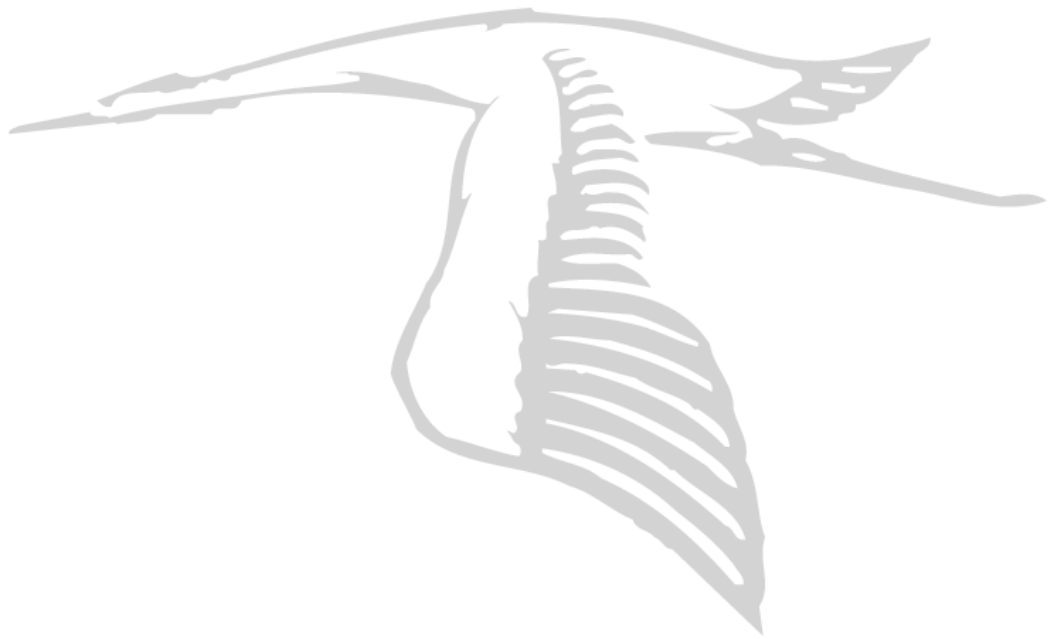
no francés llegó a ser muy tensa, no hubo el menor reparo en crear la Société Française Hispano-Suiza, de la que la empresa española mantenía el 71% del accionariado, y por lo tanto el control total. Un sistema moderno y efectivo de política empresarial, que permitía salvar escollos tanto aduaneros como de chauvinismo, y gracias al cual la Hispano-Suiza creció mejor y más eficientemente.



Uno de los nuevos Hispano-Suiza H6 fue el transporte elegido para la ceremonia de transportar los restos del Soldado Desconocido hasta el monumento funerario.



La vedette Josephine Baker junto a su Hispano-Suiza H6. Por sus cualidades, el H6 fue adquirido por personalidades de todo el mundo.



CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo hemos seguido la andadura de la Hispano-Suiza desde sus orígenes hasta el fin de la I Guerra Mundial, época en la que la firma había logrado situarse entre las más importantes empresas de motores y automóviles del mundo, fundamentalmente por su avanzada tecnología y el prestigio de sus productos.

Lo primero que queremos destacar es que la firma logró un arranque próspero al tercer intento. El primero, protagonizado por Emilio de La Cuadra, no alcanzó los tres años de duración. El segundo, con J. Castro a la cabeza fue aún más breve. Fue el tercero, con la constitución de la Hispano-Suiza, el que logró consolidarse. A menudo se ha resaltado la capacidad de Marc Birkigt como el mayor activo de la firma catalana, pero en los dos primeros intentos el suizo ya estaba presente, a pesar de lo cual el negocio no logró prosperar.

La diferencia entre la Hispano-Suiza y sus fracasados predecesores reside fundamentalmente en la presencia de Damián Mateu, que además de su importante capacidad financiera, tuvo una visión empresarial audaz y una habilidad fundamental para aunar voluntades y recabar apoyo económico. Manteniendo una política atrevida, aunque sin caer nunca en la temeridad, supo guiar con mano de seda a la Hispano-Suiza por los difíciles caminos que la llevaron al éxito. No queremos menospreciar en ningún momento la aportación de Birkigt, pero por otro lado, la historia del automóvil está repleta de técnicos sobresalientes cuyas creaciones asombraron al mundo, y que sin embargo fracasaron en el plano empresarial. Desde O.W. Bentley a Wilfredo Ricart, pasando por André Citroën, la lista de visionarios técnicos es interminable, y muchos de ellos terminaron sus aventuras empresariales rápida y catastróficamente, analizadas desde el punto de vista económico.

El plan financiero inicial propuesto por Damián Mateu fue el acertado, dotando de una solvencia económica de la que carecen los dos intentos anteriores, y es la razón por la que fracasan la mayor parte de los intentos empresariales. Sin recursos no cabe duda de que este tercer intento hubiera consumido a sus emprendedores, como lo hicieron los precedentes.

Por ello, la primera conclusión a la que podemos llegar es que se produjo una afortunada conjunción entre empresario de talento y técnico sobresaliente. La Hispano-Suiza fue sólo uno de los múltiples negocios de Damián Mateu, y nunca fue el más lucrativo. No es temerario afirmar que Mateu habría alcanzado el reconocimiento de gran empresario que logró sin la empresa automovilística, aunque afirmar lo mismo de Birkigt sería complicado, toda vez que su actividad giró siempre en torno a la Hispano-Suiza, y fue esta empresa la que le dio la posibilidad de acceder a grandes recursos económicos, tanto para investigación interna como si hablamos de beneficios que luego Birkigt invirtió en provecho propio.

Por otro lado, resalta la aportación empresarial de la Hispano-Suiza a un país en el que durante muchos años fue la única empresa sólida dedicada a la construcción de vehículos automóviles. Las razones hay que buscarlas en la limitada repercusión de las Revoluciones Industriales en España, el endémico atraso económico y cultural y el limitado número, en comparación con otros países occidentales, de miembros de la bur-

guesía. Pero en mi opinión a estos motivos habitualmente esgrimidos convendría sumar otros, como el impacto del fracaso de la carrera París – Madrid. Los accidentes mortales fueron exagerados por la prensa contra la difusión del automóvil, aireados durante meses y esgrimidos como la mejor y más palpable demostración de que la proliferación de los automóviles constituía un peligro para las personas.

Tampoco favoreció la escasa difusión del automóvil la desastrosa red de caminos de herradura existente en España, en la que a menudo era necesario vadear ríos, y que la lluvia tornaba impracticables demasiado a menudo. La receta de la Hispano-Suiza para superar este último problema fue la adaptación, dentro de lo posible. Fruto de esta conciliación fue, por ejemplo, el llamado “chasis acorazado”, cuyas virtudes para salvaguardar la mecánica fueron ampliamente difundidas en la publicidad de la marca, y fueron apreciadas tanto dentro como fuera de nuestras fronteras. Otro ejemplo podemos encontrarlo en 1917, cuando simultáneamente Birkigt y Mateu modificaron los T16 que usaban como coche propio: mientras el suizo, en París, rebajó la altura del chasis, en España el catalán hizo que se elevara, y posteriormente esta modificación se aplicó a todos los chasis, tanto de 16 como de 30 HP que comercializaba la marca en España.

También se han referido muchos autores a menudo a una legislación hostil al automóvil, afirmación que convendría matizar. Como hemos visto, España aplicó en este periodo una legislación proteccionista, que sin embargo en raras ocasiones alcanzó los niveles de países como Francia. Es esta diferencia la que hizo competir en inferioridad a la Hispano-Suiza y a otros constructores españoles, toda vez que para crecer, en incluso podría decirse que para subsistir, el mercado nacional resultaba complejo e insuficiente. Leyes como la Ley de Protección de la Industria Nacional paliaron en parte esta desventaja, aunque en realidad no era suficiente. La inestabilidad de la Administración, y su falta de previsión en la I Guerra Mundial también supusieron un importante obstáculo, que se manifestó tanto en el periodo estudiado como posteriormente. Es cierto que los pedidos del Estado fueron numerosos, pero no es menos cierto que a menudo se cancelaron pedidos en ejecución, dando al traste con importantes inversiones y causando un trastorno económico que sólo empresas de la solvencia de Hispano-Suiza pudieron encajar.

Una última cuestión en este aspecto fueron las normativas e impuestos dictados por municipios, que desde el comienzo vieron en el automóvil solamente un pozo de recursos sin necesarias contrapartidas. Posiblemente a ello contribuyera la conceptualización del automóvil como “un capricho de ricos”, un concepto que el tiempo y la difusión del automóvil apenas lograron mutar, manteniéndose casi hasta la actualidad, y limitando con ello las posibilidades de crecimiento del parque móvil.

La gran denuncia sobre la legislación hemos de hacerla tras febrero de 1922, cuando un Decreto Ley hundió un incipiente tejido industrial automovilista que comenzaba a florecer en nuestro país, y que desató encendidas protestas, como el “Testamento Automovilista”²⁸⁴ de Arturo Elizalde. Pero eso corresponde al periodo posterior al que nos hemos centrado, y por ello no nos detendremos más, aunque no queríamos dejar de mencionarlo, siquiera de pasada.

Si nos ceñimos a los problemas industriales, uno de los más graves que hubo de padecer la Hispano-Suiza fue el de la carencia de mano de obra y técnicos especializados. El modo de superarlo fue, por un lado, la contratación de técnicos extranjeros preparados, comenzando por el mismo Birkigt y continuando por Dufour, Zucarelli, Masugger, etc. En cuanto a los operarios de menor nivel, se recurrió en parte al mismo sistema. Y por

²⁸⁴ Ver Anexo

otro lado a la formación de obreros españoles, creando incluso escuelas de torneros o de mecánicos, que instauraron una base para la formación de otras industrias mecánicas. No queremos dejar de resaltar la importancia que tuvo, hasta muchos años después de su desaparición, la Hispano-Suiza como formadora de técnicos y mecánicos con alta cualificación. Y fue en estos años iniciales, de grandes dificultades, cuando se estableció un sistema cuya repercusión llegaría, como muchos aspectos de la firma, mucho más allá de su resultado como fabricante de automóviles y motores de aviación.

También la falta de industria auxiliar supuso un grave inconveniente, para el que la misma legislación proteccionista que se suponía impulsora se alzaba como un grave quebranto para los pioneros del automóvil en España, y para la Hispano-Suiza. La necesidad de importar todo tipo de componentes, desde los más complejos como los carburadores o las magnetos, a los más sencillos, como las bujías, se agravó por los derechos aduaneros que repercutieron en el precio final del automóvil.

La capacidad de adaptación de la empresa hizo que resalte como pionera en el establecimiento de sucursales en el extranjero. Los problemas arancelarios, unidos a la conflictividad social decidieron a los rectores de la Hispano-Suiza, fundamentalmente a Mateu, a establecerse en Francia en 1911. Con ello sentaba un precedente que hoy resulta habitual, pero que entonces sorprendió por audaz, al implantarse una modesta empresa española en los reales de las más importantes y avanzadas empresas de automóviles del mundo. La apuesta, llevada con la prudencia que era habitual en Mateu, salió bien, estableciendo un punto desde el que la firma creció y se consolidó tanto en el país vecino como en otros. Como ya hemos visto, la existencia de los talleres franceses aprovecharon no sólo las muchas facilidades que en Francia se daban para la manufactura de motores y automóviles, sino también el prestigio del que gozaba dicho país.

El estallido de la I Guerra Mundial fue aprovechado por la Hispano-Suiza para crecer desmesuradamente, empleando para ello todos los medios a su alcance. Una vez más Birkigt fue provisto de cuantos medios necesitó para desarrollar la tecnología más avanzada del momento, sin reparar en gastos. Y aquí queremos resaltar la visión de futuro tanto de Mateu como de los miembros del Consejo. Como hemos visto, los gastos de investigación y desarrollo del Tipo 31 fueron cuantiosos, tanto como para que puedan considerarse un riesgo para la pervivencia de la empresa. A esto hemos de sumar el reciente fracaso de los “superhispanos”, que a otros directivos hubieran despertado suspicacias, y que sin embargo no lo hicieron en la firma que nos ocupa. La confianza de Mateu y sus compañeros en el ingeniero suizo debe ser tomado como un factor determinante en la creación y el éxito del motor de aviación, y sus posteriores consecuencias.

Y no sólo eso. También hemos de considerar la capacidad de la firma de hacer llegar sus avances a las personalidades adecuadas, personas que incluso perdieron su cargo en la defensa de una mecánica española diseñada por un suizo, y destinada a la aviación de guerra francesa. Las pruebas determinaron la superioridad del motor Hispano-Suiza, pero considerando la oposición de los fabricantes franceses y el alto sentimiento nacional francés del período, no cabe duda de que el equipo de la firma española supo jugar sus bazas en el momento y lugar más oportunos. También debemos valorar positivamente la capacidad de negociar de los directivos de la firma, cuando la demanda resultaba imposible de satisfacer, sacando provechosos contratos de distintos gobiernos, logrando con ello importantes beneficios que fueron cabalmente empleados.

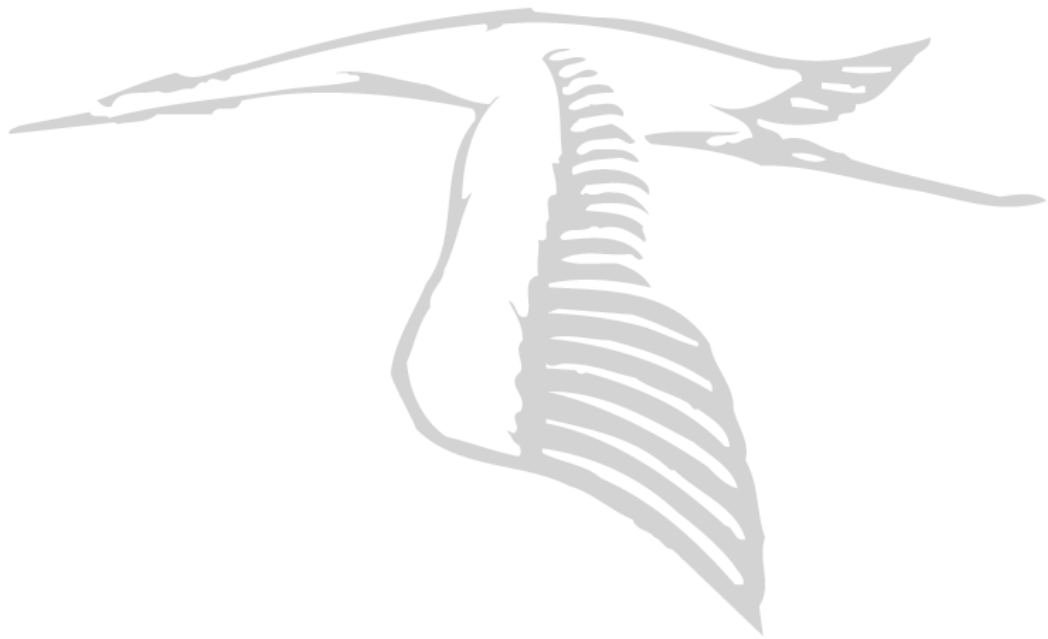
Otro factor importante para el éxito de la Hispano-Suiza fue el excelente uso de la publicidad, en la que la firma, como ya hemos visto, innovó tanto en contenidos como

en su ubicación en los medios disponibles. El cuidado de la imagen de la marca fue constante, y sus rectores no dudaron en ningún momento de los beneficios que esta imagen ofrecía, aún a costa de reducir puntualmente los ingresos, como en el caso de los grandes descuentos para personas públicas, o si hablamos del Rey, de la recepción de vehículos usados de la marca como parte de pago de otro nuevo o incluso la entrega de coches completos como obsequio.

Quizá tanto como la innovación tecnológica influyó la modernización de la empresa, a medida que esta crecía. Métodos como la participación empresarial en la creación de nuevas líneas de autobuses supuso la expansión de un negocio en principio marginal, y que creció con bastante rapidez gracias a las facilidades concedidas a los emprendedores. La fundación de empresas participadas, que tuvo su origen en esas líneas de ómnibuses, se consolidó con la creación de la Hispano-Guadalajara y posteriormente con la Société Française Hispano-Suiza. Esta diversificación permitió a la matriz estar a salvo de quebrantos coyunturales y políticos, y en buena medida sentó las bases de una práctica habitual en la empresa de hoy.

Por último, las escogidas y acertadas participaciones deportivas ayudaron a consolidar el prestigio de la Hispano-Suiza, especialmente en Francia, país fundamental en el desarrollo del automóvil en estos primeros años del siglo XX. Una de las virtudes de la marca fue sacar provecho incluso de los fracasos, como el sufrido en la Copa de Cataluña, pero del que como hemos visto, salieron nuevos y mejores automóviles, capaces de medirse a la élite de los bólidos franceses.

En consecuencia, esta historia empresarial no sólo debe ser estudiada por la fama de los coches que produjo, como ha sido mayoritariamente hasta ahora. La Hispano-Suiza trasciende el mero ámbito automovilístico y permite extraer lecciones en muchos otros campos. Más allá de un fenómeno aislado, puede ser analizado como un producto propio del ingenio de empresarios españoles de gran capacidad, que supieron aprovechar cuantas herramientas y oportunidades se pusieron a su alcance para lograr un hito que por derecho propio es hoy reconocido en todo el mundo.



FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Benito de Azola, *“Estudio relativo a los recursos de que la industria nacional dispone para la construcción y armamentos navales”*, Madrid, 1886.

Catálogo comercial del Hispano-Suiza Modelo 45Cr Alfonso XIII.

Libro de Actas del Consejo de Administración de la sociedad anónima “La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles”. Barcelona

Libro de Actas de las Juntas generales de accionistas de la Sociedad anónima “La Hispano – suiza – Fábrica de Automóviles. Barcelona

Memoria para la suscripción del capital necesario con vistas a la creación de una nueva sociedad que continúe y amplíe las actividades iniciadas por la empresa de los Sr Castro y Birkigt.

Martínez Méndez, P. *“Nuevos datos sobre la evolución de la peseta entre 1900 y 1936. Información Complementaria”*, Madrid, Servicio de Estudios, Documento de Trabajo nº 9011, Banco de España, , 1990

Reglamento de la Copa de Cataluña, Barcelona 1908

Etapé – Triay, Salvador. *“La Industria Española del automóvil en el primer tercio del siglo XX. Una oportunidad desaprovechada”*. Zaragoza. Asociación Historia Económica. VII Congreso, Septiembre 2001

HEMEROGRAFÍA

ABC

ABC, Sports y Turismo. Suplemento Ilustrado. Madrid, 28 de junio de 1912.

Boletín de la Real Academia de la Historia. Varios números.

Comín, Francisco, Martín Aceña, Pablo y Vallejo, Rafael. *“La Hacienda por sus Ministros: la etapa liberal de 1845 a 1899”*. Zaragoza. Prensas Universitarias de Zaragoza, 2006.

Crónica, varios números 1908 - 1910

“El Automovilismo Ilustrado.

El Correo de Guipúzcoa. Año XI, distintos números de 1908

El Liberal. 23 de abril de 1908, año XXX, núm. 10408

El Mundo Deportivo, 23 de abril de 1908.

Gaceta de Madrid, 15 de febrero de 1907

Ganivet, Ángel. *“La Carrera de la Muerte”*. *“Blanco y Negro”*. Mayo de 1903.

- García Ruiz, José Luis. “*La inflación en la España del Siglo XX: teorías y hechos*”. Madrid, Revista Económica ICE nº 2667. 2000
- Gayer, Rostow y Schwartz. “*The Growth and Fluctuations of the British Economy, 1790 - 1850*”, Oxford, 1953.
- Gran Vida*. Año V, Nº 47, Madrid, abril de 1907.
- Guisán, María del Carmen, Expósito, Pilar y Cancelo, María Teresa. “*Evolución comparada del PIB por habitante el empleo y la competitividad de USA, Japón y Europa en el Siglo XX*”. Euro American Association of Economy Development. *Working Paper* nº 44.
- Hanna, Lelie. “*La evolución de las grandes empresas en el siglo XX. Un análisis comparativo*” *Revista de Historia Natural*, Nº10, año 1996
- La España Automóvil y Aeronáutica*, Año VI, nº 17, Madrid 15 de septiembre de 1912
- La Vie Automobile* 10º año, nº 237, París, 1910
- La Vie del Auto*. Varios números.
- Locomotion Automobile*, nº 46, 17 de noviembre de 1906.
- Los Deportes*. Año VII, distintos números de 1908.
- López de Aguilera, Carmen. “*La evolución de los mensajes publicitarios de la Hispano-Suiza*”, *Questiones Publicitarias*, Vol 1, nº 14, 2009
- Martínez Aina López, Emilio. “*El problema del suelo y la vivienda obrera en el socialismo normaliano. La perspectiva crítica de Maurice Halbwachs*”. *Scripta Nova* Vol VII, nº146, Barcelona, 2003.
- Martínez Albar, A. “*Contestación al interrogatorio para la Información sobre el plan general de ferrocarriles, por el Ingeniero Jefe de minas de la Provincia de Zaragoza*”, *Revista Minera*, XV, Madrid, 1864, pp 705 – 712
- Polo, Emilio. “*Nace la Afición*”, *Motor Clásico* nº 33, octubre de 1990.
- Polo, Emilio. “*La Pesadilla*”. “*Motor Clásico*” 34, Noviembre de 1990.
- Polo, Emilio. “*Dossier Ford T*”. *Motor Clásico* nº 165 octubre de 2001
- Ramos G. y Bengoechea S. “*La Patronal catalana y la Huelga de 1902*”. “*Historia Social*” Nº 5, 1989.
- Rochefort, Henri. “*Massacres organisés*”, “*L’Intransigeant*”, París, 23 de mayo de 1903.
- Sabaté Sort, Marcela. “*La imprenta industrial de la reforma arancelaria de 1906*”, *Revista de Historia Industrial* nº 7, 1995.
- Swarch Girón, Pedro. “*Proteccionismo y Nacionalismo en el Pensamiento de Cánovas del Castillo*”. *Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas* -- Madrid -- Año LVII, n. 82 (2004-2005), p. 335-37.

Tamames Gómez, Ramón. “*la Autarquía española y las rémoras para el crecimiento económico posterior*”. ICE. *75 Años de Política Económica Española*. Noviembre 2005

Vie au Grand Air 15 de mayo de 1909

BIBLIOGRAFÍA

Arteaga, Eguzki. “*Las relaciones laborales en Francia*”. Alicante, Editorial Club Universitario, 2010.

Badré, Paul. “*Les automobiles Hispano – Suiza*”. París, Ed Edijac, 1990.

Bogoliúbov, A. “*Un héroe español del progreso: Agustín Béthencourt*”, Madrid, Seminarios y Ediciones SA, 1973.

Cayón García, Francisco y Ortega Gutiérrez – Maturana, Pilar. “*RACE. Desde 1903 al servicio de los automovilistas*”. Ed RACE, Madrid 2003.

Ciuró, Joaquín. “*Historia del Automóvil en España*”, Barcelona, Ediciones CEAC, 1994.

de Castro Vicente, Miguel. “*Enciclopedia Ceac del Motor y del Automóvil*”. Barcelona, Ed Ceac, Segunda edición. 1969

de Cuéllar, Francisco. “*Antología de las Cortes Constituyentes, 1869 – 1870*”, Tomo III, Pamplona, Ed Analecta, 2005.

Del Arco de Izco, Javier. *Història de l’automobilisme a Catalunya*. Barcelona, Editorial Planeta, 1990.

Dulier, Jean Robert. “*La Grandiose et meurtrière course Paris – Madrid 1903*”. Clermont Ferrand, Ed Couty, (Francia) 1966.

Feliciolli, Ricardo P. “*1899 – 1999 FIAT*”. Milán. Ed Automobilia. 1999

Georgeano, Nick. “*The Beaulieu Encyclopedia of the automobile*” Vol 1, London, Fitzroy Dearborn Publishers, 2000.

Gimeno Valledor, Pablo. “*El Automóvil en España, su historia y sus marcas*”. Madrid, Ed Real Automóvil Club de España, 1993

González Calleja, Eduardo. “*La Razón de la fuerza*”. Madrid, CSIC, 1998

Herreros, Francisco y Aznar, José Luis. “*Historia del motociclismo en España*”. Ed RACC, Barcelona 1998.

Hull, Peter y Slater, Roy. “*Alfa Romeo*”, London. Ed Montagu Motor Book, 1964.

Jacobson, MAI. “*El libro de Oro del Automóvil*”. Madrid, Ed Selecciones del Reader’s Digest Iberia. 1971.

Jarrot, Charles. “*Ten Years of Motors and Motor Racing*”. Londres, Ed Grant Richards, 1996.

- Lage, Manuel. *“Los manuscritos de Domingo Anguera. Primera Crónica de la Hispano-Suiza”*. Madrid, Ed FEVA, Fundación Jorge Jove y Coruña VC., 2014.
- Lage, Manuel. *“Hispano – Suiza 1904 – 1972. Hombres, empresas, motores y aviones”*. Madrid, LID Editorial Empresarial., 2003
- Marseille, Jaques y otros autores. *“Historia Universal Larousse. La revolución rusa y la primera Guerra Mundial”*. Barcelona, Spes Editorial. 2005
- Martin Baccaglioni, Fabio. *“A 100 años de la Primera Guerra Mundial”*. Buenos Aires, Edición propia, 2014.
- Massie, Robert K. *“Peter, the Great. His Life and World”*. Nueva York, 1981
- Massuger, Louis. *“Livr e d’or de la Société française Hispano-Suiza”*. París, Draeger Frères. 1924
- Moity, Christian. *“Les Précurseurs de la Formule 1 (1895 – 1949)”*. Boulogne (Francia), ED ETAI. 2.000.
- Montero, Feliciano y Tussell, Javier. *“Historia de España. El Reinado de Alfonso XIII”*. Madrid, Ed Espasa Calpe SA. 2004.
- Montero, Feliciano y Tusell, Javier . *“Historia de España. El regeneracionismo borbónico y la crisis del parlamentarismo. (1898 – 1923)”*. Madrid. Ed España Calpe, 2004.
- Nadal, Jordi. *“El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814 – 1913”*. Barcelona, Ed Ariel, 13ª Edición, 1992.
- Núñez de Arena, M. y Tuñón de Lara, M. *“Historia del Movimiento obrero español”*. Barcelona, Ed Nova Terra. 1979.
- Polo García, Emilio. *“Alfonso XIII y el Automóvil”*. Madrid, Ed. Cie SL Dossat 2000. 1996
- Polo García, Emilio. *“Los Orígenes de una Leyenda 1899 – 1915”*, Madrid, Ed Wings & Flags, 1994.
- Polo García, Emilio. *“La Hispano-Suiza. El Vuelo de las Cigüeñas”*. Madrid, Ed Wings & Flags., 1999.
- Rigouard, Jean Pierre. *“Courses Automobiles 1900 – 1914”*. Saint Cyr Sur Loire (Francia), Ed Alan Sutton, 2005.
- Roca Maseda, Ramón. *“Los Comienzos del Automóvil”*. *“Humanismo y Automóvil”*. Madrid. Ed Fundación Luike, 1999.
- Sáez García, Miguel Ángel y otros autores, *“Aranceles e industria”*. *“El arancel de 1891 y sus repercusiones sobre el desarrollo de la industria española”*. Bilbao, Fundación BBVA, 2007.
- Sánchez Mantero, Rafael y Montero, Feliciano. *“Historia de España, Revolución y Restauración”*, Madrid, Ed. Espasa Calpe SA, 2004. Pp 357.
- Seco Serrano, Carlos. *“La España de Alfonso XIII”*. Madrid, Ed Espasa Calpe SA, 2002
- Smith, Angel. *“Red Barcelona: Social Protesta and labour mobilitation in the twentieth*

century”. Londres, Ed Routledge, 2002.

Soto Carmona, Álvaro. “*El trabajo industrial en la España contemporánea. 1874 – 1936*”. Barcelona, *Antrophos*, 1989.

Stevenson, David. “Historia de la Primera Guerra Mundial” Barcelona. Ed. Debate. 2014.

Swarch, A.J. y Friedman, M. “*El Pánico de 1907 y la Reforma bancaria posterior*”. *La nueva historia económica: lecturas seleccionadas* / coor por Peter Temin . Madrid, Alianza Editorial, 1984.

Tortella Casares, Gabriel. “*La Evolución del sistema financiero español de 1856 a 1868*”, en *Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*. Madrid, Tecnos, 1970.

Tortella Casares, Gabriel. “*Los orígenes del capitalismo en España, banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*”. Madrid, Tecnos, 1982.

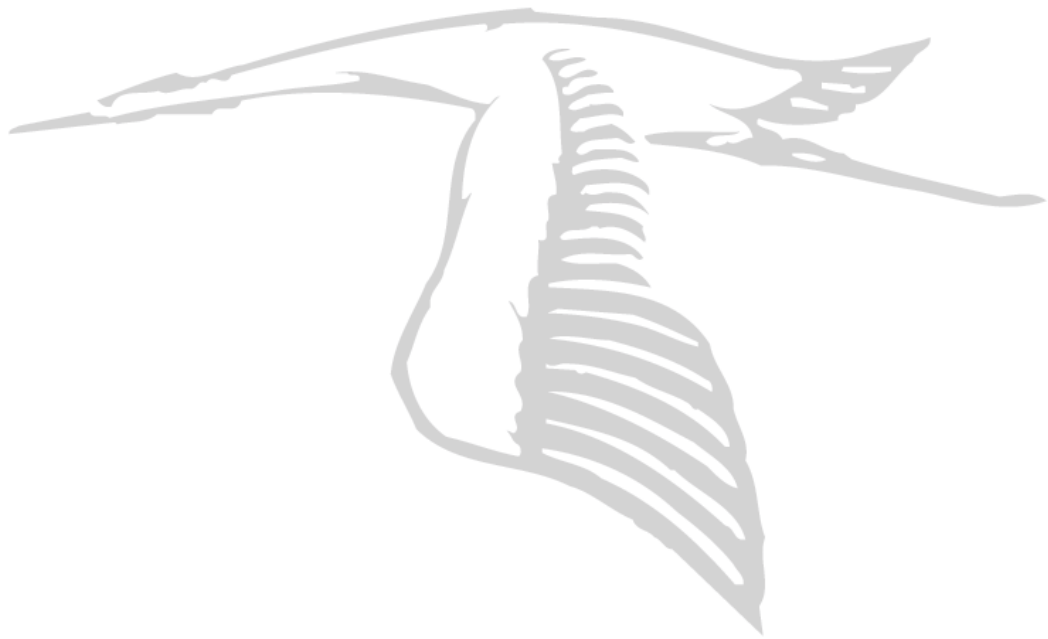
Tuchman, Barbara W. “*Los cañones de agosto*”. Barcelona. Ed RBA, 2006.

Verdelet, Richard. “*BMW Motos*”. París. Ed EPA, 1995.

Viejo Canalejas, Marcelino. “*El Taller de Ícaro. Historia de la Hispano Aviación, 1917 – 1972*”. Sevilla, Fundación El Monte, 2001.

Villar, Pierre. “*La Catalogne dans l’Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*”. Paris, Ed Flammarion, 1977.

Walton, Gary M. y Rockoff, Hugh. “History of the American Economy” Boston, Massachusetts. Cengage Learning, 11 edition, 2009.



ANEXOS

ANEXO I.

REGLAMENTO DE LA COPA DE CATALUÑA

Artículo 1º: Con el nombre de Copa Catalunya se instituye una carrera para automóviles (voiturettes) que este año se correrá el 28 de Mayo próximo. Esta carrera se regirá por el Reglamento general de carreras adoptado por el “Real Automóvil Club de España”

Artículo 2º: Para poseer en definitiva la Copa, será menester que un mismo conductor la gane dos veces; más si transcurren tres años a partir del presente, sin que vuelva a tener lugar esta carrera, quedará de propiedad del que la posea

Si se corriera dos ó más veces y fuera ganada por distintos conductores, transcurridos tres años a partir de de la fecha en que se hubiere corrido por última vez, quedará la Copa en poder del que la hubiese ganado últimamente.

- a) *La Copa se adjudicará al conductor del coche que gane la cartera con las prevenciones señaladas en los párrafos anteriores y, hasta que tenga derecho a su posesión, quedará depositada en la forma y lugar que sus donantes determinen.*

Artículo 3º: Para que los coches puedan inscribirse en esta prueba, deberán llenar las siguientes condiciones:

Motores monocilíndricos

Diámetro (alesage) 100 m/m

Peso mínimo, vacíos. 500 kgs

Motores bicilíndricos

Diámetro (alesage). 80 m/m

Peso mínimo, vacíos. 600 kgs

Motores cuatricilíndricos

Diámetro (alesage). 65 m/m

Peso mínimo, vacíos 650 kgs

Para los motores de otro número de cilindros que los indicados la Comisión decidirá sobre las dimensiones del alesage a imponer.

En la medida del diámetro del cilindro, se tendrá cierta tolerancia, concediéndose hasta cinco décimas de milímetro al alesage, en los coches de cuatro cilindros, siete

décimas de milímetro en los de dos cilindros y un milímetro en los monocilíndricos. Los pesos mínimos indicados , se entienden sin aceite, agua ni bencina (salvo el aceite de los cárter) y con caja de dos asientos. El jurado queda facultado para decidir sobre la admisión de las carrocerías.

*Se prohíbe todo agente de oxidación que no sea el aire atmosférico.*²⁸⁵

b) *En caso de averías durante la carrera, estas deberán ser arregladas precisamente por los ocupantes del coche, pero podrán proporcionárseles cuantos elementos necesiten para remediarlas, únicamente en los puntos que se fijarán oportunamente.*

Los interesados, a voluntad, podrán o no usar guardabarros y estribos, pero todos los coches deberán ser de cuatro ruedas y estar perfectamente suspendidos. Deberán además llenar los requisitos siguientes:

- a) *Distancia mínima entre ejes, 2 metros (dos metros)*
- b) *Todos los coches han de tener una marcha atrás accionada por el motor*
- c) *Llevarán tubo de escape, colocado atrás, horizontalmente y en tal forma que no levante torbellinos de polvo*
- d) *Se autoriza el empleo de llantas amovibles o desmontables*

Artículo 4º: La “Copa Catalunya” se disputará en un circuito cerrado y en una distancia de 250 km aproximadamente.

Caso de que el número de concurrentes fuera superior a 30, se correrían, el día anterior al señalado para la prueba, dos eliminatorias de 112 km cada una, quedando clasificados para la final los 15 primeros coches

El circuito adoptado se indicará a los interesados en el plazo más breve posible.

Artículo 5º: Si hubiere lugar a dos reuniones de carreras, como si es una sola, se pondrá a disposición de los concurrentes, a título gratuito, un local cerrado y rigurosamente custodiado, en el cual vienen obligados a depositar sus coches con la debida anterioridad, que oportunamente será fijada.

Artículo 6º: Durante la prueba, sólo el conductor inscrito, de los ocupantes del coche, podrá llevar el volante de dirección. En caso de fuerza mayor, el mecánico podrá coger el volante sin abandonar su sitio.

Artículo 7º: Los concurrentes deberán presentarse en el lugar, día y hora que para cada uno les será indicado con precisión.

Cada coche será examinado y pesado por el Jurado, debiendo presentarse a aquel una declaración inscrita y firmada por el constructor en la cual se especificará el diámetro (alesage) del ó de los cilindros del coche. La falsa declaración en este particular (teniendo en cuenta la tolerancia de que trata el art 3º) será castigada con inhabilitación para tomar parte en la prueba y multa de 2.500 pesetas, cuya sanción se pedirá al “Real Automóvil Club de España”, destinándose la mitad a los gastos de organización y el resto

²⁸⁵ El Reglamento completo se ha incorporado en el Anexo 1.

a la Caja del Montepío de San Cristóbal, de esta Ciudad.

Artículo 8º: Queda prohibido que los coches ostenten ningún reclamo.

Artículo 9º: En la trasera, lados y delantera del coche, se pintará en cifras muy visibles el número que por suerte corresponda a cada concurrente.

Artículo 10º: Las inscripciones deberán dirigirse al Sr Tesorero (Dormitorio de S. Francisco 5, Despacho) acompañadas de un derecho de 125 pesetas hasta el 1º de Mayo próximo. A partir de esta fecha, también se admitirán hasta el día 15, pero con un derecho de inscripción doble, o sean 250 pesetas.

Este derecho comprende el seguro contra incendios en el local cerrado.

No se admitirá ninguna inscripción de marca o conductor que esté descalificado por las Asociaciones con poder para ello.

En la inscripción se hará constar: la marca del coche, el nombre del conductor, el número de su permiso de conducir y el del reconocimiento del coche por el servicio de Obras Públicas.

Artículo 11. Todas las dudas y reclamaciones que puedan que puedan surgir serán sometidas por escrito a la decisión del Jurado

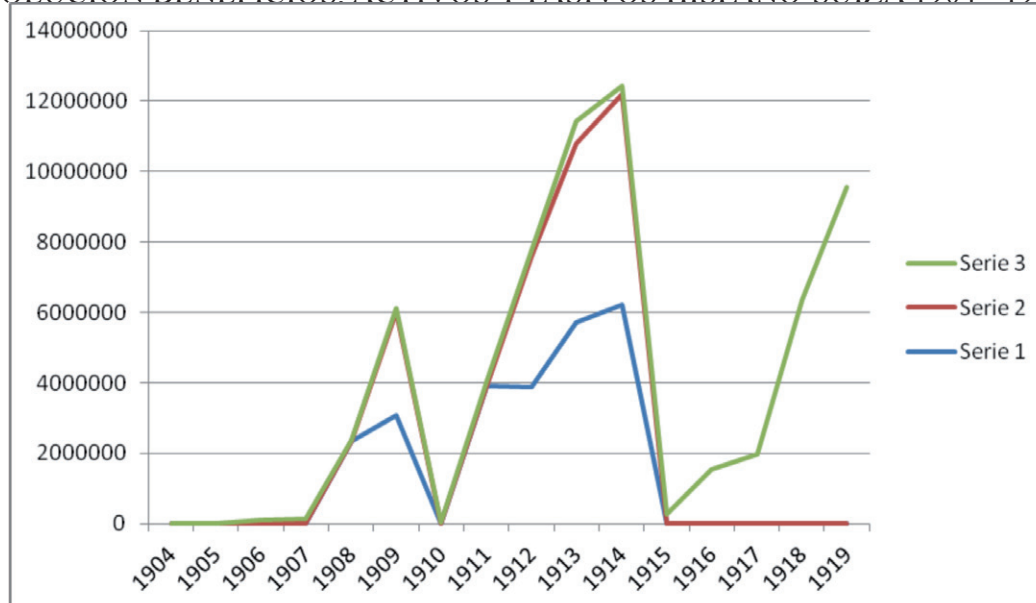
De esta decisión podrá apelarse antes de las 24 horas, por escrito y previo depósito de 150 pesetas (que serán devueltas si la reclamación es fundada) ante el "Real Automóvil Club de España", que en último término resolverá.

En ningún caso se podrá apelar a los Tribunales, de cualquier clase que sean.

Si con motivo de una reclamación se hiciera reclamo, ipso facto será rechazada y las 150 pesetas no serán reembolsadas.

ANEXO II GRAFICOS.

EVOLUCIÓN BENEFICIOS. ACTIVOS Y PASIVOS HISPANO-SUIZA 1904 - 1919

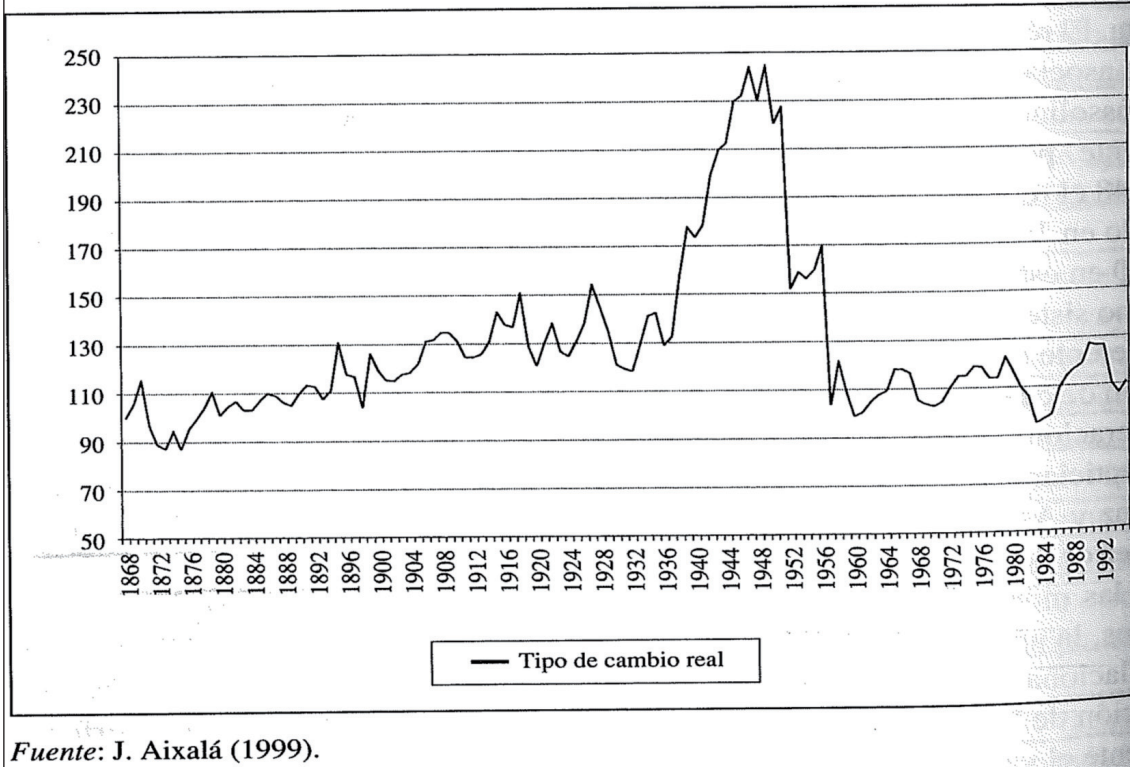


CUADRO 11.7. Distribución del PIB por sectores de actividad (en %), 1850-1990

<i>Años</i>	<i>Primario</i>	<i>Secundario</i>	<i>Terciario</i>
1850	42,0	15,5	42,5
1860	39,6	21,2	39,2
1870	43,5	16,0	40,5
1880	42,6	20,5	36,9
1890	38,1	23,0	39,0
1900	33,4	28,1	38,6
1910	33,4	27,5	39,1
1920	36,8	25,9	37,3
1930	25,5	35,3	39,2
1940	32,7	23,4	44,0
1950	30,7	26,9	42,4
1960	23,6	34,8	41,6
1970	11,9	36,9	51,2
1980	6,9	38,0	55,1
1990	4,4	36,8	58,9

Fuente: L. Prados de la Escosura (1995).

GRÁFICO 6.7. Tipo de cambio real de la peseta, 1868-1995 (1868 = 100)



Fuente: J. Aixalá (1999).

Los automóviles en Francia

Con arreglo á las últimas estadísticas establecidas por el Ministerio de Hacienda de Francia, circulan actualmente por la vecina República 76.711 automóviles pertenecientes á particulares y 12.414 dedicados al servicio de alquiler, ó sea, en junto, 89.125 vehículos.

Si se compara esta cifra de 76.711 coches á la de años anteriores, se puede comprobar que el desarrollo del automóvil prosigue en Francia de un modo progresivo y regular.

He aquí el número de automóviles declarados desde 1899:

1899.....	1.672
1900.....	2.897
1901.....	5.386
1902.....	9.207
1903.....	12.984
1904.....	17.107
1905.....	21.543
1906.....	26.262
1907.....	31.286
1908.....	37.286
1909.....	44.769
1910.....	53.669
1911.....	64.209
1912.....	76.711

El valor aproximado de los automóviles que circulan por Francia se calcula en unos 650 millones de francos.

ESPAÑA AUTOMÓVIL

LOS HISPANO-SUIZA

VENDIDOS POR LA REPRESENTACIÓN DE MADRID EN EL AÑO 1912

MOTOR	NOMBRES	COCHES
30/40.....	S. M. el Rey.....	Turismo.
30/40.....	S. M. la Reina D. ^a María Cristina.....	Idem.
30/40.....	S. A. la Infanta D. ^a Isabel.....	Idem.
12/15.....	S. A. el Infante D. Carlos.....	Idem.
15/20.....	S. A. el Infante D. Alfonso.....	Idem.
15/20.....	D. Leopoldo Robles.....	Idem.
30/40.....	D. Teodoro Alonso Rodríguez.....	Idem.
30/40.....	Centro Electrotécnico.....	Idem.
15/20.....	Excmo. Sr. Marqués de Canillejas.....	Idem.
12/15.....	D. Enrique Esperabé.....	Idem.
45 Alfonso XIII.....	Sr. D. Luis Figueroa y Alonso Martínez.....	Idem.
12/15.....	D. Vicente Álvarez del Manzano.....	Idem.
15/20.....	D. Rafael Fernández.....	Idem.
45 Alfonso XIII.....	Excmo. Sr. Marqués de la Torrecilla.....	Idem.
30/40.....	D. José Amézola.....	Omnibus.
15/20.....	D. Fernando Pintueles.....	Turismo.
12/15.....	D. Ildefonso Reyes.....	Idem.
15/20.....	D. Eladio Illera.....	Idem.
12/15.....	Sres. Trigo, Hermanos.....	Idem.
30/40.....	D. Ladislao Amézola.....	Idem.
15/20.....	D. Carlos Durán de los Ríos.....	Idem.
30/40.....	Excmo. Sra. Marquesa viuda de Monistrol.....	Idem.
15/20.....	D. Alfredo Lamadrid.....	Idem.
15/20.....	D. Alfonso Aparicio.....	Omnibus.
15/20.....	D. Enrique Caranga.....	Turismo.
15/20.....	Excmo. Sr. Marqués de Castellar.....	Idem.
12/15.....	D. José del Rosal.....	Idem.
12/15.....	D. Lorenzo Abascal.....	Idem.
12/15.....	D. Ulpiano Cuervo.....	Idem.
12/15.....	Sres. Trigo, Hermanos.....	Idem.
45 Alfonso XIII.....	Sr. Conde de Torrepalau.....	Idem.
12/15.....	D. Manuel Aguirre Aurich.....	Idem.
45 Alfonso XIII.....	D. Juan Muñoz Trueba.....	Idem.
45 Alfonso XIII.....	D. Francisco R. Avial.....	Idem.
45 Alfonso XIII.....	D. Fernando Torres.....	Idem.
15/20.....	Sr. Conde de la Real Piedad.....	Idem.
15/20.....	D. Gastó Aragón.....	Idem.
30/40.....	D. Mariano Rojas.....	Idem.
15/20.....	D. Juan Vias Ochoteco.....	Idem.
15/20.....	D. Francisco Cosmen.....	Omnibus.
15/20.....	D. Jacobo Eliceagaray.....	Turismo.
12/15.....	Hermanos Labourdette.....	Idem.
15/20.....	D. Juan Fernández Villalte.....	Idem.
15/20.....	D. ^a Marcela Alvarez.....	Idem.
15/20.....	Excmo. Sr. D. Julián González Parrado.....	Idem.
40/50.....	Comisión de Experiencias de Artillería.....	Cañón.
15/20.....	Dirección general de Policía.....	Turismo.
15/20.....	D. Lucas Sáez.....	Idem.
30/40.....	Excmo. Sr. Duque de la Seo de Urgel.....	Idem.
15/20.....	Sr. D. Juan Cruz Zarcundegui.....	Idem.
12/15.....	D. Luis de Zúñiga.....	Idem.
15/20.....	D. Pedro Cáceres.....	Idem.
12/15.....	D. Francisco Sancho.....	Idem.
30/40.....	Parque central de Intendencia.....	(Seis camiones.)
15/20.....	Excmo. Sr. Duque de Bivona.....	(Cinco idem.)
15/20.....	Excmo. Sr. Duque de Bivona.....	Turismo.

Comercio exterior automovilista español.						
Importación y exportación de artículos de automovilismo y aeronáutica durante el primer semestre de 1917, y comparación con el mismo en los años 1916 y 1915.						
IMPORTACIÓN		1917		1916		1915
		Cantidad	Valor Ptas.	Cantidad	Valor Ptas.	Cantidad
Carrnajes y automóviles abiertos, con o sin motor..	Kg.	701 963		271 349		172 491
	Unidad.	662	3 274 380	277	1 297 385	199
Id. id. cerrados id. id.	Kg.	116 811	664 686	40 742	222 412	50 680
	Unidad.	95		80		41
Camiones y carros movidos por vapor.....	Kg.	19 785	18 994	12 481	11 934	26 166
Los demás camiones y carros automáticos.....	Kg.	41 617	53 270	47 888	61 233	4 460
Armaduras para carruajes de caminos ordinarios, hasta 1 000 Kilogramos.....	Kg.	16 687	54 233	35 455	115 511	84 066
Dichas de más d. 1 000 Kg.....	Kg.	29 742	96 662	11 183	36 344	26 273
Velocípedos, licietas y motocicletas.....	Kg.	108 081	1 405 053	51 455	668 954	64 239
Goma en bandajes macizos con armaduras metálicas.	Kg.	77 196	494 055	74 476	476 646	93 691
Goma en cubiertas y cámaras de aire para ruedas de carruajes.....	Kg.	264 923	5 165 928	206 891	4 034 376	107 680
Gasolina.....	Kg.	1 891	605	413	132	37 289
Petróleos y aceites minerales que dejen por la destilación a 300.º entre 20 y 80 0/0 de residuos.....	Kg.	17 159 204	3 775 024	16 906 058	3 719 333	16 114 090
Oleonaftas, aceites lubricantes minerales y vaselinas	Kg.	4 254 667	1 829 506	4 046 793	1 740 121	5 398 539
Globos aerostáticos y aeroplanos.....	Unidad.	—	—	5	26 650	1
EXPORTACIÓN						
Automóviles.....	Unidad.	33	198 000	10	60 000	22

automobiles ou si vous me donnez la licence d'achat et l'assurance que je signale, etc.

C. Bergeret. — J'ai comme une idée que la loi ne permettrait de donner mon opinion, si elle n'était pas faite, rien à alléguer. Pour ce qui est de dire que j'avais renoncé aux papillons

de M. Bergeret. Vite ! que ce dernier veuille bien me rassurer en me disant si ses enveloppes de 315 x 165 ont bien toujours le même diamètre intérieur. La jante de 105 a quelques pécadilles sur la courbure. — J'ai comme une idée que la loi ne permettrait de donner mon opinion, si elle n'était pas faite, rien à alléguer. Pour ce qui est de dire que j'avais renoncé aux papillons

Ce qu'on dit...

... est décidée. A partir de l'an prochain, les prix des voitures de toutes les grandes marques d'automobiles dépendront pour le châssis seul, sans pneumatiques, de nos grandes nations, si je déris. Une cependant fait exception, c'est la nation Française.

L'ordre d'importance des cinq grands pays producteurs est, au point de vue du nombre des automobiles en circulation, le suivant :

1. Etats-Unis.
2. Angleterre.
3. Allemagne.
4. France.
5. Italie.

L'Allemagne nous a ravi, de peu, la première place depuis le 30 juin 1910 (date du recensement semestriel). Il y a trois ans, nous étions les premiers. Au classement précédent, comparé celui-ci, obtenu d'après les pourcentages dans chaque pays sur la production totale de châssis d'une puissance nominale inférieure à 12 chevaux :

1. Etats-Unis . . . 78 0 0
2. Angleterre . . . 42 0 0
3. Allemagne . . . 56 0 0
4. France . . . 41 0 0
5. Italie . . . 38 0 0

C'est le même ordre : voici déjà une course mise en évidence.

1903	12.984
1904	17.107
1905	21.524
1906	26.262
1907	31.286
1908	37.586
1909	42.143
1910	46.114

Pour l'Angleterre (Grande-Bretagne et Irlande réunies) nous n'avons de documents sérieux qu'à partir de 1902.

Progression des Automobiles en Angleterre.

Années	Nombre de voitures
1902	3.241
1903	9.674
1904	12.611
1905	16.384
1906	25.944
1907	40.641
1908	49.942
1909	60.037
1910	84.811

Ces chiffres ne font pas entrer en ligne de compte les

Le fait de sécurité des pneumatiques.

Villes principales de la production automobile américaine en 1910

LOCALITES	Nombre de voitures	Valeur en dollars
Detroit, Mich.	90.246	\$115.130.000
Flint, Mich.	41.000	54.800.000
Delaunay, Ind.	32.300	42.335.000
Cleveland, Ohio	22.200	27.000.000
Tarrytown, N. Y.	20.000	25.000.000
Lansing, Mich.	20.000	25.000.000
Racine, Wis.	12.520	19.000.000
Buffalo, N. Y.	5.600	8.050.000
Moline, Ill.	5.500	26.485.000
St. Louis, Mo.	4.100	7.375.000
Dayton, Ohio	3.550	9.800.000
Pontiac, Mich.	3.800	9.700.000
Jackson, Mich.	3.800	5.345.000
York, Pa.	3.500	6.125.000
Des Moines, Iowa	3.100	7.800.000
Streator, Ill.	2.750	3.500.000
Kenosha, Wis.	2.500	4.100.000
Chicago, Ill.	2.500	4.725.000
Springfield, Mass.	2.100	5.755.000

L'Industrie Automobile à travers le monde

Il y a bien peu d'exemples qu'une industrie ait accusé une progression aussi rapide que celle de la locomotion automobile. Cette proposition est universellement admise : mais il n'est sans doute pas indifférent d'évaluer la rapidité avec laquelle l'automobile s'est, si j'ose dire, vulgarisée.

Nous prendrons dans ce but les quatre pays les plus importants qui sont : la France, l'Angleterre, les Etats-Unis d'Amérique et l'Allemagne. Pendant de longues années, exactement jusqu'en 1906, la France a conservé le premier rang. Elle l'a perdu aujourd'hui et nous pourrions sans doute, chemin faisant, en retrouver la raison.

Les données bien pures aux lecteurs de la « Vie Automobile », mais il va falloir que jeter un regard aujourd'hui la lecture de statistiques. Dans tous les tableaux qui vont suivre, le nombre de voitures indiquées pour chaque année est celui qui était réellement construit au 1^{er} janvier de cette année. Pour la France, nous disposons de documents sérieux depuis le début de 1899, c'est-à-dire depuis onze ans.

Années	Nombre de voitures
1903	12.984
1904	17.107
1905	21.524
1906	26.262
1907	31.286
1908	37.586
1909	42.143
1910	46.114

Pour l'Angleterre (Grande-Bretagne et Irlande réunies) nous n'avons de documents sérieux qu'à partir de 1902.

Années	Nombre de voitures
1902	3.241
1903	9.674
1904	12.611
1905	16.384
1906	25.944
1907	40.641
1908	49.942
1909	60.037
1910	84.811

Ces chiffres ne font pas entrer en ligne de compte les motocyclettes (73.000 environ), les véhicules industriels (15.181) et les voitures destinées aux transports en commun (8.752). Ils montrent en passant avec quelle rapidité les Anglais ont étendu les applications utilitaires du moteur à explosion : en même temps, nos lecteurs

Années	Nombre de voitures
1899	1.672
1900	2.997
1901	3.386
1902	9.207

* Tous les articles dont le titre est suivi d'un astérisque sont relatifs à des questions que nos abonnés nous ont demandé de traiter.

voient combien, à l'inverse de ce qui fut constaté chez nous, la motocyclette est demeurée en faveur chez nos voisins d'Outre-Manche. Ceci tient à ce qu'ils ont tous jours ignoré le moteur à deux roues équipé d'un moteur de 6 à 15 chevaux, dangereux bolide. Leur type normal de moto est muni d'un moteur de 2 chevaux : il est équipé avec un sens remarquable de confort et son heureux possesseur n'ambitionne pas des moyennes supérieures à 25 ou des maximums supérieurs à 40.

Les Etats-Unis nous fourniront des constatations parallèles.

Progression des Automobiles aux Etats-Unis.

Années	Nombre de voitures
1903	4.038
1904	6.351
1905	9.874
1906	17.042
1907	39.131
1908	57.363
1909	79.652
1910	130.000

Nous ne comprenons pas dans ce dernier chiffre 150.000 motocyclettes environ et plus de 35.000 véhicules utilitaires.

Les chiffres relevés en Allemagne apparaissent bien minimes à côté de ceux-là. Donnons-les à titre de comparaison.

Progression des Automobiles en Allemagne.

Années	Nombre de voitures
1904	2.214
1905	3.027
1906	3.941
1907	4.637
1908	5.218
1909	6.311
1910	8.414

Et cependant, la Confédération germanique compte 39 usines entièrement consacrées à la production automobile, 39 usines qui emploient près de 42.000 ouvriers.

10^e ANNÉE. — N° 427. Samedi 12 Février 1910

LA VIE AUTOMOBILE

REDACTION ET ADMINISTRATION : 7-45, QUAI DES GRANDS AUGUSTINS, PARIS - VI

M. DUNOYER, E. FINAT, EDITEURS A PARIS

CHARLES FAROUX
REDACTEUR EN CHEF

SOMMAIRE

La Vie Automobile, — Les Etats-Unis, — L'Allemagne, — L'Angleterre, — La France, — Les voitures destinées aux transports en commun, — Les motocyclettes, — Les véhicules industriels, — Les applications utilitaires du moteur à explosion, — Les statistiques, — Les questions.

ABONNEMENTS

Paris 100 francs, — Province 120 francs, — Etranger 150 francs, — Indes 200 francs, — Japon 250 francs, — Chine 300 francs, — Australie 350 francs, — Afrique du Nord 400 francs, — Amérique du Sud 450 francs, — Océanie 500 francs.

L'Industrie Automobile à travers le monde

Il y a bien peu d'exemples qu'une industrie ait accusé une progression aussi rapide que celle de la locomotion automobile. Cette proposition est universellement admise : mais il n'est sans doute pas indifférent d'évaluer la rapidité avec laquelle l'automobile s'est, si j'ose dire, vulgarisée.

Nous prendrons dans ce but les quatre pays les plus importants qui sont : la France, l'Angleterre, les Etats-Unis d'Amérique et l'Allemagne. Pendant de longues années, exactement jusqu'en 1906, la France a conservé le premier rang. Elle l'a perdu aujourd'hui et nous pourrions sans doute, chemin faisant, en retrouver la raison.

Les données bien pures aux lecteurs de la « Vie Automobile », mais il va falloir que jeter un regard aujourd'hui la lecture de statistiques. Dans tous les tableaux qui vont suivre, le nombre de voitures indiquées pour chaque année est celui qui était réellement construit au 1^{er} janvier de cette année. Pour la France, nous disposons de documents sérieux depuis le début de 1899, c'est-à-dire depuis onze ans.

Années	Nombre de voitures
1903	12.984
1904	17.107
1905	21.524
1906	26.262
1907	31.286
1908	37.586
1909	42.143
1910	46.114

Pour l'Angleterre (Grande-Bretagne et Irlande réunies) nous n'avons de documents sérieux qu'à partir de 1902.

Années	Nombre de voitures
1902	3.241
1903	9.674
1904	12.611
1905	16.384
1906	25.944
1907	40.641
1908	49.942
1909	60.037
1910	84.811

Ces chiffres ne font pas entrer en ligne de compte les motocyclettes (73.000 environ), les véhicules industriels (15.181) et les voitures destinées aux transports en commun (8.752). Ils montrent en passant avec quelle rapidité les Anglais ont étendu les applications utilitaires du moteur à explosion : en même temps, nos lecteurs

ANEXO III

Modelos de automóviles Hispano-Suiza construidos entre 1904 y 1919

MODELO	UNIDADES CONSTRUIDAS	PERIODO DE FABRICACIÓN
14 HP	14	1904 - 1908
20 HP	116	1905 - 1907
40 HP	32	1906 - 1907
12-15 HP	159 ²⁸⁶	1908 - 1913
60-75 HP	8	1907 - 1908
20-30 HP	60	1908 - 1909
30-40 HP	1	1908
40-50 HP	30	1908 - 1910
15-20 HP (Intensivo)	512 ²⁸⁷	1910- 1914
20-30 HP (Intensivo)	12	1910
30-40 HP (Intensivo)	146 ²⁸⁸	1910- 1914
45 Cr Alfonso XIII	63 ²⁸⁹	1910-1914
35 Cr Copa de Cataluña	9	1909 - 1910
Tipo 21	1	1913
Tipo 22	1	1913
Tipo 23	1	1913
Tipo 20	15	1913
Tipo 24	447 ²⁹⁰	1914 - 1922
Tipo 26	56	1914 - 1915
Tipo 27	15*	1914
16 HP (Motor Tipo 30)	764 ²⁹¹	1915 -1924
30 HP "España" Motor Tipo 32	420 ²⁹²	1915-1924
H6		

²⁸⁶ Unidades construidas en Barcelona, más dos series de 25 unidades en París. Es seguro que en la capital gala se fabricaron más series, aunque no se ha podido averiguar cuantas exactamente.

²⁸⁷ Cálculo estimativo, porque faltan las cifras de al menos tres series construidas en Francia

²⁸⁸ Idem

²⁸⁹ Idem

²⁹⁰ Idem

²⁹¹ Cálculo estimativo en función de las notas de pruebas de motores de las distintas series

²⁹² Idem

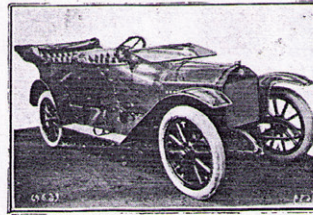
Características y precios para 1912 de los automóviles que tienen representación en España

Aunque á fin del año pasado hemos publicado un resumen de las características y precios de todos los tipos de las marcas de automóviles presentadas en el Salón Olympia, de Londres, hemos creído que sería interesante ofrecer á nuestros lectores una relación más detallada de los coches que tienen representación en nuestro país.

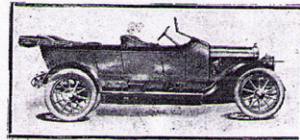
He aquí la lista por orden alfabético:

Aries.	Tipos de 8, 10, 12, 14 y 20 HP.				Marca francesa.		
<i>Dimensiones y número de cilindros:</i>	8 HP.	10 HP.	12 HP.	14 HP.	20 HP.	12 HP. 6 cil.	14 HP. 6 cil.
8-10 HP (4 cilindros)... 60 × 100 mm.							
10-12 HP (4 —)... 65 × 100 —							
12-16 HP (4 —)... 75 × 140 —							
14-18 HP (4 —)... 84 × 130 —							
20-30 HP (4 —)... 105 × 160 —							
12-16 HP (6 —)... 60 × 100 —							
14-18 HP (6 —)... 75 × 120 —							
<i>Engrase.</i> —Por presión.							
<i>Refrigeración.</i> —Por bomba.							
<i>Transmisión.</i> —Por cardan.							
Neumáticos.....	710 90	710 90	815 105	815 105	880 120	810 90	815 105
Velocidades.....	3	3	3 4	3 4	4	3	4
Espacio para la carrocería.....	2,20	2,20	2,30 2,40	2,15 2,40	2,40 2,60	2,40	2,20 2,40 2,60
Precio en francos del bastidor en fábrica	4.900	5.750	6.900 7.500	8.450 8.900	12.000	7.900	9.900
Representación española: Sres. Redondo. Lagasca, 57, Madrid.							

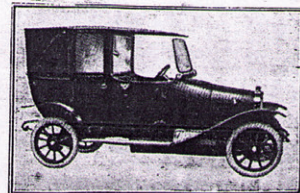
Benz.	Tipos 8, 12, 16, 36 y 40 HP.					Marca alemana.									
<i>Tipo nuevo.</i> —8 HP.						8 HP.	12 HP.	16 HP.	36 HP.	40 HP.					
<i>Dimensiones y número de cilindros:</i>															
8-18 HP (4 cilindros)... 72 × 120 mm.															
12 HP (4 —)... 80 × 130 —															
16 HP (4 —)... 90 × 140 —															
36 HP (4 —)... 120 × 144 —															
40 HP (4 —)... 125 × 150 —															
<i>Engrase.</i> —Por presión.															
<i>Refrigeración.</i> —Por termosifón en los modelos 8 y 12 HP.															
<i>Carburador.</i> —Benz.															
<i>Encendido.</i> —Por magneto alta tensión.															
<i>Transmisión.</i> —Por cardan.															
						810 90	820 120	830 120	880 120	880 120					
						4	4	4	4	4					
						700	800	750 850	1.150	1.225					
						2,49	2,63	2,49 2,69	2,79	2,79					
						7.750	10.000	13.750 15.000	18.750	20.500					
						Enrique Traumann. Barquillo, 3 dup.º									



Berliet.	Tipos 12, 15, 22 y 40 HP.				Marca francesa.			
<i>Dimensiones y número de cilindros:</i>	12 HP.	15 HP.	22 HP.	40 HP.	12 HP.	15 HP.	22 HP.	40 HP.
12 HP (4 cilindros)... 70 × 100 mm.								
15 HP (4 —)... 80 × 100 —								
22-25 HP (4 —)... 100 × 140 —								
40 HP (4 —)... 120 × 140 —								
<i>Engrase.</i> —Por presión.								
<i>Refrigeración.</i> —Por termosifón los 12 y 22 HP. Bomba los otros modelos.								
<i>Carburador.</i> —Berliet.								
<i>Encendido.</i> —Por alta tensión.								
<i>Transmisión.</i> —Por cardan.								
					760 90	810 ligero. 815 pesado. 105 cv.º	820 120	880 120
					4	4	4	4
					600	850 830 900	980 1.000	1.200 1.250
					2,46	2,44 2,51 2,56	2,51 2,69	2,56 2,71
					6.250	7.500 ligero. 8.500 pesado. 8.500 cv.º	10.500 10.500	14.500 14.500
					Representación española: D. Francisco Lozano. Paseo de la Castellana, 6 tripl.º, Madrid.			



Colibrí.	Tipo 15 HP.	Marca alemana.
<i>Dimensiones y número de cilindros:</i>		
15 HP (4 cilindros)... 64 × 120 mm.		
<i>Engrase.</i> —Por presión.		
<i>Refrigeración.</i> —Por termosifón.		
<i>Carburador.</i> —Colibrí, automático.		
<i>Encendido.</i> —Magneto de alta tensión.		
<i>Transmisión.</i> —Por cardan.		
		700 85 90
		Precio en pesetas del bastidor en Madrid..... 7.000
		Precio en pesetas del coche completo en Madrid..... 8.000 torpedó. 8.750 faeton torpedó. 10.000 coupé. 12.000 landaulet.
		Almirante, 10, Madrid. (Se continuará.)



ANEXO V



ESPAÑA AUTOMÓVIL Y AERONÁUTICA

REVISTA QUINCENAL ILUSTRADA DE LOCOMOCIÓN

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB, DEL REAL AERO-CLUB
DE ESPAÑA Y DEL CLUB ALPINO ESPAÑOL

AÑO VI. ° ° ° NÚM. 17.

Madrid, 15 septiembre de 1912.

PRECIO DE SUSCRIPCIÓN

España: Un año.....	12	pesetas.
— Seis meses.....	6,50	—
Extranjero: Un año.....	20	—

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Plaza de Isabel II, 5.-MADRID

Teléfono 1.454.

AGENCIA EN BARCELONA

Casa editorial Araluce.

Calle de Bailén, núm. 107.

AGENCIA EN BUENOS AIRES

Rafael Ruiz López.

Jujoy, núm. 917.

«Quien trabaja por acortar las distancias entre los pueblos, labora por la causa de la civilización.»

SPENCER.

SUMARIO.—Protesta contra el arbitrio especial sobre circulación de automóviles acordado por la Diputación provincial de Barcelona.—Concurso de vehículos industriales organizado por el Ministerio de la Guerra francés, por José M. Sarraniego.—El mitin de hidroaeroplanos de Saint-Malo.—Los camiones Renault del concurso de *poils-lourds*.—Los consejos de Bosch: El engrase de las magnetas (continuación), por Bosch.—Variedades.—Consejos de Michelin, por Michelin.

PROTESTA

contra el arbitrio especial sobre circulación de automóviles por carreteras provinciales y caminos vecinales á cargo de la Diputación provincial de Barcelona.

La Diputación provincial de Barcelona, cuyo primordial deber debe ser el de fomentar la riqueza de esta provincia administrando los intereses que le están confiados y demostrando poseer un concepto de la equidad á la altura de los pueblos que consagran el principio de igualdad ante la ley, ha tenido el desacierto de incluir en sus presupuestos de ingresos para 1912 un arbitrio especial sobre circulación de automóviles por carreteras provinciales y caminos vecinales á su cargo.

En 10 de diciembre de 1911 fué autorizado por Real orden el presupuesto vigente, en que la Diputación incluía el mencionado arbitrio especial.

Fundándose en la fuerza legal de esta Real orden, pretende la Diputación provincial atropellar los derechos del automovilismo, sin tener en cuenta que los preceptos de su ley fundamental (la ley Provincial) están en oposición con los procedimientos puestos en práctica por la Diputación al establecer el original arbitrio, y, por tanto, la Real orden de 10 de diciembre puede ser aclarada una vez el proceder de la Diputación obligue á los perjudicados á pedir justicia al Poder ejecutivo del Estado.

El artículo 119 de la ley Provincial autoriza á las Diputaciones á establecer arbitrios sobre los servicios que ejecuten; y, como es evidente, no puede suponer la ley que estos arbitrios puedan ser reclamados *sólo á una parte de los que utilicen dichos servicios*.

Las carreteras que la Diputación tie-

ne á su cargo son transitadas por carros, diligencias y coches, que las deterioran; estos carros, todos de dos ruedas, cargados muy á menudo con pesos prohibidos á los carros de dos ruedas en la mayor parte de los países que conocen la forma de defender sus intereses, arruinan los firmes escandalosamente, sin que la Diputación se haya preocupado nunca de hacer cumplir las disposiciones vigentes relativas al ancho de las llantas, que actúan como arados sobre el firme de sus carreteras. Por otra parte, la Diputación no se ha preocupado de introducir en sus carreteras ninguna de las modificaciones que el nuevo sistema de locomoción requiere: los *cániveaux* subsisten en sus carreteras, el firme en nada ha mejorado, la grava sigue amontonada, impidiendo el paso por la calzada, ninguna curva se ha ensanchado, ni se ha colocado señal alguna que advierta la proximidad de algún accidente peligroso á los automóviles.

A cambio de todo ello, la Diputación pretende exigir *sólo á los automóviles un arbitrio especial sobre circulación por sus carreteras*, arbitrio que podría ser menos injusto si todo vehículo que las utilizara lo satisficiera; pero así entendido, no puede interpretarse de otra manera que como una traba injusta é intolerable, que ni el automovilismo provincial y nacional ni el internacional pueden tolerar.

Adviértase que la injusta medida de la Diputación no pretende gravar al au-

tomovilismo como un artículo de lujo, pues á los automóviles que se dedican al transporte de personas ó mercancías les impone una tarifa mayor del doble de la que impone á los automóviles de turismo, con lo cual ni puede excusar su irreflexión echando mano del pueril argumento de los pobres de espíritu, que ven en el automóvil un filón de oro inagotable y susceptible de ser explotado impunemente.

El arbitrio va contra el progreso del automovilismo, contra este invento, que al mover los productos de los pueblos, aproximándolos á los mercados, los convierte en riqueza; y la Diputación, en vez de facilitar el paso á esos camiones, los ataja imponiéndoles un tributo enorme y no preocupándose de mejorar sus carreteras.

Si las razones apuntadas no fueran bastantes para evidenciar la justicia de la protesta del automovilismo barcelonés contra las extralimitaciones de la Diputación, el hecho de que en la actualidad satisfacen los automóviles en Barcelona tres contribuciones al Ayuntamiento de la capital, del cual percibe la Diputación casi la totalidad de sus ingresos, sería argumento bastante para negar el arbitrio, pues el Ayuntamiento, al satisfacer su cuota á la Diputación, le arbitra recursos para compensarla de los servicios que en favor de los vecinos contribuyentes ejecuta.

El automovilismo nacional no puede consentir que el mal ejemplo de la Diputación de Barcelona sea imitado por

ESPAÑA AUTOMOVIL

El testamento automovilista de Elizalde

1.^o—Comparación de España con las vecinas naciones.

2.^o—Causas que impiden a España tener una industria automovil importante.

3.^o—Necesidad para España de una industria automovil bien organizada.

4.^o—De la defensa de la patria en caso de guerra.

5.^o—Las necesidades de España desde el punto de vista civil.

6.^o—Medios para dotar a España de una industria automovil potente.

1.^o—España no cuenta con una industria automovil digna de su importancia y no se la puede en modo alguno comparar con la de otras naciones como, por ejemplo, Francia, que posee en la sola región de París varias fábricas de automóviles que pueden cada una de ellas fabricar más de 5.000 coches, y una de ellas, antes de la guerra, libraba cada año unos 6.000 coches. Obsérvese que estos números se basan en estadísticas de antes de la guerra y se trata de coches de fuerza mínima de 12 HP. Después de la guerra, las fábricas de automóviles que ampliaron sus talleres pueden elaborar un número más importante de automóviles, resultando mucho más elevadas las cifras antes indicadas.

2.^o—Las causas de no tener España una gran industria automovil son de varias índoles:

a) No se producen en España los aceros especiales, que deben ser adquiridos en el extranjero a precios elevados, pagándose derechos de Aduanas muy crecidos y gastos de transporte, añadiéndose a ello las dificultades correspondientes que origina la importación de esa materia.

b) La mano de obra resulta enormemente cara en razón de la implantación de la jornada de ocho horas y ser el rendimiento de los obreros sumamente bajo comparado con el que se obtiene en el extranjero, obediendo esta lentitud en el trabajo al carácter general de la nación, así como a las enseñanzas deplorables del sindicalismo.

El resultado es evidente y el precio de coste llega a ser casi el doble que en la vecina República francesa.

c) La situación de los cambios permite el que sean introducidos en España coches procedentes de los países que tienen la moneda depreciada, y se añade a esto que ninguna barrera aduanera protege la industria nacional, por ser España uno de los únicos países que no ha puesto un valladar protectorista para la industria automovil, ésta no puede competir en iguales condiciones con los países en que existe cambio bajo.

Además, los coches americanos introducidos en el mercado español merced a sus reducidos precios, como el Ford, o bien por métodos comerciales que demuestran la

voluntad de introducirse estableciendo precios inverosímiles con tal de conseguir vender aunque sea con pérdida.

La propaganda intensiva americana, dirigida por una organización activa que conoce exactamente la situación del mercado español, los puntos débiles sobre los cuales puede basar sus trabajos, han dado lugar a una invasión de coches americanos que causa grave perjuicio a la industria española.

d) Otra causa no menos grave es la de que los compradores españoles, atraídos por esa propaganda sistemática mediante métodos comerciales que hace que se ofrezcan coches baratos o en condiciones que la industria nacional no puede competir, se olvidan de que ésta existe o hacen caso omiso de ella, dando preferencia a lo que es extranjero, y compran lo barato como también lo más caro del extranjero, que a menudo lo resulta más aún que el coche nacional de idéntica calidad.

3.^o—Toda persona que estudie esta cuestión animado del amor a su patria, comprenderá fácilmente la necesidad que tiene España de poseer una industria automovil bien organizada, por constituir una segura riqueza para la nación.

4.^o—Una organización poderosa de la industria automovil en España aseguraría la defensa de la patria en caso de guerra, tanto desde el punto de vista del transporte de tropas como desde el del abastecimiento rápido de municiones y viveres; pero también podrían ser rápidamente transformadas esas fábricas para construir motores de aviación, cartuchos y obuses, como lo demostró la guerra, pudiéndose citar la fábrica de automóviles *Delahaye*, que siguió fabricando los camiones militares y llegó a elaborar más de 6.000 obuses diarios de 75 milímetros.

Los obreros de las casas francesas fueron militarizados y muchos de ellos regresaron del frente para elaborar los pertrechos de guerra.

Glorioso fué para la historia de la guerra la obra realizada por las fábricas de automóviles en Francia. Sus ingenieros, sus obreros, trabajaron día y noche para realizar la obra que se les había encomendado. ¿Qué hubiese sido de Francia sin la existencia de esas fábricas? ¿Dónde se hubiesen encontrado esos hombres acostumbrados a trabajar con precisión y esas excelentes máquinas empleadas en la fabricación de automóviles, que bastó transformar para elaborar los obuses? Se puede decir, que sin las fábricas de automóviles, Francia no hubiese podido resistir al enemigo.

5.^o—Las necesidades de España en materia de coches de turismo, de transporte de pasajeros y mercancías, son considerables, pudiéndose evaluar en más de 8.000 coches los necesarios anualmente para las sustituciones por desgaste de los existentes, sin contar los que se deban comprar para las nuevas necesidades.

Son los países extranjeros los que abarcan la casi totalidad de nuestro mercado de dinero de los españoles traspasa las fronteras para ir a enriquecer las fábricas extranjeras, y es triste el pensar que esa riqueza que se aleja pudiera y debiera servir para mejorar la situación, no siempre lo suficientemente próspera de los obreros nacionales.

6.^o—Estas líneas pretenden demostrar interés que mercede la organización de la industria automovil en un país y se puede encomendar para que se desarrolle rápidamente sobre unas bases de seguridad, que en primer término el Gobierno tenga la voluntad de protegerla y haga en su favor una campaña como la realizan los Gobiernos extranjeros, y particularmente el de los Estados Unidos, para hacer que los automóviles nacionales se puedan adquirir en condiciones más ventajosas y preferentes a los extranjeros.

Esta voluntad de proteger por parte del Gobierno se puede exteriorizar rápidamente en la forma siguiente:

a) Revisión de las tarifas aranceles para oponer a la invasión metódica de coches extranjeros una prohibición alta, como Francia impone un 45 por 100 *valor en*, más 10 por 100 de tasa de lujo, el coeficiente de 1,80 a los automóviles españoles, resultando que un coche español de 25.000 pesetas pagará más de 18.000 pesetas de derechos de Aduanas, y resultando un precio fabuloso de más de 75.000 pesetas cuando el coche similar francés se vende a 35.000 ó 40.000 pesetas, pero sin una protección eficaz que permita a la industria nacional el poder vivir.

b) Que el Gobierno reserve sus primas a la industria nacional, teniendo en cuenta que los precios que deberá concederle serán adecuados a la situación causada por la carestía y escaso rendimiento de la mano de obra. Asimismo convendría que el Gobierno pasara sus pedidos por un período de varios años, con el fin de que las casas puedan conservar al núcleo de ingenieros y de obreros especialistas de que disponen que serían en caso de guerra los encargados de dirigir y encauzar los trabajos de fabricación de los pertrechos de guerra.

c) Una revisión de las tarifas comerciales, actualmente sumamente elevadas, dando a los fabricantes que trabajasen en España el Gobierno las tarifas mínimas y fijas.

d) Convendría también que el Gobierno acordara primas a los propietarios de automóviles que pudiesen ser útiles para la defensa nacional y que fuesen de fabricación española, siendo esto último de importancia en caso de movilización, para tener siempre piezas de recambio y no estar a merced del extranjero.

A. ELIZALDE

(De Stadium.)

ANEXO VII

HERALDO DEPORTIVO

Año I
Núm. 13

Revista decenal. — Aparece los días 5, 15 y 25 de cada mes
Director: Ricardo Ruiz Ferry.— Oficinas: Alfonso XII, 58

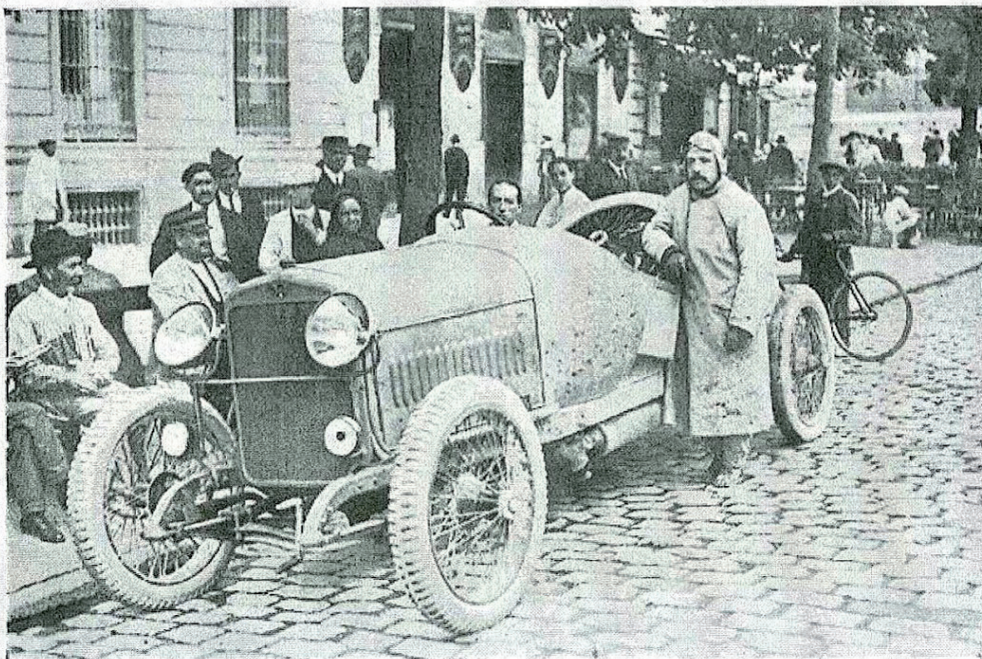
25 septbre.
1915

BILBAO-MADRID EN SEIS HORAS

En el deportivo Bilbao, donde abundan los automóviles, pero escasean los aficionados al volante, viene significándose entre éstos, por su afición extraordinaria y su gran espíritu deportivo, D. Rafael de Vierna.

El lunes último, el señor Vierna salió de Bilbao á las cinco horas y un minuto, cronometrado por un delegado del Automóvil Club Pilotaba su Hispano-Suiza, 20 caballos, acompañado de su mecánico.

Llegó á Burgos á las 7 h. 33 minutos, y salió á las 7 h. 50 m., llegando á Madrid (Fielato de la Carretera de Chamartín), á las 11 h. 47 minutos, donde fué cronometrado por el R. A. C. E.



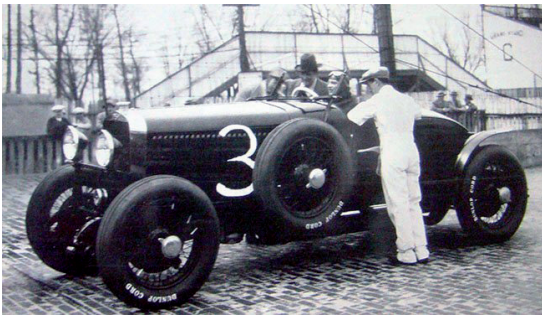
D. Rafael de Vierna á su llegada al domicilio del R. A. C. E., sobre su Hispano-Suiza, (automóvilos Bergognan tipo antedecente)

Fot. Alfonso

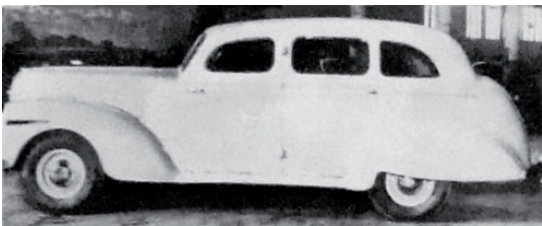
Las hazañas de los Hispano-Suiza ocuparon a menudo las portadas de los periódicos.



La Hispano-Suiza cuidó siempre todos los detalles de su imagen, como puede apreciarse en este catálogo.



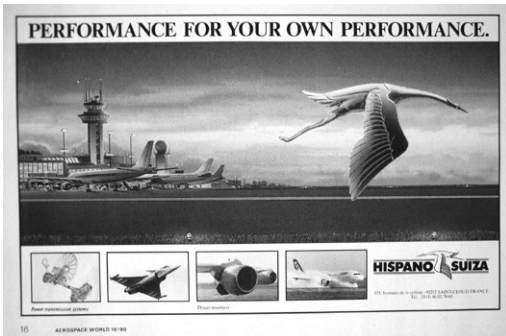
El Hispano-Suiza H6 de Charles Weyman protagonizó una apuesta que tuvo eco en todo el mundo, y humilló a la industria norteamericana.



Hispano-Suiza estuvo cerca de volver a la fabricación de automóviles en España tras la Guerra Civil. Fotos del prototipo en pruebas.



La tecnología española fue adquirida por fabricantes como la firma checa Skoda, que construyó los H6 bajo licencia.



La división aeronáutica ganó importancia en la Hispano-Suiza hasta superar con creces a la de automóviles.

16 AOUT 1931 L'ILLUSTRATION ANNONCES — I

Les 1^{er} et 2 Avril 1931, PAILLARD et MERMOTZ, sur BERNARD 110 HISPANO-SUIZA 650 CV, battaient le Record du Monde de Distance en Circuit Fermé, parcourant 8.900 km. 600.

Le 1^{er} Mars 1931, BOSSOUTROT et ROSSI, sur BLEROT 110 HISPANO-SUIZA 600 CV, ramenaient en France les Records du Monde de Distance et de Durée en Circuit Fermé, parcourant 8.825 km, et tenant l'air pendant 73 heures 23 minutes.

Les 1^{er} et 2 Septembre 1930, COSTES et BELLONIE sur leur BRÉGUET 19 HISPANO-SUIZA 650 CV, réalisaient la fameuse traversée PARIS-NEW-YORK, sans escale, suivie du Tour d'Amérique.

Le 10 Juin 1931, DORET et LE BRUX, sur D'EWOTTINE 33 HISPANO-SUIZA 650 CV, battaient le Record du Monde de Distance en Circuit Fermé, parcourant près de 10.500 km.

Le 10 Mars 1931, LALOUILLE et REGINENS, sur FARMAN 302 HISPANO-SUIZA 650 CV, battaient le Record du Monde de Distance en Circuit Fermé avec 2.000 kgs de charge, parcourant 2.675 km. 600.

Le 9ème Avril 1931, PARIS, sur LATECÈRE 28 HISPANO-SUIZA 650 CV, s'appropriait les Records du Monde suivants : Vitesse sur 2.000 km, avec charge nulle, avec 500 et 1.000 kgs de charge, à la vitesse horaire de 228 km.

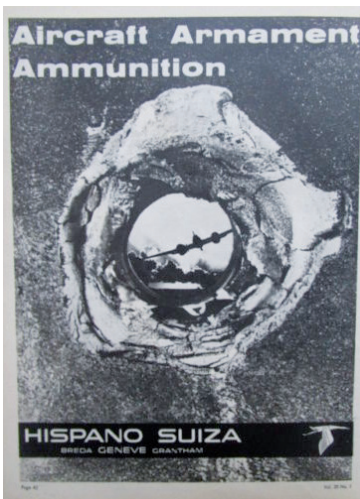
6 TYPES D'APPAREILS
UN SEUL TYPE
DE MOTEUR
**LE 650 CV
HISPANO-SUIZA**

HISPANO-SUIZA

AG. LEBEUF



El último vehículo Hispano-Suiza, el camión G66, que fue a su vez el primer Pegaso, conocido popularmente como “Mofletes”.

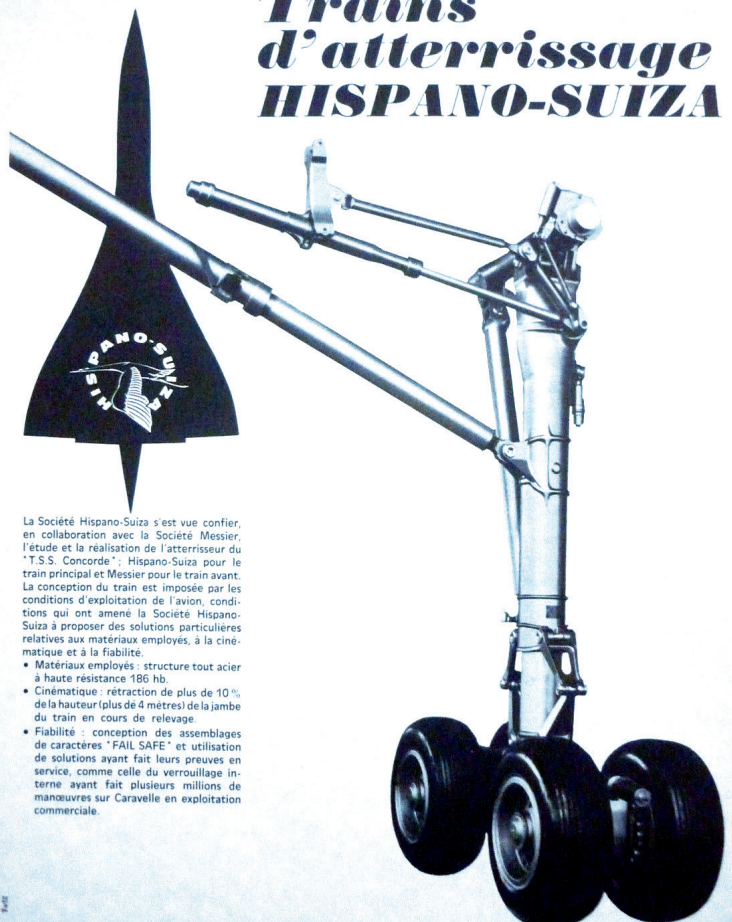


La división de armamento también creció en importancia en los años treinta, y sobre todo durante la II Guerra Mundial.



El Snecma, el organismo estatal que absorbió a la Hispano-Suiza.

Trains d'atterrissage HISPANO-SUIZA



La Société Hispano-Suiza s'est vue confier, en collaboration avec la Société Messier, l'étude et la réalisation de l'atterrisseur du "T.S.S. Concorde"; Hispano-Suiza pour le train principal et Messier pour le train avant. La conception du train est imposée par les conditions d'exploitation de l'avion, conditions qui ont amené la Société Hispano-Suiza à proposer des solutions particulières relatives aux matériaux employés, à la cinématique et à la fiabilité.

- Matériaux employés : structure tout acier à haute résistance 186 hb.
- Cinématique : rétraction de plus de 10 % de la hauteur (plus de 4 mètres) de la jambe du train en cours de relevage.
- Fiabilité : conception des assemblages de caractères "FAIL SAFE" et utilisation de solutions ayant fait leurs preuves en service, comme celle du verrouillage interne ayant fait plusieurs millions de manœuvres sur Caravelle en exploitation commerciale.

RUE DU CAPITAINE-GUYEMER - 92 - BOIS-COLOMBES - TÉL. : 242-38-80 - TÉLEX : 20794

KOPIERSCHUTZ
PLEASE DO NOT
COPY



FLUGZEUGRAKETE 80 mm
Aufhängung
ohne hervorstehende Teile



30 mm FLUGZEUGKANONE
V_c = 1100 m/sec
Kadenz 1000 Schuß/min
Gewicht 100 kg

HISPANO-SUIZA-Flugzeugbewaffnung

Vorsatzseite VI

La Hispano-Suiza aún produce componentes para aviación y armamento.

