

O rei Afonso XII entrando nun *Hispano-Suiza* (1926). Nas imaxes pequenas: Marc Birkigt (1878-1953) e Damià Mateu (1864-1935).



A automoción en España foi unha materia pendente ata a década dos 50, cando SEAT comezou en Barcelona a fabricación en cadea do 600. Diversas foron as circunstancias que impediron que nos anos de entreguerras, ou na recuperación posterior a 1945, a sociedade española se motorizase. A primeira, a tendencia librecambista das autoridades políticas (prioridade á importación fronte ao estímulo á produción local e que negaba, en consecuencia, investigación e fomento industrial). A segunda, unha limitada masa de clientes, ausentes como estaban unhas clases medias urbanas, potenciais compradoras de vehículos de gama media. E unha terceira, a presión fiscal que goberno e concellos exerceron contra a adquisición de automóviles.

O paradoxo é que, malia estas circunstancias negativas – que non se alteraron ata entrados os anos 60–, a industria automobilística catalá acadou fitas de auténtica marabilla mecánica cos coches *Hispano-Suiza* (entre 1910 e 1930) e coa que foi a súa continuadora, ENASA, cos *Pegaso Z-202* e *Z-203* deseñados polo enxeñeiro Wifredo Ricart nos anos 50 (dos que xa falamos neste suplemento hai anos).

Agora temos a oportunidade de coñecer a traxectoria da mítica empresa de coches e motores de aviación grazas ao prestixioso historiador Jordi Nadal e á súa obra *La Hispano-Suiza. Esplendor y ruina de una empresa legendaria*



tivo que aturar ao longo de medio século de existencia. Doutra banda, as particulares circunstancias que atravesou ilustran o devir da historia europea e, particularmente, española. *Hispano-Suiza* estivo vinculada desde os seus inicios a un importante industrial dos ferros, Damià Mateu, destacado membro da burguesía catalá e fiel a tres principios: Cataluña (foi activo membro da Lliga), a monarquía e a relixión católica (o seu fillo Miguel casou unha irmá de quen despois sería o cardeal Pla y Deniel).

Mateu mobilizou capitais para impulsar unha empresa de automóviles e para iso, contou coa colaboración dun enxeñeiro excepcional: o suízo Marc Birkigt. Daquela, diversos foron os intentos para crear e consolidar unha produción que dese resposta ás necesidades de au-

tomoción tanto dos poderosos (cos turismos) como do transporte (autocares e camións) e motores. Naquelas primeiras décadas do século XX, en Barcelona cabe salientar dúas empresas: a citada *Hispano-Suiza* e *Elizalde*. A habelencia mecánica de Birkigt permitiu que *La Hispano-Suiza* abrise unha sucursal en Pa-

Non se pode entender o nivel de excelencia acadado por *La Hispano-Suiza* sen o seu compoñente helvético: o enxeñeiro mecánico Marc Birkigt (1878-1953). Estudou na Escola de Mecánica de Xenebra e ben novo chegou a Barcelona para traballar nunha fábrica de acumuladores eléctricos pero moi axiña pasou a investigar en motores de explosión. Algunhas das súas aportacións foron importantes de cara ao futuro. Chegou a rexistrar cento cincuenta patentes. No campo da automoción, o servofreo, os motores pechados (acoirazados) ou a asociación con *Michelin* (1930); en aviación, os motores en V, os máis empregados na primeira guerra mundial; en canto a armamento, nesta contenda inventou un sistema para poder disparar de maneira sincronizada coa hélice; o seu canón de 20 mm (700 disparos por minuto) permitiu á RAF gañar a “batalla de Inglaterra”, en 1940. Grazas a unha máis que boa situación económica, puido dedicarse á investigación desde a filial francesa de Hispano-Suiza: seus foron os automóviles de luxo que a empresa fabricou, o cumio dos cales foi o J12, de 1931, un vehículo de 12 cilindros en V e 220 CV de potencia. A República Española encargou un en 1935 pero, retido en Francia, Miguel Mateu entregou-llo a Franco, quen o usou ata 1957

Marc Birkigt

rís, circunstancia que permitía chegar aos mercados europeos (e sen a conflitividade que daquela padecía Barcelona) e, doutra banda facilitou que, coa chegada da guerra mundial, os seus motores de aviación fosen os preferidos polos aliados contra Alemaña e Austria (con diversas licenzas, chegaron a fabricarse 50.000).

A filiación de Damià Mateu e mais a atracción que polos coches sentía Afonso XIII levou a unha converxencia de intereses (non sempre harmónica) que se traduciu na compra de accións da empresa por parte do monarca. Pero ante a imposibilidade dun proxecto industrial á maneira do que Ford fixo, a venda de coches de luxo daba prestixio pero non beneficios, motivo polo cal a empresa tivo que dedicar unha parte importante da produción a vehículos de transporte. Ademais, caída a monarquía, a ostentación pasou a un segundo plano.

Colectivizada a empresa coa Guerra Civil, o fillo de Damià Mateu, Miguel, conseguiu fuxir e pasar ao bando sublevado. Rematada a contenda, foi nomeado alcalde de Barcelona ao tempo que recuperaba a propiedade da *Hispano-Suiza*. Pero as políticas autárquicas do primeiro franquismo levaron a degradar a empresa e, finalmente, a incautala por parte do INI para transformala en ENASA, a fábrica dos futuros camións *Pegaso*.

Memoria de Hispano-Suiza

Motores e automóviles para a lenda

JOAQUIM VENTURA

(Pasado & Presente). Ata agora, os estudos sobre esta empresa estiveron centrados nos magníficos vehículos que fabricou, os máis prestixiosos do seu tempo e en aberta competencia cos *Rolls-Royce*. Pero era necesario poder coñecer a súa traxectoria institucional, os seus éxitos e tamén os atrancos (uns cantos) que