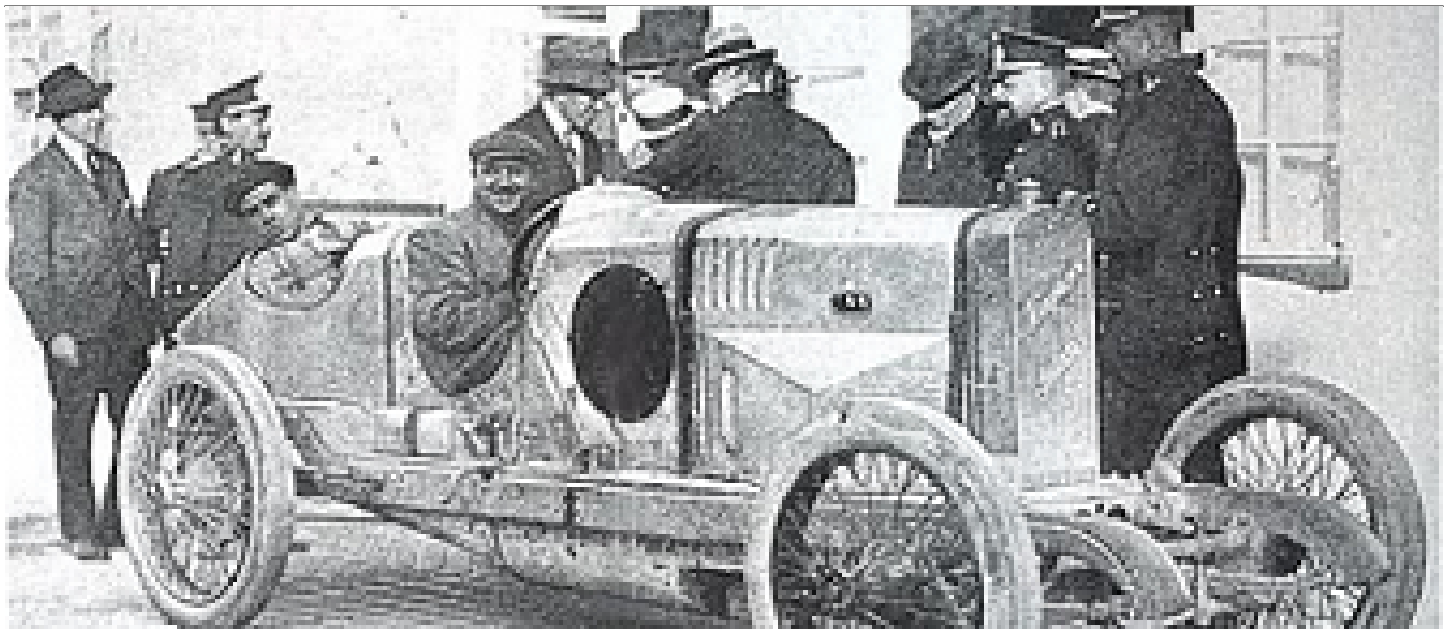




Els primers cotxes catalans i la reacció del poder espanyol

Autor: Marc Pons

Data de publicació: 18-05-2022

Article d'En Marc Pons del 31 de maig del 2020. A Barcelona hi havia tres fàbriques d'automòbils; que no tan sols lideraven el mercat peninsular, sinó que competien —i sovint superaven— amb els models de les grans marques franceses i alemanyes de l'època. Aquest detall no va passar desapercebut pels governs espanyols de l'època, que, lluny de fomentar polítiques favorables a la consolidació de la indústria automobilística catalana, la van sotmetre a una pressió brutal amb l'únic propòsit de deslocalitzar la seva producció.

Barcelona, 14 d'abril de 1890. Fa 130 anys. L'enginyer Francesc Bonet i Dalmau (Valls, 1840 – 1898) posava en circulació el primer automòbil de la història de Catalunya i de la península Ibèrica. El Bonet, que el seu creador havia patentat el 12 de desembre de 1889, era un tricicle de quatre places propulsat amb un motor d'explosió Daimler de 2.5 CV fabricat a Alemanya. En canvi, el disseny i la construcció del xassís eren, íntegrament, catalans. El primer Bonet es va muntar en una fàbrica tèxtil situada al carrer Diputació de Barcelona i els seus primers trajectes (entre Barcelona i Gràcia) causarien un impacte social, cultural i econòmic de gran envergadura.

Hispano Suiza model Sardina (1908) / Font: Wikimedia

Quan el Bonet va posar les rodes sobre les llambordes del passeig de Gràcia havien passat tan sols quatre anys (1886) des que els primers vehicles motoritzats de la història ho havien fet als carrers de Stuttgart i de Munic. El Bonet posava la primera pedra d'una indústria catalana d'automoció que, durant els primers anys del segle XX, propulsaria, i mai més ben dit, la creació d'un entramat industrial que convertiria Catalunya en una potència automobilística: el 1898, naixia La Cuadra (que el 1904 es transformaria en la Hispano-Suiza); el 1908, la Vallet i Companyia (que el 1910 es transformaria en la Biada-Elizalde), i el 1912, l'Abadal i Companyia (més tard Abadal-Buick).

L'any 1915 —quan es complia un quart de segle del primer trajecte del Bonet— a Barcelona hi havia tres fàbriques d'automòbils; que no tan sols lideraven el mercat peninsular, sinó que competien —i sovint superaven— amb els models de les grans marques franceses i alemanyes de l'època. Aquest detall no va passar desapercebut pels governs espanyols de l'època, que, lluny de fomentar polítiques favorables a la consolidació de la indústria automobilística catalana, la van sotmetre a una pressió brutal amb l'únic propòsit de deslocalitzar la seva producció. En el cas de la Hispano-Suiza —el vaixell insígnia de la indústria automobilística catalana— el govern espanyol va recórrer al xantatge més roí.

Fàbrica Hispano-Suiza de la Sagrera (1911) / Font: Centre Documental de la Sagrera

Efectivament, la Hispano-Suiza s'havia convertit en una de les primeres marques automobilístiques continentals. I els seus models s'exportaven arreu d'Europa i del continent sud-americà. En aquell moment la companyia estava dirigida pels catalans Damià Mateu i Francesc Seix, i pel suís Marc Birkigh. A Catalunya, Enric Prat de la Riba ja havia creat la Mancomunitat (1914) i la seva obra política —amb totes les limitacions econòmiques del món— ja havia construït un sistema d'ensenyaments tècnics. I el govern d'Espanya estava presidit pel comte de Romanones, qui poc abans (1909) havia provocat la Guerra de Melilla per interessos estrictament personals.

Amb aquest escenari, i amb el concurs imprescindible del rei Alfons XIII —el besavi del rei Felip VI (els Borbons sempre són al mig d'aquestes maniobres)—, es va forçar Hispano-Suiza a obrir una factoria a Guadalajara. Curiosament, aquesta petita capital castellana vivia en un paisatge de crisi des que un segle abans (1822) Ferran VII —el besavi d'Alfons XIII— havia decretat el tancament de la Real Fábrica de Paños per falta de rendibilitat. I la maniobra Guadalajara, que va implicar el trasllat forçós de quadres tècnics i de mà d'obra especialitzada, es va disfressar —oficialment, justificar— per l'interès de la marca a apropar-se físicament al seu mercat madrileny.

Dos automòbils i un òmnibus Hispano-Suiza, a Tremp (Pallars Jussà). Circa 1920 / Font: IEFC

Però el cert és que a ningú se li escapava (les fonts històriques ho revelen) que aquella operació tenia un fort component polític. En aquella època els automòbils eren un producte de luxe i la seva fabricació despertava una gran atenció mediàtica que alimentava el prestigi de l'entorn social i geogràfic on es muntaven aquelles fabuloses màquines. El cercle es tanca quan sabem que Álvaro de Figueroa y Torres-Mendieta, comte de Romanones (icona espanyola del polític palatí, maniobrer i sense escrúpols), en aquell moment president del govern espanyol pel Partit Liberal, era originari de Guadalajara, i la seva família hi tenia importants interessos econòmics.

Amb la desaparició dels fundadors —durant la dècada dels trenta— Hispano-Suiza va entrar en una situació de crisi, que va obligar l'empresa a vendre la divisió de fabricació d'automòbils (les plantes de l'Eixample i de la Sagrera) a Fiat, el gegant automobilístic italià. Aquesta operació seria l'origen de Seat, que apareixeria després de la Guerra Civil. Però, ni d'aquesta manera l'antiga Hispano-Suiza (és a dir, la icona de la indústria automobilística catalana) es desempallegaria de la pressió del poder espanyol. Superada la Guerra Civil (1936-1939), el règim franquista intentaria per tots els mitjans que Fiat traslladés l'antiga Hispano-Suiza als voltants de Madrid.

Abadal model Imperia, guanyador del GP de Bèlgica (1922) / Font: Museu de la Tècnica

Aquests detalls —les maniobres de Romanones i Franco— expliquen molt bé que Catalunya, des de fa segles, treballa amb un estat en contra. En aquella ocasió, la “palanca de canvi” va ser Juan Antonio Suances Fernández, amic personal del general Franco, fundador de l'INI (Institut Nacional d'Indústria) i ministre d'Indústria. Però la II Guerra Mundial ja havia acabat (1945), amb el resultat que tots sabem, i la influència que Franco podia tenir sobre el nou règim democràtic italià era nul·la. Els Agnelli (els propietaris de Fiat) es van negar rotundament a moure la fàbrica, i van dir al dictador que a Barcelona hi tenien els recursos humans i la situació estratègica idonis.

Franco va inaugurar la planta Seat de la Zona Franca (1950) mastegant vidres. Des de llavors, han passat quasi tres quarts de segle i un canvi de règim. Però la cultura que divulgava Queipo de Llano, un dels capítols de la rebel·lió militar de 1936 ("convertiremos Barcelona en un inmenso solar") no ha desaparegut. Si ens transportem a la història més recent —des de la proclamació del règim constitucional—, descobrim que aquest històric i permanent atac a la indústria catalana (a l'automobilística, també) ha evolucionat cap al camp de la desinversió pública; i la practiquen tota mena de governs.

Fàbrica Seat de la Zona Franca / Font: Wikimedia Commons

I quan falten mans, s'hi sumen els Borbons. Només cal recordar el que va passar el 3 d'octubre del 2017: les ombres llargues i funestes d'Alfons XIII, de Romanones, de Franco o de Suances —i de tants i tants altres— que Queipo de Llano va resumir en la seva proclama. Ombres llargues i funestes que, sempre, han ennegrit el panorama industrial català i que expliquen el capítol més recent d'aquesta història: el drama de Nissan. Amb la lliçó de la història, qui sap si Nissan acaba tancant, passat un temps reapareixerà en algun erm mesetari, a tocar d'una autovia buida de trànsit però sospitosament traçada al costat de foscos rèdits polítics i espuris interessos personals. Ens hauria d'estranyar?

Marc Pons

Enllaç:

https://www.elnacional.cat/ca/cultura/marc-pons-primers-cotxes-catalans-reaccio-espanyol_508671_102.html