

Magnífica i Excel·lentíssima Rectora,
 Il·lustre President del Consell Social,
 benvolguts codoctorands Josep Fontana i Ramon Garrabou
 professores i professors,
 estudiants,
 companys i amics,
 estimada família,
 molt estimats fills, nétes i padrí,
 estimadíssima Fina, esposa i providència,

El doctorat honoris causa conferit per la Universitat de Girona és un honor que agraeixo de tot cor. No són paraules rituals. El fet d'haver-la ajudat a fer les primeres passes, com a director del Col·legi Universitari que la precedí, em fa estimar-la d'una manera particular. Recordo amb nostàlgia i emoció els viatges bisetmanals des de Bellaterra (aleshores, jo era catedràtic i vicerector de la Universitat Autònoma de Barcelona) fins al Seminari Diocesà, parcialment convertit en seu principal de l'establiment. Tinc ben presents la cordialitat del Dr. Albert Casellas, que en presidia el Patronat, amb la missió preferent de projectar el centre de portes enfora, així com l'eficiència del Dr. Marcel Salleras, secretari general i administrador (a més de sacerdot i docent de Filosofia), responsable del funcionament intern de la casa, dotada de més il·lusió i entusiasme que no de mitjans. Avui la Universitat de Girona és un centre prestigiós, amb una docència àmplia i de qualitat, així com un parc científic i tecnològic potent que desperta l'enveja de poblacions i universitats molt més grans. Gironins de la ciutat i comarques podeu mostrar-vos orgullosos de la vostra universitat. Com a cassanenc i director de l'antic Col·legi, jo també n'estic.

Flors i violes. Entenc, tanmateix, que l'honor que avui se'ns fa no pot ésser gratuït, exigeix una contrapartida per part dels honorats. La nostra incorporació al claustre de la Universitat de Girona ha de ser compensada d'alguna manera. *Do ut des*. «donar per a rebre». En el meu cas, m'ha semblat oportú presentar-vos un breu resum del capítol destinat a cloure una història de La Hispano-Suïza, Fàbrica de Automòviles, SA, en la qual fa una colla d'anys que treballo. El capítol es titula «La fi de la companyia sota el primer franquisme. Asfíxia financera i espoli legal, a mans del Ministerio del Aire i l'Instituto Nacional de Industria, respectivament (1939-1946)». L'ofereixo com a penyora de compromís amb la meva nova *alma mater*, la gironina. Abans, però, he de posar-vos en antecedents.

La H-S havia nascut a Barcelona el 1904, fruit de la conjunció d'interessos entre l'empresari català Damià Mateu, comerciant de ferros, i l'enginyer ginebrí Mark Birkigt, dotat d'una inventiva i d'un ofici excepcionals. L'entesa entre aquestes dues personalitats sostingué l'èxit de la companyia fins a l'octubre de 1935, data de l'òbit de la primera. L'empresa excel·lí en la construcció de tota classe d'automòbils (turismes, camions i autobusos), així com de motors d'avió, molt especialment a la sucursal de Bois-Colombes (París, des de 1911), durant la Primera Guerra Mundial. Gràcies a aquests motors aeris –els millors del món, utilitzats amb un èxit esclatant per l'aviació aliada–, les divises (francs francesos, lliures esterlines, dòlars, lires italianes i iens japonesos) afluïren en quantitats prodigioses a les arques barcelonines de la societat. El negoci fou sensacional. Enlluernat, el fisc francès intentà participar-hi mitjançant l'extensió a la companyia de l'impost extraordinari sobre beneficis de guerra. Com a empresa espanyola que era, la H-S s'hi

negà. L'any 1922, un laude dictat per un antic president de la Confederació Helvètica resolgué el contenciós a favor seu.

La reacció de l'Estat francès consistí en un seguit de represàlies contra la sucursal. Per tal d'evitar-les, la H-S la segregà de la matriu catalana, convertint-la en una empresa independent, la Société Française Hispano-Suiza, per bé que amb majoria de capital espanyol (72 % de totes les accions, obtingut a canvi dels actius cedits a París).

Això succeí el 1923. De ser complementàries, les dues fàbriques de la marca passaren a rivalitzar entre elles. A partir d'aleshores, la H-S catalana es trobà en una situació contradictòria: pèrdua de rendibilitat a la Sagrera, deguda a la competència de Bois-Colombes, i augment en paral·lel dels rèdits d'origen ultrapirinenc («el mannà francès»), per raó d'aquella participació majoritària en el capital de la nova companyia, en ràpida expansió (motors aeris, altra vegada, adreçats ara amb preferència a l'aviació comercial, i turismes de gran luxe). Per tal de compensar la pèrdua esmentada, l'establiment barceloní començà a posar l'èmfasi en la fabricació de vehicles dedicats al transport públic (camions i autobusos, una especialitat absent a París), en detriment dels turismes pròpiament dits. Aquesta tendència s'accentuà en temps de la Segona República, per causa de la Gran Depressió i del canvi de règim polític a l'Estat espanyol. Al llarg del regnat d'Alfons XIII, la possessió d'un automòbil Hispano-Suiza s'havia convertit, a la península, en un signe de distinció. Des del 14 d'abril de 1931, la possessió d'un vehicle de la marca passà a ésser signe de provocació. Deixo de banda, ara i aquí, qualsevol referència a la Hispano-Suiza espanyola en el transcurs de la Guerra Civil, tant per la singularitat extrema del període com per la limitació de temps i espai que jo mateix m'he imposat.

La recuperació de la normalitat a la Sagrera en temps de la implantació franquista i la Segona Guerra Mundial anà acompanyada d'un canvi de paradigma productiu. Menor atenció a la demanda privada (camions de gasolina i maquinària diversa, especialment) i atenció màxima a la demanda pública (motors d'avió i canons aeris i antiaeris). D'una manera més concreta, la nova pauta tingué el seu inici el mes de novembre de 1939, quan el govern francès, a incitació de la Société Française Hispano-Suiza, exigida ella mateixa al màxim, s'adreçà a l'homònima espanyola amb el prec que li fabriqués 340 motors d'avió, per tal de pal·liar la inferioritat numèrica de l'Armée de l'Air enfront de la Luftwaffe. A la Sagrera, una comanda tan important no tenia precedents. La fàbrica es disposà a satisfer-la amb la màxima rapidesa. La manca de certes peces sol·licitades a l'estranger ho impedí. Al juny de 1940, data de l'ocupació nazi de París, seguida de l'armistici francoalemany, el grau d'acompliment del contracte no passava del 42 % (tots els motors començats, cap d'acabat). De cop i volta, el principal esforç de la fàbrica catalana es revelava completament inútil. Això no obstant, el general Pujo (sic), ministre de l'Aire del Govern de Vichy, enterrador de la Troisième République i sense responsabilitat directa en la *défaite*, acceptà la rescissió del contracte subscrit pels seus predecessors i el pagament de la indemnització corresponent. Una comissió mixta s'encarregà d'avaluar-ne l'import. Atesos el percentatge d'obra feta i el pressupost de l'obra total (160 milions de francs), el deute del govern francès envers la Hispano espanyola fou establert, de comú acord, en 67 milions. A darrera hora, en un gest amistós cap a la França vençuda i humiliada, el president de l'empresa catalana aplicà a la factura una condonació del 20 %, i la va deixar definitivament en 54 milions. Admirable *fair play* per ambdues parts.

Després d'aquest fiasco, el Ministeri de l'Aire espanyol, regit pel general Juan Vigón, prengué el relleu del Ministère de l'Air com a demandant a Barcelona de motors d'avió (i canons aeris i antiaeris). El retorn de Marc Birkigt i el seu fill, Louis, propicià l'adopció del model 12-Z-89, l'últim concebut pel tècnic suís a Bois-Colombes, més potent i modern que els anteriors, i que no obstant això no s'havia produït industrialment a causa

de la conquesta massa ràpida de París per les tropes de la Wehrmacht. L'entesa entre les dues parts, constructor i destinatari, quedà segellada mitjançant contracte de 25 de setembre de 1941, que estipulava el lliurament de 50 d'aquells enginys al mes a comptar des del 6 de novembre següent. La comanda fou valorada en 12,5 milions de pessetes, a pagar en cinc terminis bimestrals. La cosa no començà ni continuà bé. A l'hora de satisfer el primer termini (6 de gener de 1942), el Ministerio féu el ronsa i no afluíxà els diners. L'incompliment s'anà repetint termini rere termini, amb l'excusa de la «no aprobación del presupuesto extraordinario del Ministerio del Aire» en el qual havia estat inclosa la partida. Naturalment, el ritme de la producció se'n ressentí: pròrrogues diverses, interrupcions voluntàries (dedicació dels obrers a altres feines...) o forçoses (manca de materials per falta de liquiditat) i altres contingències que deixo a l'especulació del lector. Total, que els 50 motors inicials acabaren essent també els motors finals: 15 d'ells acabats i soldats en el curs de 1945, i els 35 restants en el curs de 1947, quan la Hispano-Suiza ja havia deixat el lloc a ENASA i el model 12-Z-89 havia caigut en desús a França, per obsolet.

Una història paral·lela, causada per dificultats semblants, seguí la fabricació dels canons aeris i antiaeris contractats també a finals de 1941. Quatre anys més tard, el compromís inicial de 50 unitats al mes s'havia traduït en un total de 200, equivalents a la producció teòrica de només quatre mesos. En aquest cas hi hagué a més un problema afegit: la mala qualitat de la munició servida, basada en la pólvora de la fàbrica de Granada, per causa de la negativa governamental d'autoritzar la importació de pólvora suïssa, que era millor.

A efectes productius, l'única part de l'operació «motors d'aviació i canons per a la força aèria espanyola» més o menys reeixida fou la relativa a la construcció de la maquinària necessària per dur-la a la pràctica. Tractant-se de mitjans de producció, la partida s'havia de servir completa. Comptant amb la promesa del Ministeri de fer-se càrrec del cost corresponent, que era molt elevat, Birkigt i els seus col·laboradors s'hi aplicaren amb tenacitat i encert. Al capdavall, al llarg del quadrienni considerat, la Sagrera havia construït i/o comprat 446 màquines per a ésser instal·lades i utilitzades, en règim d'arrendament, a la mateixa fàbrica. L'import d'aquestes pujava a 39,8 milions de pessetes. Les factures corresponents foren enviades a Madrid, com s'havia convingut. El Ministeri no les donà mai per rebudes. Una estafa de gran abast sense pal·liatius.

Amb els incompliments de comandes i falses promeses, el Ministeri de l'Aire havia dut La Hispano-Suiza, Fàbrica de Automóviles, SA a un verdader atzucac. Aquesta situació trobà la seva expressió numèrica, quantitativa, en el balanç corresponent a 31 de desembre de 1945: 24 milions de pessetes de recursos propis (capital i reserves) contra 95 milions de recursos aliens, dels quals 17 milions corresponien a endeutament a llarg termini i 78 milions a endeutament a curt, el més peremptori. En definitiva, un dèficit financer descomunal, que no solament havia xuclat tots els recursos disponibles sinó que també havia esgotat la capacitat de l'empresa d'obtenir-ne més.

Què calia fer? Com es podia redreçar la situació? Per començar, abandonant la demanda oficial i mirant de recuperar la demanda privada. De quina manera? Mitjançant l'adopció d'una línia productiva nova formada per articles inèdits de gran consum i considerable valor afegit. De forma inopinada, Marc Birkigt, sempre ell, es manifestà en condicions d'oferir-ne una que semblava òptima: la producció en sèrie d'un camió dièsel de la seva marca, que podia ser el primer de fabricació espanyola. A les darreries de 1945, ja en circulava un prototip per carreteres nacionals, en període de proves.

El problema eren els diners. Amb la caixa buida i la facultat d'endeutament exhaurida, l'empresa hagué de buscar una forma de finançament inèdita. Miquel Mateu

(president de la companyia des de la mort del seu pare, a finals de 1935) es féu la il·lusió de trobar-la en l'INI, el hòlding públic creat el setembre de 1941 amb la doble finalitat de promoure les indústries relacionades amb la defensa del territori i la implantació de l'autarquia econòmica al·ludida. L'entrevista entre els dos presidents –de la Hispano i de l'INI– tingué lloc a Madrid el 6 de febrer de 1946. La proposta del primer consistia en la formació d'una empresa mixta, a la qual ell aportaria la patent del camió i la fàbrica i el segon, els recursos financers. La conversa topà de seguida amb l'exigència de la majoria de les accions (i dels consellers) per una i altra part. Dues majories en un mateix afer són tan impossibles com la quadratura del cercle. No hi hagué acord. Mateu tornà a casa maleint el Ministeri de l'Aire, que, a cop d'incompliments i enganys, l'havia dut a un verdader atzucac. Suanzes, que abans de la reunió ja comptava amb una alternativa, en sortí satisfet per haver evitat comprometre's amb la Hispano, una solució que previsiblement li hauria causat més d'un problema.

L'alternativa a què ens referim havia estat proposada al president de l'INI el 4 de gener del mateix any 1946 per Wifredo Ricart, un enginyer català especialista en automoció que, al llarg de la Guerra Civil espanyola i de la Segona Guerra Mundial, havia fet una escalada brillantíssima dins la *ditta* Alfa Romeo, a Milà, fins al punt de conquerir-ne la sotsdirecció general a costa d'Enzo Ferrari, eminent especialista en la construcció de cotxes esportius, el qual se sentí obligat a abandonar-la. L'oferta del catalanoitalià a Suanzes consistia en la creació a Madrid, sense altra participació que la de l'INI, d'una fàbrica de nova planta dirigida per ell mateix, amb la col·laboració d'un equip tècnic italià del més alt nivell, i encaminada a produir el darrer model de camió dièsel de la firma milanesa, àmpliament acreditat en el seu país i a les seves colònies africanes (ben aviat, excolònies). Tot això amb exempció de qualsevol mena de llicència, atès que Ricart considerava que el model proposat era mig seu, pel fet d'haver-ne estat l'autèntic dissenyador i constructor.

Suanzes s'havia entusiasmat amb el projecte. Per tal d'amarrar-ne l'autor, el president de l'INI s'apressà a crear un Centro de Estudios Técnicos de la Automoción (CETA) i en confià la direcció al mateix Ricart. A l'abril del mateix any, Carrero Blanco, ministre de la Presidència, donà el vistiplau a tot el pla. El primer de maig següent, un decret signat pel general Franco autoritzà la creació, dintre de l'INI, de l'Empresa Nacional de Autocamiones, SA (ENASA), dotada amb un capital inicial de 240 milions. El tàndem Suanzes-Ricart havia guanyat la batalla del camió dièsel espanyol; el tàndem Mateu-Birkigt l'havia perduda. Amb plena consciència del malbaratament de l'última carta que li quedava, el president de la Hispano sotmeté a la junta general d'accionistes la idea de baixar la persiana del negoci amb caràcter definitiu. Plegar sense més. Posar fi a quaranta-dos anys d'activitat. Ningú no s'hi oposà.

Quedaven, això sí, uns actius físics especialment valuosos. ENASA s'hi interessà ben aviat. Per a fer-se realitat, el projecte de la fàbrica madrilenya necessitava com a mínim quatre o cinc anys. Els camions dièsel tenien pressa. El temps d'espera era massa llarg. Per tal d'escurçar-lo, els responsables de l'empresa estatal plantejaren a la companyia desactivada la compravenda de la fàbrica de la Sagrera, preparada per reobrir immediatament. La fixació del preu donà lloc a una dilatada discussió entre venedors i compradors. Finalment, un ucàs de Suanzes en persona tancà el conflicte el 6 d'octubre de 1946: els terrenys, edificis i equipaments de la Sagrera (amb alguna excepció) foren avaluats en 83 milions de pessetes. Un valor molt baix, clarament lesiu per als interessos dels accionistes. En un esbós de llibre, pensat com a disculpa davant una junta general extraordinària d'accionistes, Josep M. Gallart, conseller delegat des de 1922 (el «segon» de Mateu) no dubtaria, uns anys més tard, a qualificar l'episodi de «expolio legal». I més tenint en compte que una part considerable del preu (25 milions de pessetes) no fou pagat

en diner, sinó en accions d'ENASA, les quals, des de la data d'emissió el 1946 fins al 1957, no repartirien cap dividend i ni tan sols no cotitzarien a borsa. Un paper mullat, una altra estafa escandalosa.

El Sr. Miquel Mateu, principal perjudicat en la seva condició de soci dominant i president de la Hispano-Suïza, fou, del 1937 al 1947 pel capbaix, un dels col·laboradors més lleials i compromesos (alcalde de Barcelona de 1939 a 1945 i ministre plenipotenciari d'Espanya a França del 1945 al 1947) del general Franco, *caudillo* autoproclamat del règim estafador.

Jordi Nadal