

EL DARRER LLIBRE DE JORDI NADAL?

Antoni Roca-Rosell
antoni.roca-rosell@upc.edu

Jordi Nadal, amb la col·laboració de Carles Sudrià (2020) *La Hispano-Suïza. Esplendor y ruina de una empresa legendaria*, Barcelona, Pasado y Presente, 414 pàgines [PVP: 26€, ISBN 978-949706-8-9].

A principi de 2020, va aparèixer aquesta història de La Hispano Suïza a càrrec de Jordi Nadal, amb la col·laboració de Carles Sudrià i una presentació d'Albert Carreras. Nadal ha mort als 91 anys el 8 de desembre de 2020 i, per tant, aquesta monografia serà, si no la darrera, una de les darreres contribucions de l'historiador de Cassà de la Selva.

Jordi Nadal és conegut per la seva gran influència en la consolidació de la història econòmica com a disciplina acadèmica a Espanya. Ell ha impulsat una nova orientació de la història econòmica i la creació de grups de recerca i departaments arreu del país. No és mai correcte senyalar una sola persona en un moviment eminentment col·lectiu, però, en tot cas, no hi ha dubte que Jordi Nadal hi ha jugat un paper molt destacat. Pel que fa als historiadors de la tècnica, els plantejaments de Nadal ens han apropat a la història econòmica, però el que més podem apreciar és el sentit contrari, l'apropament de la història econòmica a la història de la tècnica.

Un dels centres d'interès de Jordi Nadal han estat les empreses i els empresaris. El llibre que comentem no és una excepció, però hi tenim un element interessant, un enginyer-empresari que marcà especialment La Hispano Suïza, Marc Birkigt, nascut a Ginebra. No és un cas estrany, els tècnics han contribuït de manera destacada en la construcció i desenvolupament de les empreses, sobretot en les tecnologies noves, però no és una anècdota que en La Hispano Suïza aquest paper apareix reconegut en el nom de l'empresa.

El llibre se sosté en un treball intens d'arxiu, tant les actes del consell d'administració de l'empresa, com correspondència i altres documents consultats en diferents arxius, com ara l'arxiu de SEPI, que inclou el de l'antic

Institut Nacional d'Indústria. Probablement, però, la singularitat de la recerca de Nadal ha estat l'accés al arxius de la família Suqué-Mateu, a Inverama, a Barcelona i al Castell de Peralada. Nadal també treballà a arxius francesos i italians. Amb aquestes dades documentals, Nadal confecciona taules i recopilacions de dades de producció i de resultats econòmics que van donant suport al relat que Nadal va desenvolupant. També cal destacar que Nadal es va informar sobre estudis sobre història dels automòbils i de l'aeronàutica per contextualitzar adequadament les contribucions tècniques de l'empresa i de Birkigt, unes contribucions que són reconegudes en la historiografia internacional.

Nadal inicia el seu estudi amb els orígens del món de l'automòbil a Catalunya i Espanya i l'encontre del jove enginyer suís Birkigt amb Damià Mateu, un empresari d'una nissaga de fabricants del ferro. Junt amb d'altres empresaris, creen el 1904 La Hispano Suiza, amb al menys dues apostes arriscades: la fabricació d'automòbils, en la seva primeríssima època, i la confiança en un jove enginyer que, acabat de titular, havia vingut a Barcelona per treballar en la incipient indústria automobilística de la ciutat. Quan es creà La Hispano Suiza, Birkigt tenia a penes una experiència de dos o tres anys de treball tècnic. De tota manera, la confiança resultà aviat justificada: els dissenys de xassís i, sobretot, de motors de Birkigt no solament tingueren una qualitat molt alta sinó que competiren amb els millors fabricants europeus, igualment emergents. La producció de cotxes de luxe, gairebé personalitzats, o cotxes esportius fou l'estrella de la casa. Al mateix temps, però, Birkigt també dissenyà motors marins, vehicles comercials, camions i autobusos, amb una visió igualment pionera de les necessitats de transformar el transport de viatgers i mercaderies i, al mateix temps, diversificar la producció per cobrir un mercat més ampli.

Per salvar problemes laborals que havien sorgit ja en els primers anys i, al mateix temps, per disposar d'un entorn industrial més dinàmic, el 1911 l'empresa decidí crear una sucursal a París, que començà el seu funcionament el juny de 1914¹, poc abans de l'esclat de la Primera guerra mundial. Aquesta i altres circumstàncies representen, segons Nadal, un període meravellós (*anni mirabili*) a l'empresa durant la guerra mundial, gràcies a la fabricació d'un nou motor d'avió dissenyat per Birkigt, del qual se'n produïren uns 50.000 (a París, a Barcelona i a diverses empreses del món, sota llicència), i divers

1 La fàbrica s'instal·là a Bois-Colombes, al cinturó de París.

material militar, com ara metralladores per instal·lar als aeroplans, també dissenyades per Birkigt. Damià Mateu somniava convertir La Hispano Suiza en una mena de Krupp espanyola. En aquests primers anys, La Hispano Suiza despertà l'interès del rei d'Espanya, Alfons XIII, que fou accionista de l'empresa i, a més, promocionà que es creés una sucursal de l'empresa a Guadalajara, que inicià el seu funcionament el 1919.

En els anys posteriors a la guerra, l'empresa inicià un període de decadència molt seriosa. Primer, tingué un litigi molt complex amb el govern francès, cosa que comportà una certa pèrdua de control de la sucursal francesa². D'altra banda, la fàbrica de Guadalajara no acabà de funcionar, mancada d'entorn industrial adequat i sense que algunes de les esperances en encàrrecs del govern no es complissin. A més, la crisi internacional de 1929 repercutí en el descens de vendes de cotxes de luxe i la política aranzelària dels governs espanyols facilità la importació de grans marques europees i americanes, en perjudici de La Hispano Suiza. Els plans durant la Segona república no canviaren la situació. A més, Damià Mateu va morir el 1935.

Durant la Guerra civil (1936-1939), La Hispano Suiza va ser col·lectivitzada, però el govern de la República mirà de tenir-ne el control. Miquel Mateu i els directius de l'empresa van fugir d'Espanya i es van incorporar al bàndol franquista. Es creà una Hispano Suiza a Sevilla, mentre que la Hispano de Guadalajara va ser traslladada pel govern republicà a Alacant. Amb l'entrada de les tropes franquistes a Barcelona, Miquel Mateu hi tornà i fou nomenat alcalde de Barcelona per Franco. Birkigt, que estava instal·lat a París, amb l'esclat de la Segona guerra mundial tornà a Barcelona, on recuperà el seu lloc. Mateu i els seus socis pensaven que la nova situació els afavoria, però es trobaren molt aviat amb unes circumstàncies que probablement no esperaven. Els gestors franquistes, sobretot amb la creació de l'INI el 1939, volien controlar La Hispano Suiza pel seu potencial estratègic i acabaren confiscant l'empresa, sense que els seus accionistes fossin capaços d'aturar-ho. A Barcelona, crearen ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones SA), que absorbí La Hispano Suiza. La fàbrica de Sevilla i la de Guadalajara acabaren dins de CASA (Construcciones Aeronáuticas SA) i cap a 1953 La Hispano Suiza havia desaparegut... Nadal analitza aquests i els altres episodis amb el detall que li proporcionen els documents i, d'aquesta manera, aixeca acta

2 Un dels que feren d'intermediari per resoldre el contenciós cap a 1923 fou el pintor muralista Josep M. Sert, instal·lat a París.

de la trajectòria d'una empresa d'alta tecnologia, que fou possible gràcies a empresaris i tècnics emprenedors, també gràcies a treballadors altament qualificats i un entorn industrial limitat, però suficient.

El llibre conclou amb tres biografies, les de Damià Mateu, creador de l'empresa, Marc Birkigt, el seu enginyer i inspirador tècnic fonamental, i Miquel Mateu, fill del primer i darrer president de l'empresa. Val a dir que el llibre compta amb un índex de noms i matèries, un de quadres i gràfics i un de fotografies indicant la seva procedència. D'aquesta manera, després d'anys de recerca i, potser amb el darrer alè, Jordi Nadal ens ha deixat una història d'una empresa molt rellevant en la nostra història. Tot i la seva ruïna, és clar que la indústria automobilística i aeronàutica del país en són deutores.